# GEN — GENERALITES (GEN)

*PART 1 - GENERAL (GEN)*

## GEN 0

## GEN 0.1 PREFACE

*PREFACE*

La PUBLICATION D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE PAC partie N Nouvelle Calédonie contient les informations aéronautiques relatives aux territoires de la Nouvelle Calédonie et des iles Wallis et Futuna situés dans la région OACI ASIA.

Les informations aéronautiques relatives au territoire de la Polynésie Française sont publiées dans l'AIP PAC partie P Polynésie Française.

L'AIP PAC-N est publié par la Direction Générale de l'Aviation Civile Française et plus particulièrement par le Service de l'Information Aéronautique.

### 0.1.1 Documents OACI applicables

L'AIP PAC-N est publié en conformité avec les Normes et Pratiques Recommandées (SARPs) de l'annexe 15, de la Convention de l'Aviation Civile Internationale, et du Manuel des Services d'Information Aéronautique (ICAO - Doc 8126)

Les cartes contenues dans l'AIP PAC-N sont produites en conformité avec l'Annexe 4 de la Convention de l'Aviation Civile Internationale, et du Manuel des cartes aéronautiques (ICAO - Doc 8697).

Les différences entre les Normes et Pratiques recommandées de l'OACI et la Réglementation française sont décrites en GEN 1.7.

### 0.1.2 Structure de l'AIP

L'AIP est un des éléments du Système Intégré d'Information Aéronautique (voir en GEN 0.1-3).

L'AIP est constitué de trois parties, Généralités (GEN), En-route (ENR) et Aérodrome (AD) ; chacune est divisée en section et sous section, contenant les principaux éléments de l'Information Aéronautique. La partie AD est également constituée des atlas VAC, IAC, TMA et HELISTATIONS.

**1ère partie : Généralités (GEN)**

La première partie est divisée en 5 sections contenant les informations décrites ci-après.

**GEN 0**

Enregistrement des amendements AIP, enregistrement des suppléments AIP, liste de contrôle de l'AIP, liste des corrections manuscrites à l'AIP et la table des matières de la partie 1.

**GEN 1 - Règlements sur les renseignements et exigences nationaux**

Autorités désignées, entrée transit et sortie des aéronefs ; entrées transit et sortie des passager et membres d'équipage ; entrées transit et sortie du fret ; équipement des avions et documents de vol ; sommaire des règlements nationaux de navigation aérienne et conventions internationales ; différences entre les normes et pratiques recommandées et la réglementation française.

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION PAC part N New Caledonia contains aeronautical informations concerning territory of New Caledonia and Wallis and Futuna islands located in ICAO ASIA regions.

Aeronautical informations concerning the territory of French Polynesia are published in the AIP PAC part P French Polynesia.

The AIP PAC-P is published by the French Direction Générale de l'Aviation Civile and more particularly by the Aeronautical Information Service.

### 0.1.1 Applicable ICAO documents

The AIP PAC-N is prepared in accordance with the Standards And Recommended Practises (SARPs) of Annex 15 to the Convention of International Civil Aviation and the Aeronautical Information Services Manual (ICAO Doc 8126).

The charts contained in the AIP PAC-N are produced in accordance with Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation and the Aeronautical Chart Manual (ICAO Doc 8697).

Differences from ICAO Standards, Recommended Practises and French regulations are given in sub-section GEN 1.7.

### 0.1.2 The AIP structure

The AIP forms part of the Integrated Aeronautical Information Package (See graphic in GEN 0.1.3).

The AIP is made up of three parts, General (GEN), En route (ENR) and Aerodrome (AD) ; each divided into sections and subsections, containing various types of aeronautical informations subjects. Part AD contains also VAC, IAC, TMA and HELISTATIONS atlas.

**Part 1 : General (GEN)**

The first part is divided into 5 chapters containing the information described below.

**GEN 0**

Record of amendments to the API, record of API supplements, checklist of API pages, list of manuscript amendments to the API and the table of contents to part 1.

**GEN 1 - National information regulations and requirements**

Designated authorities, entry, transit and departure of aircraft ; entry, transit and departure of passengers and crew ; entry, transit and departure of cargo ; aircraft instruments equipment and flight documents ; summary of national regulations and international agreements ; differences between standards and recommended practices and French regulations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**GEN 2 - Tableaux et codes**

Unités de mesure, système horaire, système géodésique de référence, marques de nationalité des aéronefs, fêtes légales, abréviations utilisées dans les publications, signes conventionnels cartographiques, indicateurs d'emplacements, liste alphabétique des indicatifs d'aides radio, tables de conversion, tableau des lever et coucher de soleil.

**GEN 3 - Services**

Service de l'information aéronautique, les cartes aéronautiques, services de la circulation aérienne, service de radiocommunication et de radionavigation, service météo, recherche et sauvetage.

**GEN 4 - Redevances d'aérodrome / d'hélistation et de services de navigation aérienne**

**2ème partie : En-route (ENR)**

La deuxième partie est divisée en 7 sections contenant les informations décrites ci-après :

**ENR 0**
**ENR 1 - Règles et procédures générales**
**ENR 2 - Espace aérien des services de la circulation aérienne**
**ENR 3 - Routes ATS**
**ENR 4 - Aides / systèmes de radionavigation**
**ENR 5 - Avertissements à la navigation**
**ENR 6 - Cartes de croisière**

**3ème partie : Aérodrome (AD)**

La troisième partie est divisée en 4 sections contenant les informations décrites ci-après :

**AD 0**
**AD 1 - Aérodromes/hélistations - introduction**
**AD 2 - Aérodromes**
**AD 3 - Hélistations**

### 0.1.3 Mise à jour de l'AIP

La mise à jour de ces publications s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) contenant des pages ou cartes destinées à remplacer celles qui se trouvent périmées.

Les nouvelles informations sont identifiées par une rubrique corrections dans le bas de la carte ou par le symbole | dans la marge d'une page de texte.

L'utilisateur peut également assurer une mise à jour provisoire en consultant les suppléments en attendant que les pages ou cartes concernées soient rééditées. Ces suppléments font l'objet d'une diffusion hebdomadaire.

Cette publication est disponible en langue française accompagnée d'une traduction en anglais pour la commodité des usagers.SEUL LE TEXTE PUBLIE EN FRANÇAIS A VALEUR OFFICIELLE.

Les informations concernant les pays étrangers sont extraites des documents d'origine, mais ne constituent pas en elles-mêmes une documentation officielle.

### 0.1.4 Erreurs ou omissions dans l'AIP

L'adresse E-mail du service à contacter pour signaler des erreurs ou omissions dans l'AIP est : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr

**GEN 2 - Tables and codes**

Measuring system, time system, geodetic reference datum, aircraft markings, public holidays, abbreviations used in the publications, chart symbols, location indicators, alphabetic list of radio navigation aids, conversion tables, tables of sunrise and sunset times.

**GEN 3 - Services**

Aeronautical information service, aeronautical charts, air traffic services, radiocommunication and radionavigation services, meteorological services, search and rescue.

**GEN 4 - Charges for aerodromes / heliports and air navigation services**

**2nd part En-route (ENR)**

The second part is divided into 7 sections containing the following information :

**ENR 0**
**ENR 1 - General rules and procedures**
**ENR 2 - Air traffic services airspace**
**ENR 3 - ATS routes**
**ENR 4 - Radionavigation aids / systems**
**ENR 5 - Navigation warnings**
**ENR 6 - En-route charts**

**3rd part : Aerodromes (AD)**

The third part is divided into 4 sections containing the following information :

**AD 0**
**AD 1 - Aerodromes/heliports introduction**
**AD 2 - Aerodromes**
**AD 3 - Heliports**

### 0.1.3 Amendment of the AIP

These publications are updated by amendments containing the new sheets or charts to be inserted in replacement of previous obsolete documents.

New information items are identified by a correction item at the bottom of the page or by this symbol | in the sheet margin, opposite the changed text.

Temporary updating may also be performed by the user, by reviewing the supplements pending the next issue of concerned documents. These supplements are issued each week as needed.

This publication is available in French language, with an English translation for convenience of users, FRENCH TEXT IS THE ONLY OFFICIAL REFERENCE

Information concerning foreign countries is taken from original documents but is not the official documentation.

### 0.1.4 AIP errors or omissions

The e-mail adress of the service to contact in case of detected AIP errors or omissions is : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr


© Service de l'Information Aéronautique, France

←

**SYSTEME INTEGRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE**
*The integrated aeronautical information package*

**NOTAM et Bulletin d'information prévol**
*NOTAM and PIB*

**Amendement et Suppléments de l'AIP**
*AIP including amendments and supplements*

**AIC-Liste de contrôle et sommaire**
*AIC-Checklist and summary*

| 1ère partie / *part 1* | 2ème partie / *part 2* | 3ème partie / *part 3* |
|---|---|---|
| **GEN** | **ENR** | **AD** |
| **GEN 0** | **ENR 0** | **AD 0** |
| **GEN 1**<br>**Règlements sur les renseignements et exigences nationaux**<br>*National information Regulations and requirements* | **ENR 1**<br>**Règles et procédures générales**<br>*General Rules and Procedures* | **AD 1**<br>**Aérodromes/hélistations - introduction**<br>*Aerodromes/heliports introduction* |
| **GEN 2**<br>**Tableaux et codes**<br>*Tables and codes* | **ENR 2**<br>**Espace aérien des services de la circulation aérienne**<br>*Air traffic services airspace* | **AD2**<br>**Aérodromes**<br>*Aerodromes* |
| **GEN 3**<br>**Services**<br>*Services* | **ENR 3**<br>**Routes ATS**<br>*ATS routes* | **AD 3**<br>**Hélistations**<br>*Heliports* |
| **GEN 4**<br>**Redevances d'aérodrome / d'hélistation et de services de navigation aérienne**<br>*Charges for aerodromes / heliports and air navigation services* | **ENR 4**<br>**Aides / systèmes de radionavigation**<br>*Radionavigation aids / systems* | |
| | **ENR 5**<br>**Avertissements à la navigation**<br>*Navigation warnings* | |
| | **ENR 6**<br>**Cartes de croisière**<br>*En-route charts* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS AIP

*RECORD OF AIP AMENDMENT*

| AMENDEMENT AIP *AIP AMENDMENT* | | | |
|---|---|---|---|
| NR/Year *NR/Year* | Date de publication *Publication date* | Date d'insertion *Date inserted* | Inséré par *Inserted by* |
| | | | |

| AMENDEMENT AIRAC AIP *AIP AIRAC AMENDMENT* | | | |
|---|---|---|---|
| NR/Year *NR/Year* | Date de publication *Publication date* | Date d'entrée en vigueur *Effective date* | Inséré par *Inserted by* |
| 02/24 | 11 JAN 2024 | 22 FEB 2024 | |
| 05/24 | 04 APR 2024 | 16 MAY 2024 | |
| 08/24 | 27 JUN 2024 | 08 AUG 2024 | |
| 10/24 | 22 AUG 2024 | 03 OCT 2024 | |
| 12/24 | 17 OCT 2024 | 28 NOV 2024 | |
| 02/25 | 09 JAN 2025 | 20 FEB 2025 | |
| 05/25 | 03 APR 2025 | 15 MAY 2025 | |
| 07/25 | 29 MAY 2025 | 10 JUL 2025 | |
| 09/25 | 24 JUL 2025 | 04 SEP 2025 | |
| 11/25 | 18 SEP 2025 | 30 OCT 2025 | |
| 01/26 | 11 DEC 2025 | 22 JAN 2026 | |
| 07/26 | 28 MAY 2026 | 09 JUL 2026 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 0.3 REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP

*RECORD OF AIP SUPPLEMENTS*

| **Numéro Année**<br>*NR/Year* | **Objet**<br>*Subject* | **Section de l'AIP concernée**<br>*AIP section affected* | **Période de validité**<br>*Period of validity* | **Date d'annulation du supplément**<br>*Cancellation date* |
|---|---|---|---|---|
| VOIR LISTE DE CONTROLE JOINTE A CHAQUE NOUVEAU SUPPLEMENT<br>*(SEE CHECK LIST PUBLISHED WITH EACH NEW SUPPLEMENT)* | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN-0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE EAIP

*CHECKLIST OF EAIP PAGES*

## PARTIE 1 GENERALITES (GEN)
*PART 1 - GENERAL (GEN)*

### GEN 0

| | |
|---|---|
| GEN 0.1-1 | 20 FEB 2025 |
| GEN 0.1-2 | 20 FEB 2025 |
| GEN 0.1-3 | 20 FEB 2025 |
| GEN 0.2-1 | 09 JUL 2026 |
| GEN 0.3-1 | 01 NOV 2014 |
| GEN 0.4-1 | 09 JUL 2026 |
| GEN 0.4-2 | 09 JUL 2026 |
| GEN 0.4-3 | 09 JUL 2026 |
| GEN 0.4-4 | 09 JUL 2026 |
| GEN 0.4-5 | 09 JUL 2026 |
| GEN 0.5-1 | 01 NOV 2014 |
| GEN 0.6-1 | 22 JAN 2026 |
| GEN 0.6-2 | 03 OCT 2024 |

### GEN 1

| | |
|---|---|
| GEN 1.1-1 | 03 DEC 2020 |
| GEN 1.1-2 | 03 DEC 2020 |
| GEN 1.1-3 | 03 DEC 2020 |
| GEN 1.2-1 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-2 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-3 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-4 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-5 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-6 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-7 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.2-8 | 07 DEC 2017 |
| GEN 1.3-1 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.3-2 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.3-3 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.3-4 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.4-1 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.4-2 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.4-3 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.4-4 | 01 NOV 2014 |
| GEN 1.5-1 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.5-2 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.5-3 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.5-4 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.5-5 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.5-6 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.5-7 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.6-1 | 26 MAR 2020 |
| GEN 1.6-2 | 23 MAR 2023 |
| GEN 1.6-3 | 23 MAR 2023 |
| GEN 1.7-1 | 10 OCT 2019 |
| GEN 1.7-2 | 10 OCT 2019 |
| GEN 1.7-3 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-4 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-5 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-6 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-7 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-8 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-9 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-10 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-11 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-12 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-13 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-14 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-15 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-16 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-17 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-18 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-19 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-20 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-21 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-22 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-23 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-24 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-25 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-26 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-27 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-28 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-29 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-30 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-31 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-32 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-33 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-34 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-35 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-36 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-37 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-38 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-39 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-40 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-41 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-42 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-43 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-44 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-45 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-46 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-47 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-48 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-49 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-50 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-51 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-52 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-53 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-54 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-55 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-56 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-57 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-58 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-59 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-60 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-61 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-62 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-63 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-64 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-65 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-66 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-67 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-68 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-69 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-70 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-71 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-72 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-73 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-74 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-75 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-76 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-77 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-78 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-79 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-80 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-81 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-82 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-83 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-84 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-85 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-86 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-87 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-88 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-89 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-90 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-91 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-92 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-93 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-94 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-95 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-96 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-97 | 30 OCT 2025 |
| GEN 1.7-98 | 30 OCT 2025 |

### GEN 2

| | |
|---|---|
| GEN 2.1-1 | 20 FEB 2025 |
| GEN 2.1-2 | 20 FEB 2025 |
| GEN 2.2-1 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-2 | 20 FEB 2025 |
| GEN 2.2-3 | 20 FEB 2025 |
| GEN 2.2-4 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-5 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-6 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-7 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-8 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-9 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-10 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-11 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-12 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.3-1 | 22 JAN 2026 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| GEN 2.4-1 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.4-2 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.5-1 | 09 JUL 2026 |
| GEN 2.6-1 | 17 AUG 2017 |
| GEN 2.6-2 | 01 NOV 2014 |
| GEN 2.6-3 | 01 NOV 2014 |
| GEN 2.6-4 | 01 NOV 2014 |
| GEN 2.7-1 | 25 MAR 2021 |
| GEN 2.7-2 | 25 MAR 2021 |
| **GEN 3** | |
| GEN 3.1-1 | 07 OCT 2021 |
| GEN 3.1-2 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.1-3 | 02 NOV 2023 |
| GEN 3.1-4 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.1-5 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.1-6 | 15 MAY 2025 |
| GEN 3.2-1 | 01 NOV 2014 |
| GEN 3.2-2 | 01 NOV 2014 |
| GEN 3.3-1 | 05 JAN 2017 |
| GEN 3.3-2 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-1 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-2 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-3 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-4 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-5 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-6 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-7 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-8 | 24 FEB 2022 |
| GEN 3.4-9 | 26 MAR 2020 |
| GEN 3.4-10 | 26 MAR 2020 |
| GEN 3.4-11 | 26 MAR 2020 |
| GEN 3.4-12 | 26 MAR 2020 |
| GEN 3.4-13 | 20 AUG 2015 |
| GEN 3.4-14 | 24 FEB 2022 |
| GEN 3.4-15 | 17 AUG 2017 |
| GEN 3.4-16 | 17 AUG 2017 |
| GEN 3.5-1 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.5-2 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.5-3 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.5-4 | 09 JUL 2026 |
| GEN 3.5-5 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.5-6 | 08 AUG 2024 |
| GEN 3.5-7 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.5-8 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.5-9 | 06 OCT 2022 |
| GEN 3.5-10 | 06 OCT 2022 |
| GEN 3.6-1 | 25 FEB 2021 |
| GEN 3.6-2 | 25 FEB 2021 |
| GEN 3.6-3 | 25 FEB 2021 |
| GEN 3.6-4 | 25 FEB 2021 |
| GEN 3.6-5 | 25 FEB 2021 |
| GEN 3.6-6 | 25 FEB 2021 |
| GEN_3.6_PLAN_DE_COORDINATION_DE_SAUVETAGE | 25 FEB 2021 |
| GEN 3.7-1 | 22 JAN 2026 |
| **GEN 4** | |
| GEN 4.1-1 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-2 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-3 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.2-1 | 21 APR 2022 |
| GEN 4.2-2 | 21 APR 2022 |
| GEN 4.2-3 | 21 APR 2022 |
| GEN 4.2-4 | 21 APR 2022 |
| GEN 4.2-5 | 21 APR 2022 |
| GEN 4.2-6 | 21 APR 2022 |
| GEN 4.2-7 | 21 APR 2022 |
| **PARTIE 2 EN-ROUTE (ENR)** *PART 2 - EN-ROUTE (ENR)* | |
| **ENR 0** | |
| ENR 0.1-1 | 06 OCT 2022 |
| ENR 0.6-1 | 22 JAN 2026 |
| ENR 0.6-2 | 22 JAN 2026 |
| **ENR 1** | |
| ENR 1.1-1 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.1-2 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.1-3 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.1-4 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.1-5 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.1-6 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.1-7 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.2-1 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.2-2 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.2-3 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.2-4 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.2-5 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.3-1 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.4-1 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.4-2 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.5-1 | 16 JUN 2022 |
| ENR 1.5-2 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-3 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-4 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-5 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-6 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-7 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-8 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-9 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-10 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-11 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-12 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.5-13 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.6-1 | 09 JUL 2026 |
| ENR 1.7-1 | 16 JUN 2022 |
| ENR 1.7-2 | 16 JUN 2022 |
| ENR 1.7-3 | 16 JUN 2022 |
| ENR 1.7-4 | 19 JUL 2018 |
| ENR 1.7-5 | 16 JUN 2022 |
| ENR 1.7-6 | 16 JUN 2022 |
| ENR 1.8-1 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.9-1 | 16 MAY 2024 |
| ENR 1.10-1 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-2 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-3 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-4 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-5 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-6 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-7 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-8 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-9 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-10 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-11 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-12 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-13 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-14 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-15 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-16 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.10-17 | 21 JUN 2018 |
| ENR 1.11-1 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-2 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-3 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-4 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-5 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-6 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-7 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-8 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-9 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-10 | 01 NOV 2014 |
| ENR 1.11-11 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.11-12 | 20 FEB 2025 |
| ENR 1.12-1 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.12-2 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.12-3 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.12-4 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.13-1 | 30 OCT 2025 |
| ENR 1.14-1 | 22 JAN 2026 |
| ENR 1.14-2 | 22 JAN 2026 |
| ENR 1.14-3 | 22 JAN 2026 |
| **ENR 2** | |
| ENR 2.1-1 | 16 JUN 2022 |
| ENR 2.1-2 | 26 MAR 2020 |
| ENR 2.1-3 | 16 JUN 2022 |
| ENR 2.2-1 | 29 MAR 2018 |
| ENR 2.2-2 | 29 MAR 2018 |
| ENR 2.2-3 | 29 MAR 2018 |
| ENR 2.2-4 | 16 MAY 2024 |
| ENR 2.2-5 | 02 DEC 2021 |
| ENR 2.2-6 | 16 JUN 2022 |
| ENR 2.2-7 | 16 JUN 2022 |
| ENR 2.2-8 | 23 MAR 2023 |
| **ENR 3** | |
| ENR 3.1-1 | 11 AUG 2022 |
| ENR 3.2-1 | 09 JUL 2026 |
| ENR 3.2-2 | 09 JUL 2026 |
| ENR 3.2-3 | 09 JUL 2026 |
| ENR 3.2-4 | 20 FEB 2025 |
| ENR 3.3-1 | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.3-2 | 18 MAY 2023 |
| ENR 3.3-3 | 18 MAY 2023 |



© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| ENR 3.3-4 | 18 MAY 2023 |
| ENR 3.3-5 | 18 MAY 2023 |
| ENR 3.3-6 | 18 MAY 2023 |
| ENR 3.4-1 | 16 JUN 2022 |

ENR 4

| | |
|---|---|
| ENR 4.1-1 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.1-2 | 22 JAN 2026 |
| ENR 4.2-1 | 01 NOV 2014 |
| ENR 4.3-1 | 12 AUG 2021 |
| ENR 4.4-1 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.4-2 | 20 FEB 2025 |
| ENR 4.5-1 | 03 OCT 2024 |
| ENR 4.5-2 | 03 OCT 2024 |

ENR 5

| | |
|---|---|
| ENR 5.1-1 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.1-2 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.1-3 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.1-20 | 12 AUG 2021 |
| ENR 5.2-1 | 01 NOV 2014 |
| ENR 5.3-1 | 28 MAR 2019 |
| ENR 5.3-2 | 11 AUG 2022 |
| ENR 5.3-3 | 11 AUG 2022 |
| ENR 5.3-4 | 11 AUG 2022 |
| ENR 5.3-5 | 28 MAR 2019 |
| ENR 5.4-0 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.4-1 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.4-2 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.4-3 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.4-4 | 22 JAN 2026 |
| ENR 5.5-1 | 13 JUL 2023 |
| ENR 5.5-2 | 26 MAR 2020 |
| ENR 5.5-3 | 25 FEB 2021 |
| ENR 5.5-4 | 10 JUL 2025 |
| ENR 5.6-1 | 28 MAR 2019 |
| ENR 5.7-1 | 29 DEC 2022 |
| ENR 5.7-3 | 28 MAR 2019 |
| ENR 5.7-5 | 28 MAR 2019 |

ENR 6

| | |
|---|---|
| ENR 6.1 - CARTES EN-ROUTE FIR NANDI | 20 FEB 2025 |
| ENR 6.1 - TRACES DE NAVIGATION | 18 MAY 2023 |
| ENR 6.2 - Espaces ATS | 24 FEB 2022 |
| ENR 6.3 - ZONES INTERDITES REGLEMENTEES ET DANGEREUSES 2 | 22 JAN 2026 |
| ENR 6.7 - CARTES DES MOYENS RADIO | 22 JAN 2026 |

PARTIE 3 AERODROMES (AD)
*PART 3 - AERODROMES (AD)*

AD 0

| | |
|---|---|
| AD 0.1-1 | 01 NOV 2014 |
| AD 0.6-1 | 22 JAN 2026 |

AD 1

| | |
|---|---|
| AD 1.1-1 | 30 OCT 2025 |
| AD 1.1-2 | 30 OCT 2025 |
| AD 1.1-3 | 30 OCT 2025 |
| AD 1.1-4 | 30 OCT 2025 |
| AD 1.1-5 | 30 OCT 2025 |
| AD 1.1-6 | 30 OCT 2025 |
| AD 1.2-1 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-2 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-3 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-4 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-5 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-6 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-7 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-8 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-9 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-10 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-11 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-12 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.3-1 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-2 | 10 JUL 2025 |
| AD 1.3-3 | 10 JUL 2025 |
| AD 1.4-1 | 10 JUL 2025 |
| AD 1.4-2 | 10 JUL 2025 |
| AD 1.4 - CARTE DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS | 20 FEB 2025 |
| AD 1.5-1 | 28 NOV 2024 |
| AD 1.7-1 | 21 JUN 2018 |
| AD 1.7-2 | 21 JUN 2018 |
| AD 1.9 - DISTANCES ORTHODROMIQUES | 20 FEB 2025 |

AD 2

**BOURAIL POE**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWB-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWB-2 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NWWB-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWB-4 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWB ATT 01 | 20 FEB 2025 |

**FUTUNA POINTE VELE**

| | |
|---|---|
| AD-2.NLWF-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NLWF-2 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NLWF-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NLWF-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NLWF-5 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.NLWF-6 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 NLWF ADC 01 | 02 DEC 2021 |
| AD 2 NLWF DATA 01 | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NLWF DATA RWY07 RNP CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NLWF DATA RWY25 RNP CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NLWF IAC RWY07 RNP | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NLWF IAC RWY25 NDB | 09 FEB 2012 |
| AD 2 NLWF IAC RWY25 RNP | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NLWF ATT 01 | 02 DEC 2021 |

**ILE ART WAALA**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWC-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWC-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWC-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWC-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWC-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWC-6 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.NWWC-7 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 NWWC ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWC DATA 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWC DATA RWY10 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWC IAC RWY10 RNP | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWC IAC RWY ALL NDB A | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWC ATT 01 | 09 JUL 2026 |

**ILE DES PINS MOUE**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWE-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWE-2 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NWWE-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWE-4 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWE-5 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 NWWE ADC 01 | 24 FEB 2022 |
| AD 2 NWWE DATA 01 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWE DATA RWY10 RNP CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWE DATA RWY28 RNP CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWE IAC RWY10 NDB | 21 MAY 2020 |
| AD 2 NWWE IAC RWY10 RNP | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWE IAC RWY28 NDB | 21 MAY 2020 |
| AD 2 NWWE IAC RWY28 RNP | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWE ATT 01 | 24 FEB 2022 |

**KONE**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWD-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWD-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWD-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWD-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWD-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWD-6 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWD-7 | 08 AUG 2024 |
| AD 2 NWWD ADC 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 NWWD DATA 01 | 21 APR 2022 |
| AD 2 NWWD DATA RWY27 RNP CODE | 08 AUG 2024 |
| AD 2 NWWD IAC RWY27 RNP | 06 OCT 2022 |
| AD 2 NWWD IAC RWY ALL NDB A | 06 OCT 2022 |
| AD 2 NWWD ATT 01 | 09 JUL 2026 |

**KOUMAC**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWK-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWK-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWK-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWK-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWK-5 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWK ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWK DATA 01 | 31 JAN 2019 |
| AD 2 NWWK IAC RWY ALL NDB A | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWK ATT 01 | 22 JAN 2026 |

**LA FOA OUA TOM**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWT-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWT-2 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NWWT-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWT-4 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWT ATT 01 | 20 FEB 2025 |

**LIFOU OUANAHAM**

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWL-1 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWL-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWL-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWL-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWL-5 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWL ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWL DATA 01 | 29 DEC 2022 |
| AD 2 NWWL DATA RWY12 RNP CODE | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWL DATA RWY30 RNP CODE | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWL IAC RWY12 NDB | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWL IAC RWY12 RNP | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWL IAC RWY30 RNP | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWL ATT 01 | 22 JAN 2026 |

**MARE LA ROCHE**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWR-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWR-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWR-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWR-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWR-5 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR DATA 01 | 29 DEC 2022 |
| AD 2 NWWR DATA RWY13 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR DATA RWY31 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR IAC RWY13 NDB | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR IAC RWY13 RNP | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR IAC RWY31 NDB | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR IAC RWY31 RNP | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWR ATT 01 | 09 JUL 2026 |

**NOUMEA LA TONTOUTA**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWW-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWW-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.NWWW-3 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NWWW-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWW-5 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWW-6 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWW-7 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWW-8 | 02 DEC 2021 |
| AD-2.NWWW-9 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWW-10 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWW ADC 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWW APDC 01 | 07 NOV 2019 |
| AD 2 NWWW AOC RWY11-29 | 19 JUL 2018 |
| AD 2 NWWW ARC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWW DATA 01 | 21 MAY 2020 |
| AD 2 NWWW DATA RWY11 CODE RNP | 18 JUL 2019 |
| AD 2 NWWW DATA RWY29 RNP CODE | 21 MAY 2020 |
| AD 2 NWWW MVA 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWW SID RWY11 CONV | 25 APR 2019 |
| AD 2 NWWW SID RWY11 CONV INSTR 01 | 25 APR 2019 |
| AD 2 NWWW SID RWY29 CONV | 25 APR 2019 |
| AD 2 NWWW SID RWY29 CONV INSTR 01 | 25 APR 2019 |
| AD 2 NWWW STAR RWY11 CONV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWW STAR RWY11 CONV INSTR 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWW STAR RWY11 CONV INSTR 02 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 ILS S LOC S | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 ILS X LOC X | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 ILS Y LOC Y | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 ILS Z LOC Z | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 NDB Y | 07 NOV 2019 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 NDB Z | 07 NOV 2019 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 RNP | 07 NOV 2019 |
| AD 2 NWWW IAC RWY11 VOR W | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWW IAC RWY29 RNP | 21 MAY 2020 |
| AD 2 NWWW IAC RWY29 VPT | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWW APP 01 | 17 JUN 2021 |
| AD 2 NWWW ATT 01 | 16 JUN 2022 |

**NOUMEA MAGENTA**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWM-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWM-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWM-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWM-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWM-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWM-6 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWM-7 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWM-8 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWM-9 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWM-10 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWM ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWM AOC RWY17-35 | 19 JUL 2018 |
| AD 2 NWWM DATA 01 | 10 FEB 2011 |
| AD 2 NWWM MVA 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NWWM SID RWY17 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWM SID RWY17 CONV INSTR 01 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWM SID RWY17 CONV INSTR 02 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 NWWM SID RWY35 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWM SID RWY35 CONV INSTR 01 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 NWWM SID RWY35 CONV INSTR 02 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 NWWM STAR RWY35 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWM STAR RWY35 CONV INSTR 01 | 18 MAY 2023 |
| AD 2 NWWM STAR RWY35 CONV INSTR 02 | 07 NOV 2019 |
| AD 2 NWWM IAC RWY17 VPT | 04 SEP 2025 |
| AD 2 NWWM IAC RWY35 VOR V | 26 MAR 2020 |
| AD 2 NWWM IAC RWY35 VOR W | 04 SEP 2025 |
| AD 2 NWWM IAC RWY35 VOR X | 25 FEB 2021 |
| AD 2 NWWM IAC RWY35 VOR Y | 10 SEP 2020 |
| AD 2 NWWM IAC RWY35 VOR Z | 31 DEC 2020 |
| AD 2 NWWM IAC RWY35 NDB | 26 MAR 2020 |
| AD 2 NWWM APP 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWM ATT 01 | 10 JUL 2025 |

**OUVEA OULOUP**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWV-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWV-2 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NWWV-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWV-4 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWV-5 | 22 FEB 2024 |
| AD 2 NWWV ADC 01 | 22 FEB 2024 |
| AD 2 NWWV DATA 01 | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NWWV DATA RWY13 RNP CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NWWV DATA RWY31 RNP CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 NWWV IAC RWY13 NDB | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWV IAC RWY13 RNP | 07 OCT 2021 |
| AD 2 NWWV IAC RWY31 NDB | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NWWV IAC RWY31 RNP | 07 OCT 2021 |
| AD 2 NWWV ATT 01 | 22 FEB 2024 |

**TIGA**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWA-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.NWWA-2 | 30 OCT 2025 |
| AD-2.NWWA-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWA-4 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 NWWA ATT 01 | 26 MAR 2020 |

**TOUHO**

| | |
|---|---|
| AD-2.NWWU-1 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWU-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWU-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NWWU-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NWWU-5 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.NWWU-6 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 NWWU ADC 01 | 08 AUG 2024 |
| AD 2 NWWU DATA 01 | 18 MAY 2023 |
| AD 2 NWWU DATA RWY13 RNP CODE | 08 AUG 2024 |
| AD 2 NWWU DATA RWY31 RNP CODE | 08 AUG 2024 |
| AD 2 NWWU IAC RWY13 RNP | 18 JUL 2019 |
| AD 2 NWWU IAC RWY31 RNP | 18 JUL 2019 |
| AD 2 NWWU ATT 01 | 08 AUG 2024 |

**WALLIS HIHIFO**

| | |
|---|---|
| AD-2.NLWW-1 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NLWW-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.NLWW-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NLWW-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.NLWW-5 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 NLWW ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW AOC RWY08-26 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW APDC 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 NLWW DATA 01 | 07 OCT 2021 |
| AD 2 NLWW DATA RWY08 RNP CODE | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW DATA RWY26 RNP CODE | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY08 RNP | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY08 VOR Y | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY08 VOR Z | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY08 NDB | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY26 RNP | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY26 VOR Y | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY26 VOR Z | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW IAC RWY26 NDB | 22 JAN 2026 |
| AD 2 NLWW ATT 01 | 22 JAN 2026 |

AD 3

**DUMBEA CHT**

| | |
|---|---|
| AD 3 NWHT APP 01 | 18 MAY 2023 |
| AD 3 NWHT ATT 01 | 18 MAY 2023 |

**KONE CHN**

| | |
|---|---|
| AD 3 NWHN APP 01 | 07 SEP 2023 |
| AD 3 NWHN ATT 01 | 20 FEB 2025 |

**NOUMEA MERIDIEN**


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 3 NWHH APP 01 | 18 MAY 2023 |
| AD 3 NWHH ATT 01 | 18 MAY 2023 |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 0.5 LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP

*LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP*

| **Page concernée**<br>*Page affected* | **Aérodrome**<br>*Aerodrome* | **Mise à jour manuscrite**<br>*Handwritten amendment* |
|---|---|---|
| | | NIL |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1

*TABLE OF CONTENTS TO PART 1*


| | | |
|---|---|---|
| **GEN 0** | | |
| GEN 0.1 | PREFACE<br>*PREFACE* | GEN 0.1-1 |
| GEN 0.3 | REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP<br>*RECORD OF AIP SUPPLEMENTS* | GEN 0.3-1 |
| GEN 0.4 | LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE eAIP<br>*CHECKLIST OF eAIP PAGES* | GEN 0.4-1 |
| GEN 0.5 | LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP<br>*LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP* | GEN 0.5-1 |
| GEN 0.6 | TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1<br>*TABLE OF CONTENTS TO PART 1* | GEN 0.6-1 |
| **GEN 1** | **RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX**<br>***NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS*** | |
| GEN 1.1 | ADMINISTRATIONS DESIGNEES<br>*DESIGNATED AUTHORITIES* | GEN 1.1-1 |
| GEN 1.2 | ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS EN NOUVELLE CALEDONIE<br>*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT IN NEW CALEDONIA* | GEN 1.2-1 |
| GEN 1.3 | ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE<br>*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW* | GEN 1.3-1 |
| GEN 1.4 | ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES<br>*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO* | GEN 1.4-1 |
| GEN 1.5 | INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS<br>*AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS* | GEN 1.5-1 |
| GEN 1.6 | RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES<br>*SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS* | GEN 1.6-1 |
| GEN 1.7 | DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI<br>*DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES* | GEN 1.7-1 |
| **GEN 2** | **TABLEAUX ET CODES**<br>***TABLES AND CODES*** | |
| GEN 2.1 | SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FERIES<br>*MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS* | GEN 2.1-1 |
| GEN 2.2 | ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS<br>*ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS* | GEN 2.2-1 |
| GEN 2.3 | SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES<br>*CHART SYMBOLS* | GEN 2.3-1 |
| GEN 2.4 | INDICATEURS D'EMPLACEMENT<br>*LOCATION INDICATORS* | GEN 2.4-1 |
| GEN 2.5 | LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION<br>*LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS* | GEN 2.5-1 |
| GEN 2.6 | CONVERSION DES UNITES DE MESURE<br>*CONVERSION OF UNITS AND MEASUREMENT* | GEN 2.6-1 |
| GEN 2.7 | HEURES DE LEVER ET DE COUCHER DU SOLEIL<br>*SUNRISE / SUNSET* | GEN 2.7-1 |
| **GEN 3** | **SERVICES**<br>***SERVICES*** | |
| GEN 3.1 | SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE<br>*AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES* | GEN 3.1-1 |
| GEN 3.2 | CARTES AERONAUTIQUES<br>*AERONAUTICAL CHARTS* | GEN 3.2-1 |
| GEN 3.3 | SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE<br>*AIR TRAFFIC SERVICES* | GEN 3.3-1 |
| GEN 3.4 | SERVICES DE TELECOMMUNICATION ET DE RADIONAVIGATION<br>*COMMUNICATION SERVICES* | GEN 3.4-1 |
| GEN 3.5 | SERVICES METEOROLOGIQUES<br>*METEOROLOGICAL SERVICES* | GEN 3.5-1 |
| GEN 3.6 | RECHERCHES ET SAUVETAGE<br>*SEARCH AND RESCUE* | GEN 3.6-1 |
| GEN 3.7 | Service d'informations<br>*Information services* | GEN 3.7-1 |
| **GEN 4** | **REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE**<br>***CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES*** | |
| GEN 4.1 | REDEVANCES D'AERODROME / D'HELISTATION<br>*AERODROME / HELIPORT CHARGES* | GEN 4.1-1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 4.2 REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE ROC et RSTCA-OM
*AIR NAVIGATION CHARGES OCEANIC AND TERMINAL CHARGE*
GEN 4.2-1


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 1 RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX

*NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS*

## GEN 1.1 ADMINISTRATIONS DESIGNEES

*DESIGNATED AUTHORITIES*

### 1.1.1 AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES

a) L'administration chargée de l'aviation civile en France est la **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE** qui dépend du ministère chargé des transports.

Adresse postale / *Postal address :* **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**
**50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**
TEL : **+33 (0)1 58 09 43 21**
Adresse SFA *(AFS)* : **L F P S Y A Y D**
FAX : **+33 (0)1 58 09 35 35**

b) La **DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE EN NOUVELLE-CALÉDONIE** est un service mixte de la Nouvelle-Calédonie et de l'État qui veille à assurer la sécurité et la régularité du transport aérien sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie et dans les espaces aériens qui lui sont associés.

Adresse postale / *Postal address :* **DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE en Nouvelle-Calédonie**
**B.P. H1**
**98849 NOUMEA CEDEX - Nouvelle-Calédonie**
TEL : **+687 26 52 00**
Adresse SFA *(AFS)* : **NWWWZPZX**
FAX : **+687 26 52 67**
E-mail : dac-nc@aviation-civile.gouv.fr
Site internet : https://www.aviation-civile.nc

c) Le **SERVICE D'ÉTAT DE L'AVIATION CIVILE DES ILES WALLIS ET FUTUNA** est l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente dans les îles de Wallis et Futuna.

Adresse postale / *Postal address :* **SERVICE D'ÉTAT DE L'AVIATION CIVILE DES ILES WALLIS ET FUTUNA**
**B.P. 1 Mata'utu**
**98600 UVEA - Wallis**
TEL : **+681 standard 72 12 00 ou 72 12 01**
FAX : **+681 72 29 54 (bureau) ou 72 12 12 (vigie)**
E-mail : **seac-wf.encadrement@mail.wf**

d) Au sein de la DGAC, la **DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN** regroupe l'ensemble des fonctions régaliennes de l'État dans le secteur aérien, en particulier pour ce qui concerne les aspects environnementaux, la sûreté, la défense, la gestion de l'espace aérien, la règlementation de la navigation aérienne, la régulation du secteur, le soutien à la construction aéronautique ainsi que la stratégie internationale et la coopération.

Adresse postale / *Postal address :* **DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN**
**50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**
TEL : **TEL : +33 (0)1 58 09 44 81**

e) La **DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE L'AVIATION CIVILE** est un service à compétence nationale créé par le décret n°2008-1299 du 11 décembre 2008 et rattaché au directeur général de l'aviation civile. En tant qu'autorité de surveillance, elle est chargée de veiller au respect des normes internationales, des réglementations européennes et nationales applicables au domaine de l'aviation civile en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

Adresse postale / *Postal address :* **DIRECTION DE LA SECURITE ET DE L'AVIATION CIVILE**
**50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**
TEL : **+33 (0)1 58 09 40 57**

### *1.1.1 AERONAUTICAL AUTHORITIES*

*a) The administration in charge of civil aviation in France is the **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE** (DGAC), which depends on the Ministry in charge of transports.*

*b) The **DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE EN NOUVELLE-CALÉDONIE** is a joint New-Caledonia and State service which ensures air transport safety and regularity on the New-Caledonian territory and associated airspace.*

*c) The **SERVICE D'ÉTAT DE L'AVIATION CIVILE DES ILES WALLIS ET FUTUNA** is the territorially competent civil aviation authority in Wallis and Futuna Islands.*

*d) Within DGAC, the **DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN** is in charge of state functions in the air transport sector such as environment, security, defense, airspace management, air navigation regulation, control of the sector, aeronautical manufacturing support, international strategy and cooperation.*

*e) The « **DIRECTION DE LA SECURITE ET DE L'AVIATION CIVILE** » (civil aviation safety directorate - DSAC) is a national competency service created by the 2008-1299 decree of 11 December 2008. As the national surveillance authority, DSAC is in charge of the oversight of the implementation of the safety, security and environmental aspects of the international standards and the European and national regulations applicable in the civil aviation domain.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

f) Relevant de la direction des services de la navigation aérienne, le **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE** est l'organisme central chargé de l'information aéronautique française.

*f) Within the operations direction of DSNA, the **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE** is the central organism in charge of French aeronautical information.*

Adresse postale / *Postal address :* **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**
**6, rue des avions ANTOINETTE**
**CS 90048**
**33693 MERIGNAC Cedex**
TEL : **+33 (0)5 57 92 55 22**
**+33 (0)5 57 92 57 92 (BNI-NOF)**
**+33 (0)5 57 92 57 57 (AIP-documentation)**
Adresse SFA *(AFS)* : **L F F A Y N Y X**
FAX : **+33 (0)5 57 92 57 99 (BNI-NOF)**

E-mail : **sia-direction@aviation-civile.gouv.fr**
Site internet : **https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr**

### 1.1.2 ADMINISTRATION METEOROLOGIQUE

METEO-FRANCE est l'autorité administrative météorologique désignée par l'état français pour la fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

### *1.1.2 METEOROLOGICAL ADMINISTRATION*

*METEO FRANCE is the meteorological administrative authority appointed by the French state to provide meteorological assistance to air navigation.*

Adresses postales / *Postal address :*

| | |
|---|---|
| **METEO FRANCE** | **METEO FRANCE** |
| **73 Avenue de Paris** | **B.P. 151 - 98845 NOUMEA CEDEX** |
| **94165 SAINT MANDE CEDEX** | **Nouvelle-Calédonie** |
| **TEL : +33 (0)1 77 94 77 94** | **TEL : +687 27 93 00** |
| **FAX : +33 (0)1 77 94 70 05** | **FAX : +687 27 93 27** |
| **TELEX : METFRAN 202 876** | |

E-mail : ccom-nc@meteo.fr

### 1.1.3 DOUANES

### *1.1.3 CUSTOMS*

Adresses postales / *Postal address :*

| | |
|---|---|
| **Ministère de l'Action et des Comptes Publics** | **Direction régionale des douanes de Nouvelle-Calédonie** |
| **Direction Générale des Douanes et Droits Indirects** | |
| **11, rue des Deux-Communes** | **B.P. 13** |
| **93558 MONTREUIL CEDEX** | **98845 NOUMEA CEDEX** |
| **TEL (infos Douanes Service) 08 11 20 44 44 (ou +33 (0)1 72 40 78 50 depuis l'Outre-mer ou l'étranger).** | |
| **TEL : +33 (0)1 40 04 04 04** | **TEL : +687 26 53 00** |
| **FAX : +33 (0)1 57 53 49 37** | **FAX : +687 27 64 97** |

E-mail : dr-nouvelle-caledonie@douane.finances.gouv.fr

### 1.1.4 SANTE

### *1.1.4 HEALTH*

Adresses postales / *Postal address :*

| | |
|---|---|
| **Ministère de la Santé et des Solidarités** | **Direction des Affaires Vétérinaires, Alimentaires et Rurales (DAVAR)** |
| **Direction Générale de la Santé** | **B.P. M2** |
| **(Bureau SD5)** | **98849 NOUMEA CEDEX** |
| **14, avenue Duquesne** | **Nouvelle-Calédonie** |
| **75350 PARIS 07 SP** | **TEL : +687 25 51 07** |
| **TEL : +33 (0)1 40 56 60 00** | **FAX : +687 25 51 29** |
| **FAX : +33 (0)1 40 56 40 56** | |

E-mail : davar.direction@gouv.nc


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.1.5 TAXES ET REDEVANCE**

***1.1.5 CHARGES***

Adresses postales / *Postal address :*

**Direction de la Régulation Economique**
**Sous-direction des aéroports**
**Direction Générale de l'Aviation Civile**
**50, rue Henry Farman**
**75720 PARIS CEDEX 15**
**TEL : +33 (0)1 58 09 41 41**
**FAX : +33 (0)1 58 09 41 42**

**Chambre de Commerce et d'Industrie**
**B.P. 2**
**98840 TONTOUTA**
**Nouvelle-Calédonie**
**TEL : +687 35 25 00**
**FAX : +687 35 25 35**

E-mail : tta@cci.nc

**1.1.6 POLICE**

***1.1.6 POLICE***

Adresses postales / *Postal address :*

**Direction Centrale de la Police aux Frontières**
**18-20 rue des Pyrénées**
**75020 PARIS**
**TEL : +33 (0)1 86 21 53 63**
**FAX : +33 (0)1 49 27 30 63**
E-mail : dcpaf-cic@interieur.gouv.fr

**DPAFNC**
**B.P. 2203 - 98846 NOUMEA CEDEX**
**Nouvelle-Calédonie**
**TEL : +687 24 32 00**
**FAX : +687 26 40 88**
E-mail : dpaf-noumea@interieur.gouv.fr

**1.1.7 SAR - RECHERCHES ET SAUVETAGE**

L'Organisme Central d'Etude et de Coordination SAR est placé sous l'autorité de la Direction des Services de la Navigation Aérienne.

***1.1.7 SAR-SEARCH AND RESCUE***

*The "Organisme Central d'Etude et de Coordination SAR" is placed under the authority of the "Direction des Services de la Navigation Aérienne".*

Adresse postale / *Postal address :* **Direction des Services de la Navigation Aérienne - Département SAR**
**50, rue Henry Farman**
**75720 PARIS CEDEX 15**
**TEL : +33 (0)1 58 09 47 79**
**FAX : +33 (0)1 58 09 43 69**

Adresse SFA / *(AFS) :* **LFPSYAYR**

E-mail : dsna-departement-sar-bf@aviation-civile.gouv.fr

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.2 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS EN NOUVELLE CALEDONIE

*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT IN NEW CALEDONIA*

## 1.2.1 REGLEMENT CONCERNANT LES AERONEFS CIVILS QUI EFFECTUENT DES VOLS INTERNATIONAUX

GENERALITES

Tout survol du territoire de la Nouvelle-Calédonie avec ou sans escale, doit être effectué conformément à la réglementation de l'Aviation Civile applicable dans ce territoire.

Tout aéronef qui pénètre sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie doit effectuer son premier atterrissage sur l'aéroport de Nouméa-La Tontouta et rejoindre l'aire de stationnement internationale qui dispose des contrôles de douane, de police, de santé et de biosécurité. De même tout aéronef quittant le territoire de la Nouvelle-Calédonie doit accomplir sa dernière escale sur cet aéroport.

Sous certaines conditions, quelques aérodromes autres que celui de Nouméa-La Tontouta peuvent être utilisés pour l'entrée et la sortie du territoire, sous réserve de l'accord des services des Douanes, de Police, de Santé et de Biosécurité.

Les demandes de dérogation doivent être adressées aux gestionnaires des aérodromes concernés et dont les coordonnées figurent en partie AD 2.

**a) Vols réguliers**

- Survol et escales techniques :

Les aéronefs des compagnies ressortissant à des pays signataires de l'Accord de Transit ou bénéficiant des droits équivalents par accord bilatéral conclu avec la France peuvent survoler la Nouvelle-Calédonie ou y faire une escale technique.

Dans les autres cas, une demande d'autorisation doit être adressée au Service Régulation de la Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie :
noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr

- Escales commerciales :

L'exploitation à des fins commerciales d'un vol international régulier à destination ou en provenance de la Nouvelle-Calédonie doit être effectuée sous couvert des dispositions contenues dans les accords aériens passés entre la France et les pays étrangers desquels relèvent les compagnies exploitantes.

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs :

Manifeste de marchandise, établi selon le modèle OACI. Toutefois ce document n'est pas exigé si l'aéronef n'embarque (ni ne débarque) aucune marchandise.

Déclaration générale : elle n'est pas exigée sauf cas particulier.

- Pré-requis techniques à l'exploitation des transporteurs de pays tiers (pays non membres de l'Union Européenne et autre que la Norvège, le Liechtenstein, l'Islande et la Suisse), appelés ci-après « TCO » pour Third Country Operators à destination ou depuis la Nouvelle-Calédonie :

Ces dispositions concernent les TCO qui remplissent les trois conditions ci-dessous :

- souhaitent obtenir une autorisation d'exploitation depuis et/ou vers la Nouvelle-Calédonie,

- n'ont pas desservi la Nouvelle Calédonie depuis le début de l'année précédente,

- ne disposent pas d'une autorisation technique de sécurité TCO émise par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) conformément au règlement UE n° 452/2014 incluant les aéronefs souhaités pour ces vols.

Tout TCO vérifiant les conditions indiquées supra doit notamment renseigner un questionnaire technique tel que défini par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Ce document est disponible sur le site internet du ministère de la transition écologique et solidaire :
http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/permis-dexploitation-des-compagnies-extracommunautaires

La direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie se réserve par ailleurs la possibilité d'exiger le présent questionnaire de tout TCO déjà autorisé à exploiter des vols depuis et/ou vers la Nouvelle-Calédonie depuis le début de l'année précédente mais remplissant un ou plusieurs des critères suivants :

- TCO souhaitant exploiter un nouvel aéronef pour ses vols depuis et/ou vers la Nouvelle-Calédonie, ou

## 1.2.1 REGULATION CONCERNING CIVIL AIRCRAFT WHICH CARRY OUT INTERNATIONAL FLIGHTS

GENERAL

All flights over the territory of New Caledonia, with or without intermediate stops, must be carried out in accordance with the Civil Aviation Regulations applicable in that territory.

Any aircraft entering the territory of New Caledonia must make its first landing at the airport of Nouméa-La Tontouta and proceed to the international parking area, where are located the customs, immigration and quarantine controls. Similarly, all aircraft leaving the territory of New Caledonia must make their final stop at Nouméa-La Tontouta airport.

Under certain conditions, a few numbers of other aerodromes apart from Nouméa-La Tontouta may be used to enter and leave the territory, this being subject to the approval of the Customs, Immigration and Quarantine (CIQ) authorities.

Requests for exemption must be addressed to the manager authority of the requested airport whose address and phone number are mentioned in part AD 2 .

**a) Scheduled flights**

- Overflight and technical stops:

The aircraft of airlines belonging to countries which are signatories of the transit agreement or are entitled to equivalent rights by a bilateral agreement with France may overfly the territory of New Caledonia or make a non-traffic stop there.

In other cases, a clearance request must be sent to the Regulation Department of Civil Aviation authority in New Caledonia:
noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr

- Commercial stops:

The operation for commercial purposes of scheduled international flights to or from New Caledonia must take place in accordance with the provisions contained in the aeronautical agreements concluded between France and the countries within which the operating airlines are based.

- Documents required to authorize the entry and departure of aircraft:

A cargo manifest, established according to the ICAO model. This document is not needed if the aircraft does not load (nor discharge) any cargo.

General declaration: not required, except in particular cases.

- Technical prerequisite for the commercial operations of third country operators (State which is not part of the European Union, Norway, Liechtenstein, Iceland or Switzerland) called a TCO for "Third Country Operators" to/from New Caledonia:

These provisions apply to any TCO meeting the three following conditions:

- requesting a flight permit to undertake commercial operations to New Caledonia,

- not having operated to New Caledonia since the beginning of the previous calendar year,

- not holding an European Aviation Safety Agency (EASA) safety authorisation as per Commission Regulation (EU) n° 452/2014 covering the aircraft intended to be operated.

Any TCO meeting the above mentioned provisions shall, among others, fill in and submit the technical questionnaire, along with all the necessary attachments, established by the French Civil Aviation Authority (French DGAC). The technical questionnaire template is accessible on the internet website of the ecological and solidary transition ministry :
http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/permis-dexploitation-des-compagnies-extracommunautaires

Furthermore, the Civil Aviation Authority in New Caledonia can require the submission of a new technical questionnaire for any TCO already authorized to operate to New Caledonia, should the TCO:

- be willing to introduce new aircraft for these operations, or

© Service de l'Information Aéronautique, France

- TCO n'ayant jamais soumis de questionnaire technique pour les aéronefs exploités pour ses vols depuis et/ou vers la Nouvelle-Calédonie, ou ayant soumis une version antérieure du questionnaire technique.

Le questionnaire, rempli dans son intégralité et accompagné des documents exigés, doit être déposé dans les délais suivants :

- pour les services aériens réguliers : au moins 1 mois avant le début envisagé du programme de vols,

- pour les services aériens non réguliers impliquant une succession d'au moins six vols : au moins 10 jours ouvrés avant le début envisagé de la série de vols,

- pour les autres services aériens non réguliers : au moins 2 jours ouvrés avant le début envisagé des vols.

Ce questionnaire a vocation à être examiné par la direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie. Une instruction conclusive, au regard de la mise en œuvre effective des exigences règlementaires applicables, est un pré-requis à la délivrance des autorisations d'exploitation demandées.

Contacts :

Pour les vols entre la Nouvelle-Calédonie et un autre point du territoire français (ex : Polynésie Française), le questionnaire doit être envoyé à international-dta@aviation-civile.gouv.fr en copie à

safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr et à

noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr.

Pour tout autre vol au départ ou à destination de Nouvelle-Calédonie, le questionnaire doit être envoyé à

noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr en copie à

safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr.

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

Tout aéronef en provenance de l'extérieur subira une désinsectisation pratiquée à son arrivée dans le territoire, sauf lorsqu'une désinsectisation en vol avant l'atterrissage a été effectuée. Dans ce cas il sera exigé comme preuve de la désinsectisation la fourniture des emballages vides de diffuseurs d'aérosol insecticide utilisés.

- never have submitted a technical questionnaire for the operated aircraft or have submitted a previous version of the technical questionnaire.

The fully completed questionnaire and all required attachments shall be submitted within the following deadlines:

- for scheduled operations, at the latest 1 month before the first flight of the intended schedule,

- for charter or unscheduled operations of at least 6 flights, at the latest 10 working days before the first flight of the intended schedule,

- for other charter or unscheduled operations, at the latest 2 working days before the first flight of the intended schedule.

The submitted technical questionnaire will be thoroughly reviewed by the Civil Aviation Authority in New Caledonia and a final positive assessment on the compliance with applicable standards, regulations and recommended practices, stands for a prerequisite for the issuance of the associated flight permit.

Contacts:

For flights between New Caledonia and another location on the French territory (ex: French Polynesia), the technical questionnaire must be sent to international-dta@aviation-civile.gouv.fr and copied to

safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr as well as to

noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr.

For all other flights to or from New Caledonia, the technical questionnaire must be sent to

noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr and copied to

safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr.

- Sanitary control measures applied to aircraft:

All aircraft arriving from abroad will be subjected to a disinsection, carried out on its arrival in the territory, except if disinsection have been carried out prior to landing. In this case, empty packages of used insecticide sprays will be required as a proof of a disinsection.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**b) Vol non réguliers**

- Formalités :

Survol et escales techniques : Voir VOLS REGULIERS - Toutefois dans le cas d'une escale technique, l'exploitant devra avoir obtenu l'accord préalable du gestionnaire de l'aérodrome concerné.

Escales commerciales :

Les vols commerciaux non réguliers entre un pays étranger et la Nouvelle-Calédonie doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable qui devra parvenir aux destinataires au moins 1 mois avant la date du (ou des) vol(s) projeté(s).

La demande doit être adressée au Service Régulation de la Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie :

B.P H1 98849 NOUMEA CEDEX NOUVELLE-CALEDONIE

E-mail : noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr
FAX : (687) 26 52 02

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs :

Manifeste de marchandise, établi selon le modèle OACI. Toutefois ce document n'est pas exigé si l'aéronef n'embarque (ni ne débarque) aucune marchandise.

Déclaration générale, visée par les autorités du pays de provenance.

- Pré-requis techniques à l'exploitation des transporteurs de pays tiers (pays non membres de l'Union Européennes et autre que la Norvège, le Liechtenstein, l'Islande et la Suisse), appelés ci-après « TCO » pour Third Country Operators à destination ou depuis la Nouvelle-Calédonie : dispositions similaires à celles régissant les vols réguliers (cf. a) (Vols réguliers).

- Mesures de contrôle sanitaire aux aéronefs :

(cf. Vols réguliers).

**c) Vols privés**

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs :

Manifeste de marchandise, établi selon le modèle OACI. Toutefois ce document n'est pas exigé si l'aéronef n'embarque (ni ne débarque) aucune marchandise.

Déclaration générale, visée par les autorités du pays de provenance.

Liste des passagers.

Pour un séjour supérieur à sept jours, l'appareil est en plus placé sous le couvert d'un acquit d'admission temporaire ou d'un titre de tourisme.

L'acquit d'admission temporaire est délivré à l'arrivée de l'appareil par le Directeur du Service des Douanes de NOUMEA.

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

(cf. Vols réguliers).

**b) Non-scheduled flights**

- Formalities:

Overflying and non-traffic stops: See SCHEDULED FLIGHTS - However, in the case of a non-traffic stop, the operator must first obtain prior clearance from the manager authority of the requested airport.

Commercial stops:

Commercial non-scheduled flights between a foreign country and the territory of New Caledonia must be covered by a prior clearance which must be received at least 1 month before the intended date of the flight(s).

The request must be addressed to the Regulation Department of the Direction of Civil Aviation in New Caledonia:

B.P H1 98849 NOUMEA CEDEX NOUVELLE-CALEDONIE

E-mail: noumea-sre-compagnies@aviation-civile.gouv.fr
FAX: (687) 26 52 02

- Documents required for aircraft arrival and departure clearances:

A cargo manifest, established according to the ICAO model. This document is not needed if the aircraft does not load (nor discharge) any cargo.

General declaration, stamped by the authorities of the country of provenience.

- Technical prerequisite for the commercial operations of third country operators (State which is not part of the European Union, Norway, Liechtenstein, Iceland or Switzerland) called a TCO for "Third Country Operators" to/from New Caledonia: Similar provisions than these laid down for scheduled flights (See a) (Scheduled flights).

- Sanitary control measures on aircraft:

(See Scheduled flights).

**c) Private flights**

- Documents required for aircraft arrival and departure clearances:

A cargo manifest, established according to the ICAO model. This document is not needed if the aircraft does not load (nor discharge) any cargo.

General declaration, stamped by the authorities of the country of provenience.

Passengers list.

For a stay of longer than 7 days, the aircraft is, additionally to be placed under the temporary import receipt or be covered by a tourism document.

The temporary import receipt is issued on the arrival of the aircraft by the Chief of the Customs Office in NOUMEA.

- Quarantine control measures on aircraft:

(See Scheduled flights).

© Service de l'Information Aéronautique, France

☛ DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE
EN NOUVELLE-CALEDONIE

FORMULAIRE RESERVE AUX COMPAGNIES FRANCAISES ET ETRANGERES
*Form to be used by French and foreign companies only*

**DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'EXECUTION D'UN PARCOURS INTERNATIONAL DE VOLS AFFRETES OU SUPPLEMENTAIRES**
*REQUEST FOR AUTHORIZATION OF AN INTERNATIONAL RUN BY CHARTERED OR ADDITIONAL FLIGHTS*
(Vols de Passagers et de Fret / *Passenger and cargo flights)*

| **DATE D'ENVOI :** *Date sent:* | **DATE DE RECEPTION :** *Date received:* |
|---|---|

**1. COMPAGNIE EXPLOITANTE /** *Operating Company :*
***NOM /*** *Name* :
**ADRESSE** :
*Address* :
Téléphone : Telex : **ADRESSE SFA :**
*AFS Address* :

**PROPRIETAIRE DE L'AERONEF** :
*Aircraft owner* :
**NOM** :
*Name* :

**ADRESSE /** *Address* :

**2. AERONEF UTILISE** **Type :** **Immatriculation** :
*Aircraft used* *Registration N°* :

**NOMBRE DE SIÈGES ET/OU TONNAGE FRET** :
*Number of seats and/or cargo tonnage* :

**3. ITINERAIRE (pour les séries de plus de quatre vols donner le détail dans une annexe)**
*Route (Groups of more than four flights must be detailed in appendix)*

| **Date** *Date* | **Itinéraire** *Route* | **Horaire en TUC (1)** *Time, UTC (1)* | **Passagers ou Fret transportés** *Passengers or cargo carried* |
|---|---|---|---|

**4. CATEGORIE DE VOL /** *Flight category*

**Préciser :**
*Precisions :*

**Motif du vol /** *Flight purpose :*
**Sens commercialisé /** *Commercialized direction :*
**Nature du fret :**
*Nature of cargo:*

[ ] **Vol supplémentaire**
*Additional flight*
[ ] **Vol affreté ou décommercialisé**
*Chartered or decommercialized flight*

**(Indiquer le N° du vol régulier concerné)**
*(Indicate the number of scheduled flight concerned)*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**5. TYPE D'AFFRETEMENT /** *Type of chartering*

**Forfait /** *Package* [ ] **Affinité /** *Affinity* [ ]

**Compte propre /** *For own account* [ ] **Marchandises /** *Goods* [ ] (Préciser la nature du Fret / *Indicate nature of freight)*

**ETUDIANT /** *Student* [ ] **Autres /** *Other* [ ]
**(à préciser** / *Specify***)**

**Manifestation spéciale /** *Special event* [ ]

**6. AFFRETEUR /** *Charterer*

**En cas d'affrètements par plusieurs affréteurs, donner les renseignements pour chaque affréteur et préciser le nombre de sièges affrétés).**
*(In case of chartering by several charterers, specify the number of seats chartered by each of them respectively)*

**NOM /** *Name* **ADRESSE /** *Address*

**Nature de l'activité /** *Nature of activity*
(ex. **Agence de voyage /** *Travel agent*) Tél. : Telex :
**Adresse SFA /** *AFS Address* :

**Si l'affréteur est une agence de voyages ou une association Française /** *If the charterer is a French travel agent or association*
**N° de licence /** *Licence N° :*
**ou d'agrément /** *or Authorization N° :*

**7. CONTRAT /** *Contract*
**(à fournir ainsi que les documents publicitaires sur demande /** *To be submitted on request, together with the advertising documents***)**

**- Montant du contrat /** *Contract amount*
**(éventuellement taux de change au jour du contrat pour les contrats conclus en monnaie étrangère)**
*(if applicable currency exchange rate on the date of the contract, for contracts in foreign currency)*

**8. VOL A FORFAIT /** *Contract flight*
**- Prix de vente au public /** *Sales price to public:*
**(par passager /** *per passenger***)**

**- Nature des prestations /** *Nature of services :*
**(avec nom et adresse de l'hotel /** *Name and address of the hotel***)**

Durée du séjour (nuitées) / *Stay (Number of nights)* :

**Cadre réservé à l'administration /** *For official use only*

**9. MANIFESTATION SPECIALE /** *Special event*

**- Nature et lieu de la manifestation /** *Nature and place of the event* :

**- Durée de la manifestation /** *Duration of the event* :

**- Durée du séjour (nuitées) /** *Duration of stay (Number of nights)*

**Signature : (Nom et Qualité /** *Name and position***)**

☛ **(1) Les autorisations de droits de trafic accordées ne préjugent pas la position des Autorités Aéronautiques concernant les horaires d'exploitation.**
*(1) Traffic rights authorizations do not prejudge the position of the airport authorities regarding operational schedules.*

**ILES WALLIS ET FUTUNA / *WALLIS AND FUTUNA ISLANDS***

## 1.2.2 REGLEMENT CONCERNANT LES AERONEFS CIVILS QUI EFFECTUENT DES VOLS INTERNATIONAUX

GENERALITES

Tout survol du territoire des Iles Wallis et Futuna, avec ou sans escale, doit être effectué conformément à la Réglementation de l'Aviation Civile applicable dans ce territoire.

Sauf dérogation demandée 48 heures à l'avance, tout aéronef qui pénètre sur le territoire des Iles Wallis et Futuna doit effectuer son premier atterrissage sur l'aéroport de Wallis-Hihifo qui dispose seul des contrôle de douanes, de police et de santé. De même tout aéronef quittant le territoire des Iles Wallis et Futuna doit accomplir sa dernière escale sur cet aéroport.

Les demandes de dérogation mentionnées ci-dessus ainsi que les demandes urgentes (Evacuation Sanitaire) devront être adressées au Service d'État de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna (NLWWYAYX).

E-mail : seac-wf.encadrement@mail.wf

et : seac-wf-encadremement@aviation-civile.gouv.fr

**a) Vols réguliers**

- Survol et escales techniques :

Les aéronefs des compagnies ressortissant à des pays signataires de l'Accord de Transit ou bénéficiant des droits équivalents par accord bilatéral conclu avec la France peuvent survoler le territoire des Iles Wallis et Futuna ou y faire une escale technique. Dans les autres cas, une demande d'autorisation doit être adressée à Monsieur le Préfet Chef du Territoire des Iles Wallis et Futuna BP 16 UVEA 98 600 Ile de WALLIS.

- Escales commerciales:

L'exploitation à des fins commerciales d'un vol international régulier à destination ou en provenance du territoire des Iles Wallis et Futuna doit être effectuée sous couvert des dispositions contenues dans les accords aériens passés entre la France et les pays étrangers desquels relèvent les compagnies exploitantes.

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs :

Manifeste de marchandise, établi selon le modèle OACI. Il est exigé un manifeste de marchandises en deux exemplaires conforme à l'appendice 3 de l'annexe 9. Ce document n'est pas exigé si l'aéronef n'embarque (ni ne débarque) aucune marchandise.

Déclaration générale: elle n'est pas exigée sauf cas particulier.

Pré-requis techniques à l'exploitation des transporteurs de pays tiers (pays non membres de l'Union Européennes et autre que la Norvège, le Liechtenstein, l'Islande et la Suisse), appelés ci-après « TCO » pour Third Country Operators à destination ou depuis le territoire de Wallis et Futuna :

Ces dispositions concernent les TCO qui remplissent les trois conditions ci-dessous :

- souhaitent obtenir une autorisation d'exploitation depuis et/ou vers le territoire de Wallis et Futuna,

- n'ont pas desservi le territoire de Wallis et Futuna depuis le début de l'année précédente,

- ne disposent pas d'une autorisation technique de sécurité TCO émise par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) conformément au règlement UE n° 452/2014 incluant les aéronefs souhaités pour ces vols.

Tout TCO vérifiant les conditions indiquées supra doit notamment renseigner un questionnaire technique tel que défini par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Ce document est disponible sur le site internet du ministère de la transition écologique et solidaire : http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/permis-dexploitation-des-compagnies-extracommunautaires

Le service d'Etat de l'Aviation civile à Wallis et Futuna ou la direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie se réserve par ailleurs la possibilité d'exiger le présent questionnaire de tout TCO déjà autorisé à exploiter des vols depuis et/ou vers le territoire de Wallis et Futuna depuis le début de l'année précédente mais remplissant un ou plusieurs des critères suivants :

- TCO souhaitant exploiter un nouvel aéronef pour ses vols depuis et/ou vers territoire de Wallis et Futuna, ou

- TCO n'ayant jamais soumis de questionnaire technique pour les aéronefs exploités pour ses vols depuis et/ou vers territoire de Wallis et Futuna, ou ayant soumis une version antérieure du questionnaire technique.

Le questionnaire, rempli dans son intégralité et accompagné des documents exigés, doit être déposé dans les délais suivants :

## 1.2.2 REGULATION CONCERNING CIVIL AIRCRAFT WHICH CARRY OUT INTERNATIONAL FLIGHTS

GENERAL

All flights over the territory of the Wallis and Futuna Islands, with or without intermediate stops, must be carried out in accordance with the Civil Aviation Regulations applicable in that territory.

Unless exemption issued 48 hours in advance, all aircraft arriving on the territory of the Wallis and Futuna Islands must make its first landing at the airport of Wallis-Hihifo which is the only one provided with Customs, Police and Sanitary controls. Similarly, all aircraft leaving the territory of the Wallis and Futuna Islands must make their final stop at the same airport.

The above-mentioned requests for exemption and request for sanitary evacuation must be addressed to the Service d'Etat de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna (NLWWYAYX).

E-mail : seac-wf.encadrement@mail.wf

and: seac-wf-encadremement@aviation-civile.gouv.fr

**a) Scheduled flights**

- Overflight and technical stops:

The aircraft of airlines belonging to countries which are signatories of the transit agreement or are entitled to equivalent rights by a bilateral agreement with France may overfly the territory of the Wallis and Futuna Islands or make a non-traffic stop there. In other cases, a clearance request must be submitted to Monsieur le Préfet Chef du Territoire des Iles Wallis et Futuna BP 16 UVEA 98 600 Ile de WALLIS.

Commercial stops:

The operation for commercial purposes of scheduled international flights to or from the territory of the Wallis and Futuna Islands must take place in accordance with the provisions contained in the aeronautical agreements made between France and the countries in which the operating airlines are based.

- Documents required for authorising the entry and departure of aircraft:

A cargo manifest, established according to the ICAO model. A cargo manifest in duplicate is required, as shown in appendix 3 of annex 9. This document is not called for if the aircraft does not load (nor discharge) any cargo.

General declaration : it is not required, except in particular cases.

Technical prerequisite for the commercial operations of third country operators (State which is not part of the European Union, Norway, Liechtenstein, Iceland or Switzerland) called a TCO for "Third Country Operators" to/from the territory of Wallis and Futuna:

These provisions apply to any TCO meeting the three following conditions:

- requesting a flight permit to undertake commercial operations to the territory of Wallis and Futuna,

- not having operated to the territory of Wallis and Futuna since the beginning of the previous calendar year,

- not holding an European Aviation Safety Agency (EASA) safety authorisation as per Commission Regulation (EU) n° 452/2014 covering the aircraft intended to be operated.

Any TCO meeting the above mentioned provisions shall, among others, fill in and submit the technical questionnaire, along with all the necessary attachments, established by the French Civil Aviation Authority (French DGAC). The technical questionnaire template is accessible on the internet website of the ecological and solidary transition ministry: http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/permis-dexploitation-des-compagnies-extracommunautaires

Furthermore, the Civil Aviation Authority in Wallis and Futuna or in New Caledonia can require the submission of a new technical questionnaire for any TCO already authorized to operate to the territory of Wallis and Futuna, should the TCO:

- be willing to introduce new aircraft for these operations, or

- never have submitted a technical questionnaire for the operated aircraft or have submitted a previous version of the technical questionnaire.

The fully completed questionnaire and all required attachments shall be submitted within the following deadlines:


© Service de l'Information Aéronautique, France

- pour les services aériens réguliers : au moins 1 mois avant le début envisagé du programme de vols,

- pour les services aériens non réguliers impliquant une succession d'au moins six vols : au moins 10 jours ouvrés avant le début envisagé de la série de vols,

- pour les autres services aériens non réguliers : au moins 2 jours ouvrés avant le début envisagé des vols.

Ce questionnaire a vocation à être examiné par la direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie. Une instruction conclusive, au regard de la mise en œuvre effective des exigences règlementaires applicables, est un prérequis à la délivrance des autorisations d'exploitation demandées.

Contacts :

Pour les vols au départ ou à destination de Wallis et Futuna, le questionnaire doit être envoyé à

international-dta@aviation-civile.gouv.fr en copie à

safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr et à

seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr.

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

Tout aéronef en provenance de l'extérieur subira une désinsectisation pratiquée à son arrivée dans le territoire, sauf lorsqu'une désinsectisation en vol avant l'atterrissage a été effectuée. Dans ce cas il sera exigé comme preuve de la désinsectisation la fourniture des emballages vides de diffuseurs d'aérosol insecticide utilisés.

- for scheduled operations, at the latest 1 month before the first flight of the intended schedule,

- for charter or unscheduled operations of at least 6 flights, at the latest 10 working days before the first flight of the intended schedule,

- for other charter or unscheduled operations, at the latest 2 working days before the first flight of the intended schedule.

The submitted technical questionnaire will be thoroughly reviewed by the Civil Aviation Authority in New Caledonia and a final positive assessment on the compliance with applicable standards, regulations and recommended practices, stands for a prerequisite for the issuance of the associated flight permit.

Contacts:

For flights to or from Wallis and Futuna, the technical questionnaire must be sent to

international-dta@aviation-civile.gouv.fr and copied to

safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr and

seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr.

- Sanitary control measures applied to aircraft:

All aircraft arriving from abroad will be subjected to disinsecting, carried out on its arrival in the territory, except when disinsecting was carried out prior to landing. In this case, empty packages of insecticide sprays used will be required as a proof of disinsecting.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**b) Vols non réguliers**

- Formalités:

- Survol et escales techniques :

Tout aéronef effectuant un vol non régulier et qui désire effectuer une escale technique sur le territoire des Iles Wallis et Futuna est tenu d'obtenir un accord préalable sur les horaires de l'escale technique projetée. Cette autorisation doit être demandée au minimum 48 heures à l'avance au Service d'Etat de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna (NLWWYAYX). Il n'est pas nécessaire d'obtenir une autorisation pour effectuer un survol sans escale.

- Escales commerciales :

Les vols commerciaux non réguliers en provenance ou à destination du territoire des Iles Wallis et Futuna doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable.

Cette demande sera adressée au moins 1 mois avant la date projetée au Service d'État de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna (NLWWYAYX).

E-mail : seac-wf.encadrement@mail.wf

et : seac-wf-encadremement@aviation-civile.gouv.fr

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs :

Une déclaration générale signée par le Commandant de bord sera exigée pour chaque vol non régulier.

Pré-requis techniques à l'exploitation des transporteurs de pays tiers (pays non membres de l'Union Européennes et autre que la Norvège, le Liechtenstein, l'Islande et la Suisse), appelés ci-après « TCO » pour Third Country Operators à destination ou depuis le territoire de Wallis et Futuna : dispositions similaires à celles régissant les vols réguliers (cf. a) Vols réguliers)

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

Tout aéronef en provenance de l'extérieur subira une désinsectisation pratiquée à son arrivée dans le territoire.

**c) Vols privés**

- Avis préalable d'arrivée.

Les renseignements contenus dans le plan de vol sont considérés comme constituant un avis préalable suffisant de l'arrivée d'un aéronef en provenance de l'extérieur, sous réserve des conditions suivantes: ces renseignements doivent être transmis de façon à parvenir aux autorités compétentes au moins 48 heures avant l'arrivée de l'appareil, sauf dérogation l'atterrissage doit être effectué sur l'aérodrome de Wallis Hihifo, le vol ne sera pas entrepris avant l'obtention d'un accusé de réception de l'avis préalable d'arrivée.

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs :

Aucun document en dehors de ceux figurant au paragraphe - a) Vols réguliers ci-dessus, ne sera exigé.

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

(Cf paragraphe - a) Vols réguliers -)

**b) Non-scheduled flights**

- Formalities:

- Overflight and technical stops:

All aircraft making a non-scheduled flight and wishing to make a non-traffic stop in the territory of the Wallis and Futuna Islands must obtain a prior clearance as regards the schedule of the planned nontraffic stop. The clearance must be requested not less than 48 hours in advance from the Service d'Etat de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna (NLWWYAYX). No clearance is required for non-stop overflights.

- Commercial stops:

Commercial non-scheduled flights from or to the territory of the Wallis and Futuna Islands must be covered by a prior clearance.

The request for clearance must be addressed not less than 1 month in advance to the Service d'Etat de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna (NLWWYAYX).

E-mail : seac-wf.encadrement@mail.wf

and: seac-wf-encadremement@aviation-civile.gouv.fr

- Documents required for aircraft arrival and departure clearances:

A general declaration signed by the aircraft captain will be required for each non-scheduled flight.

Technical prerequisite for the commercial operations of third country operators (State which is not part of the European Union, Norway, Liechtenstein, Iceland or Switzerland) called a TCO for "Third Country Operators" to/from the territory of Wallis and Futuna: Similar provisions than these laid down for scheduled flights (See a) Scheduled flights).

- Sanitary control measures applied to aircraft:

All aircraft arriving from abroad will be subjected to disinsecting, carried out on its arrival in the territory.

**c) Private flights**

- Arrival preliminary notice:

The information contained in the flight plan are considered as constituting a sufficient preliminary notice for the arrival of an aircraft from abroad, subject to the following conditions: this information must be transmitted in order to be received by the competent authorities not less than 48 hours before the arrival of the aircraft, unless exemption landing must be performed at the airport of Wallis Hihifo, no flight must be started before the arrival prelimnary notice is acknowledged.

- Documents required for aircraft arrival and departure clearances:

Apart from those mentioned in paragraph - a) Scheduled flights, no document is required.

- Sanitary control measures applied to aircraft:

(See paragraph - a) Scheduled flights -).


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 1.3 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW*

NOUVELLE CALEDONIE/ *NEW CALEDONIA*

## 1.3.1 REGLEMENT CONCERNANT L'ENTREE, LE TRANSIT ET LA SORTIE DES PASSAGERS NON IMMIGRANTS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

**a) Formalités d'immigration**

Passagers:

Aucun visa ne sera exigé de passagers arrivant et partant sur le même appareil en transit, ou prenant une correspondance au même aéroport ou à un aéroport voisin. Les conditions d'entrée des passagers dans le territoire de la Nouvelle Calédonie sont décrites ci-après:

Pour les étrangers comme pour les français , sous réserve des cas de dispense énumérés ci-après: est exigée la garantie de rapatriement constituée par une des pièces suivantes:

- soit un titre de transport circulaire ou de retour, pour les personnes venant pour un court séjour (réservation ferme dans les limites de validité du visa ou dispense de visa) :

- soit un récépissé de dépôt de cautionnement, garantissant le retour dans le pays d'origine (et non dans le pays de provenance immédiate). Caisse de dépôt et consignation ;

- soit une dispense de cautionnement ou une attestation établissant que le titulaire se trouve dans la situation de n'être pas assujeti au cautionnement (délivrée par le S.T.A.G);

- soit un contrat de travail comportant une clause de rapatriement (première entrée d'un travailleur immigrant).

Sont dispensés de plein droit, ainsi que leurs familles de la présentation d'un des titres ci-dessus :

- les originaires du territoire, au sens large, c'est-à-dire les français nés et établis, quelle que soit leur souche, ainsi que les Français nés et établis à Wallis et Futuna,

- les fonctionnaires et militaires, titulaires d'un ordre de mission ou d'une feuille de route,

- les agents diplomatiques et assimilés, titulaires d'un passeport diplomatique ou de service, ou d'un document officiel en tenant lieu; au même titre, les fonctionnaires et chargés de mission d'organisations internationales et notamment ceux de la Commission du Pacifique Sud (carte de service).

Passagers de nationalité française:

En plus des conditions visées au paragraphe ci avant, les passagers de nationalité française doivent être détenteurs d'un passeport en cours de validité ou d'une carte nationale d'identité.

Pour les passagers de nationalité étrangère:

Les passagers de nationalité étrangère, doivent répondre aux exigences visées au paragraphe ci avant et être détenteurs d'un passeport en cours de validité; (ou le titre d'identité et de voyage en tenant lieu pour les apatrides) revêtu d'un visa valide pour la Nouvelle Calédonie:

- soit de transit (maximum 10 jours),

- soit de court séjour (maximum 3 mois),

- soit de séjour supérieur à 3 mois (long séjour ou établissement)

- soit de retour (ou d'une autorisation de retour) pour les étrangers résidant en Nouvelle Calédonie, à moins que ce visa ne soit exigé dans le cadre d'accords réciproques ou d'autres accords jugés acceptables avec l'état d'origine.

En dehors de ces visas valables pour une seule entrée, permettent des entrées multiples pendant toute la période de leur validité: - les visas le stipulant expressément apposés sur les passerorts diplomatiques et de service, ou sur les passerorts de ressortissants des U.S.A, - les visas multiples-voyages délivrés dans le territoire, sous réserve de la limitation de chaque séjour à trois mois et de la durée totale des séjours à quatre mois au cours de l'année de validité.

## 1.3.1 REGULATION CONCERNING THE ARRIVAL, TRANSIT AND DEPARTURE OF NON-IMMIGRANT PASSENGERS AND CREW

**a) Immigration formalities**

Passengers:

No visa will be required for passengers arriving and departing onboard the same transit flight, or boarding a connecting flight at the same airport or at a neighbouring airport. The conditions for passenger entry into the territory of New Caledonia are described below.

For both foreigners and French passengers , except in the cases of exemption listed below, a warranty for repatriation provided by one of the following documents is required:

- a circular or return traffic document, for persons arriving for a short stay (confirmed reservation within the limits of validity of the visa or of the visa dispensation) ;

- an acknowledgement of the lodging of a deposit, guaranteeing return to the country of origin (and not to the country of immediate provenance). Deposit and holding account ;

- a deposit waiver or certificate stating that the holder is in the situation of not being subject to a deposit (issued by the S.T.A.G.);

- a work contract which includes a repatriation clause (first entry of immigrants).

The following, together with their families, are exempted from presentation of one of the above documents

- natives of the territory, in the broad sense of the term, i.e. French nationals born and established, whatever their lineage, and French nationals born and established in Wallis and Futuna,

- civil servants and members of the Forces, holders of a transport ticket, or mission order,

- diplomatic agents and the like, holders of diplomatic or service passports, or an official document taking its place ; similarly, the officials and heads of international organisations, notably those of the South Pacific Commission (service identity card).

Passengers of French nationality:

In addition to the conditions set out in the above paragraph, passengers of French nationality must be holders of a valid passport or of a national identity card.

Passengers of foreign nationality:

Passengers of foreign nationalities must satisfy the conditions set out in the above paragraph as well as being holders of a valid passport (or the equivalent identity or traffic document for stateless persons) bearing a valid visa for New Caledonia:

- transit (10 days maximum),

- or short stay (3 months maximum),

- or stay exceeding 3 months (long stay or establishment)

- or return (or return authorization) for foreigners residing in New Caledonia, unless this visa is required within the scope of mutual agreements or other agreements considered as acceptable with the native country.

Beside these visas valid for one entry, the following allow multiple entries throughout their validity period: - expressely stipulating visas stamped on diplomatic or service passports, or on U.S.A. nationals passports, - multiple-travel visas delivered in the territory, subject to the limitation of each stay to three months and total duration of stays to four months during the year of validity.

© Service de l'Information Aéronautique, France

De plus les étrangers admis en court séjour (maximum 3 mois) avec un titre de transport circulaire ou de retour doivent être en mesure d'être admis ou réadmis dans le pays pour lequel ils détiennent ce titre, soit que cette faculté découle de leur nationalité, soit qu'ils soient en possession d'un visa d'entrée ou de retour (permis de retour) pour ce pays. La validité de ce visa doit excéder d'un mois la date d'expiration du visa pour la Nouvelle Calédonie.

Cas de dispenses de visas:

- Sont dispensés de visa:

a) les ressortissants des pays ci-après, pour lesquels la dispense de visa est valable pour tout séjour inférieur ou égal à un mois :

Bermudes, Brunei (Bandar), Canada, Chypre, Corée du Sud, Etats-Unis d'Amérique, Hongrie, Japon, Malaisie, Malte, Mexique, Pologne, Singapour, Slovaquie, Slovénie, République Tchèque, Uruguay.

b) les ressortissants des pays ci-après, pour lesquels la dispense de visa est valable pour tout séjour inférieur ou égal à trois mois:

Allemagne, Andorre, Argentine, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Grande Bretagne, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Liechtenstein, Luxembourg, Monaco, Norvève, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Portugal, Saint-Martin, Saint-Siège (Vatican), Suéde, Suisse.

Membres d'équipages

Dans le cas d'un membre de l'équipage d'un appareil effectuant des services réguliers ayant en sa possession sa licence (ou certificat) à l'embarquement et au débarquement, et qui reste à l'aéroport où son appareil est stationné ou dans les limites des villes avoisinantes, et qui quitte la Nouvelle Calédonie soit par ce même appareil soit par le vol régulier suivant, la licence ou le certificat de ce membre d'équipage tiendra lieu de passeport ou de visa pour l'admission temporaire en Nouvelle Calédonie. Cette disposition s'appliquera également dans le cas où un membre d'équipage entre en Nouvelle Calédonie par un autre moyen de transport, dans le but d'y rejoindre son appareil.

**b) Formalités de douanes**

Les bagages ou autres articles appartenant à des passagers et à des membres d'équipage embarquant ou débarquant seront libérés immédiatement à l'exception de ceux qui auront été retenus par les autorités douanières aux fins de visite. Ces derniers bagages seront libérés sur la foi des déclarations orales. Une déclaration écrite peut cependant être exigée pour les objets de quelque importance transportés dans un but commercial. Seuls les bagages des voyageurs en transit sont en règle générale dispensés de toute visite.

**c) Mesure de contrôle sanitaire**

- Variole: la vaccination antivariolique n'est pas exigée.

- Choléra: les passagers débarquant en Nouvelle Calédonie en provenance des zones endémiques ou épidémiques doivent présenter un certificat de vaccination contre le choléra ou, à défaut la preuve qu'une chimioprophylaxie leur a été administrée, sinon une chimioprophylaxie est appliquée à l'arrivée.

- Grippe ou Dengue: il est recommandé aux passagers en provenance d'une zone endémoépidémique de grippe ou de Dengue d'aviser le bureau de surveillance sanitaire de Nouméa en cas de signes cliniques d'une infection arbovirale.

Aucune formalité de contrôle sanitaire n'est exigée au départ.

In addition, foreigners admitted for short stay (3 months maximum) with a circular or return transport document, must be able of being admitted or readmitted in the country for which they hold this document, either due to their nationality, or because they hold an entry or return visa (return permit) for this country. The validity of this visa must exceed the expiry date of the visa for New Caledonia by one month.

Cases of exemption from visas:

- Are exempted from visa:

a) nationals from the countries below, for which the exemption from visa is valid for any stay shorter than or equal to one month :

Bermuda, Brunei (Bandar), Canada, Cyprus, Czech Republic, Hungary, Japan, Malaysia, Malta, Mexico, Poland, Singapore, Slovakia, Slovenia, South Korea, United States, Uruguay.

b) nationals from the following countries, for which exemption from visa is valid for any stay shorter than or equal to three months:

Andorra, Argentina, Austria, Belgium, Denmark, Finland, Germany, Great Britain, Greece, Holy See (Vatican), Iceland, Ireland, Italy, Liechtenstein, Luxembourg, Monaco, Netherlands, New Zealand, Norway, Portugal, Saint-Martin, Spain, Sweden, Switzerland.

Crews

For any crew member engaged in scheduled flights, who has in his possession his aircrew licence (or certificate), who remains at the airport where his aircraft is parked or within the confines of the neighbouring towns and who leaves New Caledonia either on the same aircraft or by the next scheduled flight, the licence or certificate of that crew member shall serve in place of passport or visa for temporary admission to New Caledonia. This provision is also applicable to a crew member who enters New Caledonia by another means of transport, for the purpose of joining an aircraft there.

**b) Customs formalities**

Baggage or other articles belonging to passengers and crew embarking or disembarking are to be released immediately, except for those which are retained by the customs authorities for examination. The latter baggage is to be released on the strength of oral declarations. A written declaration may however be demanded for objects of some importance being transported for commercial purposes. As a general rule, only the baggage of transit passengers are exempt from any inspection.

**c) Sanitary control measures**

- Smallpox: smallpox vaccination is not required.

- Cholera: passengers arriving in New Caledonia from endemic or epidemic areas, must hold a cholera vaccination certificate or, failing this, the proof that they were subject to chemical protection, otherwise such chemical protection will be applied on arrival.

- Influenza or Dengue: it is recommended to passengers arriving from an influenza or dengue endemic or epidemic areas to inform the Noumea sanitary control office in case of clinic symptomas of arboviral contamination.

No sanitary control formalities are required for departures.


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 1.3.2 REGLEMENT CONCERNANT L'ENTREE, LE TRANSIT ET LA SORTIE DES PASSAGERS NON IMMIGRANTS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

**a) Formalités d'immigration**

Passagers:

Les passagers en transit pour une durée inférieure à 3 jours, devront être en possession d'un passeport en cours de validité.

Pour les étrangers comme pour les français, sous réserve des cas de dispense énumérés ci-après est exigée la garantie de rapatriement constituée par une des pièces suivantes:

- soit un titre de transport circulaire ou de retour, pour les personnes venant pour un court séjour (pour les étrangers: réservation ferme dans les limites de validité du visa ou de la dispense de visa);

- soit un récépissé de dépôt de cautionnement, garantissant le retour dans le pays d'origine ( et non dans le pays de provenance immédiate).

- soit une dispense de cautionnement ou une attestation établissant que le titulaire se trouve dans la situation de n'être pas assujeti au cautionnement (délivrée par le S.T.A.G).

- soit un contrat de travail comportant une clause de rapatriement.

Sont dispensés de plein droit, ainsi que leurs familles de la présentation d'un des titres ci-dessus:

- les originaires du territoire, au sens large, c'est-à-dire les français nés et établis, quelle que soit leur souche;

- les fonctionnaires et militaires, titulaires d'un ordre de mission ou d'une feuille de route, ainsi que leurs familles, à la condition expresse que celle-ci soient mentionnée, sur cette feuille de route;

- les agents diplomatiques et assimilés, titulaires d'un passeport diplomatique ou de service, ou d'un document officiel en tenant lieu; au même titre, les fonctionnaires et chargés de mission d'organisations internationales et notamment ceux de la Commission du Pacifique Sud (carte de service).

Passagers de nationalité française:

En plus des conditions visées au paragraphe ci avant, les passagers de nationalité française doivent être détenteurs d'un passeport en cours de validité ou d'une carte nationale d'identité.

Pour les passagers de nationalité étrangère:

Les passagers de nationalité étrangère, doivent répondre aux exigences visées au paragraphe ci avant et être détenteurs d'un passeport en cours de validité, le régime des visas exigibles est variable selon la nationalité. Les renseignements à ce sujet peuvent être obtenus auprès des représentations françaises à l'étranger.

L'attention des voyageurs aériens est attirée sur le fait que si les prolongations de visa peuvent être obtenues localement jusqu'à 6 mois au total, aucune délivrance ne sera faite aux étrangers habituellement dans des régions ou existe une représentation française et qu'en conséquence leur séjour sera strictement limité à la durée autorisée suivant leur nationalité. Par ailleurs, il est précisé que la détention d'un visa n'autorise pas son bénéficiaire à exercer une activité professionnelle ou rémunérée sur le territoire des Îles Wallis et Futuna.

Passagers au départ :

Les passagers embarquant à Wallis et Futuna ne seront soumis à aucune formalité de départ à l'exception du contrôle de leurs documents d'identité.

Les résidents étrangers quittant le territoire avec l'intention d'y retourner, sont toutefois tenus de demander une autorisation de retour au service de l'immigration.

Membres d'équipages. Pour tout membre d'équipage effectuant des services réguliers ou non, ayant en sa possession sa licence (ou son certificat), et qui quitte le territoire soit par ce même appareil soit par un vol suivant, la licence ou le certificat de ce membre d'équipage tiendra lieu de passeport ou de visa pour l'admission temporaire à Wallis et Futuna.

**b) Formalités de douanes**

Les bagages ou autres articles appartenant à des passagers et à des membres d'équipage embarquant ou débarquant seront libérés immédiatement à l'exception de ceux qui auront été retenus par les autorités douanières aux fins de visite. Ces derniers bagages seront libérés sur la foi des déclarations orales. Une déclaration écrite peut cependant être exigée pour les objets de quelque importance transportés dans un but commercial. Seuls les bagages des voyageurs en transit sont en règle générale dispensés de toute visite dans la mesure ou ils restent sous douane .

## 1.3.2 REGULATION CONCERNING THE ARRIVAL, TRANSIT AND DEPARTURE OF NON-IMMIGRANT PASSENGERS AND CREW

**a) Immigration formalities**

Passengers:

Passengers in transit for a period shorter than 3 days, must be holders of a valid passport.

For both foreigners and French passengers, except in the cases of exemption listed below, a warranty for repatriation provided by one of the following documents is required:

- a circular or return traffic document, for persons arriving for a short stay (for foreigners: confirmed reservation within the limits of validity of the visa or of the visa dispensation) ;

- an acknowledgement of the lodging of a deposit, guaranteeing return to the country of origin (and not to the country of immediate provenance);

- a deposit waiver or certificate stating that the holder is in the situation of not being subject to a deposit (issued by the S.T.A.G.);

- a work contract which includes a repatriation clause.

The following, together with their families, are exempted from presentation of one of the above documents:

- natives of the territory, in the broad sense of the term, i.e. French nationals born and established, whatever their lineage,

- civil servants and members of the Forces, holders of a transport ticket, or mission order, as well as their families, on express condition that they are mentioned on the transport ticket;

- diplomatic agents and the like, holders of diplomatic or service passports, or an official document taking its place ; similarly, the officials and heads of international organisations, notably those of the South Pacific Commission (service identity card).

Passengers of French nationality:

In addition to the conditions set out in the above paragraph, passengers of French nationality must be holders of a valid passport or of a national identity card.

Passengers of foreign nationality:

Passengers of foreign nationalities must satisfy the conditions set out in the above paragraph as well as being holders of a valid passport; the requirement for a visa depends on the nationality. Information on this subject may be obtained from representatives of France abroad.

The attention of air travellers is drawn to the fact that, although visas may be extended locally for periods totalling 6 months, no visa can be issued to foreigners normally resident in regions where France is represented and that, consequently, their stay will be strictly limited to the authorised period, dependent on their nationality. Furthermore, it should be noted that the possession of a visa does not authorise its holder to pursue any professional or remunerated activity on the territory of the Wallis and Futuna Islands.

- Departing passengers

Passengers boarding in Wallis and Futuna are not subject to any departure formalities, with the exception of the checking of their identity documents.

Residents abroad who are leaving the territory with the intention of returning are however required to apply for an authorisation to return from the immigration department.

Crews. For any crew member engaged in scheduled flights, who has in his possession his aircrew licence (or certificate), and who leaves the territory, either on the same aircraft or by the next scheduled flight, the licence or certificate of that crew member shall serve in place of passport or visa for temporary admission to Wallis and Futuna.

**b) Customs formalities**

Baggage or other articles belonging to passengers and crew embarking or disembarking are to be released immediately, except for those which are retained by the customs authorities for examination. The latter baggage is to be released on the strength of oral declarations. A written declaration may however be demanded for objects of some importance being transported for commercial purposes. As a general rule, only the baggage of transit passengers are exempt from any inspection.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**c) Mesures de contrôle sanitaire**

Les vaccinations requises pour le débarquement sur le territoire des Îles Wallis et Futuna sont les suivantes:

- Vaccination antivariolique obligatoire pour tout voyageur qui, dans les 14 jours précédant son arrivée à Wallis et Futuna, aura séjourné dans un pays déclaré par l'Organisation Mondiale de la Santé comme infecté par la variole.

- Vaccination contre la fièvre jaune, obligatoire pour tout voyageur, âgé de plus d'un an, en provenance d'une zone infectée par cette maladie.

- Les certificats de vaccination doivent être remplis et rédigés conformément aux dispositions du Règlement Sanitaire International.

Aucune formalité de contrôle sanitaire n'est exigée au départ. Il est cependant vivement conseillé aux voyageurs d'être en règle en ce qui concerne les vaccinations exigées par les autorités sanitaires du lieu de destination.

**c) Sanitary control measures**

The following vaccinations are required for disembarking on the territory of the Wallis and Futuna Islands:

- Smallpox vaccination, mandatory for all travelers who, within 14 days preceding their arrival to Wallis and Futuna, have stayed in a country declared by WHO as contaminated by smallpox.

- Yellow fever vaccination, mandatory for all travellers older than one, arriving from an area contaminated by this disease.

- The vaccination certificates must be completed and established in compliance with the provisions of the International Health Regulations.

No sanitary control formalities are required for departures. Travellers are however strongly advised to have had all the vaccinations required by the sanitary authorities at their destination.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 1.4 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES

*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO*

NOUVELLE CALEDONIE / *NEW CALEDONIA*

## 1.4.1 REGLEMENT CONCERNANT L'IMPORTATION, LE TRANSIT ET L'EXPORTATION DES MARCHANDISES

**a) Formalités douanières applicables aux marchandises, à la poste, aux bagages non accompagnés**

- les marchandises transportées par aéronef doivent être inscrites sur un manifeste signé par le commandant de l'appareil ou par l'agent agrée.

Il doit remettre ce document à titre de déclaration sommaire au bureau des douanes dès l'arrivée de l'appareil.

- toutes les marchandises transportées par aéronefs sont dispensées de formalités et redevances consulaires.

- les marchandises transférées simplement d'un vol international à un autre, bord à bord, sur le même aéroport et sous la surveillance des autorités douanières, sont dispensées de toutes formalités.

- aucune autorisation d'entrée ni de sortie n'est exigée en ce qui concerne des marchandises demeurant à bord d'un aéronef pour être acheminées vers une destination située à l'extérieur de la Nouvelle Calédonie.

- La déclaration générale est exigée pour l'autorisation de sortie de marchandises destinées à être exportées par voie aérienne.

**b) Mesures de contrôle phytosanitaire**

- Importation et transit

Tout aéronef en provenance d'un aéroport extérieur au Territoire est soumis à la formalité de l'inspection phytosanitaire à son arrivée à l'aéroport de la Tontouta ou à celui de Magenta, et à la désinsectisation des cabines et des soutes à bagages.

Quelle que soit l'escale précédente, les déchets d'hôtellerie et les plantes ou parties de plantes de bord, librement accessibles, sont débarqués et incinérés.

Les bagages à main, de fret et bagage de soute peuvent être inspectés et passés à la chambre de fumigation. Les ordures ménagères et déchets du bord sont obligatoirement mis sous sac de matière plastique, débarqués et détruits. Tout voyageur entrant dans le territoire est tenu de déclarer s'il transporte ou détient des plantes ou des matières soumises au contrôle à l'importation et dans ce cas de remplir une déclaration sur les végétaux transportés et la remettre en salle d'arrivée aux agents chargés du contrôle phytosanitaire.

- Importation de végétaux ou produits végétaux

L'introduction à l'intérieur du Territoire de la Nouvelle Calédonie de :

a - plants ou parties de plantes vivantes (semences,tubercules, bulbes, rejets, marcottes, boutures, bois de greffe, fleurs, fruits),

b - toutes plantes ou parties de plantes desséchées et en particulier de paille, de foins ou fourrages même dans les emballages ou à l'état de poudre,

c - toute autre matière susceptible de contenir des organismes dangereux pour les végétaux, comme la terre, les composts, les fumiers

d - tout emballage servant ou ayant servi au transport des produits repris aux paragraphes a, b, et c ci dessus, est soumise aux conditions suivantes:

- L'importateur doit préalablement présenter au Chef du Service Vétérinaire et de la protection des végétaux (SVPV) une demande de permis provisoire d'importation.

- Le permis provisoire d'importation ne vaut pas autorisation d'introduction sur le territoire des matières et végétaux énumérés ci-dessus. Les envois peuvent faire l'objet d'un prélèvement et être soumis soit à désinfection, soit au régime de la quarantaine végétale. Les envois auxquels l'autorisation d'introduction aura été refusée seront détruits ou refoulés aux frais de l'importateur de même que ceux qui ne seront pas couverts par un permis d'importation ou accompagnés des certificats requis.

Les produits végétaux ou d'origine végétale et autres objets doivent être accompagnés de certificats phytosanitaires y compris pour ceux qui sont destinés à l'alimentation humaine ou animale.

Les certificats doivent être délivrés par le service autorisé du pays d'origine, ils doivent être également conformes aux modèles établis par la convention internationale pour la protection des végétaux.

## 1.4.1 REGULATION CONCERNING THE IMPORT, TRANSIT AND EXPORT OF GOODS

**a) Customs formalities applicable to goods, mail, unaccompanied luggage**

- cargoes which are transported by air must be entered on a manifest which is signed by the aircraft commander or by the appointed agent.

He must submit this document to the customs office as a summary declaration on the arrival of the aircraft.

- all cargoes transported by air are exempt from consular formalities and fees.

- cargoes which are simply and directly transferred from one international flight to another, at the same airport and under the surveillance of the customs authorities, are exempt from all formalities.

no import or export licence is required with respect to cargoes which remain on board an aircraft for carriage to a destination situated outside New Caledonia.

- The general declaration is required for export of cargoes inetended for air traffic export.

**b) Phytosanitary control measures**

- Import and transit

All aircraft arriving from airports outside the Territory are to be subjected to a phytosanitary inspection, as soon as they arrive at the airport of la Tontouta or Magenta, as well as disinsecting of cabins and baggage holds.

Whatever the previous stop, catering refuse and plants or parts of plants onboard, easily accessible, are to be removed from the aircraft and incinerated.

Hand luggage, freight and hold baggage may be inspected and subjected to fumigation. Offal and catering refuse are mandatorily placed in plastic bags, removed from the aircraft and destroyed. All travellers entering the territory must declare whether he transports or possesses plants or materials subject to the import inspection and, in this case, fill in a declaration about carried plants and deliver it, in arrivals lounge, to the agents in charge of phytosanitary control.

- Import of plants or vegetal products.

Entry to the Territory of New Caledonia of:

a - plants or parts of living plants (seeds, tubers, bulbs, shoots, suckers, slips, graft wood, flowers, fruits),

b - all dessicated plants or parts of plants, more specially straw, hay, fodder, even in packings or in powder,

c - all other materials likely to contain organisms being dangerous for plants, such as earth, composts, manures,

d - all packings used or having been used for transporting products listed in paragraphs a, b, and c above, is subjected to the following conditions:

- The import agent must prelimnary put up an application for provisional import permit to the "Chef du Service Vétérinaire et de la protection des végétaux" (SVPV).

- The provisional import permit is not an authorization for entry of the above listed materials and plants into the territory. Parcels may undergo sampling and be subjected either to disinfection or to plant quarantine. Parcels for which entry permit has been refused will be destroyed or returned at the expense of the import agent, like those not covered by an import permit or not including the required certificates.

Vegetable products or of vegetable origin and other objects must be accompanied with phytosanitary certificates including those intended for animal or human consumption.

Certificates must be issued by the appropriate authority of the country of origin, and must be in compliance with models drawn up by the internationale convention for the protection of vegetables.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les certificats phytosanitaires attestent que des végétaux ou produits végétaux ainsi que leurs emballages ont été avant l'expédition officiellement examinés en totalité ou sur échantillons représentatifs et en cas de besoin que les moyens de transport utilisés ont été également examinés afin de s'assurer :

- qu'ils ne sont pas contaminés par des organismes nuisibles de quarantaine,
- qu'ils sont estimé pratiquement indemnes d'autres organismes nuisibles,
- qu'ils répondent aux exigences phytosanitaire les concernant.

Lorsque les conditions ne sont pas respectées, l'agent habilité pour les contrôles phytosanitaires prend toute mesure qu'il juge nécessaire ; il peut notamment ordonner le refoulement , la destruction, la mise en consigne, la désinsectisation des produits concernés.

Les centres de contrôles phytosanitaire habilités sont :

- aéroport de Nouméa Magenta,
- aéroport de Nouméa La Tontouta,
- port de Nouméa,
- centre des colis postaux de Nouméa.

Les tarifs de traitement effectués dans le cadre de contrôle sanitaire des végétaux, ou produits végétaux sont fixés selon le barème figurant à l'annexe VII de la délibération n° 112/CP du 18 octobre 1996 relative au contrôle sanitaire des végétaux ou produits végétaux à l'importation ou à l'exportation.

Phytosanitary certificates certify that vegetables or vegetable products in addition to their packing have been either totally officially examined or representative samples of same examined before transportation and if need be the means of transportation examined in order to ensure :

- that they have been contaminated by organisms for which quarantine has been established.
- that contain practically no other organisms than those stated above.
- that they are in compliance with the appropriate phytosanitary requirements.

Whenever the conditions are not adhered to, the official in charge of phytosanitary inspections may take any measure that he esteems necessary. He can in particular order the products to be sent back, to be destroyed, put into storage, or the pest control of the products in question.

The approved phytosanitary inspection centres are :

- Noumea Magenta airport,
- Noumea La Tontouta airport,
- Noumea harbour,
- Noumea parcels centre.

The rates for the treatment with regard to sanitary inspection of vegetable or vegetable products are laid down according to the scale shown in annex VII in the order n°112/CP of the 18th October 1996 relative to sanitary inspection of vegetable or vegetable products to be imported or exported.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**c) Mesures de contrôle zoosanitaire**

Toutes importations d'animaux vivants en Nouvelle Calédonie doit faire l'objet d'une demande préalable adressée au Chef du SVPV en précisant l'espèce, la race et la provenance de l'animal.

En ce qui concerne les carnivores domestiques, seule est autorisée l'importation d'animaux en provenance de pays déclarés indemnes de rage depuis 10 ans et s'ils ont séjourné dans ce pays depuis au moins 6 mois ou depuis leur naissance. En outre l'animal ne devra pas transiter par un pays infecté de rage et notamment par les États-Unis.

L'importation des autres espèces animales reste soumise à des formalités et des restrictions sanitaires qui seront précisées aux importateurs par le Chef du SVPV.

A l'embarquement, le transporteur doit s'assurer que l'importateur est en possession de l'autorisation d'importation, délivrée par le SVPV, ainsi que des certificats sanitaires idoines. Ces documents doivent impérativement voyager avec les animaux et être présentés aux agents sanitaires en poste à l'aéroport de Tontouta. En cas d'absence ou de non conformité de l'un de ces documents, le chef du SVPV peut ordonner le refoulement des animaux sur leur pays de provenance ou l'euthanasie des dits animaux.

Importation des viandes de boucherie

En cours de rédaction.

Importations de denrées d'origine animale destinées à la consommation

Produits de charcuterie - conserves

En cours de rédaction.

Exportations :

Le SVPV est habilité à délivrer les certificats zoosanitaires à l'exportation des produits d'origine animale et des animaux autres que les animaux de compagnie. Pour ces derniers, les certificats sanitaires sont établis par des vétérinaires privés puis contrôlés par le SVPV.

**c) Zoosanitary control measures**

All imports of living animals to New Caledonia is subject to a preliminary application put up to the SVPV manager and indicating the species, the breed and the origin of the animal.

As regards carnivorous pets, only the import of animals from countries declared free from rabies for 10 years is authorized and provided they have stayed in this country for at least 6 months or from their birth. Furthermore, the animal must not transit in a country contaminated by rabies and more specially the United-States.

Import of other animal species remains subjected to sanitary formalities and restrictions which will be specified to the import agents by the SVPV manager.

When boarding, the transport agent must check that the import agent holds the import permit, delivered by the SVPV, as well as the appropriate sanitary certificates. These documents must imperatively travel with the animals and be produced to the sanitary agents on duty at the airport of la Tontouta. In case of missing or non compliant document, the SVPV manager can order to return the animals to their country of origin or even their euthanasia.

Import of butcher's meat

Drafting underway

Import of animal foodstuffs intended for consuming

Delicatessen - canned food

Drafting underway

Exports:

The SVPV has authority to grant zoosanitary certificates for export of animal products and animals other than pets. As regards the latters, sanitary certificates are established by private veterinaries then checked by the SVPV.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ILES WALLIS ET FUTUNA / *WALLIS AND FUTUNA ISLANDS*

## 1.4.2 REGLEMENT CONCERNANT L'IMPORTATION, LE TRANSIT ET L'EXPORTATION DES MARCHANDISES

**a) Formalités douanières applicables aux marchandises, à la poste, aux bagages non accompagnés**

Les marchandises transportées par aéronef doivent être inscrites sur un manifeste signé par le commandant de l'appareil ou par l'agent agréé. Il doit remettre ce document à titre de déclaration sommaire au bureau des douanes dès l'arrivée de l'appareil.

Aucune autorisation d'entrée ni de sortie n'est exigée en ce qui concerne des marchandises demeurant à bord d'un aéronef pour être acheminées vers une destination située à l'extérieur des Îles Wallis et Futuna.

**b) Mesures de contrôle phytosanitaire**

- Importation et transit

Tout aéronef en provenance d'un aéroport extérieur au Territoire est soumis à désinsectisation (train d'atterrissage, cabines et soutes), éventuellement à une inspection phytosanitaire.

- Importation des végétaux

L'importation : de la terre sous toutes ses formes, du café vert du cocotier et de ses fruits et de tous végétaux racinés est strictement interdite.

- Toutes importation des végétaux (plantes vivantes et parties de plantes vivantes, y compris les semences) ou de produits végétaux (produits non manufacturés d'origine végétale) doit être accompagnée d'un permis d'importation, d'un certificat phytosanitaire délivré par le service de la protection des végétaux du pays d'origine, attestant que sont remplies toutes les conditions indiquées sur le permis d'importation. Sont dispensés du permis d'importation les graines potagères, légumes et fruits de consommation, épices, thé en vrac.

- Importation d'animaux vivants

L'importation d'animaux vivants dans le territoire des Îles Wallis et Futuna est soumise à réglementation.

Des dérogations pourront être accordées sous certaines conditions ; les demandes doivent être adressées au Chef du Service de l'Économie Rurale, elles préciseront l'espèce, la race et le nombre d'animaux visés.

L'importation d'animaux vivants par dérogation reste soumise à des formalités et à des restrictions sanitaires qui seront précisées aux importateurs par le Service de l'Économie Rurale.

En ce qui concerne les chiens et les chats, seuls l'importation d'animaux en provenance de pays déclarés officiellement indemnes de rage peut être autorisée. Les animaux devront être âgés de plus de trois mois, et accompagnés d'un certificat vétérinaire établi trois jours au maximum avant leur mise en route. Ce certificat portera sur les points suivants :

- bon état de santé,
- déparasitage interne et externe avant embarquement,
- provenance d'un pays indemne de rage depuis au moins 10 ans (naissance ou séjour de plus de 6 mois).
- Importation de viande de boucherie.
- Importation de denrées destinées à la consommation.
- Exportation Le Service de L'Économie Rurale est habilité à délivrer des certificats phytosanitaires à l'occasion de l'exportation de produits végétaux. Toutefois les exportateurs sont invités à s'informer des conditions phytosanitaires requises dans les pays importateurs.

## 1.4.2 REGULATION CONCERNING THE IMPORT, TRANSIT AND EXPORT OF GOODS

**a) Customs formalities applicable to goods, mail, unaccompanied luggage**

Cargoes which are transported by air must be entered on a manifest which is signed by the aircraft commander or by the appointed agent. He must submit this document to the customs office as a summary declaration on the arrival of the aircraft.

No import or export licence is required with respect to cargoes which remain on board an aircraft for carriage to a destination situated outside the Wallis and Futuna Islands.

**b) Phytosanitary control measures**

- Import and transit

All aircraft arriving from airports outside the Territory are to be subjected to disinsecting (landing gear, cabins and holds), and if applicable, to a phytosanitary inspection.

- Import of plants

Import of earth under all forms, unroasted coffee, coconut and its fruits and all rooted plants is strictly prohibited.

- All imports of plants (living plants or parts or living plants, including seeds) or vegetal products (non manufactured products of vegetal origin) must be accompanied with a phytosanitary certificate issued by the plant protection department in the country of origin, and specifying that all the conditions indicated on the import licence are met. vegetable seeds, consumable vegetables and fruits, spices, tea in bulk are exempted from the import licence.

- Import of living animals

Import of living animals to the territory of the Wallis and Futuna Islands is subjects to regulations.

Exemptions may be granted under certain conditions: applications must be addressed to the "Chef du Service de l'Économie Rurale", they shall specify the species, breed and number of animals concerned.

Import of living animals under exemption remains subjected to sanitary formalities and restrictions which will be specified by the "Service de l'Économie Rurale" to the import agents.

As concerns dogs and cats, only the import of animals from countries declared exempt from rabies may be authorized. The animals must be older than 3 months and be accompanied with a veterinary certificate established three days maximum before their travel. This certificate will cover the following points:

- good health,
- internal and external anti-parasite treatment prior to boarding,
- arrival from a country exempt from rabies for at least 10 years (birth or stay exceeding 6 months).
- Import of butcher's meat.
- Import of foodstuffs intended for consuming.
- Export. The "Service de L'Économie Rurale" has the authority to grant phytosanitary certificates for export of vegetal products. Nevertheless, export agents are advised to check for phytosanitary conditions required in the importing countries.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS

*AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS*

## 1.5.1 EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION, DE SURVEILLANCE ET D'ANTICOLLISION

### PRÉAMBULE

À la date de publication de l'arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs, les règlements européens applicables en matière d'obligations d'emport d'équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision pour les besoins de l'utilisation de l'espace aérien sont les suivants :

- règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 modifié établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol ;

- règlement d'exécution (UE) 2023/1770 de la Commission du 12 septembre 2023 établissant des dispositions relatives aux équipements d'aéronef nécessaires pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen, ainsi que des règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen.

Les obligations additionnelles d'emport des équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs sont fixées par l'annexe à l'arrêté du 5 juillet 2024 mentionné ci-dessus dont la présente section GEN 1.5.1 constitue une synthèse.

Lorsque l'emport d'un équipement embarqué de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage est imposé pour évoluer dans une portion d'espace aérien, il est entendu que ledit équipement est :

- utilisé s'il se trouve en état de marche ; et
- conforme aux normes en vigueur de l'Annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi qu'aux spécifications de certification européennes qui lui sont applicables.

Enfin, des équipements additionnels peuvent être requis au titre de la règlementation relative aux opérations aériennes lorsque les activités envisagées y sont assujetties :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

### 1 ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION

#### 1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments, désignées ci-après par : « IFR »

#### 1.1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans les régions d'information de vol (FIR) de la France métropolitaine (LFFF, LFMM, LFEE, LFRR et LFBB), ci-après désignées par : « l'espace aérien de la métropole »

Le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 susmentionné fixe les obligations d'emport d'équipements de communication à très hautes fréquences (VHF) des aéronefs.
Pour tout aéronef à l'exception des aéronefs d'État, lorsque l'emport d'un équipement de communication VHF est obligatoire, cet équipement dispose de la capacité à utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.
Les équipements de communication VHF qui ne disposent que de la capacité à utiliser des espacements entre canaux de 25 kHz sont utilisés exclusivement pour établir des communications dans des assignations de fréquence qui demeurent dans cet espacement.

#### 1.1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans l'espace aérien situés au-dessus du territoire français en outre-mer ainsi que dans les FIR de Guyane (SOOO), de Tahiti (NTTT) et dans le secteur Nouvelle-Calédonie de la FIR de Nandi (NFFF), ci-après désignés par : « l'espace aérien outre-mer »

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant d'assurer une liaison bilatérale permanente avec les organismes de la circulation aérienne désignés, capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R).

## 1.5.1 COMMUNICATION, NAVIGATION, SURVEILLANCE, AND ANTI-COLLISION EQUIPMENT

### FOREWORD

On the publication date of the French national order "arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs" (https://www.legifrance.gouv.fr/), the applicable European regulations regarding the obligation to carry communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment as airpace usage requirements are:

- Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance;

- Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1770 of 12 September 2023 laying down provisions on aircraft equipment required for the use of the Single European Sky airspace and operating rules related to the use of the Single European Sky airspace.

The additional requirements for carrying communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment installed on board aircraft are set out in the appendix to the above-mentioned order of July 5, 2024, which is summarized in this section GEN 1.5.1.

When the carriage of on-board communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment is required in a portion of airspace, it is understood that such equipment is:

- Used, if in working order; and
- Compliant with the applicable standards of Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation and the applicable European certification specifications.

Finally, additional equipment may be required by aviation regulation relating to air operations when the planned activities are subject to such regulations:

- Commission Implementing Regulation (EU) No 925/2012 of 8 October 2012 entering a name in the register of protected designations of origin and protected geographical indications;
- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ».

### 1 COMMUNICATION EQUIPEMENT

#### 1.1. Carriage requirements for aircraft operating under instrument flight rules, hereafter referred to as: "IFR"

#### 1.1.1. Carriage requirements for IFR aircraft operating in the flight information regions (FIR) of metropolitan France (LFFF, LFMM, LFEE, LFRR, and LFBB), hereinafter referred to as: "metropolitan airspace."

The aforementioned Implementing Regulation (EU) 2023/1770 sets out the requirements for aircraft to carry very high frequency (VHF) communication equipment.
For all aircraft except state aircraft, where the carriage of VHF communication equipment is mandatory, such equipment shall have the capability to use a channel spacing of 8.33 kHz.
VHF communication equipment that is only capable of using 25 kHz channel spacing shall be used exclusively to establish communications in frequency assignments that remain within this type of spacing.

#### 1.1.2. Carriage requirements for IFR aircraft operating in airspace above French overseas territory and in the FIR of French Guiana (SOOO), Tahiti (NTTT) and the New Caledonia sector of the Nandi FIR (NFFF), hereinafter referred to as: "overseas airspace."

All aircraft shall be equipped with communication equipment capable of ensuring permanent two-way communication with designated air traffic control units, capable of using all radio frequencies, spaced at 25 kHz, in the aeronautical mobile service (R) frequency band.

© Service de l'Information Aéronautique, France

← **1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue, désignées ci-après par « VFR »**

← **1.2.1. Dispositions générales applicables dans « l'espace aérien de la métropole » et dans « l'espace aérien outre-mer »**

← Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant d'assurer une liaison bilatérale permanente avec les organismes de la circulation aérienne désignés lorsqu'il :

- bénéficie du service du contrôle de la circulation aérienne ;
- évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- effectue un vol de nuit.

← **1.2.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR dans « l'espace aérien de la métropole »**

En sus des obligations mentionnées au 1.2.1, le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 fixe les obligations d'emport d'équipements de communication VHF des aéronefs.

← Pour tout aéronef à l'exception des aéronefs d'État, lorsque l'emport d'un équipement de communication VHF est obligatoire, cet équipement dispose de la capacité à utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

← Les équipements de communication VHF qui ne disposent que de la capacité à utiliser des espacements entre canaux de 25 kHz sont utilisés exclusivement pour établir des communications dans des assignations de fréquence qui demeurent dans cet espacement.

← **1.2.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR dans « l'espace aérien outre-mer »**

← Lorsqu'il est obligatoire en application du paragraphe 1.2.1, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R

← **1.3 Aéronefs d'État évoluant en IFR ou en VFR en métropole**

← Les aéronefs d'Etat capables de communiquer sur des fréquences UHF qui ne sont pas équipés d'une radio 8,33 KHz doivent l'indiquer dans leur plan de vol. Ils se conforment alors aux procédures décrites ci-dessous à moins qu'ils n'aient établi des procédures particulières avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou qu'ils n'aient obtenu des autorisations spécifiques de la part des organismes ATS concernés.

← A cet effet, les fréquences suivantes sont mises à leur disposition et ces aéronefs planifient leurs vols uniquement dans les zones couvertes par ces fréquences :

← - en UIR, les fréquences UAC UHF figurant en GEN 3.4 ;
- en FIR, lorsqu'ils sont en contact avec les CRNA, les fréquences ACC UHF figurant en GEN 3.4 ;
- en FIR, lorsqu'ils sont en contact avec les organismes d'APP / SIV, les fréquences 25 KHz pertinentes figurant en ENR 2.2, ou en en AD 2.18.

← <u>Les aéronefs d'État en provenance ou à destination d'un aérodrome se conforment par ailleurs aux procédures décrites en AD 2.18 ou en AD 2.23.</u>

← **2. <u>ÉQUIPEMENTS DE NAVIGATION</u>**

← **2.1. Équipements à bord des aéronefs**

← Les équipements de navigation de surface embarqués sont conformes aux spécifications de navigation requises en fonction des procédures empruntées et des espaces aériens traversés, telles que définies par la version en vigueur du document 9613 de l'Organisation de l'aviation civile internationale – Manuel de la navigation fondée sur les performances.

← **2.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR**

← **2.2.1. Disposition générale**

← Pour évoluer en espace aérien supérieur et dans certaines portions désignées de l'espace aérien inférieur et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, tout aéronef est équipé d'un dispositif de mesure de distance ultra haute fréquence (DME) ou de tout autre équipement disposant d'une précision longitudinale au moins équivalente.

← **2.2.2. Navigation en route**

← a) Équipement pour suivre des routes conventionnelles

← Afin d'assurer une précision latérale suffisante, tout aéronef est équipé d'un système de navigation capable d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques au sol balisant la route qu'il prévoit de suivre, ou d'un système de navigation équivalent, lui permettant, pendant plus de 95 % du temps, de suivre cette route sans s'en écarter au-delà d'une distance D.

**1.2. Carriage requirements for aircraft operating under visual flight rules, hereinafter referred to as "VFR"**

**1.2.1. General provisions applicable in "metropolitan airspace" and "overseas airspace"**

All aircraft shall be equipped with communication equipment capable of maintaining continuous two-way communication with designated air traffic control units when they:

- are provided with air traffic control services;
- are operating in portions of airspace or on routes made known to users through aeronautical information;
- use certain aerodromes brought to the attention of users through aeronautical information;
- lose sight of land or water;
- fly at night.

**1.2.2. Carriage requirements for aircraft flying under VFR in "metropolitan airspace"**

In addition to the obligations mentioned in 1.2.1, Implementing Regulation (EU) 2023/1770 sets out the obligations for aircraft to carry VHF communication equipment.

For all aircraft except state aircraft, where the carriage of VHF communication equipment is mandatory, such equipment shall have the capability to use 8.33 kHz channel spacing.

VHF communication equipment that is only capable of using 25 kHz channel spacing shall be used exclusively for communications in frequency assignments that remain within this spacing.

**1.2.3. Carriage requirements for aircraft flying under VFR in "overseas airspace"**

Where required under paragraph 1.2.1, any VHF communication equipment installed on board an aircraft shall be capable of using all radio frequencies, spaced at 25 kHz intervals, in the aeronautical mobile service (R) frequency band.

**1.3 State aircraft operating under IFR or VFR in metropolitan France**

State aircraft capable of communicating on UHF frequencies, and that are not equipped with an 8.33 KHz radio must indicate this in their flight plan. They shall then comply with the procedures described herebelow unless they have established specific procedures with the competent air traffic services authority or have obtained specific authorizations from the relevant ATS organizations.

To this end, the following frequencies are made available to them, and these aircraft shall plan their flights only in areas covered by these frequencies:

- in the UIR, the UAC UHF frequencies listed in GEN 3.4;
- in the FIR, when in contact with CRNAs, the ACC UHF frequencies listed in GEN 3.4;
- in the FIR, when in contact with APP/SIV units, the relevant 25 KHz frequencies listed in ENR 2.2, or in AD 2.18.

<u>State aircraft arriving at or departing from an aerodrome shall also comply with the procedures described in AD 2.18 or AD 2.23.</u>

**2. <u>NAVIGATION EQUIPMENT</u>**

**2.1. Onboard equipements**

Onboard area navigation equipment complies with the navigation specifications required for the procedures to be used and the airspace to be flow in, as defined by the current version of International Civil Aviation Organization document 9613 – Performance-Based Navigation Manual.

**2.2. Carriage requirements for IFR aircraft**

**2.2.1. General provision**

To fly in upper airspace and in certain designated portions of lower airspace, as communicated to users via aeronautical information, all aircraft must be equipped with a very high frequency distance measuring equipment (DME) or any other equipment with at least equivalent longitudinal accuracy.

**2.2.2. En-route navigation**

a) Equipment for conventional ATS routes

In order to ensure sufficient lateral accuracy, all aircraft are equipped with a navigation system capable of using information provided by ground-based radio aids marking the route it plans to follow, or an equivalent navigation system, enabling it to follow this route without deviating beyond a distance D more than 95% of the time.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| La distance D vaut : | The distance D is equal to: |
| - 5 milles marins (NM), pour les routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol distantes de moins de 100 NM ; | - 5 nautical miles (NM) for routes or route segments marked by two ground-based radio aids less than 100 NM apart; |
| - 5 % de la longueur de la route, pour les routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol distantes de 100 NM ou plus. | - 5% of the route length for routes or route segments marked by two ground-based radio aids 100 NM or more apart. |
| b) Equipement de navigation de surface pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » | b) Area navigation equipment for aircraft operating in "metropolitan airspace" |
| Tout aéronef évoluant au-dessus du niveau de vol 115 est équipé d'un équipement de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV 5. | All aircraft operating above flight level 115 shall be equipped with navigation equipment that complies with RNAV 5 navigation specification. |
| Tout aéronef est équipé d'un équipement de navigation de surface conforme aux spécifications de navigation des routes déterminées destinées à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne (ci-après désignées par les termes : « routes ATS ») empruntées indiquées à l'information aéronautique pour chacune d'elles. | All aircraft shall be equipped with area navigation equipment that complies with the navigation specifications for specific routes designed to channel traffic in order to provide air traffic services (hereinafter referred to as "ATS routes") as indicated in the aeronautical information for each route. |
| c) Équipement pour suivre des routes de navigation de surface pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien outre-mer » | c) Equipment for area navigation routes for aircraft operating in "overseas airspace" |
| Tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface permettant de suivre des routes ATS avec la qualité de navigation requise indiquée à l'information aéronautique. | All aircraft are equipped with an area navigation system that allows them to follow ATS routes with the required navigation quality specified in aeronautical information. |
| d) Exemptions | d) Exemptions |
| Les aéronefs d'État sont exemptés des obligations mentionnées aux paragraphes b) et c). Ils se conforment alors aux procédures particulières établies, le cas échéant par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne. | State aircraft are exempted from the obligations referred to in paragraphs (b) and (c). They shall then comply with the specific procedures established, where applicable, by the competent air traffic services authority. |
| **2.2.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments** | **2.2.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments** |
| a) Navigation conventionnelle | a) Conventional navigation |
| Tout aéronef est équipé des équipements de bord lui permettant d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques ou satellitaires sur lesquelles est établie la procédure suivie (départ normalisé aux instruments (SID), arrivée normalisée aux instruments (STAR), attente, approche aux instruments). | All aircraft are equipped with onboard equipment enabling them to use information provided by radio or satellite aids on which the procedure to be flown is based (standard instrument departure (SID), standard instrument arrival (STAR), holding pattern, instrument approach). |
| b) Navigation de surface | b) Area navigation |
| Pour suivre une procédure de navigation de surface, tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation requise telle que définie par le document 9613 de l'Organisation de l'aviation civile internationale – Manuel de la navigation fondée sur les performances. | In order to fly an area navigation procedure, all aircraft are equipped with an area navigation system that complies with the required navigation specification as defined by International Civil Aviation Organization document 9613 – Performance-Based Navigation Manual. |
| **2.2.4. Minimum de séparation verticale réduit (RVSM)** | **2.2.4. Reduced vertical separation minima (RVSM)** |
| a) Obligations pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » | a) Requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace" |
| Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410 inclusivement, à l'exception des zones de transition RVSM ou de portions d'espace portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, est homologué RVSM. | All aircraft operating in the airspace between flight levels 290 and 410 inclusive, except for RVSM transition areas or portions of airspace brought to the attention of users through aeronautical information, are RVSM approved. |
| b) Obligations pour les aéronefs évoluant en Polynésie française | b) Requirements for aircraft operating in French Polynesia |
| Tout aéronef évoluant dans la région d'information de vol de Tahiti (NTTT) entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, est homologué RVSM. | All aircraft operating in the Tahiti Flight Information Region (NTTT) between flight levels 290 and 410, inclusive, are RVSM-compliant. |
| Des dérogations à cette obligation peuvent être accordées à un exploitant d'aéronef par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sur demande motivée de l'intéressé. Une séparation verticale de 600 mètres (2 000 pieds) est alors appliquée entre cet aéronef et les autres. | Exemptions to this requirement may be granted to an aircraft operator by the competent air traffic services authority upon reasoned request by the interested party. A vertical separation of 600 meters (2,000 feet) is then applied between this aircraft and others. |
| Les modalités concernant les demandes de dérogation sont précisées dans la section ENR 1.8 de l'AIP PAC-P. | The procedures for requesting exemptions are specified in section ENR 1.8 of the AIP PAC-P. |
| c) Obligations pour les aéronefs évoluant en Guyane | c) Requirements for aircraft operating in French Guiana |
| Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, dans la région d'information de vol de Cayenne-Rochambeau (SOOO), est homologué RVSM. | All aircraft operating in the airspace between flight levels 290 and 410, inclusive, in the Cayenne-Rochambeau Flight Information Region (SOOO) are RVSM-compliant. |
| Des dérogations à cette obligation peuvent être accordées à un exploitant d'aéronef par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sur demande motivée de l'intéressé. Une séparation verticale de 600 mètres (2 000 pieds) est alors appliquée entre cet aéronef et les autres. | Exemptions to this requirement may be granted to an aircraft operator by the competent air traffic services authority upon reasoned request from the interested party. A vertical separation of 600 meters (2,000 feet) is then applied between this aircraft and others. |
| Les modalités concernant les demandes de dérogation sont précisées dans la section ENR 1.8 de l'AIP CAR-SAM-NAM. | The procedures for requesting exemptions are specified in section ENR 1.8 of the AIP CAR-SAM-NAM. |
| d) Obligations pour les aéronefs évoluant en Guadeloupe, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles de Wallis et Futuna | d) Requirements for aircraft operating in Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, New Caledonia, and the Wallis and Futuna Islands |
| Sans objet. | Not applicable. |
| e) Exemptions | e) Exemptions |

Les aéronefs d'État sont exemptés de l'application des dispositions du paragraphe 2.2.4 et appliquent, s'ils ne respectent pas ces dispositions, les procédures particulières établies, le cas échéant par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

State aircraft are exempted from the provisions of paragraph 2.2.4 and, if they do not comply with these provisions, shall apply the specific procedures established, where applicable, by the competent air traffic services authority.

**2.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » et dans « l'espace aérien outre-mer »**

**2.3. Carriage requirements for aircraft operating under VFR in "metropolitan airspace" and "overseas airspace"**

Tout aéronef est équipé des moyens de navigation adaptés à la route empruntée :

All aircraft are equipped with navigation equipment appropriate for the route being flown:

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;

- when they lose sight of land or water;

- lorsqu'il effectue un vol sur certains itinéraires ou dans certaines portions d'espace aérien portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- when flying on certain routes or in certain portions of airspace brought to the attention of airspace through aeronautical information;

- lorsqu'il effectue un vol de nuit quittant les abords de l'aérodrome au sens des dispositions SERA.5005 c) 1) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, et FRA.5005 c) de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012.

- when flying at night and leaving the vicinity of the aerodrome as defined in SERA.5005 c) 1) of Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 laying down common rules of the air and operational provisions relating to air navigation services and procedures, and FRA.5005 c) of French order of December 11th, 2014 relating to the implementation of Regulation (EU) No. 923/2012 (arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012.).

**3. <u>ÉQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE</u>**

**3. <u>SURVEILLANCE EQUIPMENT</u>**

**3.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR**

**3.1. Carriage requirements for aircraft flying under IFR**

**3.1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »**

**3.1.1. Carriage requirements for IFR aircraft operating in "metropolitan airspace"**

Le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 mentionné ci-dessus établit les obligations d'emport d'équipements de surveillance.

The above-mentioned Implementing Regulation (EU) 2023/1770 establishes the obligations for carrying surveillance equipment.

Les aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ainsi que les aéronefs appartenant aux États étrangers ne sont pas soumis aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2023/1770 mentionné ci-dessus. Ces aéronefs sont équipés d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S.

Aircraft owned, leased, or chartered by the State, as well as aircraft owned by foreign States, are not subject to the provisions of Implementing Regulation (EU) 2023/1770. These aircraft are equipped with a Mode A+C transponder with altimeter or a Mode S transponder.

**3.1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Polynésie française**

**3.1.2. Carriage requirements for IFR aircraft operating in French Polynesia**

Tout aéronef évoluant dans la région d'information de vol Tahiti (NTTT) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

All aircraft operating in the Tahiti Flight Information Region (NTTT) are equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

**3.1.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Nouvelle-Calédonie**

**3.1.3. Carriage requirements for IFR aircraft operating in New Caledonia**

Tout aéronef évoluant dans les espaces aériens de classe A, C, D ou E du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

All aircraft operating in Class A, C, D, or E airspace in the New Caledonia sector of the Nandi Flight Information Region (NFFF) must be equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

**3.1.4. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin**

**3.1.4. Carriage requirements for IFR aircraft operating in Guadeloupe, French Guiana, Martinique, Saint Barthélemy, and Saint Martin**

A l'intérieur de la région d'information de vol de Cayenne (SOOO) et dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire, y compris la mer territoriale, de la Guadeloupe, de la Martinique, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou un transpondeur mode S de niveau 2 au moins avec alticodeur.

Within the Cayenne Flight Information Region (SOOO) and in the airspace above the territory, including the territorial waters, of Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, and Saint Martin, all aircraft must be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S transponder of at least Level 2 with altimeter.

**3.1.5. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant à La Réunion, à Mayotte et dans les îles de Wallis et Futuna**

**3.1.5. Carriage requirements for IFR aircraft operating in La Réunion, Mayotte, and the Wallis and Futuna Islands**

Tout aéronef évoluant dans l'espace aérien situé au-dessus de ces territoires, y compris la mer territoriale, est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

All aircraft operating in the airspace above these territories, including territorial waters, must be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter.

**3.1.6. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Pierre-et-Miquelon**

**3.1.6. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Pierre and Miquelon**

Sans objet.

Not applicable.

**3.1.7. Exemptions**

**3.1.7. Exemptions**

Les obligations d'emport exigées aux paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 ne s'appliquent pas :

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.2 and 3.1.3 do not apply to:

- aux aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ;

- aircraft owned, leased, or chartered by the French State;

aux aéronefs appartenant aux États étrangers ;

aircraft owned by foreign States;

- aux aéronefs qui effectuent des évacuations sanitaires.

- aircraft performing medical evacuations.

Les obligations d'emport exigées aux paragraphes 3.1.3 ne s'appliquent pas :

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.3 do not apply to:

- aux aéronefs qui effectuent des missions de lutte contre les incendies, de recherche et de sauvetage, d'évacuation de personnes en détresse ou de transport d'équipes de secours et de matériels spécialisés ;

- aircraft performing firefighting, search and rescue, evacuation of persons in distress, or transport of rescue teams and specialized equipment;

- aux aéronefs de collection (aéronefs à caractère historique ou présentant un intérêt historique manifeste) ;

- to collection aircraft (aircraft of historical character or of obvious historical interest);


© Service de l'Information Aéronautique, France

- aux aéronefs orphelins (aéronefs classés dans la catégorie des aéronefs à certificat de navigabilité restreint).

**3.1.8. Dérogations**

Des dérogations aux dispositions des paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française ou par le directeur de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie après accord des organismes de la circulation aérienne concernés.

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie, les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

**3.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR**

**3.2.1. Obligations pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »**

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S de niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe A, B, C ou D ;
- pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- pour effectuer un vol de nuit quittant les abords de l'aérodrome au sens des dispositions SERA.5005 c) 1) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 mentionné ci-dessus et FRA.5005 c) de l'arrêté du 11 décembre 2014 mentionné ci-dessus.

**3.2.2. Obligations pour les aéronefs évoluant en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique**

Tout aéronef évoluant à l'intérieur des zones de contrôle et des régions de contrôle terminales de Fort-de-France et Pointe-à-Pitre et à l'intérieur de la région d'information de vol de Cayenne-Rochambeau (SOOO) est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, sauf sur les itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique.

**3.2.3. Obligations pour les aéronefs évoluant en Polynésie française**

Tout aéronef évoluant à l'intérieur de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

**3.2.4. Obligations pour les aéronefs évoluant en Nouvelle-Calédonie**

Tout aéronef évoluant dans les espaces aériens de classe A, C, D ou E du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) est équipé d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, sauf sur les itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique.

**3.2.5. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les iles de Wallis et Futuna**

Sans objet.

- to orphan aircraft (aircraft classified in the category of aircraft with restricted airworthiness certificates).

**3.1.8. Derogations**

Derogations from the provisions of paragraphs 3.1.2 and 3.1.3 may be granted to aircraft operators by the Director of the Civil Aviation State Service in French Polynesia or by the Director of Civil Aviation in New Caledonia, subject to the agreement of the relevant air traffic services authorities.

For French Polynesia, requests should be addressed to:

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

For New Caledonia, requests must be sent at least five working days before the flight to the following address:

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The request shall contain the following information:

- the purpose of the flight,
- the date and scheduled time of the flight,
- the planned route and altitudes,
- the reasons for the aircraft non-compliance,
- and, where applicable, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.

**3.2. Carriage requirements for aircraft operating under VFR**

**3.2.1. Requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace"**

All aircraft are equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S transponder of at least Level 2 with altimeter:

- in class A, B, C, or D airspace;
- to follow certain routes or to enter certain airspaces brought to the attention of users through aeronautical information;
- to perform a night flight departing from the vicinity of the aerodrome as determined by the provisions of SERA.5005 c) 1) of the above-mentioned Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 and FRA.5005 c) of the above-mentioned French order of December 11, 2014.

**3.2.2. Requirements for aircraft operating in Guadeloupe, French Guiana, and Martinique**

All aircraft operating within the control areas and terminal control regions of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre and within the Cayenne-Rochambeau flight information region (SOOO) shall be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter, except on routes or portions of airspace published by aeronautical information.

**3.2.3. Requirements for aircraft operating in French Polynesia**

All aircraft operating within the Tahiti Flight Information Region (NTTT) are equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

**3.2.4. Requirements for aircraft operating in New Caledonia**

All aircraft operating in Class A, C, D, or E in the New Caledonia sector of the Nandi Flight Information Region (NFFF) shall be equipped with a Mode A+C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter, except on routes or portions of airspace published through aeronautical information.

**3.2.5. Carriage requirements for aircraft operating in La Réunion, Mayotte, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, and the Wallis and Futuna Islands**

Not applicable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.2.6. Dérogations**

Des dérogations aux dispositions 3.2.1 à 3.2.4 ci-dessus peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie après accord des organismes de la circulation aérienne concernés.

Pour la métropole, les Antilles, la Guyane, la Réunion et Mayotte, les contacts dans les DSAC-IR sont disponibles sur la page suivante du site internet de la DGAC :

- Répartition géographique :

o https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/carte_dsac_interregionales.pdf

- Adresses électroniques : consulter les adresses par DSAC-IR pour les activités relatives à l'espace aérien

o https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie, les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

**3.3. Aéronefs d'État**

Les aéronefs d'Etat, évoluant en régime de vol CAG IFR en métropole, ne répondant pas aux exigences de surveillance Mode S ELS, Mode S EHS ou ADS-B Out pour des raisons techniques ou opérationnelles, sont pris en compte par la DSNA à l'aide de procédures de surveillance utilisant les modes A+C ou S. Le plan de vol doit inclure en case 18 les indicateurs SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX ou une combinaison de ceux-ci (voir ENR 1.6.4.3 Procédures de surveillance pour les aéronefs d'Etat).

**4. SYSTÈMES ANTICOLLISION**

**4.1. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » ainsi qu'en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte et à Saint-Martin.**

Les exigences applicables aux exploitants d'aéronefs en matière d'évitement de collision en vol sont celles du règlement (UE) n° 1332/2011 mentionné ci-dessus.

**4.2. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Barthélemy, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles de Wallis-et-Futuna**

**4.2.1. *Equipement***

Tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anticollision embarqué (ACAS) de type ACAS II version 7.1 au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

**4.2.2. Dérogations**

Des dérogations au paragraphe 4.2.1 peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie, pour les vols non commerciaux suivants :

- vol de convoyage, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol d'évacuation sanitaire en outre-mer ;
- vols d'aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui.

Pour Saint-Barthélemy les contacts en DSAC-AG pour les activités relatives à l'espace aérien figurent sur la page :

https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie : safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr

**3.2.6. Dérogations**

Derogations from provisions 3.2.1 to 3.2.4 above may be granted to aircraft operators by the Director of Civil Aviation Safety, the Director of the territorially competent civil aviation authority, or the Director of Civil Aviation in New Caledonia, subject to the agreement of the relevant air traffic services authorities.

For metropolitan France, the French Indies, French Guiana, La Réunion, and Mayotte, the contacts in the DSAC-IR are available on the following page of the DGAC website:

- Geographical competence:

o https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/carte_dsac_interregionales.pdf

- Email addresses: consult the addresses by DSAC-IR for activities related to airspace

o https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

For French Polynesia, requests should be sent to :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

For New Caledonia, requests must be sent at least five working days before the flight to the following address:

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The request shall contain the following information:

- the purpose of the flight,
- the date and scheduled time of the flight,
- the planned route and altitudes,
- the reasons for the aircraft non-compliance,
- and, where applicable, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.

**3.3. State aircraft**

State aircraft operating under CAG IFR in metropolitan France that do not meet Mode S ELS, Mode S EHS, or ADS-B Out surveillance requirements for technical or operational reasons are monitored by the DSNA using surveillance procedures that use mode A+C or mode S. The flight plan must include SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX or a combination thereof in field 18 (see ENR 1.6.4.3 Surveillance procedures for state aircraft).

**4. ANTICOLLISION SYSTEMS**

**4.1. Carriage requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace" as well as in Guadeloupe, French Guiana, Martinique, La Réunion, Mayotte, and Saint Martin.**

The requirements applicable to aircraft operators with regard to collision avoidance are those set out in Regulation (EU) No. 1332/2011 mentioned above.

**4.2. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Barthélemy, New Caledonia, French Polynesia, and the Wallis and Futuna Islands**

**4.2.1. *Equipement***

All civil fixed-wing aircraft powered by turbines shall be equipped with an airborne collision avoidance system (ACAS) of at least ACAS II version 7.1 when the maximum certified takeoff mass exceeds 5,700 kg or when the maximum approved passenger seating configuration exceeds 19.

**4.2.2. Derogations**

Exemptions from paragraph 4.2.1 may be granted to aircraft operators by the Director of Civil Aviation Safety, the Director of the territorially competent civil aviation authority, or the Director of Civil Aviation in New Caledonia, for the following non-commercial flights:

- ferry flights to or from a region where ACAS II equipment is not mandatory;
- maintenance flights to or from a region where ACAS II equipment is not mandatory;
- overseas medical evacuation flights;
- flights by aircraft owned, leased, or chartered by the State.

For Saint Barthélemy, the DSAC-AG contacts for activities related to airspace are listed on the page:

https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

For French Polynesia, requests should be sent to :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

New Caledonia: safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr


© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour Wallis-et-Futuna : seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr

*Note – Un vol de convoyage est un vol ne transportant pas de passagers, ni de marchandises, effectué pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires sous réserve que l'aéronef ne figure pas sur une déclaration d'opérateur aérien ou sur un certificat de transporteur aérien.*

**4.3. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Pierre-et-Miquelon**

Sans objet.

**1.5.2 DOCUMENTS DE VOL**

Les dispositions réglementaires relatives aux documents de vol figurent notamment dans :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- l'arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

Ces dispositions transposent les dispositions relatives aux documents de vol de l'Annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile internationale intitulée « exploitation technique des aéronefs ».

En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

**1.5.3 ÉMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)**

Les exigences détaillées relatives aux dispositifs de signalisation aux fins de recherche et de sauvetage, ainsi que de suivi des aéronefs en détresse, figurent principalement dans :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- l'arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz ;
- l'arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

Toute balise de détresse (ELT ou PLB) doit être capable d'émettre simultanément sur les fréquences 121,5 MHz et 406 MHz et être enregistrée auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné (cf. GEN 3.6).

En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

Wallis and Futuna: seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr

*Note – A ferry flight is a flight that does not carry passengers or cargo, carried out to ferry an aircraft or helicopter for the purposes of refurbishment, repair, inspection, delivery, export, or similar purposes, provided that the aircraft is not listed on an air operator's declaration or air carrier certificate.*

**4.3. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Pierre and Miquelon**

Not applicable.

**1.5.2 FLIGHT DOCUMENTS**

The regulatory provisions relating to flight documents are set out in particular in:

- European regulation n°965/2012;
- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale » ;
- French order « arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ».

These provisions transpose the provisions relating to flight documents in Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation entitled "Technical Operation of Aircraft."

In addition, aircraft operating solely on domestic routes in New Caledonia shall comply with any local regulations established by the New Caledonian government.

**1.5.3 EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER (ELT)**

The detailed requirements for signaling devices for search and rescue purposes, as well as for tracking aircraft in distress, are mainly contained:

- European regulation n°965/2012;
- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale » ;
- French order « arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz » ;
- French order « arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz ».

All emergency locator transmitters (ELT or PLB) must be capable of transmitting simultaneously on the 121.5 MHz and 406 MHz frequencies and must be registered with the national entity responsible for initiating search and rescue operations or any other designated entity (see GEN 3.6).

In addition, aircraft operating solely in domestic traffic in New Caledonia shall comply with any local regulations established by the government of New Caledonia.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.6 RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

*SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS*

## 1.6.1 ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

Les ententes et conventions internationales adoptées par la France en rapport avec l'aviation civile sont listées ci-après :

- Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n°47-974 du 31 mai 1947 (dite convention de Chicago) et disponible sur le site de l'OACI à l'adresse suivante :

https://www.icao.int/publications (rubrique « séries de documents »).

- Protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, adopté à Bruxelles le 27 juin 1997 et ratifié par la France par la loi n°2003-379 du 24 avril 2003 :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784867

- Règlement des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications signée à Montreux le 12 novembre 1965 publiée le 6 janvier 1968 au journal officiel de la République française et disponible à l'adresse suivante :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000309101

## *1.6.1 INTERNATIONAL AGREEMENT AND CONVENTIONS*

*The international agreements and conventions adopted by France in relation to civil aviation are listed below :*

*- Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, published by Decree No. 47-974 of May 31, 1947 (so called Chicago Convention) and available on the ICAO website at the following address :*

*https://www.icao.int/publications/Pages/default.aspx ("DOC Series" section)*

*- Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Cooperation for the safety of air navigation of 13th of December 1960, including its subsequent amendments, adopted in Brussels the 27th of June 1997 and ratified by France by law n° 2003-379 of 24th of April 2003 :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784867*

*- Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention signed at Montreux on 12th of November 1965 published on 6th of January 1968 in the Official Journal of the French Republic and available at the following address :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000309101*

https://www.itu.int/en/history/Pages/ConstitutionAndConvention.aspx

## 1.6.2 LEGISLATION DE L'UNION EUROPEENNE

La législation de l'Union européenne (UE) est composée :

- des traités fondateurs, qui ont institué l'Union européenne et régissent son fonctionnement : traités sur l'Union européenne et sur le fonctionnement de l'Union européenne, disponibles en version consolidée sur le site internet EUR-LEX à l'adresse suivante :

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT

- des règlements, directives et décisions, qui ont un effet direct ou indirect sur les États membres de l'UE.

Les règlements européens concernant différents domaines de l'aviation civile sont des actes contraignants et directement applicables dans toute ou partie des territoires dans le périmètre du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que dans les espaces aériens associés.

Ces règlements sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne et sont consultables sur le site https://eur-lex.europa.eu. Un récapitulatif des textes intéressant plus particulièrement le domaine du transport aérien est publié dans l'onglet :

https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3205.html?root=3205

Eurocontrol publie un document interactif présentant les textes européens applicables dans les domaines de la gestion du trafic aérien, des services de navigation aérienne et des aérodromes :

https://trainingzone.eurocontrol.int/doc/seslex.htm.

En complément de ces règlements, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) établit des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation qui sont disponibles sur le site :

https://www.easa.europa.eu

## *1.6.2 EUROPEAN UNION LEGISLATION*

*European Union (EU) legislation is composed of :*

*- Founding Treaties, which established the European Union and govern its functioning : treaties on the European Union and the Functioning of the European Union, available in consolidated form on the EUR-LEX website at the following address :*

*https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT*

*- Regulations, directives and decisions which have a direct or indirect effect on the EU Member States.*

*European regulations concerning different aspects of civil aviation are binding acts which are directly applicable in all or parts of the territories within the perimeter of the Treaty on the functioning of the European Union, as well as in associated airspace.*

*These regulations are published in the Official Journal of the European Union and can be consulted on https://eur-lex.europa.eu. A summary of texts of particular interest in the field of air transport is published in the tab :*

*https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3205.html?root=3205*

*Eurocontrol publishes an interactive document presenting European texts applicable in the fields of air traffic management, air navigation services and aerodromes :*

*https://trainingzone.eurocontrol.int/doc/seslex.htm*

*In addition to these regulations, the European Aviation Safety Agency (EASA) establishes acceptable means of compliance and guidance material which are available on the website :*

*https://www.easa.europa.eu*

## 1.6.3 TEXTES NATIONAUX EN VIGUEUR SUR LES TERRITOIRES DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

Le gouvernement français diffuse officiellement les textes législatifs et réglementaires sur le site internet https://www.legifrance.gouv.fr. Les lois, décrets et arrêtés relatifs à l'aviation civile y sont consultables en version française au format électronique. On y trouve également diverses jurisprudences, les accords collectifs ainsi que des liens concernant le droit européen et international.

Certains textes de nature non règlementaire intéressant l'aviation civile sont publiés au bulletin officiel du ministère chargé de l'aviation civile :

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Certains domaines de l'aviation civile sont soumis à une règlementation conjointe européenne et nationale.

### 1.6.3.1 Textes législatifs et codes

Les principaux codes contenant des dispositions relatives à l'aviation civile sont les suivants :

- Code des transports (CdT) : partie 1 commune (articles L.1000-1 et suivants) et partie 6 relative à l'aviation civile (articles L.6000-1 et suivants).

## *1.6.3 NATIONAL TEXTS IN FORCE IN THE TERRITORIES OF THE FRENCH REPUBLIC*

*The French government formally publishes the laws and regulations on the website https://www.legifrance.gouv.fr. The laws, decrees and orders relating to civil aviation are available in French in electronic format. There are also various case laws (jurisprudence), collective agreements as well as links to European and international law.*

*Some non-regulatory texts useful for civil aviation are published in the official bulletin of the Ministry of Civil Aviation :*

*https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr*

*Some areas of civil aviation are subject to joint European and national regulation.*

### *1.6.3.1 Legislative texts and codes*

*The main codes including provisions relating to civil aviation are :*

*- Transports Code (CdT) : common part 1 (articles L.1000-1 and following) and part 6 relating to civil aviation (articles L.6000-1 and following).*

- Code de l'aviation civile (CAC) : la partie législative a été abrogée (sauf pour certaines dispositions) par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, ses dispositions étant reprises dans le code des transports depuis du 1er décembre 2010.Certaines dispositions de la partie législative n'entreront en vigueur que lorsque la partie réglementaire sera codifiée pour constituer la sixième partie réglementaire du code des transports. Cette partie réglementaire du code de l'aviation civile est donc maintenue provisoirement en vigueur et continue de faire l'objet de modifications.

- Le code des postes et des communications électroniques.

- Le code de l'environnement.

**1.6.3.2 Textes réglementaires**

Les textes règlementaires applicables à l'aviation civile se répartissent dans différents domaines listés ci-après. Ils sont publiés sur Légifrance et certains font l'objet d'onglets explicatifs sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile :
https://www.ecologie.gouv.fr/
(rubrique « aviation civile »).
Certaines de ces règlementations sont parfois abordées plus en détail dans d'autres parties de l'AIP qui leur sont dédiées.

- Circulation aérienne et règles de l'air :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

- Opérations aériennes et exploitation technique des aéronefs :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/operations-aeriennes

- Établissement des procédures de vols aux instruments (arrivée, départ, attente, approche) ainsi qu'à la détermination des minimums opérationnels :

https://www.ecologie.gouv.fr/procedures-aux-instruments

- Organisation et utilisation de l'espace aérien :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/reglementation-navigation-aerienne-et-lespace-aerien

- Information aéronautique

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, publié sur le site :
https://eur-lex.europa.eu

Un arrêté national complémentaire publié sur le site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Exploitation des aérodromes :

https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes

- Obligations d'emport d'équipements de communication, de navigation et de surveillance

Divers règlements européens publiés sur le site :
https://eur-lex.europa.eu

Des arrêtés nationaux complémentaires publiés sur le site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Assistance météorologique à la navigation aérienne, notamment :

• Convention cadre entre la Direction générale de l'aviation civile et Météo France (DGAC-MF) et protocole technique entre la Direction du transport aérien et MF (DTA-MF), publiés au BO du ministère chargé de l'aviation civile.

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/recherche

• Règlementation technique régissant les produits et les services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, publié sur le site :
https://eur-lex.europa.eu

Un arrêté national complémentaire publié sur le site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Sûreté du transport aérien :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglements-et-guides-surete

- Facilitation :

La Facilitation, selon l'article 22 de la convention de Chicago, se définit comme les mesures visant à "faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé."

*- Civil Aviation Code (CAC) : the legislative part has been repealed (except for certain provisions) by Order No. 2010-1307 of 28th of October 2010, its provisions being included in the transports code since 1st of December 2010. Some provisions of the Legislative Part will not come into force until the regulatory part is codified to form the sixth regulatory part of the Transports Code. This regulatory part of the Civil Aviation Code is therefore tentatively maintained in force and continues to be amended.*

*- The Post and Electronic Communications Code.*

*- The environment code.*

***1.6.3.2 Regulatory texts***

*The regulatory texts relevant to civil aviation fall into the following areas. They are published on :*
*https://www.legifrance.gouv.fr*
*and some subjects are explained on the website of the Ministry of Civil Aviation :*
*https://www.ecologie.gouv.fr/*
*(category "civil aviation").*
*Some of these regulations are sometimes further detailed in other parts of the AIP dedicated to them.*

*- Air traffic and rules of the air :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france*

*- Flight operations and technical operation of aircraft :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/operations-aeriennes*

*- Establishment of instrument flight procedures (arrival, departure, holding, approach) and the determination of operating minima :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/procedures-aux-instruments*

*- Organization and use of airspace :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/reglementation-navigation-aerienne-et-lespace-aerien*

*- Aeronautical Information*

*COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1st March 2017, as las amended, laying down common requirements for providers of air traffic management / air navigation services and other air traffic management network functions and their oversigh, published on the website :*
*https://eur-lex.europa.eu*

*A national complementary order published on the web site :*
*https://www.legifrance.gouv.fr*

*- Operation of aerodromes :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes*

*- Carriage obligations for communication, navigation and surveillance equipment*

*Several European regulations published on :*
*https://eur-lex.europa.eu*

*National complementary orders published on the web site :*
*https://www.legifrance.gouv.fr*

*- Meteorological assistance to air navigation, including :*

*• Framework agreement between the General Directorate of Civil Aviation and Météo France (DGAC-MF) and technical protocol between the Directorate of Air Transport and MF (DTA-MF), published in the official Bulletin of the Ministry of Civil Aviation.*

*https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/recherche*

*• Technical regulation on meteorological products and services for air navigation.*

*COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1st March 2017, as las amended, laying down common requirements for providers of air traffic management / air navigation services and other air traffic management network functions and their oversigh, published on the website :*
*https://eur-lex.europa.eu*

*A national complementary order published on the web site :*
*https://www.legifrance.gouv.fr*

*- Air transport security :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglements-et-guides-surete*

*- Facilitation :*

*Facilitation, according to Article 22 of the Chicago Convention, is defined as measures to "facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of the Contracting States and avoid unnecessarily delaying of aircraft, crew, passengers and cargo, particularly in the enforcement of immigration, health, customs and leave laws."*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les principales références règlementaires se trouvent dans les codes de la santé publique (3ème partie : lutte contre les maladies et dépendances / livre 1er lutte contre les épidémies et certaines maladies transmissibles / chapitre 5 : lutte contre la propagation des maladies), le code rural (livre 2 : santé publique vétérinaire et protection des végétaux) et le code de l'entrée et du séjour des étrangers du droit d'asile. Elles sont toutes accessibles sur le site Internet de Légifrance.

- Sécurité aérienne :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/securite-aerienne

- Aéronefs sans équipage à bord (aéronefs télépilotés) :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes

- Passagers aériens :

https://www.ecologie.gouv.fr/droits-des-passagers-aeriens-reglementation

*The main regulatory references can be found in the public health codes (Part 3 : fight against diseases and addictions / book 1 fight against epidemics and some communicable diseases / chapter 5 : fight against the spread of diseases), the rural code (book 2 : veterinary public health and plant protection) and the code of entry and residence of foreigners of asylum. They are all accessible on the Légifrance website.*

*- Aviation safety :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/securite-aerienne*

*- Unmanned aircraft (remotely piloted aircraft)*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes*

*- Air passengers :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/droits-des-passagers-aeriens-reglementation*

## 1.6.4 SPECIFICITES EN OUTRE-MER

Les collectivités d'outre-mer de la République française sont soumises à des régimes juridiques différents selon que l'on se place dans le contexte du droit national ou européen.

A - Droit national

A.1 - Collectivités soumises au régime de la spécialité législative

Les lois et règlements nationaux (décrets, arrêtés) et lois ne s'appliquent pas de plein droit en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres Antarctique et Australes et dans l'ile de Clipperton sauf s'il en est fait une mention explicite ou si un texte spécial le précise.

*A.2 - Territoires soumis au régime de l'identité législative*

Les lois et règlements nationaux (décrets, arrêtés) applicables en métropole s'appliquent de plein droit dans les collectivités suivantes : Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, sauf mention contraire.

B - Droit européen

*B.1 - Régions ultrapériphérique (RUP)*

Le droit européen s'applique directement aux RUP qui constituent des territoires de l'Union européenne mais situés en dehors du continent européen. Il s'agit de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion, de Saint Martin et de Mayotte.

*B.2 - Pays et territoires d'outre-mer (PTOM)*

A l'inverse, le droit européen ne s'applique pas aux pays et territoires d'outre-mer (PTOM) qui sont des territoires constitutionnellement liés à un État membre mais qui ne font pas partie de l'UE. Il s'agit de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie Française, des Terres Antarctique et Australes, de Wallis-et-Futuna, de Saint Barthélémy, de Saint-Pierre-et-Miquelon. Toutefois, la législation française (code des transports) peut étendre l'application de certains règlements européens dans les PTOM.

C - Liens utiles

Direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie :

https://www.aviation-civile.nc/

Site juridique de la Nouvelle-Calédonie :

www.juridoc.gouv.nc

Service d'état de l'aviation civile Polynésie française :

https://www.seac.pf/

http://lexpol.cloud.pf/

## *1.6.4 OVERSEAS TERRITORIES SPECIFICITIES*

*The overseas territories of the French Republic are subject to different legal regimes depending on the context of national or European law.*

*A - National law*

*A.1 - Territories subject to the legislative specialty regime*

*National laws and regulations (decrees, orders) do not apply directly to New Caledonia, French Polynesia, Wallis and Futuna, the Antarctic and Southern Territories and the island of Clipperton, unless an explicit mention or a dedicated text specifies it.*

*A.2 - Territories subject to the legislative identity regime*

*National laws and regulations (decrees, orders) applicable in metropolitan France apply by default in the following territories: Guadeloupe, French Guiana, Martinique, La Reunion, Mayotte, Saint-Pierre and Miquelon, Saint-Barthélemy and Saint-Martin unless otherwise stated.*

*B - European law*

*B.1 – Ultra peripheral regions (UR)*

*European law applies directly to the ultra-peripheral regions, which are territories of the European Union but located outside the European continent. These are French Guiana, Guadeloupe, Martinique, La Reunion, Saint Martin and Mayotte.*

*B.2 - Overseas countries and territories (OCTs)*

*Conversely, European law does not apply to Overseas Countries and Territories (OCTs) which are territories that are constitutionally linked to a Member State but are not part of the EU. These are New Caledonia, French Polynesia, Antarctic and Southern Territories, Wallis and Futuna, Saint Barthelemy, Saint Pierre and Miquelon. However, French legislation (transport code) may extend the application of certain European regulations in the OCTs.*

*C - Useful links*

*New Caledonia Civil Aviation Authority :*

*https://www.aviation-civile.nc/*

*New Caledonia legal website :*

*www.juridoc.gouv.nc*

*State Service of Civil Aviation in French Polynesia :*

*https://www.seac.pf/*

*http://lexpol.cloud.pf/*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.7 DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI

*DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES*

**ANNEXE 1**
**Licences du personnel**

**Douzième édition à jour de l'amendement N° 175 devenu applicable le 8 novembre 2018**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 1**<br>**Définition et règles générales relatives à la délivrance des licences** | | |
| §1.1 Avionique de bord | C | Non défini dans les règles européennes. |
| §1.1 Aéronef devant être exploité avec un copilote | B | La définition dans la Part-FCL est limitée aux avions, alors que la définition OACI s'étend aux aéronefs. |
| §1.1 Dirigeable | B | Dans la Part FCL, la définition des dirigeables à air chaud tombe dans la catégorie "ballon". |
| §1.1 Règlement applicable de navigabilité | B | Non défini dans la règlementation. |
| §1.1 Service de surveillance ATS | C | Non défini dans les règles européennes. |
| §1.1 Système de surveillance ATS | C | Non défini dans les règles européennes. |
| §1.1 Certifier en état de navigabilité | C | Ce terme n'est pas mis en œuvre dans les règles AESA. |
| §1.1 Liaison de commande et de contrôle | B | Non défini dans la règlementation. |
| §1.1 Membre d'équipage de conduite | B | Non défini dans la règlementation européenne. |
| §1.1 Temps de vol – systèmes d'aéronefs télépilotés | B | Non défini dans la règlementation. La détermination du nombre d'heures de vol s'effectue sous la responsabilité du télépilote et sous le contrôle de l'opérateur (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir). |
| §1.1 Susceptible | B | L'expression est utilisée sous la forme d''expressions telles que : "susceptible d'influer sur la sécurité des vols." |
| §1.1 Système qualité | C | Pas de définition en tant que telle - le terme "système de gestion" est utilisé dans le règlement (UE) n°1178/2011. |
| §1.1 Télépilote | B | La définition nationale prévoit également la possibilité d'opérations automatiques. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Télépilote : personne contrôlant les évolutions d'un aéronef télépiloté, soit manuellement soit, lorsque l'aéronef évolue de manière automatique, en surveillant la trajectoire et en restant en mesure à tout instant d'intervenir sur cette trajectoire pour assurer la sécurité." |
| §1.1 Poste de télépilotage | B | Sans objet. |
| §1.1 Système d'aéronef télépiloté | B | Non défini dans la règlementation. |
| §1.1 Validation (d'une licence) | C | Non précisément défini dans les règles européennes. Non applicable pour les licences de maintenance d'aéronef. |
| §1.1 grave | B | Le terme est utilisé dans le règlement (EU) n°1178/2011 mais la définition associée est " impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage." |
| § 1.2.2.1 | B | Les licences émises par un Etat membre de l'Union Européenne sont reconnues comme valides par tous les autres Etats membres sans délivrance administrative d'une autorisation additionnelle. |
| § 1.2.2.3.2 | B | La liste des Etats figure sur un document séparé. |
| § 1.2.4.2 | C | - Il n'existe pas de cartographie des risques pour évaluer l'aptitude physique et mentale des pilotes ;<br>- La base de données ECCAIRS recueille certaines incapacités subites en vol des équipages mais pas toutes. |
| § 1.2.4.7.1 | B | Le règlement prévoit que les AME informent les candidats des conséquences de fausses déclarations mais ne détaille pas ces conséquences. |
| § 1.2.4.11.2 | C | Non mentionné spécifiquement dans le règlement Européen. |
| § 1.2.5.2.4 | A | Disposition plus contraignante pour les contrôleurs aériens. |
| § 1.2.9.6 * | C | Les pilotes qui ont démontré une aptitude linguistique de niveau opérationnel sont ré-évalués tous les 4 ans. |
| | | |
| **CHAPITRE 2**<br>**Licences et qualifications des pilotes** | | |
| § 2.1.10 | C | Les pilotes de ballon et planeur peuvent agir en transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 70 ans avec une licence Part-FCL. |
| § 2.3.3.1.1 | A | Les candidats à un PPL(A) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des avions, dont 5 peuvent avoir été faites dans un FSTD. |
| § 2.3.4.1.1 | A | Les candidats à un PPL(H) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères dont 5 peuvent avoir été faites dans un FNPT ou FFS. |
| § 2.3.4.2.1 | A | L'instruction totale en doubles commandes est de 20 heures OACI, mais 25 heures dans la Part-FCL. Voir aussi la différence générale au 2.3.4.1.1. |
| § 2.3.5.1.1* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.1.2* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.3.5.1.3* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.2* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.3.6.1 | A | Le temps de vol total dans la part FCL est de 35 heures, contre 25 pour l'OACI. |
| § 2.4.4.1.1 | A | Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI. |
| § 2.4.4.1.1.1 | A | Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI. |
| § 2.4.5.1.1* | B | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.4.5.1.2* | B | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.4.6.1.1 | A | L'expérience totale dans la Part-FCL est de 250 heures, contre 200 pour l'OACI. |
| § 2.4.6.1.1.1 | B | La répartition des heures est différente. La Part-FCL prévoit 5 heures de vol en campagne et 5 heures de vol de nuit. |
| § 2.6.3.1.1.1 | A | La Part FCL prévoit en plus 500 heures en opérations multi-pilote sur avion. |
| § 2.6.4.1.1.1 | A | La Part FCL prévoit en plus 350 heures en hélicoptères multi-pilotes. Cette différence était déjà présente dans le JAR-FCL 2.280(a). De plus, l'OACI prévoit en a) une combinaison de 70 heures comme commandant de bord et le reste des 250 heures comme commandant de bord sous supervision. La répartition dans la Part-FCL est de 100 heures comme commandant de bord et 150 heures comme commandant de bord sous supervision. Le d) de l'OACI exige 50 heures de vol de nuit alors que la Part-FCL exige 100 heures de vol de nuit. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.2.1.4* | C | Pour la formation de base, la Part66.A.25 prévoit seulement que la connaissance est démontrée par un examen. Pour la formation au type d'aéronef, des cours de type d'aéronef approuvés ne sont requis que pour les aéronefs du groupe 1. Pour les deux autres groupes c'est optionnel. |
| § 4.2.1.5 | B | L'évaluation des habiletés n'est pas requise dans le cas d'une licence émise sur la base de l'examen théorique de base. Pour le personnel de certification dd la catégorie A l'évaluation est conduite dans des organismes Part-145. Pour les examens de type d'aéronefs du groupe 2 et 4 l'évaluation des habiletés n'est pas obligatoire. |
| § 4.2.2.2 | C | Les certificats de remise en service de composants ne nécessitent pas de licence de personnel de certification. L'aéronef entier peut être mis en service par des personnels de certification après la maintenance de base. |
| § 4.4.1.3 | B | La durée du cours de mention d'unité n'est pas fixée par la règlementation. |
| § 4.5.1 | B | La liste des qualifications différe légèrement : a) contrôle d'aérodrome à vue, b) contrôle d'aérodrome aux instruments, c) contrôle d'approche aux procédures, d) contrôle d'approche de surveillance, e) contrôle régional aux procédures, f) contrôle régional de surveillance. |
| § 4.5.2.2.1 | C | La durée de supervison pour la formation intiale n'est pas fixée par le règlement. |
| § 4.5.2.2.2 | B | La validité de la mention d'unité, que ce soit pour la délivrance initiale ou le renouvellement, commence au plus tard 30 jours à compter de la date de l'évaluation satisfaisante. |
| § 4.5.3.1 | B | Certaines qualifications sont légèrement différentes, cependant le règlement européen les couvre toutes. |
| § 4.5.3.3 | A | Le détenteur d'une mention d'instructeur doit être autorisé à fournir la formation sur position et la supervision sur une position de travail dans les zones nécessitant une mention d'unité valide. |
| § 4.5.3.4 | C | Même si le concept d'"invalidation d'une qualification" n'existe pas en tant que tel, le titulaire d'une licence de contrôleur de la navigation aérienne n'est pas autorisé à exercer les privilèges de sa qualification après une période d'absence de plus de 90 jours ou si la prorogation de la mention d'unité n'est pas effectuée par suite du non respect du nombre minimum d'heures de service. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.2 | C | Pas de disposition équivalente relative au matériau s'agissant des licences Part-66. |
| § 5.1.3 | B | Pour le personnel de maintenance l'exigence est différente mais atteint le même but. En particulier lorsqu'une licence est émise dans la langue nationale et que le détenteur exerce dans l'Etat de délivrance, la règle dispense la licence d'une traduction en anglais. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.3.2* | C | Non défini dans la règlementation européenne. |
| § 6.2.4.2 | A | Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : les candidats doivent avoir une vision trichromate normale. |
| § 6.2.4.3 | A | Le règlement Aircrew prévoit que les candidats doivent passer le test Ishihara. Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : un test de plaques pseudoisochromatiques seul n'est pas suffisant. La vision des couleurs doit être évaluée en utilisant des moyens démontrant une vision trichromate normale. |
| § 6.2.4.4.1* | C | Non spécifié dans la règlementation européenne. |
| § 6.2.5.5* | C | Le test est conduit seulement lorsqu'une qualification de vol aux instruments est ajoutée à la licence. |
| § 6.3.2.9.1* | C | N'est requis que sur indication clinique ou épidémiologique. |
| § 6.3.2.21.1* | C | L'aptitude peut être accordée dès le début de la grossesse et jusqu'à la fin de la 26ème semaine (restreint aux opérations multi-pilotes). |
| § 6.3.3.2.3 | B | Les exigences relatives aux rapports ophtalmologiques dépendent des limites d'erreur de réfraction plutôt que des limites d'acuité visuelle. |
| § 6.4.2.6.2* | C | Non mis en œuvre. |
| § 6.4.3.2.3* | C | Non requis dans la règlementation européenne. |
| § 6.4.3.5 | B | L'AMC prévoit que le champ visuel doit être examiné mais n'exige pas que les champs soient normaux. |
| § 6.4.3.6 | B | L'AMC prévoit que les fonctions binoculaires doivent être examinées mais n'exige pas que la fonction binoculaire soit normale. |
| § 6.5.2.6.1 | A | Des électrocardiogrammes annuels sont requis après l'âge de 40 ans. |
| § 6.5.2.20 | A | Non autorisé pour la délivrance initiale d'un certificat de classe 3. |
| § 6.5.2.21.1* | C | Non mis en œuvre. |
| § 6.5.3.2 | A | Les candidats avec un hypermétropie excédant +5.0 dioptries, une myopie excédant -6 dioptries, une composante d'astygmatie excédant 3 dioptries ou une anisométropie excédant 3 dioptries devront démontrer une acuité visuelle corrigée de 6/6 (ou meilleure) pour chaque œil. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 2**
**Règles de l'Air**

**Onzième édition à jour de l'amendement N° 48 applicable à partir du 28 novembre 2024.**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2 | A | La règlementation française ajoute une obligation de ne pas voler en dessous de hauteurs fixées par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, de certaines installations ou établissements, ainsi que par décrets ou arrêtés pour le survol de parcs nationaux et autres réserves naturelles. |
| § 3.2.2 | A | SERA exige également une priorité de passage pour les aéronefs dont la manœuvrabilité est entravée. |
| § 3.2.2.4 | C | SERA autorise les planeurs à se dépasser par la droite également. |
| § 3.2.2.7.3 | A | SERA fait référence au point précédent, et exige donc également une autorisation explicite de la tour de contrôle d'aérodrome. |
| § 3.2.3.2 | C | SERA autorise l'application du point b) dans la mesure du possible ; de plus, la définition de la nuit y est différente |
| § 3.2.5 | C | SERA diffère des points 3.2.5(c) et 3.2.5(d) en ce qu'il précise que les sous-paragraphes (c) et (d) ne s'appliquent pas aux ballons |
| § 3.3.1.2 | A | SERA exige le dépôt d'un plan de vol pour les vols prévus de nuit, s'ils quittent les abords d'un aérodrome. |
| § 3.3.2 | A | SERA.4005(a)(14) exige explicitement l'inclusion d'informations concernant l'existence d'un parachute BRS dans le plan de vol, si ce système est installé sur l'aéronef. |
| § 3.3.5.3 | A | SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes. |
| § 3.3.5.4 | A | SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes. |
| § 3.3.5.5 | A | SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes. |
| § 3.6.5.2.1 | A | SERA.14083(c)(6) exige également que les vols IFR sélectionnent le code Mode A 7601 afin d'informer l'organisme ATS de leur intention de continuer à voler en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et d'atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche. Le point b) n'est pas mis en œuvre. |
| § 3.6.5.2.2 | B | SERA.14083 impose un délai commun de 20 minutes à respecter à la fois dans un environnement de contrôle aux procédures ou à l'aide d'un moyen de surveillance avant d'ajuster le niveau et la vitesse conformément au plan de vol déposé tel que modifié par des messages de retard et de modification. |
| § 3.8.1 | B | Les mots « en détresse » du Chapitre 3, partie 3.8 ne sont pas inclus dans le droit de l'Union, élargissant ainsi la portée des missions d'escorte à tout type de vol demandant ce service. De plus, les dispositions contenues dans l'Annexe 2, parties 1.1 à 1.3, ainsi que celles figurant dans l'Annexe A, ne sont pas reprises dans le droit de l'Union. |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.6 | B | SERA exige, en plus des critères de dégagement d'obstacles de l'OACI au point (2), que les vols VFR soient réalisés à 150 m (500 ft) au-dessus du plus haut obstacle dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef. La réglementation française ajoute l'obligation de ne pas voler en dessous de hauteurs minimales, définies par arrêté, lors du survol des villes ou autres agglomérations, des rassemblements en plein air de personnes ou d'animaux, de certaines installations ou établissements, et par décret ou arrêté lors du survol des parcs nationaux et autres réserves naturelles. En outre, les systèmes d'aéronefs sans pilote, les planeurs effectuant du vol de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent voler en dessous des hauteurs minimales du point 4.6 b) à condition de ne pas créer de danger pour les personnes ou les biens au sol. Pour les vols d'entraînement, la hauteur minimale du point 4.6 b) est réduite à 50 m (150 ft) pour les exercices d'atterrissage forcé. Les aéronefs habités susmentionnés maintiennent en tout temps une distance minimale de 150 m par rapport à toute personne, véhicule, navire ou obstacle artificiel. |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.3.3 | A | Les comptes-rendus de position sont requis pour les vols IFR dans l'espace aérien non contrôlé, même sans plan de vol déposé, lorsque le maintien des communications air-sol est requis. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 3**
**Assistance météorologique à la navigation aérienne**

**20ème édition à jour de l'amendement N° 81 devenu applicable le 28 novembre 2024**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.5.1 | C | Sur les aérodromes de niveau de service N1 ne servant pas de desserte aux opérations de transport aérien commercial international, des messages d'observations régulières et spéciales « réduits » peuvent être fournis.<br>Le contenu de ces messages « réduits » est précisé dans la partie GEN 3.5 de l'AIP. |
| § 4.6.1.1 | B | Pour les aérodromes d'outre-mer, la direction du vent est exprimée par rapport au nord magnétique dans les messages d'observations régulières et spéciales locales. |
| § 4.6.4.1 | C | Le signalement d'activités orageuses en Polynésie française et dans les îles de Wallis et Futuna n'est pas effectué sur les sites automatisés dans l'environnement desquels il n'y a pas de capteur de détection de foudre. |
| § 4.6.4.3* | B | Seuls les orages (TS) sont indiqués dans les METAR provenant de systèmes d'observations météorologiques automatiques comme renseignement relatif au temps présent représentatif des conditions au voisinage de l'aérodrome. |
| § 4.6.8* | C | Les renseignements supplémentaires sont inclus dans les METAR des aérodromes où ces observations sont réalisées humainement. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.1 | B | Cette norme est appliquée à l'exception des aérodromes de Polynésie Française autres que Tahiti Faa'a (NTAA) et Bora Bora Motu Mute (NTTB), pour lesquels un service de prévision spécifique dénommé « Aperçu de Zone » couvrant plusieurs aérodromes peut être établi. |
| § 6.5.3 | B | Les prévisions de zone pour vols à basse altitude établies en France métropolitaine aux fins de la diffusion de renseignements. AIRMET sont produites sous forme de cartes toutes les 3 heures de 0600 TU à minuit TU. |
| | | |
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.4.1 | C | A ce jour, le cisaillement est considéré comme un facteur à prendre en compte sur les aérodromes de Nice et Tahiti. Seul l'aérodrome de Nice dispose d'un capteur opérationnel. |
| | | |
| **PARTIE II** | | |
| | | |
| **APPENDICE 3** | | |
| § 2.1.1 | B | Les messages d'observations régulières et spéciales locales sont établis en langage clair abrégé, dans un format qui n'est pas strictement conforme au format du tableau A3-1. |
| | | |
| § 4.2.4.2 | C | Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, la visibilité le long des pistes n'est pas indiquée. Seule la visibilité dominante du site est transmise avec une indication des unités de mesure utilisées. |
| § 4.3.2.2* | B | Lorsque la portée visuelle de piste minimum à l'atterrissage publiée est égale ou supérieure à 800 mètres, la portée visuelle de piste peut être obtenue par conversion de la visibilité météorologique signalée. |
| § 4.3.5* | B | Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, l'intensité lumineuse du balisage utilisée pour le calcul de la RVR est l'intensité maximale disponible sur la piste considérée. |
| § 4.3.6.2* | B | La RVR maximale qui peut être mesurée et transmise est de 5 000 m (et non de seulement 2 000 m). |
| § 4.3.6.3 | B | Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales et dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR), les RVR supérieures à la valeur maximale qui peut être déterminée par le système sont indiquées par l'abréviation "P" suivie de la valeur maximale.<br>Lorsque les RVR sont inférieures à la valeur minimale qui peut être déterminée par le système, elles sont indiquées par l'abréviation "M" suivie de la valeur minimale. |
| § 4.3.6.5* | B | Dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, lorsque la portée visuelle de piste est mesurée aux deux extrémités de la piste, ces deux mesures sont transmises sans tenir compte du seuil en service. Ainsi, dans certains cas, un message d'observations météorologiques régulières d'aérodrome peut contenir plus de quatre valeurs pour la portée visuelle de piste. |
| § 4.4.2.6* | C | Les caractéristiques des phénomènes de temps présent mince (MI), partiel (PR), (chasse-…) basse (DR), (chasse-…) élevée (BL) ne sont pas indiquées dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques. |
| § 4.5.4.3* c) | C | La visibilité verticale n'est pas communiquée. |
| § 4.5.4.3* e) | A | En présence de nuages significatifs, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée, dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR. |
| § 4.5.4.6* b) | A | Dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, si aucun nuage n'est détecté par le système :<br>- Les couches nuageuses sont codées NSC si le système n'a pas détecté de nuage convectif ;<br>- Les couches nuageuses sont codées NCD si le système ne dispose pas de la capacité de détection des nuages convectifs. |
| § 4.5.4.6* d) | C | Dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR automatisés lorsque le ciel est obscurci, la valeur de la visibilité verticale est remplacée par le symbole ///. |
| § 4.8.1.4* | C | Dans les messages provenant d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) ne provenant pas de systèmes d'observation entièrement automatiques, les informations sur le cisaillement de vent sont ajoutées si ce phénomène a été rapporté par un pilote aux services de la circulation aérienne, ou si des capteurs de cisaillement de vent ont été installée. |
| **APPENDICE 5** | | |
| | | |
| § 1.2.4* | A | Lorsque des nuages significatifs sont prévus, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses prévues au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| APPENDICE 6 | | |
|---|---|---|
| § 1.1.6* | C | La diffusion des SIGMET au format numérique est prévue fin 2022 au centre de veille météorologique de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT).<br>Ces dispositions ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie et dans les autres départements et collectivités d'outre-mer. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 4**
**Cartes aéronautiques**

**Onzième édition à jour de l'amendement N° 62 en vigueur depuis le 28 novembre 2024**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 1 : Définitions, application et disponibilité** | | |
| 1.2.2 | C | Les cartes sont conformes aux normes de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques. |
| 1.2.2.1* | C | Les cartes sont conformes aux pratiques recommandées de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques. |
| | | |
| **CHAPITRE 2 : Spécifications Générales** | | |
| 2.4.1 | B | Certains signes conventionnels utilisés par la France ne sont pas conformes à ceux prescrits par l'Annexe 4. Ils sont identifiés par un « D » en préfixe dans l'appendice B de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques. |
| 2.4.4 | B | Les signes conventionnels de l'appendice B à l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 sont utilisés pour les cartes aéronautiques représentant des procédures de navigation fondée sur les performances. Ils sont également utilisés au fur et à mesure des révisions périodiques pour les autres cartes. |
| 2.5.7 | C | Les échelles de conversion (kilomètres/milles marins, mètres/pieds) ne figurent sur les cartes que lorsque cela est utile. Des tableaux de conversion sont fournis dans la partie GEN 2.6 de l'AIP. |
| 2.12.3.1 | C | Les points de cote de précision douteuse ne sont pas publiés. |
| 2.14.1 | C | La classe d'espace aérien peut ne pas être indiquée sur les cartes de croisière. |
| 2.14.2* | B | Sur les cartes utilisées pour le vol à vue, les parties du tableau de classes d'espaces aériens ATS (paragraphe SERA.6001 du Règlement d'exécution n°923/2012 modifié de la Commission européenne) qui s'appliquent à l'espace aérien représenté sur la carte peuvent ne pas apparaitre au recto ou au verso de chaque carte, le tableau étant publié dans l'AIP. |
| 2.15.1 | C | Le Nord vrai n'est pas systématiquement indiqué. La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole : ⟶ N est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche. |
| 2.15.3* | C | Les changements de déclinaison sont publiés dans un délai de six cycles AIRAC dans les sections AD 1.3 et AD 2.2 de la publication d'information aéronautique. La mise à jour des cartes est effectuée dans un délai n'excédant pas trois ans. |
| | | |
| **CHAPITRE 3 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type A (Application des limites d'emploi des avions)** | | |
| 3.2.1 | C | La carte d'obstacles d'aérodrome – type A n'est publiée que pour les aérodromes recevant du trafic commercial public et pour lesquels une procédure d'approche ou de départ aux instruments est publiée. |
| 3.8.2.1 | C | Seule une trajectoire de décollage rectiligne est prise en compte pour l'établissement de la carte. Dans le cas d'une trajectoire de départ normalisé aux instruments faisant un angle inférieur ou égal à 15°, il peut être établi une carte d'obstacles élargie du côté où s'effectue le virage. |
| **CHAPITRE 4 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI Type B** | | |
| 4.2.1 | C | La publication de cartes d'obstacles d'aérodrome OACI type B n'est pas requise. Lorsqu'un exploitant d'aérodrome ou un prestataire de service décide de la fournir, elle est alors établie conformément aux normes et aux pratiques recommandées du chapitre IV de l'Annexe 4. |
| | | |
| **CHAPITRE 5 : Carte d'aérodrome de terrain et d'obstacle – OACI (électronique)** | | |
| 5.2.1 | C | Non fournie par la France. |
| **CHAPITRE 7 : Carte de croisière OACI** | | |
| 7.9.1 | C | Non appliqué en France. Tous les aérodromes utilisés par l'aviation civile internationale et sur lesquels une approche aux instruments peut être effectuée ne sont pas forcément indiqués. |
| 7.9.2 | C | Les zones P,R,D dont le plafond est inférieur à 1000 pieds ASFC ou 3000 pieds AMSL peuvent ne pas être représentées et les limites verticales de ces zones peuvent ne pas être indiquées. |
| 7.9.3.1.1 | C | 1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte de croisière Espace Inférieur. Elles sont, dans ce cas, publiées dans un document séparé joint à la carte. Les noms en langage clair des aides de radionavigation peuvent ne pas être portés sur les cartes de croisière.<br>2. L'altitude de l'antenne des DME peut ne pas être indiquée. L'information est alors disponible dans l'AIP.<br>3. L'indication de tous les espaces aériens désignés; leurs limites latérales et verticales ainsi que les classes des espaces représentés peuvent ne pas être indiquées.<br>5. Les coordonnées géographiques des points significatifs qui définissent les routes ATS et ne correspondent pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte auquel cas elles sont alors publiées dans un document séparé joint à la carte.<br>6.b). En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement est arrondi au degré le plus proche. La distance par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier, est arrondie au mille marin le plus proche.<br>10. Les altitudes minimales de zone sont arrondies aux 50 m ou aux 100 ft immédiatement supérieurs. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 8 : Carte régionale - OACI** | | |
| 8.9.4.1.1 | B | 1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte.<br>2. L'altitude de l'antenne émettrice des DME n'est pas indiquée.<br>7. Les coordonnées géographiques des points significatifs ne correspondant pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte ; elles sont alors publiées dans l'AIP France, en En route 4.4;<br>6. Les circuits d'attente et les itinéraires de région terminale, sauf s'ils sont décrits sur des cartes SID ou STAR, avec les indicatifs de route, et la direction de la route, arrondie au degré le plus proche, le long de chaque tronçon des voies aériennes et itinéraires prescrits de région terminale.<br>8.b) En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement arrondi au degré le plus proche, et la distance, arrondie au dixième de mille marin le plus proche par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier.<br>11. Les points de transition ne sont pas représentés sur les cartes, et le cas échéant sont définis à l'AIP ENR 3.<br>13. Les altitudes minimales établies pour le guidage sont publiées séparément sur une carte intitulée «Altitude minimale de guidage». |
| | | |
| **CHAPITRE 9 : Carte de départ normalisé aux instruments (SID) – OACI** | | |
| 9.9.4.1.1 | B | b.1) i). Le nom en langage clair, sauf si l'aide n'est pas listée dans la partie GEN 2.5 de l'AIP, auquel cas le nom en langage clair peut ne pas être porté sur la carte.<br>b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation ne sont pas indiquées.<br>b.1) vi) L'altitude de l'antenne du DME n'est pas indiquée.<br>b.2) i) Le nom en langage clair, sauf si l'aide n'est pas listée dans la partie GEN 2.5 de l'AIP, auquel cas le nom en langage claire peut ne pas être porté sur la carte.<br>c.1) ii) Les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées.<br>c.1) iii) Le relèvement, arrondi au degré le plus proche, par rapport à l'aide de radionavigation de référence.<br>f. Une note est incluse chaque fois qu'il existe des obstacles rapprochés qui ne sont pas pris en compte pour la pente de calcul de procédure publiée ; la position et la cote au sommet de ces obstacles sont publiées. Les renseignements sur les obstacles rapprochés sont fournis par le concepteur de procédures.<br>j.3) Le code transpondeur n'est pas mentionné. |
| | | |
| **CHAPITRE 10 : Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) – OACI** | | |
| 10.9.4.1.1 | B | a.4) Les distances entre points significatifs sont arrondies au mille marin ou au dixième de mille marin le plus proche<br>b.1) i) et b.2) i) Les noms en langage clair des aides à la radionavigation non listés en GEN 2.5 peuvent ne pas être portés sur ce type de carte.<br>b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation peuvent ne pas être indiquées. Elles sont disponibles dans l'AIP.<br>b.1) vi) L'altitude de l'antenne DME n'est pas indiquée.<br>c. 1) ii) les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées.<br>c. 1) iii) le relèvement est arrondi au degré le plus proche.<br>i. 3) le code transpondeur n'est pas mentionné. |
| 10.9.4.2* | B | Les procédures pertinentes à utiliser en cas d'interruption des communications sont décrites chaque fois que cela est possible, sur la carte ou sur le verso de la feuille où figure la carte.<br>Lorsque cela est jugé nécessaire, un texte décrivant les itinéraires d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) est également présenté. |
| | | |
| **CHAPITRE 11 : Carte d'approche aux instruments – OACI** | | |
| 11.2.3 | B | Les procédures ILS et LOC peuvent être représentées sur une seule carte, même si les segments d'approche finale ou interrompue ne sont pas identiques.<br>Les procédures de manoeuvre à vue imposée (VPT) sont représentées sur des cartes séparées. Les éléments de la manoeuvre à vue libre (MVL) – (base OCH et minimums) – sont publiés sur la carte d'approche aux instruments utilisée avant la MVL. |
| 11.10.1.4 | C | Seule l'altitude du seuil, arrondie au pied le plus proche est indiquée. La correspondance en hectopascals (arrondie à l'hectopascal entier supérieur) est donnée pour l'altitude prise comme référence pour la carte. |
| 11.10.2.5 | C | Le niveau de référence est l'altitude de l'aérodrome, excepté :<br>– pour les cartes d'approche de précision (ILS-SBAS CAT I-PAR) et d'approche avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ;<br>– pour les cartes d'approche classique, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ;<br>dans ces deux cas, le niveau de référence est l'altitude du seuil de la piste. |
| 11.10.4.1 | B | Toutes les aides radioélectriques se trouvant dans le champ de la carte représentée sont indiquées avec leurs indicatifs et leurs fréquences. Les aides intervenant directement dans la procédure sont représentées en caractère gras. Pour les aérodromes ne faisant pas l'objet de publication de carte régionale OACI, les aides radioélectriques couramment utilisées, mais situées à l'extérieur des limites de la carte d'approche aux instruments, sont indiquées dans leur direction en mentionnant l'indicatif, la fréquence, le relèvement magnétique et la distance en milles marins par rapport à l'IAF. |
| 11.10.4.3 | B | Le repère d'approche finale (ou le point d'approche finale, dans le cas d'une procédure d'approche ILS) n'est pas identifié au moyen de ses coordonnées géographiques.<br>Un tableau est publié afin de communiquer les coordonnées géographiques des points/repères essentiels des procédures d'approche. |
| 11.10.6.1 | C | f) les limites des secteurs dans lesquels les manoeuvres à vue (approche indirecte) sont interdites ne sont pas représentées sur la vue en plan. |
| 11.10.6.2 | C | Non appliqué.<br>La vue en plan n'indique pas la distance entre l'aérodrome et les aides de radionavigation intervenant dans l'approche finale. |
| 11.10.6.3 | C | Une vue en profil est donnée sous la vue en plan et comporte les renseignements suivants:<br>a) La piste de l'aérodrome représenté par un trait gras au niveau de référence de la carte;<br>[…]<br>d) Non appliqué (le profil des segments supplémentaire, autres que ceux spécifiés aux alinéas b) et c), ne sont pas représenté par une ligne pointillée avec flèches) ; |
| 11.10.8.4 | C | Pour les approches classiques, sont indiquées : la distance, le temps de vol et la vitesse verticale entre le FAF et un repère ou le MAPT ; ces informations ne sont fournies que lorsque la procédure est protégée en considérant que le MAPT est défini par sa distance par rapport au FAF ou à un repère. |

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 12 : Carte d'approche à vue – OACI –** | | |
| 12.2 | C | Une carte d'approche à vue est publiée pour les aérodromes ayant une zone de contrôle ou situés dans un environnement aéronautique complexe. |
| ← 12.10.3 | C | Zones interdites, réglementées et dangereuses.<br>Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants :<br>- 5000 ft/AMSL<br>- 2000 ft/ASFC |
| 12.10.4 | C | Espace aérien désigné. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants :<br>- 5000 ft/AMSL<br>- 2000 ft/ASFC |
| | | |
| **CHAPITRE 13 : Carte d'aérodrome/d'hélistation – OACI** | | |
| ← 13.5 | C | La variation annuelle n'est pas indiquée.<br>Le Nord magnétique n'est pas représenté par une flèche.<br>Le Nord vrai n'est pas toujours représenté par une flèche.<br>La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole :<br>N<br>est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche. |
| ← | | |
| **CHAPITRE 14 : Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome (GMC) - OACI** | | |
| ← 14.5.1 | C | Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai. |
| | | |
| **CHAPITRE 15 : Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef (APDC) – OACI** | | |
| ← 15.5.1 | C | Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai. |
| | | |
| **CHAPITRE 16 : Carte aéronautique du monde au 1/1000000 – OACI** | | |
| ← 16.8.1 | B | Les lignes isogones sont représentées dans un encart et non tracées sur la carte. |
| 16.9.2.1 | B | Les aérodromes ayant des activités IFR hors espace contrôlé sont considérés comme présentant un intérêt aéronautique et sont signalés par un symbole placé généralement dans l'axe de la piste utilisée pour les approches aux instruments. |
| 16.9.2.2 | C | Les renseignements se limitent à :<br>- l'altitude de l'aérodrome ;<br>- la fréquence à utiliser en circulation d'aérodrome (TWR, AFIS, A/A)<br>- la longueur de la piste la plus longue. |
| 16.9.3.1 | B | Seuls les obstacles d'une hauteur supérieure à 500 ft sont représentés. |
| 16.9.3.2 | C | Non appliqué. Les lignes de transport de force non défilées, les installations permanentes de téléphérique et les éoliennes qui constituent des obstacles ne sont pas forcément représentées. |
| ← | | |
| **CHAPITRE 17 : Carte aéronautique au 1/500000 - OACI** | | |
| ← 17.7.1 | B | Les agglomérations sont choisies d'après leur importance pour la navigation aérienne à vue et représentées en fonction de leur largeur moyenne. Les agglomérations d'une étendue suffisante sont représentées par une restitution simplifiée du contour des zones bâties. |
| 17.8.1 | B | Les lignes isogones sont représentées dans un encart, et non tracées sur la carte. |
| ← 17.9.3.1 | B | Les obstacles hors agglomérations qui s'élèvent à 100 m (300 ft) ou plus au-dessus du sol sont représentés. |
| ← **CHAPITRE 18 : Carte aéronautique de navigation à petite échelle – OACI** | | |
| | C | Il n'est pas publié de carte aéronautique de navigation à petite échelle OACI. |
| | | |
| **CHAPITRE 19 : Carte de tracé de navigation – OACI** | | |
| | C | Il n'est pas publié de carte de tracé de navigation OACI |
| | | |
| **CHAPITRE 20 : Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI** | | |
| ← | C | La fourniture d'un système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques n'est pas requise. |
| | | |
| **CHAPITRE 21 : Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC – OACI** | | |
| | B | Les cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC sont appelées cartes d'altitudes minimales de guidage. |
| ← 21.1.2 | B | Les notes à caractère général sont placées en partie GEN 3.3. |
| ← 21.9.2 | C | Pour une question de lisibilité, les zones réglementées et dangereuses ne sont pas représentées sur ce type de carte. Les zones interdites sont représentées avec leur identification. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 5<br>Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol<br>Cinquième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 17 entré en vigueur le 18 novembre 2010 | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |

**ANNEXE 6 - 1ère partie**
**Exploitation des aéronefs**

**12ème édition à jour de l'amendement 49**

| RÉGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.4 | B | La responsabilité du contrôle opérationnel incombe uniquement au commandant de bord. |
| § 3.3.1* | C | Requis uniquement pour les avions de plus de 27 000 kg. |
| § 3.3.2 | C | ORO.AOC.130 n'exige pas de programme d'analyse des données de vol pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est égale ou inférieure à 27 000 kg. Par conséquent, l'annexe 6, partie I, 3.3.2b) n'est pas mise en œuvre. |
| § 3.3.3 | C | ORO.AOC.130 n'exige pas de programme d'analyse des données de vol pour les avions dont la MCTOM est égale ou inférieure à 27 000 kg. Par conséquent, l'annexe 6, partie I, 3.3.3 n'est pas mise en œuvre pour les avions dont la MCTOM est comprise entre 15 000 kg et 27 000 kg. |
| § 3.3. 5 | A | La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date. |
| § 3.5.1 | C | Le champ d'application de CAT.GEN.MPA.205 est limité à certaines catégories d'avions lourds. |
| § 3.5.2* | C | CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date. |
| § 3.5.3 | B | CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date. |
| § 3.5.4 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les allègements et flexibilité sont fournis par AMC1 CAT.GEN.MPA.205, et peuvent être utilisés par tous les exploitants sans avoir à fournir une évaluation des risques. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La règle de mise en oeuvre traite de l'évaluation des risques pour la sécurité sans être aussi spécifique. |
| §4.2.1.3.1 | B | L'exploitant demeure responsable de la conformité des services contractuels aux exigences applicables et du fait que les risques pour la sécurité aérienne associés aux services ou produits sous-traités sont pris en compte par le système de gestion de l'exploitant. Toutefois, il n'est pas précisé que l'exploitant doit élaborer des politiques et des procédures pour les tiers. |
| § 4.2.1.5 | B | Le CTA n'a pas de date d'expiration.<br>Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à ORO.GEN.135. Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées. |
| § 4.2.1.7 | B | Plusieurs autres items nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées aux spécifications d'exploitation de l'UE. Le CTA n'a pas de date de validité. |
| § 4.2.2.1 | A | Le règlement de l'UE exige également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre il faut se conformer aux mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), aux exigences pertinentes du Part-TCO et aux règles de l'air applicables de l'Union. |
| § 4.2.11.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an. |
| § 4.3.1 | C | L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué. |
| § 4.3.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'avions motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent au même aérodrome ou site d'exploitation. |
| § 4.3.4.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre. |
| § 4.3.4.1.3 | A | CAT.OP.MPA.182 a) exige une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome. |
| § 4.3.4.2, § 4.3.4.3.2 et § 4.4.7 | C | Les nouvelles expressions « plan de vol déposé » et « plan de vol en vigueur » ne figurent pas dans le règlement (UE) n° 965/2012, qui fait uniquement référence au « plan de vol ATS ». |
| § 4.3.4.3.1 | C | Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome. |
| § 4.3.4.4 | A | Les règles européennes exigent une collecte de données pertinentes pour une période de 2 ans d'opérations continues avant de demander un programme spécifique. En outre, il est obligatoire de mettre en place un système efficace de compte-rendu continu à l'autorité compétente sur la performance en matière de sécurité et la conformité réglementaire. |
| § 4.3.6.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'EDTO n'est pas encore transposé dans le règlement N° 965/2012 qui utilise toujours ETOPS. |
| § 4.3.6,4* | A | La Part-CAT exige que le calcul du carburant utilisable soit effectué pour chaque vol, en prenant en compte la masse estimée de l'aéronef. |
| § 4.3.9.2 | A | Les règles européennes ont des exigences supplémentaires et plus spécifiques sur les quantités d'oxygène et les pourcentages de passagers, ainsi que des exigences sur les masques déployables automatiquement pour les avions certifiés pour voler au-dessus de 25 000 pieds. |
| § 4.3.10.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre dans le règlement (UE) N° 965 qui utilise encore l'ETOPS. |
| § 4.6.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les tâches et responsabilités du contrôleur d'exploitation aérienne ou régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012. |
| § 4.6.2 | C | Non mise en œuvre.<br>L'officier des opérations aériennes ou le régulateur de vol n'a pas de telles tâches décrites. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 et § 4.7.2.4 | C | Non mise en œuvre.<br>Les règles européennes n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé. |
| § 4.7.2.6 | B | Partiellement mise en oeuvre.<br>Les règles de l'UE n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé. |
| § 4.9.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles européennes ne contiennent pas de dispositions relatives à la masse maximale certifiée au décollage. Cependant, le nombre de passagers est limité à moins de 9. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.1 | B | Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant. |
| § 5.2.4 | B | Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant. |
| § 5.2.10 | A | Exigences plus strictes et plus détaillées. |
| § 5.4.1 | A | Les règles de l'UE exigent que les opérateurs veillent à ce que les itinéraires et les altitudes de croisière soient sélectionnés de manière à avoir un site d'atterrissage à portée de plané. Protection supplémentaire compte tenu des caractéristiques géographiques du territoire européen. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| ← § 6.2.2.1 | C | Mise en œuvre partielle :<br>Uniquement pour les avions lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). |
| § 6.3 | C | Les enregistreurs d'images embarqués et les enregistreurs de vol légers ne sont pas nécessaires. |
| § 6.3.1.1.1 et 6.3.1.1.2* | C | Mise en œuvre partielle :<br>Pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois avant le 5 septembre 2022, seuls ceux qui sont multimoteurs à turbine et qui ont une MOPSC de plus de 9 sont tenus d'avoir un enregistreur de bord. De plus, les avions à moteur à turbine dont la MCTOM est inférieure à 2 250 kg et la MOPSC de 9 ou moins ne sont pas tenus d'être munis d'un enregistreur de bord, quelle que soit la date de délivrance du CdN. |
| § 6.3.1.1. 3 et 6.3.1.1.4 | B | CAT.IDE.A.190 (a) (3) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er juin 1990 et une MCTOM supérieure à 5700 kg. CAT. IDE. A.190 a) 2) s'applique aux avions équipés d'un moteur à turbine avec un CdN individuel avant le 1er juin 1990 et une MCTOM de plus de 5700 kg. |
| § 6.3.1.1.5* | C | CAT.IDE.A.190 (a) (1) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er avril 1998. |
| § 6.3.1.1.7* | A | L'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) s'applique aux avions ayant reçu un CdN individuel avant le 1er juin 1990. |
| § 6.3.1.1.8 | A | Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (4), le FDR doit enregistrer 32 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg lorsque les conditions suivantes sont remplies :<br>(i) une capacité suffisante est disponible sur un système d'enregistrement de vol ;<br>(ii) le capteur est facilement disponible ; et<br>(iii) il n'est pas nécessaire de modifier l'équipement qui génère les données.<br>CAT.IDE.A.190 (a) (2) s'applique à tous les avions à turbomoteur dont la MCTOM est supérieure à 5700 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel avant le 1er juin 1990, quelle que soit la date de certification du prototype. |
| § 6.3.1.1.9* | A | Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 le FDR doit enregistrer 16 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui sont d'un type de premier type certifié après le 30 septembre 1969, à l'exception de la position du déporteur sol et/ou de la sélection des aérofreins, de la température de l'air extérieur (OAT) ou de la température de l'air total et des modes de fonctionnement du pilote automatique, de l'automanette et de l'AFCS, de l'état d'engagement des systèmes et des modes d'exploitation lorsque l'une des conditions suivantes est remplie :<br>(1) une capacité suffisante n'est pas disponible sur un système d'enregistrement de vol ;<br>(2) le capteur n'est pas facilement disponible ; et<br>(3) un changement est nécessaire dans l'équipement qui génère les données. Tous les autres paramètres dépassent ceux recommandés dans le SARP. |
| ← § 6.3.1.1.10 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT. IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CofA individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date. Toutefois, dans le cas où l'avion a reçu pour la première fois un CofA individuel entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2016, l'AMC2 CAT.IDE.A.190 est applicable et ne spécifie pas l'ensemble des 78 premiers paramètres énumérés dans le tableau A8-1. |
| § 6.3.1.1.11 | A | CAT.IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date. |
| § 6.3.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite. |
| § 6.3.1.3 | A | La durée minimale d'enregistrement pour le FDR est de 25 heures pour les avions autres que ceux mentionnés au 6.3.1.1.5. Pour les avions mentionnés au 6.3.1.1.5, la durée minimale d'enregistrement est de 10 heures. |
| | | |
| ← § 6.3.2.1.1 et § 6.3.2.1.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT.IDE.A.185 a) 2) est limité aux avions multimoteurs à turbine dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg. CAT.IDE.A.191 couvre les aéronefs dont le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date; pas de rétrofit. |
| ← § 6.3.2.1.3 | A | CAT.IDE.A.185 pt. (a) (1) est applicable à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg, quelle que soit la date de première délivrance du CdN. |
| ← § 6.3.2.1.4 et § 6.3.2.1.5* | A | CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM dépasse 5 700 kg, qu'ils soient équipés ou non d'un moteur à turbine. Le CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique quelle que soit la date de certification du prototype. |
| § 6.3.2.4.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date, quelle que soit la date de la demande de certification de type. |
| § 6.3.2.4.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date. Le CAT.IDE.A.185, point i), contient la prescription relative aux sources d'énergie de remplacement. |
| § 6.3.3.1.1 | A | CAT .IDE.A.195 (a) exige l'enregistrement des communications par liaison de données pour les avions avec un CdN individuel délivré le 8 avril 2014 ou après cette date. |

| | | |
|---|---|---|
| § 6.3.3.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT.IDE.A.195 a) ne s'applique qu'aux avions qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 8 avril 2014 ou après cette date. |
| § 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 et § 6.3.4.3 | C | Non mise en œuvre. |
| § 6.3.5.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit en format électronique. |
| § 6.3.5.5.1* | C | Non mise en œuvre. |
| § 6.3.5.5.2 | C | L'utilisation de deux enregistreurs combinés est une solution de rechange à l'utilisation d'un CVR et d'un FDR distincts pour les avions de MCTOM > 5 700 kg, quelle que soit la date de demande de leur certificat de type. |
| § 6.3.6.1 | B | Caractère différent.<br>CAT.GEN.MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers.<br>CAT.GEN.MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2024 ou après cette date. |
| § 6.3.6.2 | B | Caractère différent.<br>CAT. GEN. MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers.<br>CAT. GEN. MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2023 ou après cette date. |
| § 6.4.1 | A | La partie CAT est plus prescriptive. |
| § 6.4.2 | C | Partiellement mise en œuvre, le règlement (UE) 965/2012 impose le transport d'un appareil de mesure d'altitude barométrique et de DEUX appareils lorsque deux pilotes sont nécessaires. |
| § 6.5.2.1 | C | Moins protecteur.<br>Transport de gilets de sauvetage lorsque le vol au-dessus de l'eau va au-delà de la distance de vol plané du rivage, non mis en œuvre dans le cas de tous les autres avions terrestres (non exploités conformément aux 5.2.9 ou 5.2.10). |
| § 6.5.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'obligation de transporter un dispositif de localisation sous-marine (ULD) de 8,8 KHz s'applique aux avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont la MOPSC est supérieure à 19 et à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg. L'ULD peut ne pas être installé si l'avion est équipé de moyens fiables et automatiques permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident où l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin de vol. |
| § 6.7.3 | A | La Part-CAT l'exige pour tous les avions. |
| § 6.7.6 | C | Le règlement (UE) 965/2012 ne recommande pas de l'avoir pour les aéronefs pour lesquels le CdN a été délivré pour la première fois avant le 9 novembre 1998. |
| § 6.10 | A | CAT.IDE.A.115 exige des lumières portatives même pendant les vols de jour. |
| § 6.11* | A | Requis également pour les avions non pressurisés. |
| § 6.12 | B | Autres moyens de conformité.<br>Cette question est traitée par un instrument juridique différent, qui exige des États membres qu'ils prennent des mesures appropriées lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an. |
| § 6.15.3* | C | CAT.IDE.A.150 c) ne s'applique qu'aux avions à turbomoteur pour lesquels le certificat de navigabilité a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2019 alors que l'OACI le recommande pour tous les avions à turbomoteur, quelle que soit la date de délivrance de leur certificat de navigabilité. |
| § 6.18.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 45 500 kg et la MOPSC inférieure à 19. |
| § 6.18.2* | C | Non mise en œuvre.<br>CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 27 000 kg. |
| § 6.18.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Dans le cas d'une solution basée sur une ELT (ELT déclenchée en vol ou enregistreur de vol déployable automatiquement), le signal ELT est détecté par les satellites COSPAS/SARSAT, puis directement transmis au sol et envoyé au centre de coordination de sauvetage compétent. |
| § 6.19.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les réglementations européennes exigent l'utilisation obligatoire de la version 7.1 de l'ACAS II SW pour les avions avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou plus de 19 passagers. Pour les avions de cette catégorie, l'ACAS n'est pas obligatoire. S'ils installent volontairement des ACAS, l'équipement doit être ACAS II version 7.1. |
| § 6.20.2 et § 6.20.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Résolution de 7,62 m pour le transpondeur pression-altitude non mise en œuvre. |
| § 6.22.1*et § 6.22.2* | C | Non mise en œuvre. |
| § 6.26.1 | C | Le point 26.205 du règlement (EU) 2015/640, amendé par le règlement (EU) 2024/2954, est applicable aux avions lourds pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré le ou après le 1er juillet 2026, alors que l'OACI fixe cette date au 1er janvier 2026. De plus, le règlement (EU) 2015/640 définit 'avion lourd' comme ayant été certifié en application du CS-25 ou équivalent ; en conséquence, les avions certifiés selon le CS-23 ne sont pas concernés par le point 26.205, alors qu'ils sont dans le domaine d'application du § 6.26.1. |

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.2.9 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles européennes exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'avion, mais pas dans un intervalle spécifique. |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| § 8.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la partie CAMO pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO). |
| § 8.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 8.2.4 | B | Caractère différent.<br>L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État de l'exploitant. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle. |
| § 8.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La partie CAMO et la partie CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains (FH) dans la conception du programme d'entretien (PE). |
| § 8.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |
| § 8.4.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| § 8.5.2 | A | Les exigences Part-M s'appliquent au-dessus de 2 730 kg, tandis que Part-ML s'applique à 2 730 kg ou moins. Cela signifie pour des masses comprises entre 2 730 et 5 700 kg l'obligation de respecter une exigence plus élevée. |
| § 8.7 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les dispositions de l'annexe 19 ne sont pas appliquées. |
| § 8.8.2 et 8.8.3 | C | Non mise en œuvre. |
| | | |
| **CHAPITRE 9** | | |
| § 9.2 | A | L'ORO. FC.130 a) établit des dispositions pour chaque type et ses variantes. ORO. GEN.110 (h) exige également l'utilisation d'une checklist. |
| § 9.4.1.1 | A | Pour l'IFR monopilote, l'AESA exige également 5 vols IFR et 3 approches IFR selon ORO. FC.202. Toutefois, outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation. |
| § 9.4.2.1 | A | La règle européenne du FCL.060 exige au moins 3 secteurs. |
| § 9.4.3.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles européennes ont mis en place une catégorisation des aérodromes (A, B, C et/ou exigeant/non exigeant). |
| § 9.4.4.1 | B | Autres moyens de conformité.<br>Un programme alternatif de formation et de qualification (ATQP) est autorisé comme alternative aux exigences de formation. |
| § 9.4.5.2 | A | Pour les opérations IFR, le pilote doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol IFR au lieu des 25 heures précisées à l'alinéa b). |
| | | |
| **CHAPITRE 10** | | |
| §10.2 | C | Partiellement mise en œuvre parce que l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) ne couvre que les agents techniques d'exploitation qui participent à la veille de vol et à la surveillance du vol. |
| § 10.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le programme de formation pour les agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012. |
| §10.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La formation périodique est incluse dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e), et les FH pris en compte dans la formation initiale. Cependant, cet AMC ne s'applique qu'aux agents techniques d'exploitation qui ont des tâches liées à la veille de vol et à la surveillance du vol. Le programme de formation des agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012. |
| § 10.5* | C | Non mise en œuvre. |
| | | |
| **CHAPITRE 11** | | |
| § 11.4.3* | C | Moins protecteur.<br>Période de conservation de 3 mois requise en vertu du règlement (UE) 965/2012. |
| § 11.6 | C | Moins protecteur.<br>En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après l'accident ou l'incident grave. |
| | | |
| **CHAPITRE 12** | | |
| § 12.4 | A | La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 AIRCREW entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requise pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012. |
| | | |
| **CHAPITRE 13** | | |
| § 13.2.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>ORO.SEC.100 b) stipule que la réglementation de l'UE ne s'applique qu'aux avions de transport de passagers qui relèvent de l'une des catégories mentionnées aux points b) 1), b) 2) ou b) 3). |
| **CHAPITRE 15** | | |
| § 15.1, § 15.2.1 et § 15.2.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La règle d'application traite de l'évaluation des risques pour la sécurité sans être aussi spécifique. |
| | | |
| * pratique recommandée | | |

**ANNEXE 6 - 2ème partie**
**Exploitation des aéronefs**

**11ème édition à jour de l'amendement 41**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.1.1.5* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Aucune exigence spécifique pour les opérations non commerciales avec des aéronefs motorisés autres que complexes (NCO). |
| § 2.1.4 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les EFB ne nécessitent pas d'approbation spécifique pour les opérations non commerciales. |
| § 2.2.2.2.1 | B | Caractère différent.<br>Pour les opérations NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, et non au Pilote Commandant de bord. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente au sens de l'annexe V (Part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 2.2.2.2.1.1, § 2.2.2.2.1.2 et § 2.2.2.2.1.3 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant et non l'État d'immatriculation établit les critères et approuve les crédits opérationnels pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 2.2.2.2.5 et § 2.2.2.2.6 | B | Caractère différent.<br>Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente au sens de l'annexe V (Part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 2.2.3.4.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Pour les exploitants NCC relevant des règles de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente et non l'État d'immatriculation ; c'est l'État de l'exploitant et non l'État d'immatriculation qui doit établir ces critères. |
| § 2.2.3.5 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure estimée d'arrivée à l'aérodrome conformément au 2.2.3.4.3. Les règles européennes n'exigent pas un point de non-retour, mais exigent toujours d'avoir un aérodrome alternatif (à quelques exceptions près, par exemple un aérodrome isolé) et d'autres conditions (par exemple, les règles de l'UE exigent du carburant pendant 2 heures). |
| § 2.2.3.7.1* | A | Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la montée à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant. |
| § 2.2.4.7 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Un allègement est possible pour les opérations non commerciales. Les règles de l'UE prévoient des allégements concernant la disponibilité et l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP 190 et AMC1.NCO.OP 190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que l'oxygène soit disponible. |
| § 2.2.4.9.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>La réglementation européenne autorise des écarts acceptables dans les conditions de guidage radar par l'ATC ou lorsque le franchissement d'obstacles peut être assuré. |
| § 2.3.1.1 | B | Caractère différent.<br>Dans le système de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 2.4.2.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les avions ELA1, c'est-à-dire les avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) est inférieure ou égale à 1 200 kg et qui ne sont pas classés comme aéronefs motorisés complexes, sont exemptés de l'exigence relative à l'extincteur à main conformément à NCO.IDE.A.160. |
| § 2.4.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Uniquement pour les avions lourds de certificat de navigabilité (CdN) initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). Aucune référence pour la Part-NCO, car il est très peu probable qu'un aéronef exploité en NCO ait des toilettes. |
| § 2.4.3.2* | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles de l'UE ne font pas de distinction entre les vols VFR et les vols contrôlés VFR. Les autres moyens de conformité sont assurés par les dispositions du paragraphe NCC.IDE.A.120 (b) pour les instruments supplémentaires dans des conditions où l'avion ne peut pas être maintenu sur une trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires, ainsi que les limitations supplémentaires de la Partie SERA 5010 pour les vols contrôlés VFR. |
| § 2.4.11.2* et § 2.4.11.3* | C | Non mise en œuvre.<br>EASA SIB 2017-14 (bulletin d'information sur la sécurité) de l'AESA recommande l'installation du TAWS pour les avions légers non engagés dans le transport aérien commercial. |
| § 2.4.12.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCO.IDE. A.170 a) 3) : une ELT de survie (ELT(S)) ou une balise de repérage personnelle (PLB), transportée par un membre d'équipage ou un passager, est autorisée lorsqu'elle est certifiée pour une configuration maximale de six sièges passagers ou moins. |
| § 2.4.15 | B | Pour les opérateurs NCC et NCO, c'est l'État de l'opérateur qui a cette responsabilité, et non l'État d'immatriculation. |
| § 2.4.16.1.1.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO. |
| § 2.4.16.1.1.2 et § 2.4.16.1.1.3* | A | NCC.IDE.A.165 s'applique aux avions dont le CdN a été délivré le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 2.4.16.1.2 | C | Non mise en œuvre.<br>Le FDR est exigé par 2.4.16.1.1.2 pour les avions lourds pour lesquels la demande de certificat de type est postérieure à 2023. FDR, ADRS, AIR ou AIRS sont recommandés par le 2.4.16.1.1 pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 2.4.16.2.1* | C | Non mise en œuvre.<br>Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.4.16.2.2 | C | Non mise en œuvre.<br>2.4.16.2.1 ne s'applique qu'aux avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date, et tous les modèles modernes de CVR sont à semi-conducteurs. Il n'est donc pas nécessaire d'interdire les anciennes technologies d'enregistrement. |
| § 2.4.16.4.5* | C | Non mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique. |
| § 2.4.17.2.2 | C | Non mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB. |
| § 2.4.17.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB.<br>Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| | | |
| § 2.5.1.7, § 2.5.1.8 et § 2.5.1.9 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 2.5.2.3 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation établit ces critères pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers. |
| § 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 et § 2.5.2.9 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers. |
| § 2.5.2.10 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles de l'UE exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'aéronef, mais pas dans un intervalle spécifique. |
| § 2.5.3.3, § 2.5.3.4 et § 2.5.3.5 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant établit ces critères pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 2.6.1.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'évaluation des risques lors de l'approbation d'un programme d'entretien non fondée sur les recommandations d'entretien du titulaire du certificat de type n'a pas été prise en compte. |
| § 2.6.2.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| § 2.6.4.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par un organisme Part-MF ou Part-CAO ou par un pilote / propriétaire après une maintenance limitée du pilote / propriétaire. |
| § 2.7.2.1 et § 2.8.1 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO d'aéronefs immatriculés dans des pays tiers. |
| § 2.9.1 | C | Le règlement (CE) N° 300/2008 ne contient pas de références aux responsabilités du commandant de bord liées à la sûreté des aéronefs. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2* | C | Moins protecteur.<br>La définition d'avion à moteur complexe comprend les avions dont la MOPSC est supérieure à 19. |
| § 3.4.2.1.1 | B | Caractère différent.<br>État de l'opérateur au lieu de l'État d'immatriculation comme autorité compétente. |
| § 3.4.2.1.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles de l'UE prévoient la surveillance coopérative des activités des opérateurs établis ou résidant dans un autre État membre de l'UE. Le règlement (CE) N° 300/2008 établit les exigences applicables aux inspections effectuées par la Commission en coopération avec les États membres. |
| § 3.4.2.7 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation.<br>Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente comme définie à l'annexe V (part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 3.4.2.8 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de haut niveau figurent à l'annexe V des exigences essentielles du règlement (UE) 2018/1139.<br>Les dispositions détaillées en matière de FTL sont déterminées au niveau national.<br>Les exigences en matière de fatigue pour le personnel de maintenance ne sont pas prises en compte. |
| | | |
| § 3.4.3.7 * | C | Non mise en œuvre. |
| § 3.4.3.8.1 | A | Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la présence à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou de carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant. |
| § 3.5.2.3 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation. |
| § 3.6.1.1 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant est responsable de l'approbation des MEL. |
| § 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 et § 3.6.3.1.1.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le transport d'un enregistreur de données de vol n'est requis que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 3.6.3.2.1.1 | A | NCC.IDE.A.160 a) 2) est applicable aux avions pour lesquels le certificat de type est délivré après le 1er janvier 2016, tandis que pour 3.6.3.2.1 le critère est la date de présentation de la demande de certificat de type. |
| § 3.6.3.2.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) n'exige un CVR que pour les avions de plus de 27 000 kg de MCTOM qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 1er janvier 2016 ou après cette date. |

| | | |
|---|---|---|
| § 3.6.3.2.1.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) et (a) (2) n'exige un CVR que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir (a) (1)) ou pour lesquels un certificat de type a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir a) (2)). |
| ← § 3.6.7 * | B | Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose effective reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an. |
| § 3.6.8.2.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le système réglementaire européen ne l'exige que lorsque le CdN individuel a été délivré après le 31 décembre 1980. |
| § 3.6.9.1* | A | Le système réglementaire européen exige l'ACAS II pour les avions à turbine avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou une MOPSC de plus de 19. |
| § 3.8.1.2* | C | La recommandation n'est pas mise en œuvre ; la formation initiale et la formation continue ne sont pas spécifiquement abordées dans la MA.A.607 ou les facteurs humains. |
| § 3.8.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les parties M, CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du manuel de contrôle de la maintenance. |
| § 3.8.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La sous-partie G de la partie M, les parties CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du programme de maintenance. |
| § 3.8.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de l'UE ne décrivent pas explicitement que « des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été distribué ». |
| § 3.8.4 | A | Pour la transmission de l'information conformément à l'annexe 8, il n'y a pas d'allègement lié à la MTOW - exigé pour tous les propriétaires d'avions. |
| § 3.8.5.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'autorisation du pilote/propriétaire n'est pas conforme à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée conformément à l'annexe 1. |
| § 3.9.4.2 et § 3.9.4.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Le règlement (UE) N° 965/2012 n'inclut pas cette exigence pour les pilotes effectuant des vols non commerciaux (NCC, NCO). |
| ← § 3.10 * | C | Non mise en œuvre. |
| * pratique recommandée | | |
| | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 6 - 3ème partie**
**Exploitation des aéronefs**

**11ème édition à jour de l'amendement 25**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| | | |
| **SECTION 2** | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| § 1.1.4 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles de l'UE exigent que la responsabilité du contrôle opérationnel incombe exclusivement au commandant de bord. |
| § 1.3.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Transposé uniquement pour les opérations offshore d'hélicoptères en CAT. |
| § 1.3.2 | A | La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.2.1.5, § 2.2.1.6 et § 2.2.1.7 | B | Autres moyens de conformité.<br>Aucune date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à l'ORO.GEN.135.<br>Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées. |
| § 2.2.2.1 | A | Il est exigé également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre, il faut respecter les mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), les exigences pertinentes de la Part-TCO et les règles de l'air de l'UE. |
| § 2.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué. |
| § 2.3.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'aéronefs motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent du même aérodrome ou site d'exploitation. |
| § 2.3.4.1.2 | A | Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome. |
| § 2.3.4.2.1 | B | Autres moyens de conformité.<br>Il n'est pas exigé d'héliport de dégagement lorsque la destination est un héliport côtier et que l'hélicoptère est en provenance depuis une plateforme en mer. Cependant, la règle européenne exige une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome. |
| § 2.3.4.2.2 | A | Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome et des minimums d'exploitation plus élevés (une catégorie au-dessus). |
| § 2.3.4.3.15* | C | Pas de référence à 30 NM, la seule exigence est des minimums météorologiques généraux entre 1 heure avant et 1 heure après le vol et pour le brouillard (60 NM selon l'AMC2 SPA. HOFO.120 c) 3)). |
| § 2.3.6.2 | A | Si un aérodrome de dégagement est nécessaire, il doit également être transporté suffisamment de carburant pour l'atteindre. La réglementation de l'UE stipule que lors d'un vol VFR et d'une navigation autre que par référence à des repère visuels ou de nuit, 30 minutes de carburant à la vitesse de croisière économique sont requises. |
| § 2.3.7.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>En ce qui concerne le point (b) : le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène. |
| § 2.3.7.6 | C | Mise en œuvre partielle.<br>Le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène. |
| § 2.3.8.2 et § 2.4.6.1* | C | Non mise en œuvre. |
| § 2.6.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les tâches et responsabilités de l'officier des opérations aériennes/régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012. |
| § 2.6.2 | C | Non mise en œuvre.<br>L'exploitant décide qui est chargé de ces responsabilités dans le cadre de sa planification et de sa gestion des interventions d'urgence. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 et § 3.4.4* | C | De telles opérations ne sont pas autorisées. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| | | |
| § 4.2.2 | C | Point e) non mis en œuvre.<br>Les fusibles électriques de rechange ne sont pas nécessaires. L'exigence relative aux fusibles n'a pas été mise en œuvre parce qu'il n'est pas pratique de changer un fusible en vol avec un hélicoptère. Piloter un hélicoptère nécessite les deux mains et les deux pieds. Les fusibles ne sont pas accessibles pour être remplacés en vol. |
| § 4.2.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). |
| § 4.3.1.1.2 | A | Le seuil de capacité en passagers dans le CAT.IDE.H.190 (a) (1) est 9 et non 19. |
| § 4.3.1.1.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Obligatoire pour les hélicoptères avec un CdN individuel délivrés pour la première fois le 1er août 1999 ou après cette date. |
| § 4.3.1.1.4 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le CAT.IDE.H.191 couvre les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.3.1.1.5* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le CAT.IDE.H.191 ne couvre que les hélicoptères ayant une MTOM de 2 250 kg ou plus et ayant un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date. |
| § 4.3.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite. |
| § 4.3.1.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Ce n'est que dans le cas des hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (correspondant au type IVA) que le FDR est tenu d'enregistrer les données pendant au moins les 10 heures précédentes. |
| § 4.3.2.1.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>CAT.IDE.H.185 (d)(3) 'l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite' inclut les fréquences correspondant au rotor principal, à partir desquelles la vitesse du rotor principal peut être calculée. |
| § 4.3.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Complètement mise en œuvre pour les hélicoptères avec CdN initial après le 1er janvier 2016. Les autres hélicoptères doivent être équipés d'un CVR capable de conserver les informations d'une durée de seulement 1 heure ou 0,5 heure. |
| § 4.3.3.1.1 | A | La capacité d'enregistrement par liaison de données est requise pour tous les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 8 avril 2014 ou après cette date. |
| § 4.3.3.1.2 et § 4.3.3.1.3* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.3.4.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique. |
| § 4.4.4* | C | Mise en œuvre uniquement pour les opérations extracôtières par hélicoptère. |
| § 4.5.2.3 | C | Moins protecteur.<br>Radeaux de sauvetage : si la distance de la terre est supérieure à 3 minutes. |
| ← § 4.5.2.6* | A | L'AMC1 CAT.IDE.H.300 est applicable à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN. |
| ← § 4.5.2.7* | A | L'AMC1 CAT.IDE.H.300 veille à ce que tous les radeaux de sauvetage de plus de 40 kg soient équipés d'une télécommande de déploiement. |
| ← § 4.5.2.8* | A | L'AMC1 CAT.IDE.H.300 s'applique à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN. |
| § 4.5.3.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Considérations sur le soleil non incluses. |
| § 4.8.2, § 4.8.3 et § 4.8.4* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.10.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Uniquement pour les hélicoptères de capacité de plus de 9 places assises. |
| § 4.15.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Uniquement requis au-dessus des mers hostiles. Non requis à terre. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La communication basée sur la performance n'est pas autorisée pour les opérations avec des hélicoptères. L'équipement de communication doit être conforme aux exigences applicables en matière d'espace aérien. |
| § 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 et § 5.3.4 | C | Non mise en œuvre.<br>Communication et surveillance basées sur la performance ne sont autorisées que pour les opérations avec des avions dans l'UE. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la sous-partie G de la part-M et la part-CAMO. |
| § 6.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |
| § 6.2.4 | B | Caractère différent.<br>L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État d'exploitation. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle. |
| § 6.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La sous partie G de la Part-M, la Part-CAMO et la Part-CAO ne prennent pas en compte les facteurs humains dans la conception du programme d'entretien. |
| § 6.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |
| § 6.4.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| § 6.7.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'autorisation du pilote/propriétaire ne satisfait pas à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée à l'annexe 1. |
| § 6.8.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| | | |
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.1.2 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers. |
| § 7.2 | A | Le point 7.2 établit des dispositions pour chaque type d'hélicoptère. L'ORO.FC.130 (a) l'exige pour chaque type et variante. L'ORO.GEN.110 (h) exige l'utilisation d'une checklist, le point 7.2 ne l'exige pas. |
| § 7.4.1.1 | A | Pour l'IFR en monopilote, les règles de l'UE exigent 5 vols IFR et 3 approches IFR dans le rôle de pilote unique selon l'ORO.FC.202. Outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) n° 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation. Cela n'est pas requis dans le standard. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 7.4.2.3 | A | Plus exigeant. |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| | | |
| § 8.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) ne vise que les agents techniques d'exploitation qui participent à la veille de vol et à la surveillance du vol. |
| § 8.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le programme de formation pour les agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012. |
| § 8.4* | C | Non mise en œuvre. |
| § 8.5* | C | Partiellement mise en œuvre. |
| | | |
| **CHAPITRE 9** | | |
| § 9.4.3* | C | Moins protecteur.<br>Période de stockage de 3 mois requise en vertu du règlement UE N° 965/2012. |
| § 9.6 | C | Moins protecteur.<br>En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après un accident ou un incident grave. |
| | | |
| **CHAPITRE 10** | | |
| § 10.3 | A | La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 ÉQUIPAGE entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requis pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012. |
| | | |
| **SECTION 3** | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| § 1.1.1 et § 1.1.3 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers. |
| § 1.15* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Entièrement mis en œuvre pour NCC, mais pas pour NCO. |
| § 1.4 | B | Caractère différent.<br>Agrément délivré par l'État dans lequel l'exploitant est établi ou réside. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.2.1 | B | Caractère différent.<br>Dans NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, pas au PIC. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente établie à l'annexe V (partie SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 2.6.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les conditions météorologiques, à l'héliport d'atterrissage prévu OU au moins un héliport de dégagement seront, à l'heure d'arrivée estimée, égales ou supérieures aux minima d'exploitation de l'héliport. |
| § 2.7.1 | A | Pour les héliports isolés, les conditions météorologiques minimales définies au point 2.6.2.2 doivent prévaloir ET toutes les autres conditions doivent être remplies. |
| § 2.7.2 et § 2.7.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Complétement mise en œuvre en NCC.<br>Non mise en œuvre en NCO. |
| § 2.10.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles de l'UE prévoient un allégement de la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible.<br>L'AMC1.NCO.OP.190a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait: (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés : (i) envisager de revenir à une altitude sûre, et (ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible. |
| § 2.10.2 | C | Non mise en œuvre. |
| § 2.11 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles de l'UE prévoient un aménagement lié à la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible.<br>L'AMC1.NCO.OP.190 a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait : (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés :<br>(i) envisager de revenir à une altitude sûre, et<br>(ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible. |
| § 2.20 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Non mis en œuvre pour les vols à 10 minutes de vol ou moins de la terre ferme (NCC). 50 Nm (NCO). |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.3 | C | Mise en œuvre partielle grâce à la gestion de la sécurité pour NCC.<br>Non mis en œuvre pour NCO. |
| | | |

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.3.1 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et les exploitants NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 4.1.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). |
| § 4.1.3.3* | C | Mise en œuvre uniquement sur les vols où l'équipement de survie est requis pour les exploitants NCC. |
| § 4.2.1 | A | Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : un moyen de mesurer le dérapage.<br>Pour les opérations NCC au-dessus de l'eau, tous les instruments requis pour le VFR de nuit sont également requis. |
| § 4.2.2 | A | Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits pour les opérations NCC : un moyen de prévenir le mauvais fonctionnement de l'indicateur de vitesse et un moyen d'indiquer quand l'alimentation électrique des instruments gyroscopiques n'est pas suffisante. |
| § 4.2.3 | A | Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : une autre source de pression statique.<br>Chaque fois que 2 pilotes sont nécessaires, un moyen séparé supplémentaire d'indiquer l'altitude, l'IAS, la VS, le dérapage et le cap stabilisé. |
| § 4.3.2.1 | A | Dispositions supplémentaires pour les combinaisons de survie de l'équipage, l'équipement de sauvetage et l'équipement de survie. Exigences supplémentaires pour NCC au-dessus des eaux hostiles. |
| § 4.3.2.4* | C | Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.<br>Mise en œuvre pour tous les exploitants NCC quelle que soit la date de délivrance du CdN.<br>50 % devraient pouvoir être déployés à partir de la position normale de l'équipage, si nécessaire par télécommande. |
| § 4.3.2.5* | C | Mise en œuvre pour les exploitants NCC - télécommande ou masse inférieure à 40 kg.<br>Non mise en œuvre pour les exploitants NCO. |
| § 4.3.2.6* | C | Mise en œuvre pour les exploitants NCC.<br>Non mise en œuvre pour les exploitants NCO. |
| § 4.5.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCO : allégement avec le NCO.OP.190. |
| § 4.5.2* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.6 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Aucune traduction en anglais n'est requise. |
| § 4.7.1.1.2 et § 4.7.1.1.3* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.7.2.1.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Mise en œuvre uniquement pour les hélicoptères pour lesquels le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 et § 4.7.3.1.3* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.7.4.4* | C | Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique. |
| § 4.12.1 | C | NCC.GEN.130 et NCO.GEN.125 traitent de l'effet potentiel sur la performance des systèmes de l'aéronef et non sur la capacité à exploiter l'hélicoptère. |
| § 4.12.2.2 | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.12.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Une approbation spécifique n'est pas requise pour les opérateurs en NCC ou NCO qui utilisent des applications EFB.<br>Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| | | |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.6 | C | Non mise en œuvre. |
| § 5.1.7 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 5.1.8 et § 5.1.9 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente. |
| § 5.2.3 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 5.2.4 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente. |
| § 5.2.5 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit l'agrément spécifique. |
| § 5.3.3 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 5.3.4 et § 5.3.5 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 6.5.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par le pilote/propriétaire après une maintenance limitée du pilote/propriétaire. |
| | | |
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.1 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente qui délivre ou valide les licences. |
| * pratique recommandée | | |

| ANNEXE 7<br>Marques de nationalité et<br>d'immatriculation des aéronefs<br>6ème édition incluant l'amendement N° 6 | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| Néant | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 8**
**Navigabilité des aéronefs**

**13ème édition à jour de l'amendement 110**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I.a | CAT | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **PARTIE II** | | |
| § 1.3.2* | A | L'approche basée sur les risques de l'AESA ne concerne pas seulement le "produit", mais prend également en compte la performance du postulant. |
| § 3.6.1 | B | Evaluation possible également par le DOA dans le cadre d'une procédure convenue avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA). |
| § 3.6.3 | B | L'autorisation de vol de l'AESA (y compris les conditions de vol) peut être délivrée par un DOA approuvé. |
| | | |
| § 4.2.4.1 | B | L'AESA élabore et adopte des exigences relatives au maintien de la navigabilité de la définition de type. L'Etat membre est responsable du maintien de la navigabilité de chaque aéronef. |
| §6.2.3.1* | B | Le certificat d'agrément de l'organisme de maintenance contient une référence générale au manuel approuvée (MOE ou CAE). Le manuel doit contenir un ou plusieurs chapitres spécifiques relatifs à la localisation des installations de maintenance. |
| § 6.2.5 | A | Les modifications importantes doivent être approuvées par l'autorité compétente avant que la modification puisse être mise en oeuvre. |
| § 6.3.3 | B | La partie 145 du règlement UE 1321/2014 ne prévoit pas d'obligation directe de distribuer le manuel aux utilisateurs finaux, mais les paragraphes 145.A.70 b) et AMC1 145.A.70 ont cet objectif. Idem pour CAO. A.025 et AMC2 CAO. A.025. |
| § 6.4.1 | A | La partie 145 est plus exigeante en ce qu'elle exige la mise en oeuvre d'une méthode de capture des erreurs pour les tâches de maintenance critiques et pour minimiser le risque d'erreurs pour des tâches identiques répétées. |
| | | |
| § 6.5.1 | A | La réglementation de l'UE prévoit des exigences supplémentaires pour les ateliers, les hangars, les bureaux et les zones de stockage. |
| § 6.5.2 | A | La réglementation de l'UE ajoute que les données de maintenance doivent être à jour et que les outils et équipements doivent être contrôlés et calibrés. |
| § 6.6.1 | A | Le règlement de l'UE ajoute des détails sur ses responsabilités. |
| § 6.6.2 | A | La réglementation de l'UE exige que les personnes désignées aient des connaissances et une expérience suffisantes. |
| § 6.6.3 | A | La partie 145 est plus précise et exigeante, nécessitant un système de planification de la production, et nécessite une réévaluation des travaux de maintenance en cas de réduction imprévue du personnel. Partie CAO : aucune différence. |
| § 6.6.4 | A | Les compétences requises pour le personnel de maintenance conformément aux articles 145.A.30 et 145.A.35 dépassent les normes de l'annexe I. La qualification conformément à l'annexe 1 n'est pas requise pour le personnel de certification des composants, le personnel de certification des services spécialisés. Conformément à l'article 5 paragraphe 6 point ii) du règlement (UE) n° 1321/2014, les exigences nationales de l'État membre relatives au personnel de certification des composants s'appliquent. |
| § 6.6.5 | B | La performance humaine est explicitement mentionnée dans la partie 145, mais n'est pas directement mentionnée dans la partie CAO. |
| § 6.7.1 | A | La partie 145 exige également de conserver les documents du sous-traitant pour la remise en service |
| § 6.7.2 | A | Le règlement de l'UE exige 3 ans. |
| § 6.7.3 | A | La partie 145 exige également une traçabilité fiable des activités effectuées et un stockage adéquat pour une récupération facile. |
| § 6.8.2 | A | La réglementation de l'UE inclut les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant. Pour les composants, un formulaire spécifique est requis (formulaire 1 de l'EASA). Pour la partie 145, les détails de la certification de la maintenance sont prescrits dans l'AMC 145.A.50(b). Dans le cas de l'utilisation d'un compte rendu matériel, il est acceptable d'utiliser un certificat abrégé de remise en service au lieu de la déclaration de certification complète. |
| **PARTIE IIIA** | | |
| § 2.2.3 | C | Il n'est pas nécessaire de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas prévues en fonction des variations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de l'intensité du courant. |
| § 3.4 | C | CS 25 ne contient pas de spécifications pour les charges à flot |
| § 4.1 | C | La phrase « Ils doivent également respecter les principes relatifs aux facteurs humains » n'est pas pleinement respectée. |
| § 4.1.6 | C | Moins protecteur pour les alinéas b), g), h) et i). La protection contre les engins explosifs et incendiaires n'est pas exigée dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA. |
| § 8.1 | C | La phrase « doit respecter les principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée. |
| § 9.3.5 | C | Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA. |
| § 11.1.1* | C | Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA (sauf pour les portes du compartiment des pilotes). |
| § 11.2 et 11.4 | C | Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA. |
| **PARTIE IIIB** | | |
| § 2.2.7.1 | C | La prise en compte des freins usés est prévue par la CS 25, mais pas par la CS 23. Les modèles CS.23 et CS.25 n'ont pas de spécifications relatives aux données de performances au moment de l'atterrissage. |
| § 2.2.7.2 et 2.2.7.3 | C | Il n'est pas requis de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas déterminées en fonction desvariations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de la force du courant. Pour les avions CS 25, des renseignements supplémentaires sur les performances au décollage et à l'atterrissage pour l'exploitation sur des pistes contaminées par de l'eau stagnante, de la gadoue, de la neige ou de la glace peuvent être fournis, mais ce n'est pas obligatoire (voir CS et AMC 25.1591). |
| § 3.1.1 | C | La norme CS 25/23 n'exige pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. |
| § 3.1.2 | C | Les CS-25, CS-23 et le règlement (UE) n° 748/2012 n'imposent pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. Les défaillances dangereuses ne sont pas spécifiquement abordées en relation avec la fatigue. |

| | | |
|---|---|---|
| ← § 3.7 | C | Le CS-23 exige une protection contre les impacts d'oiseaux sur le pare-brise seulement et uniquement pour les avions de niveau 4. La certification avec des dispositions d'amerrissage n'est pas exigée par les CS-23 et CS-25. Pour la certification CS-25, que la certification d'amerrissage soit demandée ou non, il faut démontrer qu'à la suite d'un amerrissage imprévu, le temps et l'assiette de flottaison de l'avion permettront aux occupants de quitter l'avion (CS-25.801a)). L'avion doit également être conforme à d'autres spécifications de conception d'amerrissage (CS-25.801(b)) (prévention des blessures des occupants, enquête sur le comportement de l'avion sur l'eau, utilisation de radeaux) si le postulant demande une certification avec dispositions relatives à l'amerrissage. La CS-23 ne comprend pas de dispositions équivalentes en matière d'amerrissage. |
| § 4.1.1 | C | La phrase « tenir compte des principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée. |
| ← § 4.2 | C | CS-23 : moins protecteur pour les paragraphes 4.2 g) et h). |
| **PARTIE IVA** | | |
| ← § 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3 et 2.2.3.1.4 | B | Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3. |
| ← § 2.2.3.2 | C | 2.2.3.2(b) : Non mise en œuvre dans les CS-27 et CS-29. |
| ← § 2.2.3.3.1 | B | Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3. |
| ← § 4.1.6 | C | La disposition du f) relative à la dépressurisation n'est pas mise en oeuvre. |
| § 4.1.8 | B | Pas d'exigence de conception explicite. Les instructions pour assurer le maintien de la navigabilité couvre le sujet. |
| **PARTIE IVB** | | |
| ← § 4.7 | C | Non mise en œuvre. |
| ← **PARTIE VA** | | |
| § 3.1 | C | La CS-23 actuelle et le règlement (UE) n° 748/2012 n'imposent pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. |
| ← **PARTIE VB** | | |
| § 6.1.5 | C | Non spécifiquement abordé dans les CS 25 et CS 23. Cependant, le mémo de certification de l'EASA (CM SWCEH 001) est un guide pour l'assurance du développement de CEH et SW et appliqué dans le projet de certification dans des conditions spéciales. Le présent document fournit des indications pour se conformer aux alinéas 6.1.2 (a) et 6.1.2 (b). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 9<br>Facilitation | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| **CHAPITRE 2**<br>**Entrée et sortie des aéronefs** | |
| Description, objet et emploi des documents d'aéronefs | |
| Norme 2.4 - Déclaration générale | Appliquée, sauf dans les cas ou les services français estiment nécessaires, compte tenu notamment du type de la maladie ou de l'origine du vol, de maintenir une déclaration générale. |
| Pratique recommandée 2.7 | Non appliquée. |
| Manifeste marchandises | Il est estimé que la présentation du manifeste de marchandises est d'une utilité primordiale pour les services douaniers. |
| Pratique recommandée 2.8.1 | Non appliquée. |
| | |
| **CHAPITRE 3**<br>**Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages** | |
| Normes 3.8<br>Visa d'entrée | Lorsque le visa est exigé il est payant. |
| Pratique recommandée 3.8.1 - 3.8.4<br>Visa de retour | Appliquée. |
| Pratique recommandée 3.9 | Non appliquée |
| Autre documents | Les passagers étrangers doivent, outre la présentation de leurs pièces d'identité remettre à l'arrivée une carte de débarquement. Les renseignements à fournir sur ce document sont uniquement ceux qui correspondent aux rubriques du modèle de l'appendice 4 de l'annexe.<br>En règle générale, la remise d'une carte d'embarquement n'est pas exigée au départ. |
| Norme 3.10 - Autres documents | La carte d'embarquement comprend, outre l'appendice 3 de l'Annexe 9, un talon détachable demandant une information, à savoir, immigrant, transit, visiteur ou résident. |
| Norme 3.16 - Formalité de congé | Applicable aux passagers seulement. Un manifeste de pacotille est exigé des membres d'équipage. |
| Norme 3.20 - Formalité de congé | Appliquée, sous réserve qu'un mandat du propriétaire des bagages soit remis à l'exploitant. |
| | |
| **CHAPITRE 4**<br>**Entrée et sortie des marchandises et autres articles** | |
| Norme 4.7 | Non appliquée |
| Techniques de traitement électronique des données | Le principe de la participation facultative des exploitants et autres parties intéressées à l'utilisation du système électronique suppose le maintien d'une procédure normale de dédouanement des marchandises qui présente des inconvénients majeurs. |
| Norme 4.9 | |
| Congé de marchandises à l'exportation | La facture commerciale est exigée. |
| Pratique recommandée 4.18 | Non appliquée |
| Congé de marchandises à l'importation | La facture commerciale et le certificat d'origine éventuel sont exigés sous forme distincte. |
| Pratique recommandée 4.22 | Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur. |
| Congé de marchandises à l'importation | |
| Norme 4.23 | Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur. |
| Pratique recommandée 4.44 | Non applicable |
| Entrée et sortie de certains articles. | |
| Pratique recommandée 4.45 | Les droits de douane sont dus, mais l'importation est exempte de taxe fiscale. |
| Entrées et sorties de certains articles | |
| | |
| **CHAPITRE 5**<br>**Trafic en transit dans le territoire d'un Etat contractant** | |
| Norme 5.4<br>Trafic repartant du même aéroport par un autre service | Non appliquée intégralement.<br>Un document précisant notamment, d'une part l'identité des colis et de l'avion et, d'autre part la nature, le poids brut ainsi que le lieu de chargement des marchandises peut être exigé par la douane à titre de déclaration sommaire des marchandises. |

| | |
|---|---|
| **CHAPITRE 6**<br>**Aéroport internationaux aménagements et services intéressant le trafic** | |
| Pratique recommandée 6.52 | Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible. |
| Services médicaux | |
| Pratique recommandée 6.55 | Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible. |
| Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrée et de sortie et fonctionnement des services de contrôle. | |
| Pratique recommandée 6.57 | Non appliquée, en raison des problèmes juridiques et financiers que pose l'installation d'agents de contrôle étrangers sur le territoire français. |
| Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrées et de sortie et fonctionnement des services de contrôle. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 10**
**Télécommunications aéronautiques**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **VOLUME 1 : Septième édition à jour de l'amendement N° 91 en vigueur depuis le 8 novembre 2018** | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.2.1 | C | Les NDB ne font pas l'objet d'essais périodiques en vol. |
| § 2.3.1 | C | En France, l'information sur le statut opérationnel du service de radionavigation GNSS n'est pas fournie aux organismes rendant les services du contrôle local d'aérodrome, de l'information de vol et d'alerte d'aérodrome ou du contrôle d'approche. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2.1.1* | B | La majorité des radiobornes (métropole et outre-mer) ne possèdent pas de commande à distance, leur fonctionnement est assuré de façon continue.<br>Pour pallier l'indisponibilité temporaire d'une radioborne VHF ou d'un DME, le système mondial de navigation par satellite peut être utilisé pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil de piste destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente. Cette possibilité sera mise en œuvre uniquement en cas de besoin et fera l'objet d'une information des usagers de l'espace aérien, notamment par la voie de l'information aéronautique. |
| §3.1.2.7.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, il n'est pas exigé qu'un dispositif de verrouillage soit établit afin de garantir que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche en service rayonne des signaux. |
| §3.1.3.3.3* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que, au-dessus d'une surface partant de l'antenne de l'alignement de piste et inclinée de 7° au-dessus de l'horizontale, l'intensité des signaux émis par les radiophares d'alignement de piste soit ramenée à une valeur aussi faible que possible. |
| § 3.1.4.1, § 3.1.4.2 | C | Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR. |
| §3.1.5.1.5* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 15 m (50 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I. |
| §3.1.5.1.6* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 12 m (40 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I utilisées sur les pistes courtes avec approche de précision identifiées par les chiffres de code 1 et 2. |
| §3.3.6.5.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que le signal d'identification des VOR soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que ces signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s. |
| § 3.3.8.1, § 3.3.8.2 | C | Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR. |
| §3.4.5.2.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est ni exigé que le signal d'identification d'un NDB soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que les signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s. |
| §3.4.7.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF utilisées comme complément de l'ILS soient installées aux emplacements de la radioborne extérieure et de la radioborne intermédiaire. |
| §3.4.7.2* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF installées aux emplacements de la radioborne intermédiaire et de la radioborne extérieure soient situées du même côté du prolongement de l'axe de la piste. |
| *Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques. | | |
| | | |
| **VOLUME 2 : Septième édition à jour de l'amendement N° 93 en vigueur le 28 novembre 2024**<br>**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).** | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| Message CPDLC | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Ensemble de messages CPDLC | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Élément de message en texte libre | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Adresse de connexion | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Élément de message normalisé | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.9 | C | Cette section n'est pas transposée. |
| | | |
| **VOLUME 3 - Partie I : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016** | | |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.2.1 c) et d) | C | Dispositions non reprises par la France.<br>L'ATN ne fournit pas aux prestataires de services de la circulation aérienne et aux exploitants d'aéronefs les communications du contrôle d'exploitation aéronautique et les communications administratives aéronautiques. |

| | | |
|---|---|---|
| § 3.4.11* | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Il n'est pas requis que l'ATN permette de connecter un système intermédiaire (routeur) embarqué à un système intermédiaire (routeur) sol au moyen de sous-réseaux différents. Le Datalink en Europe ne met en œuvre que le seul sous-réseau VDLM2. |
| § 3.5.1.2 | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Les fonctions extraction et modification d'informations d'annuaire ne sont pas prises en charge par les systèmes d'extrémité de l'ATN/OSI. |
| 3.5.2.1 a) et c) | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Les applications ADS-C et FIS ne sont pas prises en charge par l'ATN. |
| 3.5.3.1 a) | C | Dispositions non reprises par la France.<br>L'application communication de données entre installations ATS (AIDC) n'est pas prise en charge par l'ATN. |
| § 3.8.3 | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Les systèmes d'extrémité ATN ne sont pas capables de confirmer l'identité des systèmes d'extrémité homologues, d'authentifier la source des messages et d'assurer l'intégrité des données des messages. |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| § 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*,8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10* | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Dispositions techniques relatives aux équipements et circuits téléimprimeurs non utilisés dans le RSFTA. |
| § 8.3 | C | Dispositions relatives à l'équipement terminal des voies de radiotéléimprimeurs aéronautiques fonctionnant dans la bande 2,5 MHz-30 MHz non reprises par la France. |
| § 8.5 | C | Dispositions techniques relatives à la transmission des messages ATS non reprises par la France. |
| § 8.6.3 | C | Dispositions relatives aux procédures de commande de liaison sol-sol de données fondées sur les caractères ne sont pas applicables. |
| | | |
| **VOLUME 3 - Partie II : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016** | | |
| | | |
| Chapitres 1, 2, 3 et 4 (normes et pratiques recommandées) transposés en droit français sans différence. | | |
| | | |
| **VOLUME 4 : cinquième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 8 novembre 2018** | | |
| | | |
| Chapitres 1, 2, 3 et 6 (normes et pratiques recommandées) ainsi que les normes de la section 5.2 du chapitre 5 transposés en droit français sans différence. | | |
| | | |
| *Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques. | | |
| | | |
| **VOLUME 5 : Sixième édition à jour de l'amendement N° 85 en vigueur le 18 novembre 2010** | | |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.3.1.1 | B | En plus des usages spécifiés dans ce paragraphe, la fréquence 121,5 MHz peut être aussi utilisée pour les besoins de la radiogoniométrie. |
| § .4.1.3.1.2 | B | La fréquence 121,5 MHz n'est mise en œuvre sur certains aérodromes internationaux que lorsqu'elle est jugée nécessaire. |
| § 4.1.5.1 | B | Pour la répartition géographique des fréquences VHF et la protection contre le brouillage nuisible, le critère de 14 dB est employé uniquement pour les services circulaires à espacement 25 kHz.<br>L'horizon électrique est employé dans les autres cas (espacements 8,33 et 25 kHz).<br>Absence d'accords régionaux sur ce point. |
| § 4.1.8.1.3 | B | Les fréquences OPC sont assignées en dehors de la bande dédiée. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 11**
**Service de la Circulation Aérienne**

**Quinzième édition à jour de l'amendement N° 53 applicable à partir du 28 novembre 2024.**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.6.1 | C | La disposition du règlement SERA prévoit une possibilité d'exemption.<br>SERA.6001 autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 nœuds après approbation de l'autorité compétente, pour les types d'aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent respecter cette vitesse.<br>La règle FRA.6001 précise les conditions d'octroi de cette exemption. |
| § 2.6.3 | C | La disposition du règlement SERA prévoit une possibilité d'exemption.<br>SERA.6001 autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 nœuds après approbation de l'autorité compétente, pour les types d'aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent respecter cette vitesse.<br>La règle FRA.6001 précise les conditions d'octroi de cette exemption. |
| § 2.26.5 | C | Les tops horaires doivent être données au moins à la minute près. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1 | A | SERA.5010(c) introduit une description précise des exigences relatives aux vols VFR spécial. |
| § 3.3.4 | A | SERA.8005(b) exige l'accord du pilote de l'autre aéronef, le maintien de sa propre séparation, et autorise cette exemption uniquement en dessous de 3050 m (10 000 ft) lors de la montée ou de la descente, de jour. |
| § 3.7.3.1 | A | En complément de la norme OACI :<br>1) au point b), le point SERA.8015(e)(1)(ii) inclut également le termes « circuler en surface » ;<br>2) au point c), le point SERA.8015(e)(1)(iii) inclut également les « canaux de communication nouvellement attribués » ;<br>3) le point SERA.8015(e)(1)(iv) impose le collationnement des niveaux de transition. |
| § 3.7.3.1.1 | A | La disposition SERA.8015(e)(2) inclut les « les instructions de circulation » parmi les éléments à collationner, en plus des exigences de l'OACI. |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.1.2.1 | C | Le règlement (UE) 2017/373 permet une certaine flexibilité concernant la couverture radio disponible, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 12<br>Recherches et sauvetage<br><br>Huitième édition à jour de l'amendement N° 18 applicable à partir du 22 novembre 2007 | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| § 5.2.3. i) | Il incombe au centre de contrôle régional compétent et non au centre de coordination de sauvetage, d'aviser les services chargés des enquêtes sur les accidents de la phase de détresse. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 13<br>Enquêtes sur les accidents d'aviation | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 14**
**Aérodromes**

**VOLUME 1**
**CONCEPTION ET EXPLOITATION DES AERODROMES**

**8ème édition à jour de l'amendement N°14 devenu applicable le 8 Novembre 2018 (non compris amendement 13-B applicable au 5 Novembre 2020)**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**
**Note : Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAM-NAM et RUN, soit de la réglementation nationale.**

| REGLEMENTATION O.A.C.I | CAT | REGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **DÉFINITIONS** | | |
| Pistes aux instruments<br>Pistes avec approche de précision | B | Pour la réglementation européenne :<br>- Le seuil minimal de visibilité de 1000 m n'est pas repris dans la définition d'une approche classique.<br>Pour la réglementation nationale :<br>- Une piste aux instruments est une piste dotée d'au-moins une procédure d'approche ou de départ aux instruments,<br>- Une approche de précision est une approche en 3D basée sur une installation électronique au sol.<br>- La différenciation Type A Type B ne fait pas partie des critères de classification.<br>- Il n'y a pas de référence à la CAT IIIC dans les règles aérodromes nationales. |
| Pistes à vue | B | Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées sur les pistes à vue. |
| Prolongement dégagé | C | Pour la réglementation européenne, le prolongement dégagé est sous la responsabilité de l'entité appropriée (exploitant d'aérodrome).<br>La définition contenue dans la réglementation nationale est différente : il est précisé que le prolongement dégagé est nécessairement coaxial à la piste et adjacent à une de ses extrémités et inclut le prolongement d'arrêt lorsqu'il existe. De plus, le prolongement dégagé n'est pas attaché au contrôle de de l'autorité compétente. |
| | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| § 1.4.1 | B | La réglementation européenne s'applique aux aérodromes ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial, dotés d'une piste revêtue aux instruments de plus de 800 m. Ces aérodromes sont certifiés conformément à la réglementation EU, avec la possibilité d'être exemptés s'ils accueillent moins de 10 000 passagers commerciaux par an et moins de 850 mouvements de fret par an.<br>Les aérodromes ne relevant pas de la réglementation européenne sont certifiés lorsqu'ils accueillent plus de 10 000 passagers commerciaux sur 3 années consécutives.<br>Tous les aérodromes hors champ de l'Union Européenne sont sujets à homologation des pistes par l'Autorité Compétente. |
| § 1.6.2 et 1.6.4 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la lettre de code reste basée sur l'envergure et la largeur du train hors-tout. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.1.2* | C | Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. |
| § 2.5.3 | C | Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. |
| § 2.9.3 | B | Pas de différences pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la fréquence des inspections est basée sur d'autres critères que le chiffre de code, notamment le trafic accueilli. |
| § 2.11.2* | B | Voir différences relatives aux articles 9.2 relatifs au RFFS |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.8* | C | Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. |
| § 3.1.10* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le code lettre reste basé sur l'envergure et la largeur du train hors tout. De plus, la largeur des pistes code F est soumise à l'approbation de l'autorité compétente. Enfin, la largeur minimale des pistes non revêtues est de 50 m (80 m pour les pistes accueillant des planeurs). |
| § 3.1.11* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les critères de séparation entre pistes parallèles sont basés sur la longueur de piste et la surface de la chaussée. Des valeurs d'entraxe différentes peuvent être définies sur un aérodrome où se déroulent uniquement des vols VFR. |
| § 3.2.1* et 3.2.2* | C | Pour la réglementation européenne, la disposition n'est applicable que pour les aéronefs de largeur de train hors-tout supérieure ou égale à 9 m et inférieure à 15 m.<br>Pour la réglementation nationale, les accotements ne sont requis que pour les pistes de code E. |
| § 3.2.5* et 3.2.6* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'exigence d'accotements se limite aux pistes code E et est soumise à approbation de l'autorité compétente pour les pistes de code F. |
| § 3.3.1 et 3.3.2* | C | La construction d'une aire de demi-tour n'est pas systématiquement requise. |
| § 3.3.4*, 3.3.5* et 3.3.6 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Ces dispositions ne sont pas reprises dans la réglementation nationale. |
| § 3.3.9 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette norme n'est pas reprise dans la réglementation nationale. |
| § 3.4.3 | A | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la demi-bande doit s'étendre à 150 m de l'axe pour les pistes avec approches de précision de code 3 et 4 et 75 m pour les pistes avec approches de précision de code 1 et 2. |
| § 3.4.9* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la partie nivelée de la bande de piste à vue non-revêtue de code 1 s'étend sur une distance de 25 m au lieu de 30 m par rapport à l'axe de piste, sauf s'il est prévu qu'elle soit utilisée par des planeurs auquel cas elle est fixée à 40 m. |
| § 3.4.12* | C | Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.5.1 et 3.5.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'implantation d'une aire de sécurité d'extrémité de piste n'est exigée que dans le cas d'une création ou d'un allongement de piste. |
| § 3.5.4* et 3.5.6* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale. |
| § 3.5.9*, 3.5.10* et 3.5.11* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale. |
| § 3.8.1* | C | Pour la réglementation européenne, l'aménagement d'une aire d'emploi du radioaltimètre n'est pas obligatoire pour les pistes avec approche de CAT I.<br>Pour la réglementation nationale, il n'est pas requis dans ce cas. |
| § 3.8.3* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la largeur de l'aire d'emploi du radioaltimètre pour les approches de précision de CAT III est de 60 m (30 m de part et d'autre de l'axe). |
| § 3.8.4* | C | Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les caractéristiques des aires d'emploi du radioaltimètre sont les suivantes :<br>- pente longitudinale moyenne inférieure en valeur absolue à 2% ;<br>- pas de pentes locales excédant en valeur absolue 5% ;<br>- pas de dénivellations locales de plus d'un mètre.<br>Lorsque le sol naturel ne répond pas à ces caractéristiques, une étude spécifique est effectuée et un plan de sol artificiel peut être employé. |
| § 3.9.3 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les marges utilisées pour le dimensionnement des voies sont fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout. De plus, la marge entre roues extérieures du train principal et bord de voie est de 4,5 m sur les sections droites et courbes des taxiways destinés aux avions d'empattement inférieur à 18 m et les exigences pour les voies code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente. |
| § 3.9.4* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale :<br>- le dimensionnement des voies est fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout,<br>- les voies de circulation code C destinées aux avions d'empattement supérieur à 18 m doivent avoir une largeur de 18 m minimum,<br>- les voies de circulation existantes code E peuvent conserver une largeur de 22,5 m,<br>- la largeur des voies de circulation code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente. |
| § 3.9.9* | C | La réglementation européenne offre la possibilité de pentes différentes sous certaines conditions.<br>Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale. |
| § 3.9.12* | C | Pour la réglementation européenne, la résistance des voies de circulation doit être adaptée et non équivalente à celle de la piste.<br>Cette recommandation n'est pas reprise par la réglementation nationale. |
| § 3.13.6* | C | La réglementation européenne donne la possibilité de réduire le dégagement minimal dans le cas d'objets de hauteur limitée ou de poste restreint aux aéronefs de caractéristiques spécifiques.<br>Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.8 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Disposition partiellement reprise dans la réglementation nationale : il n'existe pas de surfaces d'approche avec décalage latéral. Les trouées décalées ne sont pas prévues.<br>La réglementation en vigueur prévoit que des trouées courbes peuvent être utilisées.<br>De telles trouées sont retenues lorsque des procédures courbes sont inévitables (limitation de gêne sonore au-dessus d'habitations, présence d'obstacles inamovibles, etc.). |
| § 4.2.3 ; § 4.2.10 ;<br>§ 4.2.19 ; § 4.2.25 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est possible, dans les zones grevées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées et avis favorable de l'autorité compétente. |
| § 4.2.8 | A | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes avec approches classiques code 1 et 2 et de 300 m pour les pistes avec approches classiques code 3 et 4. |
| § 4.2.16 | A | Pour la réglementation européenne : pour les codes F, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue sont augmentées à 140 m quel que soit le type d'avionique des avions accueillis (Table J-1).<br>Pour la réglementation nationale, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue pour les codes F sont soumises à une approbation spécifique de l'autorité compétente. De plus, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes de précision CAT I (code 1 et 2) et de 300 m pour les pistes de précision CAT I, II et III (code 3 et 4). |
| § 4.2. 9 ; § 4.2.17 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est spécifié que lorsqu'il y a plusieurs sections, la dernière est horizontale et sa cote altimétrique est la plus élevée des deux valeurs suivantes :<br>- la cote altimétrique de l'origine de la trouée augmentée de 150 m ;<br>- la cote altimétrique augmentée de 100 m du point le plus haut du terrain naturel et des obstacles qu'il supporte sous la trouée d'atterrissage. |
| § 4.2.18 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation française permet à certains obstacles de faire saillie au-dessus des OFZ associées à des approches de CAT I dans certains cas très particuliers et sous réserve d'une étude de sécurité. Ces percements peuvent, en tant que de besoin, être accompagnés de restrictions opérationnelles. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.3.1 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la fourniture d'un projecteur de signalisation n'est pas obligatoire. Néanmoins, des instructions opérationnelles sont fournies en cas de panne des moyens de radionavigation. |
| § 5.2.1.8* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le marquage sur voies de circulation non revêtues n'est pas imposé. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.2.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le marquage d'identification de piste n'est pas imposé sur pistes non revêtues. |
| § 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 et 5.2.5.4 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, une configuration de balisage simplifié (par marques) est autorisée pour les pistes en enrobé noir utilisées en conditions de vol à vue ou en condition de vol aux instruments (à l'exclusion des approches de précision), et celles en béton utilisés en conditions de vol à vue uniquement, l'administration française autorise l'utilisation d'un balisage simplifié (par marques). |
| § 5.2.4.3* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les marques de seuil ne sont pas requises sur pistes non revêtues. |
| § 5.2.4.9 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les marques de seuils décalés sont représentées par une à trois marques en "V". |
| § 5.2.8.4* et 5.2.8.5 | C | Pour la réglementation européenne, les marques axiales améliorées de voies de circulation ne sont pas obligatoires.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.2.13.1* | C | Pour la réglementation européenne, les marques de poste de stationnement ne sont pas obligatoires.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.2.13.2* | C | Cette disposition n'est transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. |
| § 5.2.14.1* et 5.2.14.2 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la ligne de sécurité peut délimiter également la séparation entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre. |
| § 5.2.16.2* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale permet de remplacer une marque d'obligation pour des raisons d'exploitation par une marque RUNWAY AHEAD notamment dans le cadre des doublets de piste. |
| § 5.3.3.3 | C | La réglementation européenne limite l'obligation d'installer un phare d'aérodrome aux aérodromes accueillant du trafic VFR de nuit uniquement.<br>La réglementation nationale ne présente pas de différence avec l'OACI. |
| § 5.3.3.6 | C | Pour la réglementation européenne, la couleur des éclats des phares d'aérodrome alternant avec les éclats blancs n'est pas imposée.<br>Pas de différence pour la réglementation nationale. |
| § 5.3.3.12 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, cette disposition est appliquée pour les nouvelles installations ; en France, certains phares d'identification déjà installés émettent des éclats lumineux blancs à la place des éclats verts. |
| § 5.3.4.1 et 5.3.4.10 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le dispositif lumineux d'approche n'est pas imposé sur les pistes à vue et classique. De plus, sur les pistes de précision, la longueur du dispositif peut être réduite avec des minimums opérationnels adaptés. En l'absence de dispositif, des feux d'identification de seuil de piste sont installés. |
| § 5.3.5.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI et APAPI) ne sont pas imposés sur les pistes accueillant des avions à turboréacteurs. |
| § 5.3.5.2, 5.3.5.3 et 5.3.5.4* | A | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les dispositifs T-VASIS et AT-VASIS ne sont pas autorisés. |
| § 5.3.12.2* | C | Les feux d'axe de piste ne sont pas imposés sur les pistes de précision CAT I. |
| § 5.3.12.3 et 5.3.12.4* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les feux d'axe de piste sont obligatoires pour les décollages par faible visibilité quand la RVR est inférieure à 250 m pour les aéronefs de catégorie A, B, C ; et 300 m pour les aéronefs de catégorie D. |
| § 5.3.14.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.15.1 et 5.3.15.2 | C | L'installation de feux indicateurs de voie de sortie rapide n'est pas obligatoire dans la règlementation européenne.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.17.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les feux axiaux de voie de circulation ne sont systématiquement requis que dans le cas d'une utilisation par RVR inférieure à 150 m. |
| § 5.3.17.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 et 5.3.17.20* | B | Pour la réglementation européenne, les espacements de 60 m entre les feux axiaux de voie de circulation ne sont pas admis.<br>Pour la réglementation nationale, l'espacement de ces feux répond à d'autres critères tels que la RVR et la proximité de la piste. |
| § 5.3.19.2* | C | Pour la réglementation européenne, les feux d'aire de demi-tour sur piste peuvent être omis si un guidage suffisant est fourni par les feux de bords de voie de circulation et un marquage axial.<br>La réglementation française n'exige pas systématiquement l'apposition de feux d'aire de demi-tour sur une piste utilisée de nuit. |
| § 5.3.20.1 et 5.3.20.2 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'installation de barres d'arrêt n'est obligatoire que pour les voies desservant les pistes utilisées pour les approches de précision de CAT II et III et décollages par RVR inférieure à 150 m. |
| § 5.3.22.1* | C | L'installation de feux de sortie pour poste de dégivrage/antigivrage n'est pas obligatoire dans la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.24.1* | C | Pour la réglementation européenne, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas obligatoire sur les aires de dégivrage/antigivrage.<br>Pour la réglementation nationale, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas requise. |
| § 5.3.24.4* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.25.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système de guidage visuel pour l'accostage est exigée. |
| § 5.3.26.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est exigée. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.3.27.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.28.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale ; les feux de point d'attente sur voie de service ne sont requis que lorsque la piste est utilisée en dessous de 350 m de RVR. |
| § 5.3.29.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. Toutefois, la protection contre les incursions est assurée par RVR < 550 m ou en LVP par l'installation de barres d'arrêt permanentes qui interdisent l'accès à toutes les voies inutilisables. |
| § 5.4.1.7 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'éclairage des panneaux de signalisation destinés à être utilisés de nuit, peut être omis si le panneau est rétro-réfléchissant sur les pistes de code 3 ou 4 avec approche exploitées à vue. |
| § 5.4.2.8 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, un seul panneau d'obligation est requis côté gauche pour les pistes à vue. |
| § 5.4.2.15 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le panneau CAT II/III n'est pas utilisé et le panneau CAT III est installé au point d'arrêt combiné CAT II/III. |
| § 5.4.2.18 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>L'inscription CAT II ou CAT III est toujours placée le plus près de la voie de circulation, l'indicatif de la piste, figurant à l'extérieur.<br>20-02 CAT III — Panneau côté gauche<br>CAT III 20-02 — Panneau côté droit |
| § 5.4.3.4 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de dégagement de piste ne sont prévus que sur les pistes avec approche de précision de CAT II ou III, ou pour les décollages par faible visibilité pour indiquer à un pilote qu'il franchit la limite de bande ou de l'aire critique ILS/MLS. |
| § 5.4.3.20 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection sont installés du côté du sens du décollage. |
| § 5.4.3.29 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les inscriptions de ces panneaux indiqueront la valeur de la distance restant jusqu'à l'extrémité de piste (TORA) exprimée en mètres mais la lettre 'm' de l'unité n'est pas affichée. L'indicatif de la piste peut être mentionné également. |
| | | |
| **CHAPITRE 6**<br>**Note : l'application de la réglementation européenne se limite à l'emprise des aérodromes.** | | |
| § 6.1.1.10* et § 6.1.2.3* | B | La réglementation européenne a transposé cette disposition en guide.<br>Pour la réglementation nationale, seuls sont balisés les fils et les câbles qui dépassent une certaine hauteur (variable en fonction de leur emplacement).<br>Les caractéristiques de balisage (marques, feux, balises) sont établies selon des critères plus détaillés que les prescriptions de la recommandation 6.1.1.10.<br>Le balisage lumineux de jour n'est pas systématiquement requis. |
| § 6.2.1.2 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le fonctionnement des feux BI de types A, B et E est étendu au crépuscule pour tous les obstacles et de jour également pour les éoliennes.<br>Les feux MI A ne sont pas utilisés la nuit.<br>Pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc, il est possible d'utiliser des feux rouges à éclats de 200 cd qui ne sont pas prévus par l'OACI.<br>Seules les exigences minimales du tableau 6-3 ("répartition lumineuse des feux HI et MI") sont applicables. Les "recommandations" du tableau 6-3 ne sont pas requises. |
| § 6.2.2.1 | B | Pour la règlementation européenne, le balisage des véhicules ne concerne que ceux se déplaçant sur l'aire de manœuvre.<br>Pour la règlementation nationale, les conditions de balisage des véhicules sur l'aire de manœuvre sont fixées par les autorités locales et incluent les dispositions communes aux véhicules incendies et de service. |
| § 6.2.2.7 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, des feux de moindre intensité peuvent être utilisés sur les véhicules d'escorte "follow-me". |
| § 6.2.2.8 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il n'y a pas d'exigences de balisage pour les objets à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques. |
| § 6.2.3.4* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, lorsque le balisage par marques est constitué d'une couleur unique, cette couleur est le jaune pour le cas des obstacles situés à proximité d'une piste dont la projection orthogonale sur un plan vertical quelconque mesure moins de 1,5 m dans ses deux dimensions. |
| § 6.2.3.7* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les fanions sont de couleur rouge ou comprennent deux sections triangulaires, l'une rouge et l'autre blanche. |
| § 6.2.3.18* | B | La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaires et/ou civile). |
| § 6.2.3.20* | B | Pas de différence avec la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, par défaut, le balisage par feux BI est prévu pour les obstacles de moins de 45 m. Il est prévu de pouvoir renforcer le balisage dans des situations particulières. Le besoin est évalué au cas par cas par les autorités militaires et civiles compétentes. |
| § 6.2.3.26 | C | Pas de différence avec la réglementation européenne.<br>Disposition non reprise dans la règlementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. |

| | | |
|---|---|---|
| § 6.2.3.30* | B | La partie de la spécification concernant la couleur a été partiellement transposée en tant que guide dans la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaire et/ou civile). |
| § 6.2.3.33 | C | Pas de différence avec la réglementation européenne.<br>Disposition non reprise dans la règlementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. |
| § 6.2.4.2* | B | Pas de différence avec la réglementation européenne applicable sur les aérodromes ou dans les zones sous contrôle des exploitants d'aérodrome.<br>Pour la réglementation nationale, les éoliennes peuvent, en plus du blanc, être peintes en gris avec un facteur minimal de luminance supérieur ou égal à 0,4. Cette couleur doit être apposée sur la totalité des aérogénérateurs. Des marques rouges ou oranges additionnelles sont requises pour les éoliennes en mer. |
| § 6.2.4.3* et 6.2.4.5* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La règlementation française est conforme aux dispositions de cette recommandation à l'exception des points e)-ii et e)-iii : le 2ème feu n'est pas requis et les feux intermédiaires sont des feux faible intensité de type B.<br>Des feux rouges à éclats de 200 cd peuvent être utilisés pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc.<br>6.2.4.3.b) : Des espacements maximaux différents de 900 m entre les feux MI sont prescrits par la règlementation française, en fonction du type de balisage (nocturne/diurne), du type de parc éolien (terrestre, maritime), et de la hauteur des éoliennes (inférieure ou supérieure à 150 m). Ces espacements varient entre 500 m et 2 000 m. |
| § 6.2.5.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, tous les pylônes ne sont pas nécessairement colorés. |
| § 6.2.5.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le marquage des pylônes qui supportent les fils peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à moyenne intensité. |
| § 6.2.5.11* | B | La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne applicable dans l'emprise et dans les zones sous contrôle de l'exploitant d'aérodrome.<br>Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié. |
| | | |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| § 8.1.7 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, un temps de communication de l'alimentation électrique auxiliaire de 1 seconde est requis en dessous de 400 m de RVR de jour et 800 m de RVR de nuit. |
| § 8.2.3 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, lorsqu'une piste qui fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface est dotée d'un balisage lumineux de piste et d'un balisage lumineux de voie de circulation, il n'est pas spécifié que les circuits électriques soient couplés de manière à supprimer le risque d'allumage simultané des deux formes de balisage. |
| | | |
| **CHAPITRE 9** | | |
| § 9.2.2 | C | La règlementation européenne ne prévoit pas la mise à disposition de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque.<br>La règlementation nationale prévoit des exigences spécifiques uniquement pour les étendues d'eau ("lacs", "mers") et non pour les marécages et autres milieux difficiles. |
| § 9.2.4* | C | Les règlementations européennes et françaises prévoient la réduction d'une catégorie du niveau de protection assurée sur un aérodrome lorsque le nombre de mouvements d'un avion de la classe la plus élevée qui utilise normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic. |
| § 9.2.5 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, pour les aéronefs effectuant du transport exclusif de fret ou de courrier, la longueur hors tout divisée par trois sert de base au calcul. De plus, pour préciser la notion d'avions qui utilisent normalement l'aérodrome, un seuil de 24 mouvements d'aéronefs sur les trois mois consécutifs de plus fort trafic l'année antérieure est utilisé. |
| § 9.2.8* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation française ne demande pas d'agent principal pour les aérodromes de niveaux 1 et 2. |
| § 9.2.11 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les aérodromes de niveau de protection RFFS 1 disposent de 50 kg d'agent complémentaire, les aérodromes de niveau de protection RFFS 2 disposent de 250 kg d'agent complémentaire. |
| § 9.2.13 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les quantités d'eau sont données en fonction de la catégorie RFFS, sans majoration. |
| § 9.2.27 et 9.2.28* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'objectif opérationnel du service est un délai d'intervention de 3 minutes maximum à chaque extrémité de la piste. |
| § 9.2.29* | C | Les règlementations européenne et française ne prévoient pas de temps de réponse inférieur à 3 minutes pour atteindre toute autre partie de l'aire de mouvement. |
| § 9.2.41* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre d'un véhicule spécifique destiné au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs pour les aérodromes de niveau RFFS 1. |
| § 9.2.44* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre de personnel RFFS pour les aérodromes de niveau RFFS 1. |
| § 9.2.45* | C | En réglementation européenne, l'analyse des ressources nécessaires aux taches afin de déterminer l'effectif minimal est reprise en guide.<br>Pour la réglementation nationale, l'effectif RFFS par catégorie est fixé réglementairement. |
| § 9.2.46 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale ne prévoit l'utilisation d'un équipement respiratoire que sur les aérodromes de catégorie 3 ou supérieure. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 9.3.1* et 9.3.2* | C | Pour la réglementation européenne, les spécifications relatives à l'enlèvement des aéronefs sont reprises en guide.<br>La réglementation nationale prévoit que l'exploitant d'aéronef soit responsable de l'enlèvement de son aéronef. |
| § 9.5.1 à 9.5.3 | C | Cette disposition n'a été transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale applicable aux aérodromes. |
| § 9.5.7 | C | Les réglementations européenne et française ne prévoient pas qu'une surveillance visuelle des postes de stationnement d'aéronefs soit effectuée pour s'assurer que les dégagements recommandés soient garantis. |
| § 9.8.7* et 9.8.8* | C | Le radar de surface pour aire de manœuvre n'est pas requis systématiquement. |
| § 9.9.4 | C | Pour la réglementation européenne, la présence d'équipement d'aide à la navigation aérienne après l'extrémité de piste peut être acceptée après une étude de sécurité.<br>Pour la réglementation nationale, cette spécification ne s'applique qu'aux créations et allongements de piste. |
| § 9.10.1 | | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les clôtures adaptées destinées à empêcher l'accès de l'aire de mouvement aux animaux sont exigées en fonction du risque. |
| § 9.10.5 | | Cette recommandation a été transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée en règlementation nationale. |
| § 9.11 | | Cette recommandation n'a été transposée ni dans la réglementation européenne , ni dans la réglementation nationale. |
| | | |
| **CHAPITRE 10** | | |
| § 10.2.3 et 10.2.7 | C | Pour la réglementation européenne, les minima de frottements sont définis en guide.<br>Pas de différence pour la réglementation nationale. |
| § 10.3.1 à 10.3.3* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le retrait des contaminants sur les pistes, voies de circulation et aires de trafic (neige, glace, eau stagnante, poussière…) pour éliminer le risque d'accumulation fait l'objet de recommandations. |
| § 10.3.5* | C | Les spécifications relatives à l'utilisation des agents chimiques destinés à enlever la glace et la gelée n'ont pas été transposées dans les règlementations européenne et française. |
| § 10.5.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les dispositions portant sur l'intensité moyenne du faisceau principal des feux de piste sont des recommandations inscrites en guide. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 14**
**Hélistation**

**VOLUME 2**
**CONCEPTION ET EXPLOITATION DES HELISTATIONS**

**2ème édition à jour de l'amendement N° 3 applicable à partir du 25 novembre 2004**

| REGLEMENTATION O.A.C.I | CAT | REGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| Aire de prise de contact et d'envol | B | Autre moyen de conformité: En France, l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) a la définition suivante : "Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou se mettre en stationnaire." |
| Hélistation | B | Autre moyen de conformité : En France, une hélistation est un aérodrome destiné à recevoir exclusivement les hélicoptères. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.1.2 et § 2.1.3 | C | Dispositions non reprises |
| § 2.2.2 | C | Dispositions non reprises |
| § 2.4.3 | C | Disposition non reprise : Les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation ne sont pas publiées pour le moment. |
| § 2.4.5 | C | Dispositions non reprises |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2 | C | Disposition partiellement reprise : Les spécifications relatives aux "hydro hélistations" ne sont pas traitées dans la réglementation française. |
| § 3.1.21 | C | Disposition non reprise |
| § 3.1.27 | C | Disposition partiellement reprise : cette disposition ne s'applique pas pour les accotements en France. |
| § 3.1.29<br>§ 3.1.37 | B | Autre moyen de conformité : La réglementation française fait référence au diamètre du rotor pour la largeur hors tout de l'hélicoptère. |
| § 3.2.2 | B | Autre moyen de conformité : En France, le dimensionnement d'une FATO sur une hélistation en terrasse est également prévu pour les FATO destinées à être utilisées par des hélicoptères exploités en classe de performances 3. |
| § 3.2.4 | C | Disposition partiellement reprise : La seconde partie de la norme ne fait l'objet que d'une recommandation. |
| § 3.2.10 | C | disposition non reprise |
| § 3.3 Héliplate-formes | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 3.4 Hélistations sur navires | C | Disposition non reprise : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.5 | B | Autre moyen de conformité : La France utilise le terme surfaces latérales pour les surfaces de transition. |
| § 4.1.48<br>§ 4.1.19<br>§ 4.1.20 | C | Disposition partiellement reprise : Ces spécifications ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 4.1.21 à § 4.1.25 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 4.2.2 | B | Autre moyen de conformité : Lorsqu'une approche directe classique est prévue aux deux extrémités, la surface intérieure peut être supprimée après étude. Dans ce cas particulier, la surface conique est remplacée par la continuation de la surface latérale. |
| § 4.2.6 | B | Autre moyen de conformité : Il est possible, dans les zones grévées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, après avis préalable d'une commission spécifique et sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'expoitation des hélicoptères ne sont pas affectées. La réalisation de l'étude est obligatoire, et les objets sont limités aux seuls installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public. |
| § 4.2.8 | C | Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique. |
| § 4.2.10 | C | Disposition partiellement mise en œuvre : Les hélistations d'hôpitaux font l'objet d'une étude particulière. |
| § 4.2.11 | C | Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique. |
| § 4.2.12 à § 4.2.18 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 4.2.19 à § 4.2.22 | C | Dispositions non reprises : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.1.1<br>§ 5.1.1.2<br>§ 5.1.1.4<br>§ 5.1.1.7 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.1.2.1 à § 5.1.2.3 | C | Dispositions non reprises : La réglementation française ne prévoit pas de dispositions concernant les marques d'hélitreuillage. |
| § 5.2.2.1 à § 5.2.2.5 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.3.3 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.2.4.1 à § 5.2.4.5 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.5.2<br>§ 5.2.5.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.6.2 à § 5.2.6.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.7.1 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.7.3<br>§ 5.2.7.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.8.2 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.2.8.3<br>§ 5.2.8.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.8.5 | D | Sans objet- Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 5.2.9.3<br>§ 5.2.9.5 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.2.10.1 à § 5.2.10.5 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 5.2.12.2 à § 5.2.12.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.13.2 à § 5.2.13.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.2.2 à § 5.3.2.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.3.2<br>§ 5.3.2.5<br>§ 5.3.3.7 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.4.2 à § 5.3.4.16 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.4.17 | C | Disposition non reprise |
| § 5.3.4.18<br>§ 5.3.4.19 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.2<br>§ 5.3.5.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.5 à § 5.3.5.8 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.10<br>§ 5.3.5.11 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.13 à § 5.3.5.20 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.22<br>§ 5.3.5.26 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.23 à § 5.3.5.25 | C | Dispositions non reprises |
| § 5.3.6.1 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Les feux peuvent être omis si la TLOF et la FATO sont en totale coïncidence. |
| § 5.3.6.2 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Dans le cas d'une trouée unique, l'administration française recommande d'utiliser des feux de couleur rouge sur le côté de la FATO opposé à cette trouée. |
| § 5.3.6.3 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition ne n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.3.7.2<br>§ 5.3.7.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.1 à § 5.3.8.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.5 à § 5.3.8.7 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.8 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 5.3.8.9<br>§ 5.3.8.10 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.12 à § 5.3.8.14 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. La réglementation française recommande des panneaux de couleur jaune. |
| § 5.3.8.16<br>§ 5.3.8.17 | C | Dispositions non reprises |
| § 5.3.8.20 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.23 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.3.9.1 à § 5.3.9.4 | C | Dispositions non reprises : Il n'y a pas de dispositions concernant les aires d'hélitreuillage dans la réglementation française. |
| § 5.3.12.1<br>§ 5.3.12.2 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.1.1 à § 6.1.10 | B | Autre moyen de conformité : La réglementation française rend obligatoire un niveau minimal de protection incendie assuré sur les hélistations en surface par une dotation de 50 kg de poudre ou équivalent et sur les hélistations en terrasse par une dotation de 250 kg de poudre ou équivalent. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 15**
**Service d'information aéronautique**

**Seizième édition à jour de l'amendement n° 43 applicable depuis le 28 novembre 2024**
**Les pratiques recommandées sont identifiées par un astérisque ***

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 5 – Produits et services d'information aéronautique** | | |
| §5.3.3.3.2 et 5.3.3.4.3 | C | Les données numériques de terrain et d'obstacles sont requises pour la zone 1, sauf pour les collectivités de Saint-Martin, de Saint-Barthélemy, et de Wallis-et-Futuna. |
| §5.3.3.3.3, 5.3.3.3.4*, 5.3.3.4.4, 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6* | C | Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 2 ne sont pas exigées pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale.<br>Ces données sont exigées pour les aérodromes suivants :<br>FMEE : La Réunion-Roland Garros,<br>LFBD : Bordeaux-Mérignac,<br>LFBO : Toulouse-Blagnac,<br>LFBP : Pau-Pyrénées,<br>LFBZ : Biarritz -Pays-Basque,<br>LFKB : Bastia-Poretta,<br>LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte,<br>LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne,<br>LFLL : Lyon-Saint-Exupéry,<br>LFML : Marseille-Provence,<br>LFMN : Nice-Côte d'azur,<br>LFMT : Montpellier-Méditerranée,<br>LFOB : Beauvais-Tillé,<br>LFPB : Paris-le-Bourget,<br>LFPO : Paris-Orly,<br>LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle,<br>LFQQ : Lille-Lesquin,<br>LFRB : Brest-Bretagne,<br>LFRS : Nantes-Atlantique,<br>LFST : Strasbourg-Entzheim,<br>LFSB : Bâle-Mulhouse,<br>NTAA : Tahiti-Faa'a,<br>NWWW : Nouméa-La Tontouta,<br>TFFF : Martinique-Aimé Césaire,<br>TFFR : Guadeloupe-Maryse Condé. |
| §5.3.3.3.7 et 5.3.3.4.9* | C | Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 3 ne sont pas exigées. |
| §5.3.3.4.10 | C | Les données numériques d'obstacles ne sont pas fournies pour les 6 aérodromes suivants dotés de piste CAT II/III : LFBL 21, LFJL 22, LFOB 12, LFQQ 26, LFRB 25L et LFOK 10. |
| §5.3.4.2* | C | La fourniture d'ensembles de données cartographiques d'aérodrome n'est pas requise. |
| §5.3.5.2* | C | La fourniture d'ensembles de données de procédures de vol aux instruments n'est pas requise. |
| | | |
| **CHAPITRE 6 – Mise à jour de l'information aéronautique** | | |
| §6.2.6* | C | Il n'est pas exigé que le système régularisé (AIRAC) soit utilisé pour la fourniture de l'information relative aux circonstances énumérées au 6.2.6. |
| §6.3.2.3 | C | La France ne publie pas de NOTAM pour diffuser les renseignements concernant des observations ou prévisions de phénomène de météorologie de l'espace. |
| §6.3.2.4 | C | Un NOTAM doit également être préparé et émis en cas d'indisponibilité d'une piste en raison de travaux de marquage de la piste ou, si l'équipement utilisé pour ces travaux peut être enlevé, pour indiquer le délai nécessaire pour rendre la piste de nouveau disponible aux opérations aériennes. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 16<br>Protection de l'environnement | |
|---|---|
| **REGLEMENTATION OACI** | **REGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |

| ANNEXE 17<br>Sureté | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION OACI** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 18<br>Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses<br>4ème édition à jour de l'amendement N° 12 | | |
|---|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **CAT** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| § 2.1.1 et § 2.1.2 | A | Plus exigeant.<br>Le Règlement (UE) 965/2012 étend le champ d'application à toutes les opérations, y compris le transport intérieur. |
| § 9.6.1 et § 9.6.2 | A | Plus exigeant.<br>Les informations à notifier sont précisées dans les AMC au règlement (UE) n° 965/2012. |
| § 10.2.1 | C | Partiellement mis en œuvre.<br>Les opérateurs non commerciaux qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ne sont pas tenus d'obtenir l'approbation de leur programme de formation sur les marchandises dangereuses. |
| § 12.1 | C | Partiellement mis en œuvre.<br>Le règlement (UE) 2015/1018 du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements de l'aviation civile devant obligatoirement être déclarés (conformément au règlement (UE) n° 376/2014) n'est pas entièrement conforme à ce qui est indiqué dans les instructions techniques. |

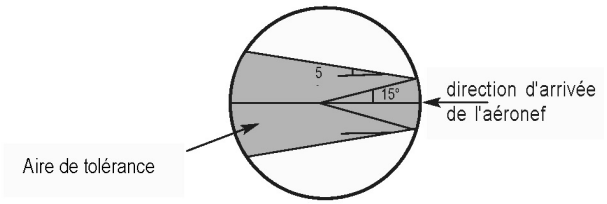
© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 4444 - PANS-ATM | |
|---|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne<br>Gestion du trafic aérien<br>Seizième édition à jour de l'amendement N° 12 en vigueur le 28 novembre 2024** | |
| **RÉGLEMENTATION OACI<br>RÉF : PANS-ATM** | **RÉGLEMENTATION FRANCAISE<br>RÉF : RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE** |
| | La réglementation de la circulation aérienne applicable en France procède des textes européens et nationaux suivants : |
| | • le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ; |
| | • le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ; |
| | • l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ; |
| | • l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne. |
| Les différences significatives entre ces deux référentiels seront disponibles prochainement. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8400 - PANS ABC |
| --- |
| **Procédures pour les services de navigation aérienne - Abréviations et codes**<br>**Neuvième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 34, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| NIL |

| DOC 8168 Volume I – PANS OPS |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs.<br>Volume I : procédures de vol<br>Sixième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 11, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| Aucune différence. |

| DOC 8168 Volume II – PANS OPS | |
|---|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs<br>Volume II : construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments<br>Septième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 10, entré en vigueur le 28 novembre 2024** | |
| **RÉGLEMENTATION OACI RÉF :<br>PANS OPS** | **RÉGLEMENTATION FRANCAISE<br>Réf : RECUEIL NATIONAL DE CRITÈRES** |
| **Partie I - section 2 Chap 1 : Généralités** | En France, les procédures de vol aux instruments peuvent être conçues en utilisant les critères issus :<br>- soit du document OACI 8168 volume II – PANS-OPS - version à jour ;<br>- soit du document OACI 9905 - manuel RNP AR - version à jour ;<br>- soit d'un recueil national établi sur la base de la sixième édition du volume II du Doc OACI 8168, incluant tous les amendements jusqu'au N° 7, et qui n'est plus mis à jour depuis juin 2018.<br>Les procédures établies selon l'un des deux documents de l'OACI suscités font l'objet d'une mention explicite sur les cartes aéronautiques les représentant.<br>Ces critères sont rendus applicables par décision du ministre chargé de l'aviation civile publiée au bulletin officiel du ministère chargé des transports, en application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.<br>Le recueil national présente certaines différences avec les dispositions de l'OACI correspondantes, notamment dans les critères généraux ainsi que dans les critères pour les procédures conventionnelles.<br>Ces différences sont listées ci-après. |
| | **Appendice B au chapitre 1**<br>**Vitesse du vent**<br>Les aires de protection sont établies en prenant en compte l'effet non corrigé d'un vent omnidirectionnel.<br>Des statistiques météorologiques recueillies pour divers terrains de la France métropolitaine ont montré que l'on pouvait adopter pour la protection des procédures un vent maximal :<br>- de 0 à 14 000 ft : w = 1,5 h + 36<br>- de 15 000 à 31 000 ft : w = 2,5 h + 22 (avec w en kt et h en milliers de pieds)<br>- au-dessus de 31 000 ft : w = 100<br>Des valeurs différentes peuvent être adoptées si des statistiques météorologiques particulières le permettent. Lorsqu'aucune statistique n'est disponible ou lorsque l'échantillon des relevés météorologiques n'est pas jugé suffisant, un vent maximal de : w = 2 h + 47 est pris en compte.<br>Remarque : Pour certaines phases de la procédure (ex : approche interrompue), une valeur forfaitaire est fixée pour la prise en compte du vent maximal dans la construction de l'aire de protection.<br>**Température**<br>Les aires de protection sont normalement établies en considérant une température supérieure de 15° à la température standard au niveau considéré. Toutefois, dans certains cas particuliers, l'existence de statistiques de température peut être utilisée pour la prise en considération d'une température maximale différente de celle qui résulterait de l'application de la règle énoncée plus haut. |
| **Partie I - section 2 Chap 2 : REPERES DE REGION TERMINALE<br>§ 2.5.1.1 VOR** | L'aire de tolérance de repère à la verticale d'un VOR est basée sur la coupe circulaire horizontale du cône inversé d'ambiguïté au-dessus de l'installation, ayant son sommet à l'installation et un demi-angle de cône ( $\alpha$ ) de 30°. La pénétration dans le cône est censée être réalisée avec une précision de ± 15° par rapport à la trajectoire de rapprochement prescrite. À partir des points de pénétration, la trajectoire à travers le cône est censée être réalisée avec une précision de ± 5°. Si l'installation définit le MAPT ou le point de virage dans l'approche interrompue, des valeurs fixes sont utilisées.<br>  <br> |
| **Partie I - section 3 : PROCEDURES DE DEPART<br>Chap 2 - §2.6 SURFACE D'IDENTIFICATION D'OBSTACLES (OIS)** | **Non retenu** |

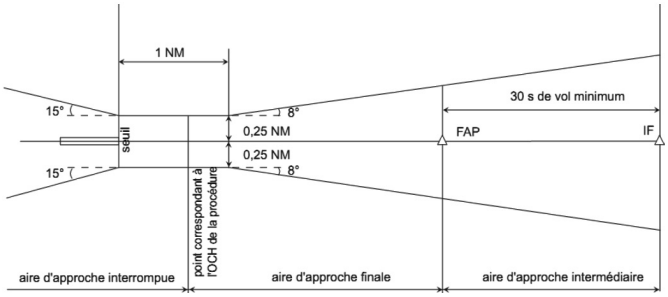
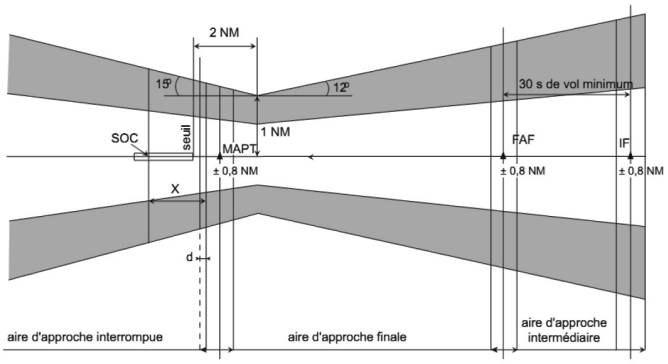

© Service de l'Information Aéronautique, France

<table>
<tr><td>Chap 2 - § 2.7.3 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)</td><td>Une PDG dépassant 3,3 % ainsi que l’altitude jusqu’à laquelle s’étend la pente augmentée sont publiées ainsi que l’obstacle déterminant cette pente. Deux cas peuvent se présenter :<br>1) la PDG résultant de la prise en compte d’obstacles très proches de la DER est très élevée (supérieure à 15%) : elle n’est pas publiée. Dans ce cas, une nouvelle PDG est calculée en faisant abstraction de ces obstacles. Cette nouvelle pente est publiée avec une mention décrivant les obstacles non pris en compte (position, cote au sommet) ainsi que l’obstacle le plus pénalisant qui la détermine.<br>2) la PDG est élevée (supérieure à 3,3%) : elle est publiée ainsi que l’obstacle déterminant cette pente. Dans le cas où cet obstacle est isolé et que cela représente un intérêt opérationnel, une deuxième pente faisant abstraction de cet obstacle peut être publiée ; l’obstacle le plus pénalisant imposant cette deuxième pente est également publié si cette dernière est supérieure à 3,3%.</td></tr>
<tr><td>Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)</td><td>§ 2.7.4 Si la PDG est augmentée, elle est ramenée à 3,3 % au point situé au-delà de l’obstacle critique où peut être assurée la marge de franchissement d’obstacles de 0,8 % de la distance depuis la DER.</td></tr>
<tr><td>Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)</td><td>§ 2.7.5 Non retenu</td></tr>
<tr><td>Chap 3 - § 3.1.2 GUIDAGE SUR TRAJECTOIRE</td><td>§ 3.1.2 Le guidage sur trajectoire est fourni au plus tard 10 NM :<br>a) après l’extrémité départ de la piste (DER) dans le cas des départs en ligne droite, ou<br>b) après exécution des virages dans le cas des départs avec virage</td></tr>
<tr><td>Chap 3 - § 3.3.1.2 DEPART AVEC VIRAGE</td><td>Le vol en ligne droite est présupposé jusqu’à ce que soit atteinte une hauteur d’au moins 120 m (394 ft) [CAT H : 90 m (295 ft)] au-dessus de l’altitude de la DER. Toutefois, pour les aéronefs de CAT A ou B, une hauteur inférieure peut être adoptée, en cas de nécessité, à condition qu’elle reste supérieure ou égale à 90 m (295 ft)</td></tr>
<tr><td>Chap 3 - § 3.3.1.</td><td>Chap 3 - § 3.3.1.4 On distingue deux types de virage :<br>- le virage initial entrepris à une hauteur inférieure ou égale à 300 m (984 ft au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur, ou à un TP désigné situé à une distance inférieure ou égale à 3,2 NM de la DER,<br>- le virage après montée initiale, entrepris à une hauteur supérieure à 300 m (984 ft) au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur ou à un TP désigné situé à une distance supérieure à 3,2 NM de la DER</td></tr>
<tr><td>Chap 3 - § 3.3.4 PARAMETRES DE VIRAGE</td><td>§ 3.3.4 Paramètres de virage<br>On distingue deux types de virages :<br>- le virage initial (H 300 m (984 ft) ou TP à moins de 3,2 NM de la DER) ;<br>- le virage après montée initiale (dans le cas contraire).<br>Vitesses :
<table>
<tr><th rowspan="2">Catégories d’aéronefs</th><th colspan="2">Vitesses maximales indiquées (kt)</th></tr>
<tr><th>Virage initial</th><th>Virage après montée initiale</th></tr>
<tr><td>A</td><td>120</td><td>120</td></tr>
<tr><td>B</td><td>145</td><td>165</td></tr>
<tr><td>C</td><td>175</td><td>265</td></tr>
<tr><td>D</td><td>205</td><td>290</td></tr>
</table>
angle d'inclinaison :<br>- virage initial : 15°<br>- virage après départ initial : 25° ou vitesse angulaire de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°.</td></tr>
<tr><td>Chap 3 - § 3.3.5.3</td><td>a) ....<br>1) altitude/hauteur maximale d’obstacles = TNA/H – [50 m (165 ft) pour un virage initial ou 90 m (295 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des avions.<br>2) altitude/hauteur maximale d’obstacles = TNA/H – [40 m (131 ft) pour un virage initial ou 80 m (265 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des hélicoptères.</td></tr>
<tr><td>Chap 4 - § 4.2.1 AIRE 1</td><td>Aires de mise en virage (Aire 1)<br>Les critères en ligne droite s'appliquent jusqu'au TP (aire de mise en virage).</td></tr>
<tr><td>Chap 4 - § 4.2.2 AIRE 2</td><td>Aires de mise en virage (Aire 2)<br>L'aire 2 de départ omnidirectionnel s'étend depuis les limites de l'aire de mise en virage, jusqu'à un cercle de rayon 25 NM centré sur l'aérodrome (point milieu de la piste). Une zone tampon de 5 NM entourant ce cercle est considérée pour la détermination des obstacles à prendre en compte.<br>En région montagneuse, le rayon de ce cercle peut être augmenté si nécessaire, la valeur considérée étant, dans tous les cas, publiée.</td></tr>
<tr><td>Chap 6 - § 6.2.1 DÉPARTS AUX INSTRUMENTS À PARTIR DE PISTES PARALLÈLES</td><td>Lorsqu’il est prévu d’utiliser simultanément deux procédures de départ aux instruments à partir de pistes parallèles, les trajectoires de départ nominales divergent d’au moins 15° immédiatement après le décollage. En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l’autorité de surveillance</td></tr>
<tr><td>Chap 6 - § 6.2.1 SÉGRÉGATION DES MOUVEMENTS SUR PISTES PARALLÈLES</td><td>Lorsqu’il est prévu d’utiliser simultanément une procédure de départ aux instruments et une procédure d’approche aux instruments dans la même direction sur des pistes parallèles, les trajectoires nominales de la procédure de départ et de la procédure d’approche interrompue divergent aussitôt que possible d’au moins 30° (voir IIème Partie, Section 1, Chapitre 1 – ILS).<br>En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l’autorité de surveillance.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>Partie I - section 4 : PROCEDURES D’ARRIVEE ET D’APPROCHE<br>Chap 1</td><td>La réglementation française retient les valeurs suivantes, exprimées en nœuds, pour la vitesse d’approche initiale
<table>
<tr><th rowspan="2">Catégories d’aéronefs</th><th colspan="2">Vitesses d'approche initiale</th></tr>
<tr><th>mini</th><th>maxi</th></tr>
<tr><td>A</td><td>90</td><td>150</td></tr>
<tr><td>B</td><td>120</td><td>180 (170 *)</td></tr>
<tr><td>C</td><td>160</td><td>240 (220 *)</td></tr>
<tr><td>D</td><td>185</td><td>250 (220 *)</td></tr>
</table>
De plus, les vitesses maximales pour les segments d'approche finale, indirecte, et le segment d'approche interrompue intermédiaire d'une procédure protégée pour la catégorie A sont égales à 110 kt</td></tr>
<tr><td>Chap 2 . § 2.1.1.5</td><td>Une STAR doit permettre la transition entre la phase en route et la phase d’approche en joignant un point significatif, normalement sur une route ATS, avec un point à partir duquel commence la procédure d’approche aux instruments. Le début de la route d’arivée est, suivant les cas : 1) s’il n’existe pas d’espace contrôlé associé à la procédure : - le dernier repère en route, s’il est situé à moins de 25 NM de l’IAF, sinon le point situé à 25 NM de l’IAF sur la route d’arrivée. 2) s’il existe un espace contrôlé associé à la procédure : - la limite de cet espace ou le repère le plus proche possible de cette limite.</td></tr>
<tr><td>Chap 3 . § 3.3.3 AIRES</td><td>Le segment d’approche initiale n’a pas une longueur normalisée. La longueur doit être suffisante pour permettre le changement d’altitude requis dans la procédure. La largeur de l’aire d’approche initiale au travers de l’IAF est de : - 10 NM (5 NM de part et d’autre de l’axe), lorsque l’IAF n’est pas défini par la verticale d’une installation radioélectrique ; - 4 NM (2 NM de part et d’autre de l’axe), lorsque l’IAF est défini par un VOR ; - 5 NM (2,5 NM de part et d’autre de l’axe), lorsque l’IAF est défini par un NDB. La largeur de l’aire ne peut pas excéder 10 NM (5 NM de part et d’autre de l’axe). Si elle est inférieure à cette valeur à l’IAF, l’aire s’évase à 7,8° (VOR) ou 10,3° (NDB), jusqu’à ce que cette largeur atteigne la valeur de 10 NM (5 NM de part et d’autre de l’axe).</td></tr>
<tr><td>Chap 3 . § 3.6 AIRES DE PROCEDURE EN HIPPODROME ET DE PROCEDURE D’INVERSION</td><td>e) vitesse du vent (w) : vent omnidirectionnel pour l’altitude h spécifiée ; OACI w = (2 h + 47) kt si h est en milliers de pieds ; France métropolitaine : w = 1,5 h + 36 kt si h est en milliers de pieds ou, si des données statistiques adéquates sont disponibles, le vent omnidirectionnel maximal avec probabilité de 95 % peut être utilisé</td></tr>
<tr><td>Chap 4 SEGMENT D’APPROCHE INTERMEDIAIRE<br>4.3.1 AIRE</td><td>4.3.1.1 Longueur<br>4.3.1.1.1 La longueur minimale du segment d’approche intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d’approche initiale.<br>4.3.1.1.2 Lorsque la trajectoire d'approche initiale et la trajectoire d'approche intermédiaire ne sont pas alignées, la longueur minimale du segment intermédiaire est déterminée par la construction de l'aire de protection de cette phase de la procédure.</td></tr>
<tr><td>Chap 4 . § 4.4.4 Virage non à l’installation</td><td>Non retenu</td></tr>
<tr><td>Chap 5 . § 5.2 SEGMENT D’APPROCHE FINALE</td><td>5.2.2 Conditions pour qu’une procédure d’approche finale soit considérée comme directe<br>5.2.2.1……<br>5.2.2.2 Approche finale avec trajectoire qui ne coupe pas le prolongement de l’axe de piste.<br>Une approche finale qui ne coupe pas le prolongement de l’axe de piste ( égal ou inférieur à 5°) peut être établie, à condition que la trajectoire se trouve au maximum à 150 m latéralement du prolongement de l’axe de piste à une distance de 1 NM en amont du seuil de piste.<br>….<br>5.2.2.3.2 Position de l’axe d’approche :<br>L’axe d’approche finale (ou son prolongement) doit passer à moins de 150m de l’axe de piste à 1 NM en amont du seuil</td></tr>
<tr><td>Chap 5 . § 5.4.6 PROTECTION DU SEGMENT A VUE DE LA PROCEDURE D’APPROCHE</td><td>5.4.6.5 Moyens de conformité<br>1) Cas dans lesquels la vérification des VSS n’est pas nécessaire :<br>Pistes de code 3 ou 4 et procédure dans l’axe (finale dans le prolongement de l’axe de piste) :<br>- servitudes aéronautiques de dégagement, ou, à défaut, surfaces de dégagement (fond de trouée à 2% de pente) régulièrement vérifiées (dans le cadre du suivi de l’homologation) et non percées ou :<br>- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.<br>Pistes de code 1 ou 2 et procédure dans l’axe (finale dans le prolongement de l’axe de piste) :<br>- pente d’approche finale telle que la VSS soit au dessus du fond de trouée des servitudes aéronautiques de dégagement, ou à défaut, surfaces de dégagement régulièrement vérifiées (dans le cadre de l’homologation) ou<br>- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.<br>2) Cas dans lesquels la vérification des VSS est nécessaire :<br>- toute piste avec procédure dans l’axe ne répondant pas aux conditions ci-dessus.<br>- pistes avec procédures non dans l’axe.</td></tr>
<tr><td>Chap 5 . § 5.5 PUBLICATION</td><td>5.5.3 L’altitude/hauteur de procédure n’est pas inférieure à l’OCA/H du segment qui précède le segment d’approche final.</td></tr>
<tr><td>Chap 7 AIRE DE MANOEUVRES A VUE</td><td>7.2.4 OCA/H la plus basse<br>L’OCA/H la plus basse est celle qui est indiquée dans le Tableau 1.4.7.3.<br>La visibilité associée est conforme au règlement européen EU-OPS et n’est pas reprise dans le tableau 1.4.7.3.</td></tr>
</table>


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 7 . § 7.4.1 Aire qui peut être négligée** | **7.4.1 Aire qui peut être négligée**<br>Un secteur de l'aire de manœuvre à vue où il y a un obstacle proéminent peut être négligé dans les calculs d'OCA/H s'il est situé hors des aires d'approche finale et d'approche interrompue et à l'extérieur d'un demi couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (voir Fig. 1.4.7.3 et 1.4.7.4). La trajectoire nominale d'approche finale de la procédure d'approche directe ne doit pas traverser le secteur interdit (excepté le demi-couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite pour la catégorie d'aéronefs considérée). |
| **Chap 7**<br>**APPENDICE AU CHAPITRE 7**<br>**Chap7 . § 7.4** | **2.4.1 Manœuvre à vue imposée de type "circuit de piste"**<br>Cette branche constitue la trajectoire de raccordement entre l'axe de l'approche finale aux instruments et la branche vent arrière de la manœuvre à vue imposée. Il est recommandé que le point d'aboutissement de la branche de divergence sur la branche vent arrière se situe en amont du travers du seuil desservi par la manœuvre à vue imposée.<br>L'angle entre la branche de divergence et la piste desservie par la manœuvre à vue imposée doit être inférieur ou égal à 45°,<br>La longueur et l'orientation de cette branche sont publiées,<br>**2.4.2 Cas particulier d'une manœuvre à vue imposée vers une piste parallèle, semi parallèle ou sécante**<br>Dans certains cas (ex. : pistes parallèles, semi parallèles ou sécantes), la branche de divergence peut se raccorder directement au segment rectiligne d'alignement. La longueur et l'orientation de la branche de divergence ne seront alors publiées que si cette longueur est égale ou supérieure à 0,5 NM.<br>Dans le cas où la longueur de la branche de divergence est inférieure à 0,5 NM, on considèrera une plage d'orientation de la branche de divergence correspondant à des angles d'intersection de l'axe de la piste desservie compris entre 30° et 45°. Le couloir de protection défini au § 1.8.2 sera élargi en conséquence.<br>**2.4.3** réservé<br>**2.4.4** réservé |
| **Chap 8 ALTITUDES MINIMALE DE SECTEUR**<br>**Chap8 . § 8.5** | **8.5 SECTEURS CENTRÉS SUR UN VOR/DME OU UN NDB/DME**<br>**8.5.1 ……**<br>**8.5.2** Le rayon (R) de l'arc DME utilisé est compris de préférence entre 10 et 15 NM, ce qui permet d'éviter un sous-secteur trop petit. La largeur de la zone tampon est réduite à 1 NM au-delà des limites circulaires (limite de secteur et limite supplémentaire). |
| **Chap 9. § 9.4.3 SEGMENT D'APPROCHE FINALE** | **9.4.3.6 SDF.**<br>Les repères de palier de descente ne doivent pas être nommés (les repères de palier de descente ne seront alors pas inclus dans la base de données de navigation ce qui assure au pilote d'avoir une information de distance par rapport au MAPt le long de la finale). |
| **Partie II Procédures conventionnelles** | **Partie II Procédures conventionnelles** |
| **section 1 Chap 1 : SYSTEME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS (ILS)** | **1.3.3 Longueur du segment d'approche intermédiaire**<br>**1.3.3.3** . La longueur minimale du segment intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d'approche initiale. En cas de virage à l'IF, la longueur minimale résulte des contraintes de construction de l'aire d'approche intermédiaire. Le raccord de l'aire primaire associé au virage à l'IF doit rejoindre le prolongement des OAS en amont du point I (point le plus en aval de l'aire d'approche intermédiaire basé sur l'intersection entre la surface horizontale d'évaluation des obstacles associée à l'aire primaire du segment d'approche intermédiaire et de la bordure extérieure de la surface X des OAS). La longueur maximale du segment est régie par le fait qu'il doit être situé entièrement à l'intérieur du volume de service du signal d'alignement de piste, et normalement à une distance ne dépassant pas 25 NM de l'antenne du radiophare d'alignement de piste. |
| **§ 1.5.3 APPROCHE INTERROMPUE AVEC VIRAGE** | **1.5.3.2.4 Franchissement d'obstacles**<br>b) Franchissement d'obstacles dans l'aire de virage. L'altitude/hauteur des obstacles dans l'aire de virage est inférieure ou égale à l'altitude/hauteur de virage + do tg Z – MFO où do est mesurée depuis l'obstacle jusqu'au point le plus proche sur la limite de l'aire de mise en virage, et la MFO est égale à :<br>1) 50 m (164 ft) [Cat H : 40 m (132 ft)] pour les virages de plus de 15°, diminuant linéairement jusqu'à zéro au bord extérieur des éventuelles aires secondaires.<br>2) valeur nulle pour les virages de 15° ou moins |
| | **1.5.3.3.3 Franchissement d'obstacles.** Le critère de franchissement d'obstacle à partir du TP amont est garanti par une altitude/hauteur d'obstacles inférieure à :<br>(OCA/Hps – HL ) + do tg Z – MFO<br>où : do = dz + distance la plus courte depuis l'obstacle jusqu'à la ligne K-K<br>dz = distance depuis le SOC jusqu'au TP amont<br>et la MFO est égale à :<br>- 30 m pour les virages de plus de 15° ;<br>- valeur nulle pour les virages de 15° ou moins. |
| **§ 1.6 APPROCHES ILS ET/OU MLS SIMULTANEES EN DIRECTION DE PISTES PARALLELES OU QUASI PARALLELES** | **§ 1.6.1 Généralités**<br>a), b), c),<br>Note : des critères différents peuvent être admis, selon l'écartement des pistes et après approbation par l'autorité nationale de surveillance. |

| | |
|---|---|
| **Chap 5 PAR** | **5.2.7 Aire combinée d'approche intermédiaire et finale**<br>Il s'agit d'une aire disposée symétriquement de part et d'autre du prolongement de l'axe, définie de la manière suivante :<br>- la largeur de l'aire est de 0,5 NM en un point situé à 1 NM en amont du seuil ;<br>- en aval de ce point, la largeur de l'aire demeure constante (0,5 NM) jusqu'au point correspondant à l'OCA/H de la procédure ;<br>- en amont de ce point, l'aire s'évase de 8° par rapport à la trajectoire nominale jusqu'à la limite amont de l'IF;<br>La tolérance de l'IF est de ± 0,8 NM.<br>  <br><br>**5.3.3 Marge de franchissement d'obstacles**<br>A l'intérieur des limites de l'aire d'approche finale, il est défini une surface de franchissement d'obstacles (OCS) qui se compose d'un plan incliné sous un angle de 0,6 Θ par rapport à l'horizontale et passant par une droite perpendiculaire à l'axe de piste et située à une distance horizontale D du seuil donné par la formule :<br>$D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$<br>D et H en mètres, θ en degrés<br>θ = angle de site du plan de descente nominal ;<br>0,6 θ = angle de descente le plus faible admis ;<br>H = hauteur de la trajectoire de descente nominale au dessus du seuil ; sa tolérance est égale à celle définie pour le point de repère ILS d'une installation exploitée en catégorie I.<br>La marge de franchissement d'obstacles est déterminée par la HL de chaque catégorie. |
| **section 2 Chap 6 SRE** | **Chap 6 SRA**<br>**6.1 GÉNÉRALITÉS**<br>Une approche SRA est une approche classique qui peut être utilisée en secours d'une procédure PAR ou ILS. Ce type d'approche n'est défini que pour les aérodromes où le SRE est installé.<br>  <br> |
| **Chap 6 . § 6.2.3 Procédures basées sur guidage tactique** | **§ 6.2.3 Altitudes minimales de sécurité radar (devenues « altitudes minimales de guidage »)**<br>Les critères relatifs au calcul des altitudes minimales de sécurité radar peuvent s'appliquer à différents types d'images radar. Pour la détermination des altitudes minimales de sécurité radar, la zone considérée est entourée d'une aire secondaire. La largeur de l'aire secondaire est égale à la norme d'espacement radar au point considéré.La MFO appliquée dans l'aire secondaire décroît de la valeur entière (minimum de 300 m ou 984 ft) à la valeur nulle. |
| **Section 4, Chap 1 . § 1.5.1 Procédure spéciale d'entrée en attente VOR/DME** | **1.5.1 Non retenu**<br>Dans le cas d'une arrivée sur le radial VOR servant de support à la branche de rapprochement de l'attente, mais en sens inverse du rapprochement de l'attente, seule la procédure avec ouverture à 30° (type 2) est protégée. |
| **Partie III Procédures RNAV et procédures basées sur satellites** | |
| **Section 1 . Chap 6 RNAV avec GBAS** | **Chap 6 Non retenu** |
| **Section 3 . Chap 6 PROCEDURES D'APPROCHE DE PRECISION – GBAS** | **Chap 6 Non retenu** |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8168 Volume III – PANS OPS |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs.<br>Volume III : procédures d'exploitation technique des aéronefs<br>Première édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 3, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| Aucune différence |

| DOC 9868 |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation<br>Troisième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 7, entré en vigueur le 5 novembre 2020** |
| NIL |

| DOC 9981 |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes<br>Troisième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 4, entré en vigueur le 4 novembre 2021** |
| NIL |

| DOC 10066 – PANS AIM |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique<br>Première édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 3, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| NIL |

| DOC 10157 – PANS MET |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie<br>Première édition entrant en vigueur le 27 novembre 2025** |
| NIL |

| DOC 10199 – PANS IM |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information<br>Première édition entrée en vigueur le 28 novembre 2024** |
| Aucune différence |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DIFFERENCES BETWEEN FRENCH REGULATION AND ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

**ANNEX 1**
**Personnel licensing**

**12th edition including amendment N° 175 applicable since the 8th of November 2018**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*).**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 1**<br>**Definitions and general rules concerning licences** | | |
| § 1.1 Aircraft avionics | C | It is not defined in EU rules. |
| § 1.1 Aircraft required to be operated with a co-pilot. | B | Under Part-FCL it is limited to the aeroplane, while the ICAO definition is about aircraft. |
| § 1.1 Airship | B | In Part-FCL the hot-air airships do not fall under this definition but under the definition of "balloon". |
| § 1.1 Appropriate airworthiness requirements | B | Not defined. |
| § 1.1 ATS surveillance service | C | Not defined in EU rules. |
| § 1.1 ATS surveillance system | C | Not defined in EU rules. |
| § 1.1 Certify as airworthy (to) | C | This term and meaning is not implemented in EASA rules. |
| § 1.1 Command and control (C2) link | B | Not defined in regulations. |
| § 1.1 Flight crew member | B | Not defined in EU rules. |
| § 1.1 Flight time — remotely piloted | B | Not defined in regulation. Fly time is determined under the remote pilot's responsability and under the supervision of operator (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir). |
| § 1.1 Likely | B | Different phrases used such as : "likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s)". |
| § 1.1 Quality system | C | No definition as such but we use the term "Management system" in Regulation (EU) No 1178/2011. |
| § 1.1 Remote pilot | B | The national regulation allows automatic operations. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Remote pilot: person who controls the flight of a remotely piloted aircraft, whether manually or, when the aircraft flys autonomously, by watchning the trajectory and by staying in a position to intervene on the trajectory at all time to garantee safety". |
| § 1.1 Remote pilot station (RPS) | B | Not applicable. |
| § 1.1 Remotely piloted aircraft syst | B | Not defined in regulations. |
| § 1.1 Rendering (a licence) valid | C | It is not precisely defined in EU rules, for AMLs it is not applicable. |
| § 1.1 Significant | B | Term used throughout Reg.EU 1178/2011 but defined as: "incapacity to function as a member of the flight crew". |
| § 1.2.2.1 | B | The licenses issued by a Member State of the European Union are recognised as valid by all the other Member States without administrative issuance of an additional authorisation. |
| § 1.2.2.3.2 | B | The list of States is mentioned on an attached document. |
| § 1.2.4.2 | C | There are no risk maps regarding pilot's physical and mental health. The Eccairs database collects some flight incapacitations but not all of them. |
| § 1.2.4.7.1 | B | This regulation stipulates that AMEs make applicants aware of the consequences of making a false declaration but does not define what those consequences might be. |
| § 1.2.4.11.2 | C | Not specifically mentioned in EU regs. |
| § 1.2.5.2.4 | A | More exacting for ATCO. |
| § 1.2.9.6* | C | Pilots who have demonstrated language proficiency at operational level are re-evaluated every 4 years. |
| | | |
| **CHAPTER 2**<br>**Pilots licences and qualifications** | | |
| § 2.1.10 | C | Balloon and sailplane pilot may act in commercial air transport up to age 70 with a Part-FCL license. |
| § 2.3.3.1.1 | A | Applicants for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours of flight instruction in aeroplanes, 5 of which may have been completed in an FSTD. |
| § 2.3.4.1.1 | A | Applicants for a PPL(H) shall have completed at least 45 hours of flight instruction on helicopters, 5 of which may have been completed in an FNPT or FFS. |
| § 2.3.4.2.1 | A | The total dual flight instruction in ICAO is 20 hours and in Part-FCL 25 hours See general difference in 2.3.4.1.1. |
| § 2.3.5.1.1* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.1.2* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.1.3* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.2* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.6.1 | A | The total flight time in ICAO is 25 hours and in Part-FCL 35 hours. |
| § 2.4.4.1.1 | A | The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours. |
| § 2.4.4.1.1.1 | A | The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours. |
| § 2.4.5.1.1* | B | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.4.5.1.2* | B | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.4.6.1.1 | A | The total flight time for experience in ICAO is 200 hours and in Part-FCL 250 hours. |
| § 2.4.6.1.1.1 | B | Different division of hours different, in Part-FCL it is 5 hours cross-country flight time and 5 hours of night flight. |
| § 2.6.3.1.1.1 | A | Part-FCL requires in addition 500 hours in multi-pilot operations on aeroplanes. |
| § 2.6.4.1.1.1 | A | Part-FCL requires in addition 350 hours in multi-pilot helicopters. This difference was already part of JAR-FCL in JAR-FCL 2.280(a). Next to that: In ICAO under a) gives the combination 70 hours PIC and rest of the 250 hours as PIC under supervision In Part-FCL the combination is 100 hours PIC and 150 hours PIC under supervision Under d) ICAO requires 50 hours of night flight and Part-FCL 100 hours of night flight. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.2.1.4* | C | For Basic training - Part 66.A.25 only requires that the level of knowledge is demonstrated by examinations. For aircraft type training - Approved type rating courses are only required for Group 1 aircraft. For other 2 groups it is optional . |
| § 4.2.1.5 | B | The skill assessment is not required in case of licence issue based on the Basic knowledge examination only. For Cat. A CS the assessment is performed in Part-145 Organisations. For type examination for Group 2 and 3 aircraft the skill assessment is not mandatory. |
| § 4.2.2.2 | C | No certifying staff licencing for the release of the components, the entire aircraft can be released by Cat. C CS after the base maintenance. |
| § 4.4.1.3 | B | The unit endorsement course duration is not established by the Regulation. |
| § 4.5.1 | B | The list of ratings is slightly different: a)aerodrome control visual; b) aerodrome control instrument; c) approach control procedural; d) approach control surveillance; e) area control procedural; f) area control surveillance. |
| § 4.5.2.2.1 | C | The supervision duration for initial training is not established by the Regulation. |
| § 4.5.2.2.2 | B | The validity period of unit endorsements for initial issue and renewal shall commence not later than 30 days from the date on which the assessment has been successfully completed. |
| § 4.5.3.1 | B | Some ratings are slightly different, although the Regulation covers all of them. |
| § 4.5.3.3 | A | Holders of an instructor endorsement shall be authorized to provide on-the-job training and supervision at a working position for areas covered by a valid unit endorsement. |
| § 4.5.3.4 | C | Although the concept of 'invalidation of a rating' as such does not exist, the holder of an air traffic controller licence is not allowed to exercise the privileges of a rating after a period of absence of more than 90 days or if the revalidation of the unit endorsement fails due to the non-availability of the minimum number of working hours. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.2 | C | No corresponding provisions on the material 5.1.2 of the licence in Part-66. |
| § 5.1.3 | B | For maintenance staff the requirements are different but serve the same purpose, in particular when licence is issued by the MS in the national language and the bearer is working in that MS, the rule allows for such licence not to have any English translation |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.3.2* | C | Not defined in EU regulations. |
| § 6.2.4.2 | A | For ATCO the requirements are more restrictive: applicants shall be normal trichromates. |
| § 6.2.4.3 | A | For aircrew regulations state that applicants shall pass the Ishihara test. For ATCO the requirements are more restrictive: pseudoisochromatic plate testing alone is not sufficient. Colour vision should be assessed using means to demonstrate normal trichromacy. |
| § 6.2.4.4.1* | C | Not specified in EU regulations. |
| § 6.2.5.5* | C | Performed only when an instrument rating is to be added to licence. |
| § 6.3.2.9.1* | C | Only required on clinical or epidemiological indication. |
| § 6.3.2.21.1* | C | Fit assessment permitted from start of pregnancy until end 26th week (restricted to multi crew operations). |
| § 6.3.3.2.3 | B | Ophthalmic reports requirement is dependent on refractive error limits rather that visual acuity limits. |
| § 6.4.2.6.2* | C | Not implemented. |
| § 6.4.3.2.3* | C | Not required under EU regulations. |
| § 6.4.3.5 | B | The Acceptable means of Compliance states that visual fields should be examined but does not define that the fields should be normal. |
| § 6.4.3.6 | B | The Acceptable means of Compliance states that binocular function should be examined but does not define that the binocular function should be normal. |
| § 6.5.2.6.1 | A | Annual ECGs required after age 40. |
| § 6.5.2.20 | A | Not permitted for initial issue of class 3 certificate. |
| § 6.5.2.21.1* | C | Not implemented. |
| § 6.5.3.2 | A | Applicants with hypermetropia exceeding +5.0 dioptres, myopia exceeding -6 dioptres, an astigmatic component exceeding 3 dioptres or anisometropia exceeding 3 dioptres; shall have a corrected visual acuity of 6/6 or better in each eye. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 2**
**Rules of the Air**

**Eleventh edition including amendment N° 48 in force from 28th November 2024.**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2 | A | French regulations add requirements not to fly below minimum heights, defined by arrêté, when overflying cities or other urban centers, open-air gatherings of people and animals, some facilities and premises, and by décret or arrêté when overflying national parks and other natural reserves. |
| § 3.2.2 | A | SERA requires priority also for aircraft with impaired manoeuvrability. |
| § 3.2.2.4 | C | SERA allows sailplanes to overtake each other from the right as well. |
| § 3.2.2.7.3 | A | SERA refers to the previous point, so it requires explicit clearance from the control tower in addition. |
| § 3.2.3.2 | C | SERA allows for point b) to act as far as practicable; in addition the definition of night is different. |
| § 3.2.5 | C | SERA differs from points 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons. |
| § 3.3.1.2 | A | SERA requires flight plan submission for flights planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome. |
| § 3.3.2 | A | SERA.4005(a)(14) explicitly requires the inclusion of information regarding the existence of a ballistic parachute recovery system in the flight plan, if installed on the aircraft. |
| § 3.3.5.3 | A | SERA also considers operating sites, not just aerodromes. |
| § 3.3.5.4 | A | SERA also considers operating sites, not just aerodromes. |
| § 3.3.5.5 | A | SERA also considers operating sites, not just aerodromes. |
| § 3.6.5.2.1 | A | SERA.14083(c)(6) also requires IFR flights to set Mode A Code 7601 in order to inform the ATS unit about their intention to continue to fly in VMC and land at the nearest suitable aerodrome. Point b) is not implemented. |
| § 3.6.5.2.2 | B | SERA.14083 requires a common time parameter of 20 minutes to be observed for both procedural and surveillance environment before adapting the speed and vertical profile in accordance with the filed flight plan, as amended by the modification and delay messages. |
| § 3.8.1 | B | The words 'in distress' of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained Annex 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.6 | B | SERA requires in addition to the ICAO obstacle clearance criteria in point (2) that the VFR flight shall be 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radious of 150 m (500 ft) from the aircraft. French regulations add requirements not to fly below minimum heights, defined by arrêté, when overflying cities or other urban centers, open air gatherings of people and animals, some facilities and premises, and by décret or arrêté when overflying national parks and other natural reserves. Additionaly, unmanned aircraft systems, hill soaring gliders, balloons and ultralight gliders may operate below the minimum heights in 4.6 b) provided they don't create any hazards to people or properties on the ground. For training flights, the minimum height in 4.6 b) is reduced to 50 m (150 ft) for forced landing training. Aforementioned manned aircraft keep at all times a minimum distance of 150 m from any person, vehicle, ship or artificial obstacle. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.3.3 | A | Position reports are required by IFR flights in uncontrolled airspace even without having submitted a flight plan, when required to maintain air ground communication. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 3**
**Meteorological service for international air navigation**

**20th edition including amendment N° 81 applicable from the 28th November, 2024**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **PART I** | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.5.1 | C | At N1 service level aerodromes not serving international commercial air transport operations, “reduced” regular and special observation messages may be provided.<br>The content of these “reduced” messages is specified in section GEN 3.5 of the AIP. |
| § 4.6.1.1 | B | For aerodromes in overseas territories, the wind direction is given with relation to the magnetic north in the regular and special local weather reports. |
| § 4.6.4.1 | C | The signaling of thunderstorm activity in French Polynesia and in Wallis Futuna Islands is not undertaken at automated sites in the environment of which there isn’t any lightning detection sensor. |
| § 4.6.4.3* | B | Only thunderstorms (TS) are reported in METARs from automatic weather observation systems as current weather information representative of conditions in the vicinity of the aerodrome. |
| § 4.6.8* | C | Additional information is included in METAR of aerodromes where these observations are performed by a human. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.1 | B | This standard is applied except in French Polynesia aerodromes others than Tahiti Faa’a (NTAA) and Bora Bora Motu Mute (NTTB), for which a specific forecast service called « Aperçu de Zone » (Zone Overview) covering several aerodromes may be established |
| § 6.5.3 | B | In metropolitan France, the area forecast for low-altitude flights established for AIRMET information dissemination are provided in the form of charts every 3 hours from 0600 TU to midnight TU. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.4.1 | C | To date, wind shear is considered a factor to be taken into account at the aerodromes of Nice and Tahiti. Only the Nice aerodrome has an operational sensor . |
| | | |
| **PART II** | | |
| | | |
| **APPENDIX 3** | | |
| § 2.1.1 | B | The regular and special local weather reports are produced in abbreviated plain language, in a format which is not strictly compliant with the format of table A3-1. |
| | | |
| § 4.2.4.2 | C | In the regular and special local weather reports, visibility along the runways is not specified. Only the prevailing site visibility is given with an indication of the used units of measure. |
| § 4.3.2.2* | B | When the minimum runway visual range published for landing is equal to or greater than 800 meters, the runway visual range can be obtained by conversion of the indicated meteorological visibility. |
| § 4.3.5* | B | In the regular and special local weather reports, the light intensity of the lighting system used for the calculation of RVR is the maximum light intensity available for the concerned runway. |
| § 4.3.6.2* | B | The maximum RVR that can be measured and transmitted is 5 000 m (and not only 2 000 m). |
| § 4.3.6.3 | B | In the regular and special local weather reports and in the aviation routine weather reports (METAR), the RVRs exceeding the maximum value which can be determined by the system are specified as “P” abbreviated followed by the maximum value. When the RVRs are less than minimum value which can be determined by the system, they are specified as “M” abbreviation followed by the minimum value. |
| § 4.3.6.5* | B | In the aviation routine weather reports (METAR), when the runway visual range is measured at both runway ends, these two measurements are supplied without considering the service threshold. Thus, in some cases, an aviation routine weather report may include more than 4 values for the runway visual range. |
| § 4.4.2.6* | C | The following characteristics of present weather phenomena are not indicated in the messages from fully automatic observation systems: shallow (MI), partial (PR), (drifting-) low (DR), (blowing-) high (BL). |
| § 4.5.4.3* c) | C | Vertical visibility is not indicated. |
| § 4.5.4.3* e) | A | In local routine reports, in local special reports and in METAR, in the presence of significant clouds, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude. |
| § 4.5.4.6* b) | A | In the messages from fully automatic observation systems, if no cloud is detected by the system:<br>- The cloud layers are coded as NSC if the system hasn’t detected any convective cloud;<br>- The cloud layers are coded as NCD if the system has no detection ability of convective clouds. |
| § 4.5.4.6* d) | C | In local routine reports, in local special reports and in automated METAR when the sky is obscured the vertical visibility value is replaced by the symbol ///. |
| § 4.8.1.4* | C | In the aviation routine weather reports (METAR) which are not from fully automatic observation systems, information about wind shear are added if the phenomenon was reported by a pilot to air traffic services, or if wind shear sensors were installed. |
| **APPENDIX 5** | | |
| § 1.2.4* | A | When significant clouds are foreseen, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude . |
| | | |
| **APPENDIX 6** | | |
| § 1.1.6* | C | The provision of SIGMET in a digital format is planned for the end of 2022 for meteorological watch offices of Tahiti flight information region (NTTT). Those provisions do not apply in New Caledonia and other overseas departments and territories. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 4**
**Aeronautical charts**

Eleventh edition, including amendment N° 62 applicable since 28th of November 2024

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 1 : Definitions, application and availability** | | |
| 1.2.2 | C | Charts comply with the standards of Annex 4, except those for which a « D » is depicted in the French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques." |
| 1.2.2.1* | C | Charts comply with the recommended practices of Annex 4, except those for which a « D » is depicted in the French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques." |
| | | |
| **CHAPTER 2 : General specifications** | | |
| 2.4.1 | B | Some conventional symbols used by France do not conform to those prescribed by Annex 4. Those are identified with a « D » in appendix B of French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques." |
| 2.4.4 | B | Symbols used for aeronautical charts representing performance-based navigation procedures comply with appendix B to the annex to 6th of July 2018 order. For other charts, symbols will be updated during periodic reviews. |
| 2.5.7 | C | Conversion scales (kilometers/nautical miles, meters/feet) are only depicted on the charts when it deemed appropriate. Conversion tables are provided in the GEN 2.6 part of the AIP. |
| 2.12.3.1 | C | Spot elevations of doubtful accuracy are not depicted. |
| 2.14.1 | C | The airspace class may not be indicated on enroute charts. |
| 2.14.2* | B | On charts used for visual flight, the parts of the ATS airspace class table (paragraph SERA.6001 of European Commission Implementing Regulation No. 923/2012, as last amended) that apply to the airspace shown on the chart may not appear on the front or back of each chart, as the table is published in the AIP. |
| 2.15.1 | C | True North is not systematically indicated. True North direction is represented by the left edge of aeronautical charts facing up, except when the following symbol is indicated:<br>N<br>In this case, true North true is indicated by the direction of the arrow. |
| 2.15.3* | C | Magnetic variation changes are published within six AIRAC cycles in sections AD 1.3 and AD 2.2 of the Aeronautical Information Publication. Charts are updated within a period not exceeding three years. |
| | | |
| **CHAPTER 3 : AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)** | | |
| 3.2.1 | C | The Aerodrome Obstacle Chart - Type A is published only for aerodromes receiving commercial public traffic and for which an instrument approach or departure procedure is published. |
| 3.8.2.1 | C | Only a straight takeoff trajectory is taken into account for the establishment of the chart. In the case of a standard instrument departure path at an angle of 15 ° or less, an extended obstacle chart may be established on the side of the turn. |
| **CHAPTER 4: AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE B** | | |
| 4.2.1 | C | The publication of ICAO type B aerodrome obstacle charts is not required. When an aerodrome operator or ATS service providers decide to provide it, it is then established in conformity with the standards and recommended practices of Annex 4, Chapter IV . |
| **CHAPTER 5. AERODROME TERRAIN AND OBSTACLE CHART — ICAO (ELECTRONIC)** | | |
| 5.2.1 | C | Not provided. |
| **CHAPTER 7: EN ROUTE CHART - ICAO** | | |
| 7.9.1 | C | Not applied in France. All aerodromes used by international civil aviation and on which an instrument approach may be carried out are not necessarily indicated. |
| 7.9.2 | C | P, R and D areas with a ceiling less than 1000 feet ASFC or 3000 feet AMSL may not be depicted and the vertical limits of these areas may not be indicated. |
| 7.9.3.1.1 | C | 1.The geographical coordinates of the radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the lower space enroute chart. In this case, they are published in a separate document attached to the chart. The plain language names of radionavigation aids may not be indicated on enroute charts.<br>2.The altitude of the DME antenna may not be indicated. The information is then available in the AIP.<br>3.The indication of all designated airspace; their lateral and vertical limits as well as airspace classes may not be indicated.<br>5.The geographical coordinates of significant points that define ATS routes and do not correspond to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the chart, in which case they are then published in a separate document attached to the map.<br>6.b). For the waypoints that define VOR / DME area navigation routes, the bearing is rounded to the nearest degree. The distance to the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it, is rounded to the nearest nautical mile.<br>10.The minimum area altitudes are rounded to the next 50 m or 100 ft. |
| | | |
| **CHAPTER 8 : Regional chart - ICAO** | | |
| 8.9.4.1.1 | B | 1.The geographical coordinates of radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the chart.<br>2. The altitude of the DME transmitter antenna is not indicated.<br>6. Holding patterns and terminal area routes, unless described on SID or STAR charts, with route designators and the direction of the route, rounded to the nearest degree, along each section of the prescribed terminal area airways and routes.<br>7.The geographical coordinates of significant points not corresponding to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the map; they are then published in AIP France, en route 4.4.<br>8.b) For the waypoints defining VOR/DME area navigation routes, the bearing rounded to the nearest degree, and the distance, rounded to the nearest tenth of a nautical mile from the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it.<br>11.The transition points are not shown on the maps, and if necessary are defined in AIP ENR 3.<br>13.The minimum vectoring altitudes are published separately on a map entitled "minimum vectoring altitudes". |
| | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 9. STANDARD DEPARTURE CHART — INSTRUMENT (SID) — ICAO** | | |
| ← 9.9.4.1.1 | B | b.1) i). The plain language name, unless the aid is not listed in GEN 2.5 of the AIP, in which case the plain language name may not be shown on the chart.<br>b.1) v) Geographical coordinates of radio navigation aids are not shown.<br>b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not indicated.<br>b.2) i) The plain language name, unless the aid is not listed in GEN 2.5 of the AIP, in which case the plain language name may not be shown on the chart.<br>c.1) ii) Geographical coordinates may not be shown.<br>c.1) iii) Bearing, rounded to the nearest degree, relative to the reference radionavigation aid.<br>f. A note is included whenever there are close obstacles which are not taken into account for the published procedure calculated gradient; the position and summit rating of these obstacles are published. Information on close obstacles is provided by the procedure designer.<br>j.3) The transponder code is not depicted. |
| | | |
| **CHAPTER 10. STANDARD ARRIVAL CHART — INSTRUMENT (STAR) — ICAO** | | |
| ← 10.9.4.1.1 | B | a.4) Distances between significant points are rounded to the nearest nautical mile or tenth of a nautical mile.<br>b.1) i) and b.2) i) The plain language names of radio navigation aids not listed in GEN 2.5 may not be shown on this type of chart.<br>b.1) v) The geographical coordinates of radionavigation aids may not be shown. They are available in the AIP.<br>b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not shown.<br>c. 1) ii) Geographical coordinates may not be indicated.<br>c. 1) iii) Bearing is rounded to the nearest degree.<br>i. 3) Transponder code not shown. |
| ← 10.9.4.2* | B | The relevant procedures to be used in case of communications loss are described whenever possible, on the chart or on the back of the chart.<br>Where deemed necessary, a text describing the STAR is also presented. |
| | | |
| **CHAPTER 11. INSTRUMENT APPROACH CHART — ICAO** | | |
| 11.2.3 | B | ILS and LOC procedures can be represented on a single chart, even if the final or interrupted approach segments are not identical. The visual prescribed track (VPT) procedures are shown on separate charts. Circling elements (OCH base and operating minima) are published on the instrument approach chart used prior to the MVL. |
| ← 11.10.1.4 | C | Only the height of the threshold, rounded to the nearest foot, is indicated. The correspondence in hectopascals (rounded to the nearest whole hectopascal) is given for the altitude taken as reference for the map. |
| 11.10.2.5 | C | The reference level is the altitude of the aerodrome, except:<br>- for precision approach charts (ILS - SBAS CAT I - PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro);<br>- for conventional approach charts, where the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation; in both cases, the reference level is the threshold altitude |
| 11.10.4.1 | B | All radio aids in the scope of the map are indicated with their codes and frequencies. Aids directly involved in the procedure are depicted in bold. For aerodromes not published on an ICAO area chart, radioelectric aids commonly used, but located outside the limits of the instrument approach chart, are indicated in their direction by mentioning their code, frequency, magnetic bearing and nautical mile distance from the IAF. |
| 11.10.4.3 | B | The final approach fix (or final approach point, in the case of an ILS approach procedure) is not identified by geographic coordinates. A table is published to communicate the geographical coordinates of the essential points/fixes of the approach procedures |
| 11.10.6.1 | C | f) The boundaries of the sectors in which visual maneuvers (circling) are prohibited are not shown on the plan view. |
| 11.10.6.2 | C | Not applied. The plan view does not indicate the distance between the aerodrome and the radionavigation aids involved in the final approach. |
| 11.10.6.3 | C | A profile view is given below the plan view and contains the following information:<br>a) The aerodrome runway represented by a bold line at the reference level of the chart;<br>[...]<br>d) Not applied (the profile of additional segments, other than those specified in (b) and (c), are not represented by a dashed line with arrows). |
| 11.10.8.4 | C | For non-precision approaches, the distance, the flight time and the vertical speed between the FAF and a marker or the MAPT are indicated; this information is only provided when the procedure is protected considering that the MAPT is defined by its distance from the FAF or a marker. |
| | | |
| **CHAPTER 12. VISUAL APPROACH CHART — ICAO** | | |
| 12.2 | C | A visual approach chart is published for aerodromes with a control area or located in a complex aeronautical environment. |
| ← 12.10.3 | C | Prohibited, restricted and dangerous areas.<br>Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels:<br>- 5000 ft / AMSL<br>- 2000 ft / ASFC |
| 12.10.4 | C | Designated airspace.<br>Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels:<br>- 5000 ft/AMSL<br>- 2000 ft/ASFC |
| | | |
| **CHAPTER 13. AERODROME/HELIPORT CHART — ICAO** | | |
| ← 13.5 | C | The annual variation is not indicated.<br>Magnetic North is not represented by an arrow. True North is not always represented by an arrow.<br>True North direction is represented by the left edge of the aeronautical charts facing up, except when the following symbol is depicted on the chart:<br>N<br>In this case, True North is indicated by the direction of the arrow. |
| ← | | |

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 14. AERODROME GROUND MOVEMENT CHART — ICAO** | | |
| ← 14.5.1 | C | An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north. |
| | | |
| **CHAPTER 15. AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART — ICAO** | | |
| ← 15.5.1 | C | An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north. |
| | | |
| **CHAPTER 16. WORLD AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:1 000 000** | | |
| ← 16.8.1 | B | The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map. |
| 16.9.2.1 | B | Aerodromes with IFR activities outside controlled airspace are considered to be of aeronautical interest and are indicated by a symbol placed generally in the axis of the runway used for instrument approaches. |
| 16.9.2.2 | C | The information is limited to:<br>- the altitude of the aerodrome;<br>- frequency to be used in aerodrome traffic (TWR, AFIS, A/A)<br>- the length of the longest runway. |
| 16.9.3.1 | B | Only obstacles higher than 500 ft are shown. |
| 16.9.3.2 | C | Not applied. Prominent transmission lines, permanent cable car installations and wind turbines that are obstacles are not necessarily represented. |
| ← | | |
| **CHAPTER 17. AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:500 000** | | |
| ← 17.7.1 | B | Towns, cities and settlements are selected according to their importance for visual air navigation and represented according to their average width. Large settlements are represented by a simplified outline of the built-up areas. |
| ← 17.8.1 | B | The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map. |
| ← 17.9.3.1 | B | Obstacles outside settlements that are 100 m (300 ft) or more above ground are shown. |
| ← | | |
| **CHAPTER 18. AERONAUTICAL NAVIGATION CHART — ICAO SMALL SCALE** | | |
| | C | Not provided. |
| | | |
| **CHAPTER 19. PLOTTING CHART — ICAO** | | |
| | C | Not provided. |
| | | |
| **CHAPTER 20. ELECTRONIC AERONAUTICAL CHART DISPLAY — ICAO** | | |
| ← | C | Not provided . |
| | | |
| **CHAPTER 21. ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART — ICAO** | | |
| | B | The ATC surveillance minimum altitude charts are called “minimum vectoring altitude charts”. |
| ← 21.1.2 | B | Notes of a general nature are placed in part GEN of the AIP . |
| ← 21.9.2 | C | For readability sake, the restricted and dangerous zones are not represented on this type of chart. Prohibited areas are represented with their identification |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 5<br>Units of measurement to be used in air and ground operations<br>Fifth edition including amendment N° 17 applicable since the 18th of November 2010 | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

**ANNEX 6 - Part 1**
**Operation of aircraft**

**12th edition including amendment 49**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.4 | B | The responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command. |
| § 3.3.1* | C | Only required for aeroplanes above 27 000 kg. |
| § 3.3.2 | C | ORO.AOC.130 does not require a flight data monitoring program for aeroplanes with a maximum certificated take-off mass (MCTOM) equal to or less than 27 000 kg. Therefore, Annex 6 Part I 3.3.2b) is not implemented. |
| § 3.3.3 | C | ORO.AOC.130 does not require a flight data monitoring programme for aeroplanes with an MCTOM equal to or less than 27 000 kg. Therefore, Annex 6 Part I, 3.3.3 is not implemented for aeroplanes with MCTOM comprised between 15 000 kg and 27 000 kg. |
| § 3.3.5 | A | The European rule requires in addition that the FDM program is non punitive, regardless of the date. |
| § 3.5.1 | C | The scope of CAT.GEN.MPA.205 is restricted to some categories of large aeroplanes. |
| § 3.5.2* | C | CAT.GEN.MPA.205 is only applicable to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018. |
| § 3.5.3 | B | CAT.GEN.MPA.205 only applies to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018. |
| § 3.5.4 | B | Other means of compliance. Cases for an alleviation and flexibility are provided in AMC1 CAT.GEN.MPA.205, which can be used by all operators without having to provide a risk assessment. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.2 | C | Partially implemented. The implementing rule addresses the safety risk assessment without being so specific. |
| § 4.2.1.3.1 | B | The operator remains responsible that the contracted services comply with the applicable requirements and that the aviation safety hazards associated with contracted services or products are considered by the operator's management system. However, it is not specified that the operator shall develop policies and procedures for third parties. |
| § 4.2.1.5 | B | The AOC has no expiration date. The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the CA have been added to the EU Operations Specifications. |
| § 4.2.1.7 | B | Several other entries requiring prior approval by the Competent Authority have been added to the EU Operations Specifications. The AOC has no validity date. |
| § 4.2.2.1 | A | The EU regulation also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air. |
| § 4.2.11.2 | B | Other means of compliance. Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year. |
| § 4.3.1 | C | Paragraph (g) is not fully implemented. |
| § 4.3.3.1 | C | Partially implemented.<br>An operational flight plan is not required for operations under VFR of other-than-complex motor-powered aeroplanes taking off and landing at the same aerodrome or operating site. |
| § 4.3.4.1.2 | C | Partially implemented.<br>EDTO is not yet implemented. |
| § 4.3.4.1.3 | A | CAT.OP.MPA.182 (a) requires a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 4.3.4.2, § 4.3.4.3.2 and § 4.4.7 | C | The new terms 'filed flight plan' and 'current flight plan' are not included in Regulation (EU) No 965/2012, which currently refers to 'ATS flight plan'. |
| § 4.3.4.3.1 | C | European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 4.3.4.4 | A | EU rule establishes to collect relevant data for a period of 2 years of continuous operations before applying for an Individual Fuel Scheme.<br>Moreover, it is mandatory to implement an effective continuous reporting system to the competent authority on the safety performance and regulatory compliance. |
| § 4.3.6.3 | C | Partially implemented.<br>EDTO is not yet transposed in Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS. |
| § 4.3.6.4* | A | Part-CAT requires that the calculation of the usable fuel is done for each flight, including the estimated mass of the aircraft. |
| § 4.3.9.2 | A | The EU rule has additional and more specific requirements on the quantities of oxygen and the percentages of passengers and also specific requirements on automatically deployable masks for aeroplanes certified to fly above 25 000 ft. |
| § 4.3.10.1* | C | Partially implemented.<br>EDTO is not yet transposedin Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS. |
| § 4.6.1 | C | Partially implemented.<br>Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012. |
| § 4.6.2 | C | Not implemented.<br>The flight operations officer/flight dispatcher has no such tasks described in the Air Operations rules. |
| § 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 and § 4.7.2.4 | C | Not implemented.<br>European rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used. |
| § 4.7.2.6 | B | Partially implemented.<br>EU rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used. |
| § 4.9.2 | C | Partially implemented.<br>European rules do not have provisions for maximum certificated take-off mass (MCTOM). However there is a limitation in the number of passenger to less than 9. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.1.1 | B | The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator. |
| § 5.2.4 | B | The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator. |
| § 5.2.10 | A | Stricter and more detailed requirements. |
| § 5.4.1 | A | EU Rules require the operators to ensure that the routes and cruising altitudes are selected so as to have a landing site within gliding range. Additional protection considering the geographic characteristics of the European territory. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| ← § 6.2.2.1 | C | Partially implemented :<br>Only for Large Aeroplanes : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). |
| § 6.3 | C | Airborne image recorders and lightweight flight recorder are not required. |
| § 6.3.1.1.1 and § 6.3.1.1.2* | C | Partially implemented :<br>For those light aeroplanes first issued with an individual CofA before 5 September 2022, only those that are multi engine turbine powered and have a MOPSC of more than 9 are required to carry a flight recorder. In addition, turbine- engined aeroplanes with a MCTOM of less than 2 250 kg and a MOPSC of 9 or less are not required to carry a flight recorder, whatever their date of issuance of the individual CofA. |
| § 6.3.1.1.3 and § 6.3.1.1.4 | B | CAT.IDE.A.190 a) (3) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1 June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg.<br>CAT.IDE.A.190 a) 2) applies to turbine-engined aeroplanes with an individual CofA before 1st June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg. |
| § 6.3.1.1.5* | C | CAT.IDE.A.190 (1) a) 2) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1st April 1998. |
| § 6.3.1.1.7* | A | AMC6 CAT.IDE. A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) applies to aeroplanes delivered an individual CofA before 1st June 1990. |
| § 6.3.1.1.8 | A | According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 32 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg when the following conditions are met :<br>(i) sufficient capacity is available on a flight recorder system ;<br>(ii) the sensor is readily available ; and<br>(iii) a change is not required in the equipment that generates the data. CAT.IDE.A.190 (a) (2) applies to all turbine-engined aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA before 1st June 1990 whatever the date of prototype certification. |
| § 6.3.1.1.9* | A | According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 16 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg that are of a type first type certified after 30 September 1969 except Ground spoiler position and/or speed brake selection, outside air temperature (OAT) or total air temperature and Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS, systems engagement status and operating modes when any of the next conditions are met :<br>(1) sufficient capacity is not available on a flight recorder system ;<br>(2) the sensor is not readily available ; and<br>(3) a change is required in the equipment that generates the data. All other parameters exceed those recommended in the SARP. |
| § 6.3.1.1.10 | C | Partially implemented.<br>CAT.IDE.A.190 a) 1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990. However, in the case where the aeroplane was first issued an individual CofA between 1st January 2005 and 1st January 2016, AMC2 CAT.IDE.A.190 is applicable and it does not specify all of the first 78 parameters listed in table A8-1. |
| § 6.3.1.1.11 | A | CAT.IDE.A.190 (a) (1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990. |
| § 6.3.1.2 | C | Partially implemented.<br>The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden. |
| § 6.3.1.3 | A | The minimum recording duration for the FDR is 25 hours for other aeroplanes than those referenced in 6.3.1.1.5.<br>For aeroplanes referenced in 6.3.1.1.5, the minimum recording duration is 10 hours. |
| | | |
| § 6.3.2.1.1 and § 6.3.2.1.2* | C | Partially implemented.<br>The scope of CAT.IDE.A.185 a) 2) is limited to multi engine turbine powered aeroplanes with a MCTOM of less than 5 700 kg.<br>The scope of CAT.IDE.A.191 covers aircrafts with an individual CofA first issued on or after 5/09/2022 ; no retrofit. |
| § 6.3.2.1.3 | A | CAT.IDE.A.185 pt. a) 1) is applicable to all aeroplanes with a MCTOM of more than 5 700 kg, irrespective of the date of first issuance of the CofA. |
| § 6.3.2.1.4 and § 6.3.2.1.5* | A | CAT.IDE.A.185 a) 1) applies to all aeroplanes with a MCTOM exceeding 5 700 kg, be they turbine-engined or not. CAT.IDE.A.185 a) 1) applies whatever the date of certification of the prototype. |
| § 6.3.2.4.2 | C | Partially implemented.<br>An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022, whatever the date of application for type certification. |
| § 6.3.2.4.3* | C | Partially implemented.<br>An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022.<br>CAT.IDE.A.185 point contains the alternate power source requirement. |
| § 6.3.3.1.1 | A | CAT.IDE.A.195 (a) requires recording data link communications for aeroplanes issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. |
| § 6.3.3.1.2 | C | Partially implemented.<br>CAT.IDE.A.195 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. |
| § 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 and § 6.3.4.3 | C | Not implemented. |
| § 6.3.5.4* | C | Partially implemented.<br>It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 6.3.5.5.1* | C | Not implemented. |
| § 6.3.5.5.2 | C | The use of two combination recorders is an alternative to the use of a separate CVR and FDR for aeroplanes with a MCTOM > 5 700 kg regardless of the date of application for their type certificate. |
| § 6.3.6.1 | B | Different in character.<br>CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 PAX.<br>CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2024. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 6.3.6.2 | B | Different in character.<br>CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 pax.<br>CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2023. |
| § 6.4.1 | A | CAT part prescribes additional equipment. |
| § 6.4.2 | C | Partially implemented, Reg (EU) 965/2012 mandates the carriage of one barometricaltitude measure device, and TWO devices when two pilots are required for the operation. |
| § 6.5.2.1 | C | Less protective.<br>Carriage of life jackets when flying en route over water beyond gliding distance from the shore, in the case of all other landplanes (not operated in accordance with 5.2.9 or 5.2.10) not implemented. |
| § 6.5.3.1 | C | Partially implemented.<br>The requirement to carry an 8.8 KHz underwater locating device (ULD) applies to aeroplanes with an MCTOM of more than 27 000 kg and with an MOPSC of more than 19 and all aeroplanes with an MCTOM of more than 45 500 kg.<br>The ULD might not be fitted if the aeroplane is equipped with robust and automatic means to accurately determine, following an accident where the aeroplane is severely damaged, the location of the point of end of flight. |
| § 6.7.3 | A | Part-CAT requires it for all aircraft. |
| § 6.7.6 | C | Reg. (EU) 965/2012 does not recommend to have it for aircraft for which the CofA was first issued before 9 November 1998. |
| § 6.10 | A | CAT.IDE.A.115 requires portable lights also during daylight flights.<br>This exceeds ICAO SARP which requires it only for night flights. |
| § 6.11* | A | Required also for non-pressurised aeroplanes. |
| § 6.12 | B | Other means of compliance.<br>This matter is addressed by a different legal instrument, which requires Member States to undertake appropriate measures where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year. |
| § 6.15.3* | C | CAT.IDE.A.150 para (c) it is only applicable to turbine-powered aeroplanes for which the CofA was first issued after 1 January 2019 and ICAO's SARP recommends it for all turbine-engined aeroplanes regardless the date of issuance of their CofA. |
| § 6.18.1 | C | Partially implemented.<br>CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 45 500 kg and MOPSC of less than 19. |
| § 6.18.2* | C | Not implemented.<br>CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 27 000 kg. |
| § 6.18.3 | B | Other means of compliance.<br>In the case of an ELT-based solution (in flight triggered ELT or automatic deployable flight recorder) the ELT signal is detected by COSPAS/SARSAT satellites and then it is directly transmitted to the ground and dispatched to the competent rescue coordination centre. |
| § 6.19. 2* | C | Partially implemented EU regulations require mandatory use of ACAS II SW version 7.1 for aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or more than 19 passengers.<br>For aeroplanes out of this category ACAS is not mandatory. If they voluntarily install ACAS, the equipment shall be ACAS II version 7.1. |
| § 6.20.2 and § 6.20.3 | C | Partially implemented.<br>Resolution of 7.62 m for the pressure altitude reporting transponder not implemented. |
| § 6.22.1* and § 6.22.2* | C | Not implemented. |
| ← § 6.26.1 | C | Point 26.205 of Regulation (EU) 2015/640, as amended by Regulation (EU) 2024/2954, is applicable to large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness is issued on or after 1 July 2026, which is after the ICAO date of 1 January 2026. Also, under Regulation (EU) 2015/640, 'Large aeroplane' means an aeroplane that has the Certification Specifications for Large Aeroplanes CS-25 or equivalent in its certification basis; this therefore does not include aeroplanes certified in the 'CS-23' category, which would also be included in the ICAO scope. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.2.9 | C | Partially implemented.<br>European rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval. |
| | | |
| **CHAPTER 8** | | |
| ← § 8.2.1 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not address the human factors principles in Part-CAMO for Continuing Airworthiness Management Organisations (CAMO). |
| § 8.2.3 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that "copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued." |
| § 8.2.4 | B | Different in character.<br>The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of the Operator. It is currently required to be approved by the State of Operator. Within the EU Member States this requirement is compensated by the mutual recognition. |
| ← § 8.3.1 | C | Partially implemented.<br>Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors (HF) principles in the design of the Maintenance Programme (MP). |
| § 8.3.2 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued. |
| § 8.4.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 8.5.2 | A | Part-M requirements apply above 2 730 kg, while Part-ML applies to 2 730 kg or below.<br>This means that the mass range between 2 730 and 5 700 kg is obliged to comply with a higher standard. |
| § 8.7 | C | Partially implemented.<br>The provisions of Annex 19 are not implemented. |
| § 8.8.2 and § 8.8.3 | C | Not implemented. |
| | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 9** | | |
| § 9.2 | A | ORO.FC.130 a) establishes provisions for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires also the use of a checklist. ICAO Annex 6 9.2 does not require it. |
| § 9.4.1.1 | A | For single pilot IFR, EASA also requires 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. However, besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required by the standard. |
| § 9.4.2.1 | A | European rule FCL.060 requires at least 3 sectors. |
| § 9.4.3.3 | B | Other means of compliance.<br>European rules have implemented a categorisation of aerodromes (A, B, C and/or demanding/not demanding). |
| § 9.4.4.1 | B | Other means of compliance.<br>The rule allows alternative training and qualification programme (ATQP) as an alternative to the prescriptive training requirements. |
| ← § 9.4.5.2 | A | For IFR operations, the pilot shall have accumulated at least 50 hours of IFR flight time instead of the 25 hours specified in paragraph (b) . |
| | | |
| **CHAPTER 10** | | |
| ← § 10.2 | C | Partially implemented because AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch. |
| § 10.3 | C | Partially implemented.<br>The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty; moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012. |
| § 10.4* | C | Partially implemented.<br>Recurrent training is included in the AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e), the HF is also captured in the initial training. However, that AMC applies only to FOO and FD who have tasks related to flight monitoring and flight watch. 'The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty; moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012. |
| § 10.5* | C | Not implemented. |
| | | |
| **CHAPTER 11** | | |
| ← § 11.4.3* | C | Less protective.<br>3-month storage period required under Reg. 965/2012. |
| § 11.6 | C | Less protective.<br>In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident. |
| | | |
| **CHAPTER 12** | | |
| § 12.4 | A | The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant. CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012. |
| | | |
| **CHAPTER 13** | | |
| § 13.2.4* | C | Partilally implemented.<br>ORO.SEC.100 b) stipulates that EU regulation only applies to passenger-carrying aeroplanes which fall within one of the categories stated on b) 1), b) 2) or b) 3). |
| **CHAPTER 15** | | |
| § 15.1, § 15.2.1 and § 15.2.2 | C | Partially implemented. The implementing rule addresses the safety risk assessment without being so specific. |
| * recommended practice | | |

**ANNEX 6 - Part 2**
**Operation of aircraft**

**11th edition including amendment 41**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.1.1.5* | C | Partially implemented.<br>No specific requirement for non-commercial operations with other-than complex motor-powered aircraft (NCO). |
| § 2.1.4 | C | Partially implemented.<br>EFB do not require a specific approval for non-commercial operations. |
| § 2.2.2.2.1 | B | Different in character.<br>In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part-SPA): State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 2.2.2.2.1.1, § 2.2.2.2.1.2 and § 2.2.2.2.1.3 | B | Different in character.<br>The State of Operator instead of the State of Registry shall establish those criteria and shall approve the operational credits for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.2.2.2.5 and § 2.2.2.2.6 | B | Different in character.<br>For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part-SPA): State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 2.2.3.4.3 | B | Other means of compliance.<br>For NCC operators in the EU, the State of the Operator is the competent authority not the State of Registry; it is the State of Operator instead of the State of Registry that shall establish those criteria. |
| § 2.2.3.5 | B | Other means of compliance.<br>European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome in accordance with 2.2.3.4.3. European rules do not require a point of no return but instead require always to have an alternate aerodrome (with very few exceptions e.g. isolated aerodrome) and other conditions (e.g. EU rules require fuel for 2 hours). |
| § 2.2.3.7.1* | A | EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide-cut type fuel or a mixture of these fuel types. |
| § 2.2.4.7 * | C | Partially implemented.<br>An alleviation is available for NCO operations.<br>The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available. |
| § 2.2.4.9.2 | B | Other means of compliance.<br>European regulation allows acceptable deviations under the conditions of radar vectoring by ATC or when obstacle clearance can be observed. |
| § 2.3.1.1 | B | Different in character. In the EU system, the State of the Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating aircraft registered in a third-country. |
| § 2.4.2.2 | C | Partially implemented.<br>ELA1 aeroplanes, i.e. aeroplanes with a Maximum Take off Mass (MTOM) of 1 200 kg or less that are not classified as complex motor- powered aircraft, are exempt from the hand fire extinguisher requirement in NCO.IDE.A.160. |
| § 2.4.2.3 | C | Partially implemented.<br>Only for Large Aeroplanes Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). No reference for Part-NCO, as it is very unlikely that an NCO aircraft has a lavatory. |
| § 2.4.3.2* | B | Other means of compliance.<br>The EU rules do not distinguish between VFR flights and VFR controlled flights. The other means of compliance are ensured through the provisions in NCC.IDE.A.120 (b) for additional instruments when in conditions where the aeroplane cannot be maintained in a desired flight path without reference to one or more additional instruments, as well as the additional limitations in Part-SERA 5010 for VFR controlled flights. |
| § 2.4.11.2* and § 2.4.11.3* | C | Not implemented.<br>EASA SIB 2017-14 (Safety Information Bulletin) recommends the installation of TAWS for light aeroplanes not engaged in Commercial Air Transport. |
| § 2.4.12.3 | C | Partially implemented.<br>NCO.IDE.A.170 (a) (3) : a survival ELT (ELT(S)) or a personal locator beacon (PLB), carried by a crew member or a passenger, is authorized when certified for a maximum passenger seating configuration of six or less. |
| § 2.4.15 | B | Other means of compliance.<br>In the EU system, for NCC and NCO operators, it is the State of the Operator that has this responsibility, not the State of Registry. |
| § 2.4.16.1.1.1* | C | Partially implemented.<br>There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO. |
| § 2.4.16.1.1.2 and § 2.4.16.1.1.3* | A | NCC.IDE.A.165 is applicable to aeroplanes with Cof A issued on or after 1 January 2016. |
| § 2.4.16.1.2 | C | Not implemented.<br>FDR is required by 2.4.16.1.1.2 for large aeroplanes for which application for TC is after 2023.<br>FDR, ADRS, AIR or AIRS is recommended by 2.4.16.1.1 for light aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016. |
| § 2.4.16.2.1* | C | Not implemented.<br>There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO. |
| § 2.4.16.2.2 | C | Not implemented.<br>2.4.16.2.1 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016, and all modern models of CVR are solid state. Therefore there is no need to forbid the old recording technologies. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.4.16.4.5* | C | Not implemented.<br>It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 2.4.17.2.2 | C | Not implemented.<br>A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. |
| § 2.4.17.3 | C | Partially implemented.<br>A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| | | |
| § 2.5.1.7, § 2.5.1.8 and § 2.5.1.9 | B | Different in character.<br>For operators using third-country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 2.5.2.3 | B | Different in character.<br>The State of Operator shall establish those criteria for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 and § 2.5.2.9 | B | Different in character.<br>The State of Operator instead of State of Registry for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.5.2.10 | C | Partially implemented.<br>EU rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval. |
| § 2.5.3.3, § 2.5.3.4 and § 2.5.3.5 | B | Different in character.<br>The State of Operator shall establish those criteria for operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.6.1.1 | C | Partially implemented.<br>Risk assessment when approving a maintenance programme not based on the type certificate holder's maintenance recommendations not addressed. |
| § 2.6.2.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 2.6.4.2 | C | Partially implemented.<br>Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance. |
| § 2.7.2.1 and § 2.8.1 | B | Different in character.<br>State of Operator instead of State of Registry for the NCC operators and NCO operators of third-country registered aircraft. |
| § 2.9.1 | C | Reg. (EC) NR 300/2008 does not contain references to pilot-in-command responsibilities related to the security of aircraft. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2* | C | Less protective.<br>Definition of complex motor powered aeroplane includes aeroplanes only with a MOPSC of more than 19. |
| § 3.4.2.1.1 | B | Different in character.<br>The EU system has the State of Operator instead of State of Registry as the Competent Authority. |
| § 3.4.2.1.2 | B | Other means of compliance.<br>EU rules provide for the cooperative oversight of activities of operators established or residing in another EU member state. Reg. (EC) 300/2008 establishes requirements for inspections by the Commission in cooperation with Member States. |
| § 3.4.2.7 | B | Different in character.<br>For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) :<br>State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or<br>State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 3.4.2.8 | C | Partially implemented.<br>High level requirements are included in the Essential Requirements, Annex V to Regulation (EU) 2018/1139. Detailed FTL provisions are determined at national level. Fatigue requirements for maintenance personnel not addressed. |
| | | |
| § 3.4.3.7 * | C | Not implemented. |
| § 3.4.3.8.1 | A | EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide cut type fuel or a mixture of these fuel types. |
| § 3.5.2.3 | B | Different in character.<br>For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry. |
| § 3.6.1.1 | B | Different in character.<br>In the EU system, the State of Operator is responsible for approving the MEL. |
| § 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 and § 3.6.3.1.1.3* | C | Partially implemented.<br>Carriage of a flight data recorder is required only for aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016. |
| § 3.6.3.2.1.1 | A | NCC.IDE.A.160 (a) (2) is applicable to aeroplanes for which the type certificate is issued after 1 January 2016, while 3.6.3.2.1 criterion is the date of submission of the application for a type certificate. |
| § 3.6.3.2.1.2 | C | Partially implemented.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) only requires a CVR for aeroplanes above 27 000 kg MCTOM which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016. |
| § 3.6.3.2.1.3* | C | Partially implemented.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) and (a) (2) only requires a CVR for aeroplanes which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (see (a) (1)) or for which a type certificate was first issued on or after 1 January 2016 (see (a) (2)). |
| § 3.6.7 * | B | Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year. |
| § 3.6.8.2.1* | C | Partially implemented.<br>The European regulatory system only requires it when the individual CofA was issued after 31 December 1980. |
| § 3.6.9.1* | A | European Regulatory system requires ACAS II for turbine engine aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or MOPSC of more than 19. |
| § 3.8.1.2* | C | Partially implemented.<br>The recommendation is not implemented ; initial and continuation training are not specifically addressed in M.A.607 or Human Factors. |

| | | |
|---|---|---|
| § 3.8.2* | C | Partially implemented.<br>Part-M, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Control Manual. |
| § 3.8.3.1 | C | Partially implemented.<br>Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme. |
| § 3.8.3.2 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued". |
| § 3.8.4 | A | For the transmission of the information as per Annex 8 there is no alleviation related to MTOW – required from all aeroplanes' owners. |
| § 3.8.5.2 | C | Partially implemented.<br>Pilot owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced in accordance with Annex 1. |
| § 3.9.4.2 and § 3.9.4.3 | B | Other means of compliance.<br>R.(EU) 965/2012 does not include this requirement for pilots flying on non commercial flights (NCC, NCO). |
| ← § 3.10 * | C | Not implemented. |
| | | |
| * recommended practice | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 6 - Part 3**
**Operation of aircraft**

**11th edition including amendment 25**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **SECTION 2** | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| § 1.1.4 | B | Other means of compliance.<br>The EU rules require that the responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command. |
| § 1.3.1* | C | Partially implemented.<br>Transposed only for CAT Helicopter Offshore Operations. |
| § 1.3.2 | A | The European rule requires in addition that the FDM programme is non punitive, regardless of the date. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.2.1.5 § 2.2.1.6 and § 2.2.1.7 | B | Other means of compliance.<br>No expiration date. The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the competent authority have been added to the EU operations specifications. |
| § 2.2.2.1 | A | Additionally, the EU rule also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air. |
| § 2.3.1 | C | Partially implemented.<br>Paragraph (g) is not fully implemented. |
| § 2.3.3.1 | C | Partially implemented.<br>An operational flight plan is not required for operations under VFR of other than complex motor powered aeroplane taking off and landing at the same aerodrome or operating site. |
| § 2.3.4.1.2 | A | The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 2.3.4.2.1 | B | Other means of compliance.<br>The EU rules do not require an alternate when destination is a coastal aerodrome and the helicopter is routing from offshore. However, the European rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 2.3.4.2.2 | A | The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome and higher operating minima (one category above). |
| § 2.3.4.3.15* | C | No reference to 30NM, the only requirement is general weather minima between 1 hour before and 1 hour after the flight and for fog (60NM in AMC2 SPA.HOFO.120 c) 3)). |
| § 2.3.6.2 | A | If required an alternate aerodrome, it shall be also carried fuel enough for reaching it.<br>EU regulation stipulates than when flying under VFR and navigating by means other than by reference to visual landmarks or at night, 30-minutes fuel at best range of speed are required. |
| § 2.3.7.1 | C | Partially implemented.<br>On point (b) : oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on use of oxygen. |
| § 2.3.7.6 | C | Partially implemented.<br>Oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on the use of oxygen. |
| § 2.3.8.2 and § 2.4.6.1* | C | Not implemented. |
| § 2.6.1 | C | Partially implemented.<br>Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012. |
| § 2.6.2 | C | Not implemented.<br>The operator decides who is charged with these responsibilities as part of its emergency response planning and management. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 and § 3.4.4* | C | Such operations are not allowed. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| | | |
| § 4.2.2 | C | Point (e) not implemented.<br>Spare electrical fuses are not required. Fuses requirement not implemented because changing a fuse in flight with a helicopter is not practical. Flying a helicopter requires both hands and both feet at the controls. Fuses are not accessible for replacement in flight. |
| § 4.2.2.1 | C | Partially implemented.<br>Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). |
| § 4.3.1.1.2 | A | The passenger capacity threshold in CAT.IDE.H.190 (a) (1) is 9 not 19. |
| § 4.3.1.1.3* | C | Partially implemented.<br>Required for helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 August 1999. |
| § 4.3.1.1.4 | C | Partially implemented.<br>The scope of CAT.IDE.H.191 covers those helicopters with an individual CofA first issued on or after 5 September 2022. |
| § 4.3.1.1.5* | C | Partially implemented.<br>The scope of CAT.IDE.H.191 covers only those helicopters having a MTOM of 2 250 kg or more and have an individual CofA first issued on or after 5 September 2022. |
| § 4.3.1.2 | C | Partially implemented.<br>The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.3.1.3 | C | Partially implemented.<br>Only in the case of helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (corresponding to type IVA) is the FDR required to record data for at least the preceding 10 hours. |
| § 4.3.2.1.2 | B | Other means of compliance.<br>CAT.IDE.H.185 point(d)(3) 'the aural environment of the flight crew compartment' includes the frequencies corresponding to the main rotor, from which the main rotor speed can be computed. |
| § 4.3.2.3 | C | Partially implemented.<br>Fully implemented for helicopters with initial CofA after 1 January 2016. Other helicopters are required to be equipped with a CVR capable of retaining the information of a duration of only : 1 hour or 0.5 hour. |
| § 4.3.3.1.1 | A | The data link recording capability is required for all helicopters first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. |
| § 4.3.3.1.2 and § 4.3.3.1.3* | C | Not implemented. |
| § 4.3.4.4* | C | Partially implemented.<br>It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 4.4.4* | C | Implemented only for Helicopter Offshore Operations. |
| § 4.5.2.3 | C | Less protective.<br>Life rafts : if distance from land is more than 3 minutes. |
| ← § 4.5.2.6* | A | The AMC1 CAT.IDE.H.300 is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA. |
| ← § 4.5.2.7* | A | The AMC1 CAT.IDE.H.300 ensures that all life rafts of more than 40 kg should have remote control deployment. |
| ← § 4.5.2.8* | A | The AMC1 CAT.IDE.H.300 is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA. |
| § 4.5.3.2* | C | Partially implemented.<br>Considerations on sun not included. |
| § 4.8.2, § 4.8.3 and § 4.8.4* | C | Not implemented. |
| § 4.10.1* | C | Partially implemented.<br>Only for helicopters with pax seating capability of more than 9. |
| § 4.15.1* | C | Partially implemented.<br>Only required offshore in hostile seas.<br>Not required onshore. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.3 | C | Partially implemented.<br>PBC is not allowed for operations with helicopters. The references state that the communication equipment shall be the required by the applicable airspace requirements. |
| § 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 and § 5.3.4 | C | Not implemented.<br>PBCS operations only allowed for operations with aeroplanes in the EU. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.1 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not address the human factors principles in Part-M subpart G and Part-CAMO. |
| § 6.2.3 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued." |
| § 6.2.4 | B | Different in character.<br>The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of Operator (SoO). It is currently required to be approved by the SoO. Within the EU MS, this requirement is compensated by the mutual recognition. |
| § 6.3.1 | C | Partially implemented.<br>Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme. |
| § 6.3.2 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued. |
| § 6.4.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 6.7.2 | C | Partially implemented.<br>Pilot-owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced i.a.w. Annex 1. |
| § 6.8.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.1.2 | B | Different in character.<br>The State of Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating an aircraft registered in a third country. |
| § 7.2 | A | 7.2 establishes provisions for each type of helicopter, ORO.FC.130 (a) requires it for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires the use of a checklist, 7.2 does not require it. |
| § 7.4.1.1 | A | For single pilot IFR, EU rules also require 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. Besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required in the standard. |
| § 7.4.2.3 | A | This standard is met by line flying under supervision or initial line check or aerodrome competency. The Air OPS regulation requires all three. |
| | | |
| **CHAPTER 8** | | |
| ← | | |
| ← § 8.2 | C | Partially implemented.<br>AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 8.3 | C | Partially implemented.<br>The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty. Moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012. |
| § 8.4* | C | Not implemented. |
| § 8.5* | C | Partially implemented. |
| | | |
| **CHAPTER 9** | | |
| § 9.4.3* | C | Less protective.<br>3 months storage period required under Reg. 965/2012. |
| § 9.6 | C | Less protective.<br>In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident. |
| | | |
| **CHAPTER 10** | | |
| § 10.3 | A | The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant.<br>CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012. |
| | | |
| **SECTION 3** | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| § 1.1.1 and § 1.1.3 | B | Different in character.<br>The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating an aircraft registered in a third country. |
| § 1.15* | C | Partially implemented.<br>Fully implemented for NCC but not implemented for NCO. |
| § 1.4 | B | Different in character.<br>Approval to be granted by the State in which the operator is established or residing. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.2.1 | B | Different in character.<br>In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) : State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 2.6.2.1 | C | Partially implemented.<br>Weather conditions, at the heliport of intended landing OR at least one alternate heliport will, at the estimated time of arrival, be at or above the heliport operating minima. |
| § 2.7.1 | A | For isolated heliports the minimum weather conditions defined in 2.6.2.2 have to prevail AND all the other conditions must be met. |
| § 2.7.2 and § 2.7.3* | C | Partially implemented.<br>Fully implemented for NCC.<br>Not implemented for NCO. |
| § 2.10.1 | C | Partially implemented.<br>NCO alleviation. See NCO.OP.190. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The pilot in command can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.<br>AMC1 NCO.OP.190(a) additionally states: “(…) the PIC should: (…)(b)(2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions: (i) consider to return to a safe altitude, and (ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available.” |
| § 2.10.2 | C | Not implemented. |
| § 2.11 | C | Partially implemented.<br>An alleviation is available for NCO operations.<br>The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.<br>AMC1 NCO.OP.190 (a) additionally states : "(…) the PIC should : (…) (b) (2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions :<br>(i) consider to return to a safe altitude, and<br>(ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available." |
| § 2.20 | C | Partially implemented.<br>Not implemented for flights at a distance from land corresponding to 10 minutes of flight or less (NCC), 50Nm (NCO). |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.3 | C | Partially implemented.<br>Through safety management for NCC.<br>Not implemented for NCO. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.3.1 | B | Different in character.<br>The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating aircraft registered in a third country. |
| § 4.1.3.2 | C | Partially implemented.<br>Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). |
| § 4.1.3.3* | C | Implemented only on flights where survival equipment is required for NCC operators. |

| | | |
|---|---|---|
| § 4.2.1 | A | The following additional instruments are also prescribed : A means of measuring slip.<br>For NCC operations over water, all instruments required for Night VFR are also required. |
| § 4.2.2 | A | The following additional instruments are also prescribed for NCC operations : a means of preventing malfunction of the airspeed indicator and a means of indicating when the supply of power to gyroscopic instruments is not adequate. |
| § 4.2.3 | A | The following additional instruments are also prescribed : an alternate source of static pressure. Whenever 2 pilots are required, an additional separate means of indicating pressure altitude, IAS, VS, slip, and stabilised heading. |
| § 4.3.2.1 | A | Additional provisions for crew survival suits, life saving equipment and survival equipment.<br>Additional requirements for NCC offshore over hostile waters. |
| § 4.3.2.4* | C | Not implemented for NCO operators.<br>Implemented for all NCC operators regardless of the date of issue of the CofA. 50 % should be deployable from the flight crew's normal position, if necessary by remote control. |
| § 4.3.2.5* | C | Implemented for NCC operators – either remote control or mass of less than 40 kg.<br>Not implemented for NCO operators. |
| § 4.3.2.6* | C | Implemented for NCC operators.<br>Not implemented for NCO operators. |
| § 4.5.1 | C | Partially implemented.<br>NCO : alleviation under NCO.OP.190. |
| § 4.5.2* | C | Not implemented. |
| § 4.6 | C | Partially implemented.<br>No English translation is required. |
| § 4.7.1.1.2 and § 4.7.1.1.3* | C | Not implemented. |
| § 4.7.2.1.1 | C | Partially implemented.<br>Implemented only to helicopters for which the individual CofA was first issued on or after 1 January 2016. |
| § 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 and § 4.7.3.1.3* | C | Not implemented. |
| § 4.7.4.4* | C | It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 4.12.1 | C | NCC.GEN.130 and NCO.GEN.125 only address the potential effect on the performance of the aircraft systems and not on the ability to operate the helicopter. |
| § 4.12.2.2 | C | Not implemented. |
| § 4.12.3 | C | Partially implemented.<br>A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications.<br>Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| | | |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.6 | C | Not implemented. |
| § 5.1.7 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 5.1.8 and § 5.1.9 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority. |
| § 5.2.3 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 5.2.4 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority. |
| § 5.2.5 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall issue the specific approval. |
| § 5.3.3 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 5.3.4 and § 5.3.5 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 6.5.2 | C | Partially implemented.<br>Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.1 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority issuing or validating the licences. |
| * recommended practice | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 7<br>Aircraft nationality and registration marks<br>6th edition including amendment N° 6 | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

**ANNEX 8**
**Airworthiness of aircraft**
**13th edition including amendment N° 110**
**Recommended practices are identified by an asterisk ***

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **PARTIE II** | | |
| § 1.3.2* | A | EASA risk based approach is not only around the 'product' but also considers applicant performance. |
| § 3.6.1 | B | Assessment also allowed by DOA under procedure agreed with the Agency. |
| § 3.6.3 | B | EASA Permit to Fly (including flight conditions) may be issued by an approved DOA. |
| § 4.2.4.1 | B | EASA develops and adopts requirements for the continued airworthiness of the Type Design. The Member State is responsible for the continuing airworthiness of the individual aircraft. |
| §6.2.3.1* | B | The maintenance organisation approval certificate contains a general reference to the approved Exposition (MOE or CAE). The Exposition shall contain specific chapter(s) which contains the the locations of the maintenance facilities. |
| § 6.2.5 | A | Significant changes must be approved by the Competent Authority before the change may be implemented. |
| § 6.3.3 | B | Part-145 does not provide for a direct requirement for distribution of the manual to the end users, however the paragraphs 145.A.70 (b) and AMC1 145.A.70 have that objective. Same for CAO.A.025 and AMC2 CAO.A.025. |
| § 6.4.1 | A | Part-145 is more exacting in requiring to implement an error capturing method for critical maintenance tasks and to minimize the risk of errors for repeated identical tasks. |
| § 6.5.1 | A | EU Regulations has additional requirements for workshops, hangars, offices and storage areas. |
| § 6.5.2 | A | EU Regulation adds that the maintenance data has to be current and tools and equipment controlled and calibrated. |
| § 6.6.1 | A | EU Regulation adds details of his/her responsibilities. |
| § 6.6.2 | A | EU Regulation require that the nominated persons have sufficient knowledge and experience. |
| § 6.6.3 | A | Part-145 is more exacting and exceeding, requiring a production planning system, and requires reassessment of maintenance work in case of unforeseen staff reduction. Part-CAO is considered no difference. |
| § 6.6.4 | A | The required competence for maintenance personnel pursuant 145.A.30 and 145.A.35 is exceeding the standards of Annex I. The qualification in accordance with Annex 1 is not required for component certifying staff, specialized services certifying staff. In accordance with Art 5(6)(ii) of Regulation (EU) No1321/2014 the national requirements of the Member State for the component certifying staff apply. |
| § 6.6.5 | B | Human performance is explicitly mentioned in Part-145 but not directly mentioned in Part-CAO. |
| § 6.7.1 | A | Part-145 requires to keep also subcontractor's release documents. |
| § 6.7.2 | A | EU Regulation requires 3 years. |
| § 6.7.3 | A | Part-145 also requires reliable traceability of activities performed and adequate storage for easy retrievability. |
| § 6.8.2 | A | EU Regulation includes the limitations to airworthiness or operations, if any. For components a specific form is required (EASA Form 1). For Part-145, the details of the maintenance release is prescribed in AMC 145.A.50(b). In the case of the use of an Aircraft Technical Log, it is acceptable to use an alternate abbreviated certificate of release to service instead of the full certification statement. |
| **PART IIIA** | | |
| § 2.2.3 | C | Scheduling of landing distance with runway slope is not required Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current |
| § 3.4 | C | CS 25 does not contain specifications for water loads. |
| § 4.1 | C | The sentence "They shall also observe human factors principles" is not fully complied with. |
| § 4.1.6 | C | Less protective for paragraphs (b), (g), (h) and (i). Protection against explosive and incendiary devices is not required in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA. |
| § 8.1 | C | The sentence 'shall observe Human Factors principles' is not fully complied with. |
| § 9.3.5 | C | Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA. |
| § 11.1.1* | C | Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA (except for pilots compartment doors). |
| § 11.2 and 11.4 | C | Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA. |
| **PART IIIB** | | |
| § 2.2.7.1 | C | Accountability for worn brakes is covered by CS 25 but not by CS 23. CS.23 and CS.25 have no specifications dedicated to 'at time of landing performance data'. |
| § 2.2.7.2 and 2.2.7.3 | C | Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. For CS 25 aeroplanes, supplementary take off and landing performance information for operation on runways contaminated with standing water, slush, snow or ice may be provided, but this is not mandatory (see CS and AMC 25.1591). |
| § 3.1.1 | C | CS 25/23 does not mandate the provision of structural repair manuals. |
| § 3.1.2 | C | CS-25, CS-23, and Regulation (EU) No 748/2012 do not mandate the provision of structural repair manuals. Hazardous failure is not specifically addressed in relation to fatigue. |
| § 3.7 | C | CS-23 requires protection against bird impact on the windshield only and only for Level-4 aeroplanes. Certification with ditching provisions is not required by CS-23 and CS-25. For CS-25 certification, whether or not ditching certification is requested, it must be shown that, following an unplanned ditching, the flotation time and trim of the aeroplane will allow the occupants to leave the aeroplane (CS-25.801(a)). The aeroplane must also comply with other ditching design specifications (CS-25.801(b)) (prevention of occupants injuries, investigation of aeroplane behaviour on water, use of rafts) if certification with ditching provisions is requested by the applicant. CS-23 does not include equivalent ditching provisions. |
| § 4.1.1 | C | The sentence 'consider Human Factors principles' is not fully complied with. |
| § 4.2 | C | CS-23: less protective for paragraphs 4.2 g) and h). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **PART IVA** | | |
| § 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3 and 2.2.3.1.4 | B | CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3. |
| § 2.2.3.2 | C | 2.2.3.2(b): Not implemented in CS-27 and CS-29. |
| § 2.2.3.3.1 | B | CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3. |
| § 4.1.6 | C | The provision in (f) related to depressurisation is not implemented. |
| § 4.1.8 | B | No explicit design requirement. Reliance is placed on the Instructions for continued airworthiness. |
| **PART IVB** | | |
| § 4.7 | C | Not implemented. |
| **PART VA** | | |
| § 3.1 | C | Current CS-23 and Regulation (EU) No 748/2012 do not mandate the provision of structural repair manuals. |
| **PART VB** | | |
| § 6.1.5 | C | Not specifically addressed in CS 25 and CS 23. However, EASA Certification Memo (CM SWCEH 001) is guidance for the development assurance of CEH and SW and applied in certification project in Special Conditions. This provides guidance to comply with 6.1.2 (a) and 6.1.2 (b). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 9<br>Facilitation | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| **CHAPTER 2**<br>**Arrival and departure of aircraft** | |
| Description, purpose and use of the aircraft documents | |
| Standard 2.4 - General declaration | Applicable, except for cases where the French authorities consider it necessary, notably due to the type of illness or to the origin of the flight, to retain a general declaration. |
| Recommended practice 2.7 | Not applicable. |
| Cargo manifest | It is considered that the presentation of the cargo manifest is of the utmost usefulness for the customs authorities. |
| Recommended practice 2.8.1 | Not applicable. |
| | |
| **CHAPTER 3**<br>**Arrival and departure of passengers and their luggage** | |
| Standards 3.8<br>Entry visa | When the visa is required, it is charged for. |
| Recommended practice 3.8.1 - 3.8.4<br>Exit visa | Applicable |
| Recommended practice 3.9 | Not applicable. |
| Other documents | Foreign passengers must, on arrival, in addition to the presentation of their identity documents, produce a disembarkation card. The details which are to be supplied on this document are solely those which correspond to the headings on the example in appendix 4 of the annex.<br>As a general rule, the production of an embarkation card is not required on departure. |
| Standard 3.10 - Other documents | Apart from appendix 3 of Annex 9, the embarkation card includes a detachable leaf requesting information, i.e. immigrant, transit, visitor or resident. |
| Standard 3.16 - Permit formality | Applicable to passengers only. A manifest of private acquisitions is required from the crew members. |
| Norme 3.20 - Permit formality | Applicable, provided that a warrant from the owner of the baggage is given to the operator. |
| | |
| **CHAPTER 4**<br>**Arrival and departure of cargo and other articles** | |
| Standard 4.7 | Not applicable. |
| Electronic data processing techniques | The principle of the optional participation of the users and other parties involved in the use of the electronic system implies the retention of a normal procedure for the customs clearance of cargos, which presents major disadvantages. |
| Standard 4.9 | |
| Cargo export permit. | The commercial invoice is required. |
| Recommended practice 4.18 | Not applicable. |
| Cago import permit. | The commercial invoice and the certificate of origin, if any, are required in a distinctive form. |
| Recommended practice 4.22 | Applicable solely to non-commercial consignments of little value. |
| Cargo import permit. | |
| Standard 4.23 | Applicable solely to non-commercial consignments of little value. |
| Recommended practice 4.44 | Not applicable. |
| Arrival and departure of certain articles. | |
| Recommended practice 4.45 | The customs duties are payable, but the import is exempt from tax. |
| Arrival and departure of certain articles | |
| | |
| **CHAPTER 5**<br>**Trafic and transit within the territory of contracting state** | |
| Standard 5.4<br>Traffic departing from the same airport by another service | Not applicable in its entirety.<br>A document specifying, in particular, one the one hand the identity of the packages and the aircraft and, on the other, the nature, the gross weight and the loading point of the cargo, may be demanded by the customs as a brief cargo declaration. |
| | |
| **CHAPTER 6**<br>**International airports equipment and services affecting the traffic** | |
| Recommended practice 6.52 | The official authorities will apply it as far as is possible. |
| Medical services | |
| Recommended practice 6.55 | The official authorities will apply it as far as is possible. |
| Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services. | |
| Recommended practice 6.57 | The official authorities will apply it as far as is possible. |
| Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 10**
**Aeronautical Telecommunications**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **VOLUME 1 : Seventh edition including all amendments up to n°91 in force since the 8th of November 2018** | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.2.1 | C | NDBs are not subject to periodic flight tests. |
| § 2.3.1 | C | In France, information about the operational status of the GNSS radionavigation service is not provided to the units providing aerodrome local air traffic control service, aerodrome flight information service or approach control service. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2.1.1* | B | Most of VHF marker beacons (mainland and overseas) are not fitted with remote control and indicator equipment. They function continuously.<br>To compensate for the temporary unavailability of a VHF marker beacon or a DME, the global navigation satellite system may be used to provide distance information to the runway threshold in order to enable glide path verification checks. This possibility will be implemented only when needed and will be the subject to specific information of airspace users, particularly through aeronautical information. |
| §3.1.2.7.1* | C | Provision not adopted by France.<br>At those locations where two separate ILS facilities serve opposite ends of a single runway and where a facility performance category I — ILS is to be used for auto-coupled approaches and landings invisual conditions, it is not required that an interlock ensures that only the localizer serving the approach direction in use radiates. |
| §3.1.3.3.3* | C | Provision not adopted by France.<br>Above 7 degrees, it is not required that the signals are reduced to as low a value as practicable |
| § 3.1.4.1, § 3.1.4.2 | C | Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR. |
| §3.1.5.1.5* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS is 15 m (50 ft). |
| §3.1.5.1.6* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS used on short precision approach runway codes 1 and 2 is 12 m (40 ft). |
| §3.3.6.5.1* | C | Provision not adopted by France.<br>It is neither required that a VOR identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that it is spaced equally within that time period. |
| § 3.3.8.1, § 3.3.8.2 | C | Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR. |
| §3.4.5.2.1* | C | Provision not adopted by France.<br>It is neither required that the NDB identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that this signal is spaced equally within that time period. |
| §3.4.7.1* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that locators used as a supplement to the ILS are located at the sites of the outer and middle marker beacons. |
| §3.4.7.2* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that locators installed at both the middle and outer marker position are located on the same side of the extended centre line of the runway. |
| * Recommended practices are identified by an asterisk. | | |
| | | |
| **VOLUME 2 : Seventh edition including amendment N° 93 applicable from 28th November 2024.<br>Recommended practices are indicated by an asterisk (*)** | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| CPDLC message | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| CPDLC message set | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| Free message text element | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| Logon address | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| Standard message element | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.9 | C | This section is not transposed. |
| **VOLUME 3 - Part I: second edition including amendment N° 90 applicable from the 10th November, 2016** | | |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.2.1 c) and d) | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ATN does not provide air traffic service providers and aircraft operators with aeronautical operational control communications and aeronautical administrative communications. |
| § 3.4.11* | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ATN is not required to connect an embedded intermediate (router) system to an intermediate (router) ground system using different subnets. Datalink in Europe implements only the VDLM2 subnet. |
| § 3.5.1.2 | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>The retrieval and modification of directory information functions are not supported by ATN / OSI endpoints. |
| 3.5.2.1 a) et c) | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ADS-C and FIS applications are not insured by ATN. |

| | | |
|---|---|---|
| 3.5.3.1 a) | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>Data communication application between installations ATS (AIDC) is not insured by ATN. |
| § 3.8.3 | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ATN endpoints are not able to confirm the identity of peer end-systems, authenticating the source of messages, and ensuring the integrity of message data. |
| | | |
| **CHAPTER 8** | | |
| § 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*,8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10* | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>Technical provisions for teleprinter equipment and circuits not used in the RSFTA. |
| § 8.3 | C | Provisions relating to terminal equipment for aeronautical radioteleprinter channels operating in the 2.5 MHz-30 MHz band not adopted in the regulations by France. |
| § 8.5 | C | Technical provisions relating to the transmission of ATS messages not adopted in the regulations by France. |
| § 8.6.3 | C | Provisions relating to ground-to-ground link control procedures of character-based data are not apply. |
| | | |
| **VOLUME 3 - Part II: second edition including amendment NR 90 applicable from the 10th November, 2016** | | |
| | | |
| Chapters 1, 2, 3 and 4 (standards and recommended practices) transposed into French regulations without difference. | | |
| | | |
| **VOLUME 4: fifth edition including amendment NR 90 applicable from the 8th November, 2018** | | |
| | | |
| Chapters 1, 2, 3 and 6 (standards and recommended practices) and standards of section 5.2 of chapter 5 transposed into French regulations without difference. | | |
| | | |
| (*) Recommended practices are indicated by an asterisk. | | |
| | | |
| **VOLUME 5: Sixth edition updated to amendment NR 85 in force the 18th November 2010** | | |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.3.1.1 | B | In addition of the users specified in this paragraph, the 121.5 MHz frequency may also be used for the purposes of direction-finding. |
| § .4.1.3.1.2 | B | The 121.5 MHz frequency is implemented on some international aerodromes only when considered as necessary. |
| § 4.1.5.1 | B | As regards the geographic distribution of VHF frequencies and protection against interference, the 14 dB criterion is used only for the circular services with 25 kHz spacing.<br>The electric horizon is used in the other cases (spacing of 8.33 and 25 kHz).<br>No regional agreements as regards this issue. |
| § 4.1.8.1.3 | B | The OPC frequencies are assigned outside the dedicated band. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 11**
**Air Traffic Services**
**Fifteenth edition including amendment N° 53 applicable from 28th November 2024**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.6.1 | C | The SERA provision gives an exemption possibility. SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. FRA.6001 specifies the conditions of exemption. |
| § 2.6.3 | C | The SERA provision gives an exemption possibility. SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. FRA.6001 specifies the conditions of exemption. |
| § 2.26.5 | C | Time checks shall be given at least to the nearest minute. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1 | A | SERA.5010(c) introduces an accurate description of requirements for special VFR. |
| § 3.3.4 | A | SERA.8005(b) requires the agreement of the pilot of the other aircraft, the maintenance of own separation and allow this exemption below 3050 m (10000 ft) during climb or descent, during day. |
| § 3.7.3.1 | A | In addition to the ICAO standard:<br>1) in point b), point SERA.8015(e)(1)(ii) also includes ‘taxi’;<br>2) in point c), point SERA.8015(e)(1)(iii) also includes ‘the newly assigned communication channels’;<br>3) point SERA.8015(e)(1)(iv) requires the readback of transitions levels. |
| § 3.7.3.1.1 | A | The SERA 8015 (e) (2) provision includes 'taxi instructions' in addition to the ICAO requirements to be read back. |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.1.2.1 | C | Regulation (EU) 2017/373 allows flexibility in the available radio coverage subject to approval by the competent authority. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 12<br>Search and Rescue<br><br>Eighth edition including amendment N° 18 applicable from November 22nd, 2007 | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| § 5.2.3. i) | The competent area control centre (ACC), not the rescue coordination centre (RCC), is responsible for notifying the appropriate accident investigation authorities about the distress phase. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 13<br>Aircraft accident investigation | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

**ANNEX 14**
**Aerodromes**

**VOLUME 1**
***AERODROME DESIGN AND OPERATIONS***
***8th Edition including amendment 14 as from 8 November 2018 (not including amendment 13-B applicable as from 5 November 2020)***
***Recommended practices are marked with an asterisk (*).***
***Note : French aerodromes are either subject to European regulation and in this case hold a European aerodrome safety certificate (a list of those aerodromes is given in section AD 1.5 of the AIP metropolitan France, CAR-SAM-NAM and RUN), or to national regulation.***

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **DEFINITIONS** | | |
| Instrument Runway<br>Precision Runway | B | Under European regulation :<br>- The 1000 m visibility limit is not used in the non-precision runway definition.<br>Under national regulation :<br>- An instrument runway is a runway using at least one instrument approach or departure procedure.<br>- A precision approach is a 3D approach based on electronic ground equipment.<br>- Classification criteria does not include Type A and Type B concepts.<br>- There is no reference to CAT III C runway in national aerodrome regulation. |
| Non-instrument Runway | B | Instrument approach procedures are not allowed on non-instrument runways. |
| Clearway | C | Under European regulation, the clearway is under the control of the appropriate entity (aerodrome operator).<br>The definition contained in national regulation is different : it is precised that the clearway when it exists, is necessary coaxial to the runway, adjacent to one of its ends, including the stopway. In addition, the clearway is not attached to the control of the appropriate authority. |
| | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| § 1.4.1 | B | European regulation applies only to aerodromes open to public use, which serve commercial air transport, having a paved instrument runway of 800 m or more. These aerodromes are certified under European regulation, with a possible exemption for aerodromes below 10 000 commercial passengers per year and 850 fret movements per year.<br>Aerodromes not covered by European regulations are certified when they accommodate more than 10 000 commercial passengers over 3 consecutive years.<br>All aerodromes out of the scope of European Union regulation are subject to runway homologation by the Competent Authority. |
| § 1.6.2 et 1.6.4 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| §2.1.2* | C | This recommendation has not been transposed in either european regulation, or national regulation. |
| §2.5.3 | C | Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material.<br>Under national regulation, this provision has not been transposed. |
| § 2.9.3 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, frequency of inspections is based on different criteria, in particular the traffic received. |
| § 2.11.2* | B | See differences regarding articles 9.2 pertaining RFFS. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.8* | C | This provision has not been transposed in either european regulation, or national regulation. |
| § 3.1.10* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS. Moreover, width of code F runway is submitted to the approbation of the competent authority. Finally, the minimal width of unpaved runways is 50 m (80 m for runways used by gliders). |
| § 3.1.11* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, separation criteria between parallel runways are based on runway length and nature of the pavement. The minimum distance between centre lines may be different at an arodrome where only VFR flights are accomodated. |
| § 3.2.1* and 3.2.2* | C | Under European regulation, the relevant specification is applicable only if the Outer Main Gear Wheel Span (OMGWS) is between 9 m up to but not including 15 m.<br>Under national regulation, shoulders are only required for code E runways and submitted to the competent authority approval for code F runways. |
| § 3.2.5* and 3.2.6* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the requirement to prepare the runway shoulder is limited to code E runways. |
| § 3.3.1 and 3.3.2* | C | The construction of a turning pad is not systematically required. |
| § 3.3.4*, 3.3.5* and 3.3.6 | B | No difference for European regulation.<br>These provisions have not been transposed in national regulation. |
| § 3.3.9 | C | No difference for European regulation.<br>This provision has not been transposed in national regulation. |
| § 3.4.3 | A | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the strip extends laterally to a distance of 150 m where the code number is 3 and 4 and 75 m where the code number is 1 and 2. |
| § 3.4.9* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the graded portion of runway strip for a non-instrument unpaved code 1 runway is reduced to 25 m instead of 30 m, unless it is intended to be used by gliders and in that case is increased to 40 m. |
| § 3.4.12* | C | Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material.<br>Under national regulation, this provision has not been transposed. |
| § 3.5.1 and 3.5.2* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the implementation of a runway end safety area is required only in the event of runway creation or extension. |
| § 3.5.4* and 3.5.6* | C | No difference for European regulation.<br>These recommendations are not transposed in national regulation. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.5.9*, 3.5.10* and 3.5.11* | C | No difference for European regulation.<br>These recommendations are not transposed in national regulation. |
| § 3.8.1* | C | Under European regulation, the provision of radio altimeter operating area is not mandatory for CAT I runways.<br>Under national regulation, it is not required in this case. |
| § 3.8.3* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the width of the radio altimeter operating area for a precision approach Category III is 60 m (30 m on each side of the centre line). |
| § 3.8.4* | C | This provision is transposed in guidance material in the european regulation.<br>Under national regulation, the characteristics of radio altimeter operating areas are as follow :<br>- average longitudinal slope less than 2 % in absolute value ;<br>- no local slopes greater than 5 % in absolute value ;<br>- no local surface height variations greater than 1 m.<br>When the terrain does not meet these requirements, a specific study shall be conducted and an artificial terrain can be used. |
| § 3.9.3 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the clearances used for the design of taxiways are based on both wingspan and OMGWS. If the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m, the clearance is always 4.5 m even for straight portions. In addition, there is no provision for code F taxiway.The provisions for taxiways code F are subject to specific approval of the competent authority. |
| § 3.9.4* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation :<br>- code C taxiway intended to be used by aeroplanes with a wheel base equal to or greater than 18 m shall have a width of 18 m minimum,<br>- there is no provision for code F taxiway,<br>- existing code E taxiway under national regulation can keep a width of 22.5 m,<br>- the width of taxiways code F is subject to specific approval of the competent authority. |
| § 3.9.9* | C | The European regulation offers the possibility of different slopes under given conditions.<br>This recommendation is not transposed in national regulation. |
| § 3.9.12* | C | The European regulation requires a suitable strength for taxiways and not the strength of the runway they serve.<br>This recommendation is not transposed in national regulation. |
| § 3.13.6* | C | The European regulation offers the possibility to reduce the clearance distance for height limited objects or if the stand is restricted for aircraft with specific characteristics.<br>This recommendation is not transposed in national regulation. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.8 | B | No difference for European regulation.<br>Provision partially reworked in national regulation : there are no approach surfaces with lateral offset. Offset approach surfaces are not provided for. The current regulation specifies that curved surfaces can be used. Curved surfaces are allowed when curved approaches are inevitable (noise abatement above tenements, presence of permanent obstacles, etc.). |
| § 4.2.3 ; § 4.2.10 ;<br>§ 4.2.19 ; § 4.2.25 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of aircraft operations are not adversely affected. |
| § 4.2.8 | A | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the lengh of inner edge of the approach surface is 150 m for non-precision approach runways code 1 and 2 and 300 m for non-precision approach runways code 3 and 4. |
| § 4.2.16 | A | Under European regulation : For code F aeroplanes, the width of the inner approach surface and the lengh of the inner edge of the balked landing surface are increased to 140 m irrespective of the type of avionics (Table J-1).<br>In national regulation : the width of the inner approach surface and the lengh of the inner edge of the balked landing surface are subject to specific approval of the competent authority for code F aeroplanes. In addition, the lengh of the inner edge of the approach surface is increased to 150 m for precision approach CAT I (code 1 and 2) and 300 m fo precision approach CATI, II and III (code 3 and 4). |
| § 4.2. 9 ; § 4.2.17 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, it is specified that, in the presence of many intersections, the last one is horizontal and its elevation is :<br>- either 150 m above the elevation of the surface origin;<br>- or 100 m above the highest point of the terrain and related obstacles under the landing surface, whichever is the highest. |
| § 4.2.18 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, some obstacles are permitted above the OFZ associated with Category I approaches in some very special cases and subject to a safety study. Such extensions may, as required, be accompanied by operational restrictions. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.3.1 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the provision of signalling lamp is not required. However, operational instructions are indicated in case of failure of radio communication means. |
| § 5.2.1.8* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, marking on unpaved taxiways is not required. |
| § 5.2.2.2* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, runway designation marking is not required on unpaved runways. |
| § 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 and 5.2.5.4 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the use of simplified marking is allowed for blacktop runways used in VFR conditions or in IFR conditions (excluding precision approaches), and for concrete runways used solely in VFR conditions. |
| § 5.2.4.3* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, threshold marking is not required on unpaved runways. |
| § 5.2.4.9 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, displaced threshold is represented by one to three "V" marks. |
| § 5.2.8.4* and 5.2.8.5 | C | In European regulation, enhanced taxiway centre line marking are not mandatory.<br>These provisions have not been transposed in national regulation. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.13.1* | C | Under European regulation, Aircraft stand markings are not mandatory.<br>This provision has not been transposed in national regulation. |
| § 5.2.13.2* | C | This provision is neither transposed in European, nor in national regulation. |
| § 5.2.14.1* and 5.2.14.2 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the apron safety line may also separate the apron and the manoeuvring area. |
| § 5.2.16.2* | B | No difference for European regulation.<br>National regulation allows to replace a mandatory instruction marking by a specific mandatory marking indicating RUNWAY AHEAD in particular in the case of parallel runways. |
| § 5.3.3.3 | C | European regulation limits the requirement to install an aerodrome beacon to aerodromes carrying VFR traffic at night only.<br>There is no difference between national regulation and ICAO. |
| § 5.3.3.6 | C | Under European regulation, the colour of the flashes alternating with white flashes is not determined.<br>No difference for national regulation. |
| § 5.3.3.12 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, France applies this provision to new facilities ; in France, some existing identification beacons show flashing-white rather than flashing-green. |
| § 5.3.4.1 and 5.3.4.10 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, approach lighting systems are not required on non-instrument and non-precision approach runways. On precision approach runways, the length of the approach lighting system may be reduced if operational minima are adapted accordingly. When the system is not provided, runway threshold identification lights are installed. |
| § 5.3.5.1 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, visual approach slope indicator systems (PAPI, APAPI) are not required on runway used by turbojet airplanes. |
| § 5.3.5.2, 5.3.5.3 and 5.3.5.4* | A | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, T-VASIS and AT-VASIS systems are not allowed. |
| § 5.3.12.2* | C | Runway centre line lights are not required on precision runways CAT I. |
| § 5.3.12.3 and 5.3.12.4* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, runway centre line lights are mandatory for take-off in low visibility when the RVR is lower than 250 m for aircrafts of category A, B, C; and 300 m for aircrafts of category D. |
| § 5.3.14.1 | C | No difference for european regulation.<br>Under national regulation, the simple touchdown zone lights are not implemented. |
| § 5.3.15.1 and 5.3.15.2 | C | Under European regulation, the provision of rapid exit taxiway indicator lights is not mandatory.<br>This provision has not been transposed in national regulation. |
| § 5.3.17.1 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the taxiway centre line lights are systematically required only for taxiways used by RVR lower than 150 m. |
| § 5.3.17.2* | C | No difference for European regulation.<br>This recommendation has not been implemented in national regulation. |
| § 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 and 5.3.17.20* | B | Under European regulation, 60 m intervals between taxiway centre line lights are not accepted.<br>Under national regulation, intervals between these lights depend on others criterions such as RVR and proximity of the runway. |
| § 5.3.19.2* | C | In European regulation, runway turn pad lights can be omitted when taxiway edge lights and runway turnpad marking provide adequate guidance.<br>In national regulation, the provision of runway turn pad lights is not systematically required on runways intended for use at night. |
| § 5.3.20.1 and 5.3.20.2 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, stop bars are only required on taxiways giving access to CATII/CATIII precision runways and take-off with RVR lower than 150 m. |
| § 5.3.22.1* | C | Under European regulation, the provision of de-icing/anti-icing facility exit lights is not mandatory.<br>This recommendation has not been implemented in national regulation. |
| § 5.3.24.1* | C | Under European regulation, the provision of apron floodlighting is not mandatory on de-icing/anti-icing facilities.<br>Under national regulation, the provision of apron floodlighting is not required. |
| § 5.3.24.4* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, there is no requirement on the average illuminance of apron floodlighting. |
| § 5.3.25.1 | C | No difference for European regulation.<br>The national regulation does not describe the cases in which the installation of a visual docking guidance system is required. |
| § 5.3.26.1* | C | No difference for European regulation.<br>The national regulation does not describe the cases in which the installation of an advanced visual docking guidance system is required. |
| § 5.3.27.1* | C | No difference for European regulation.<br>This recommendation has not been transposed in national regulation. |
| § 5.3.28.2* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, road-holding position lights are required when the runway is to be used with RVR below 350 m. |
| § 5.3.29.1* | C | No difference for European regulation.<br>This provision has not been transposed in national regulation. However, protection against incursion is ensured when RVR <550 m or in LVP conditions by the installation of permanently lighted red bars to forbid the access to all unusable taxiways. |
| § 5.4.1.7 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, signs intended for use at night in association with non-instrument runways where the code number is 3 or 4 are not required to be illuminated if they are reflective. |
| § 5.4.2.8 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, only one runway designation sign is provided on the left-side for non-instrument runway. |
| § 5.4.2.15 | B | No difference, in the European regulation.<br>Under national regulation, the CAT II/III panel is not used and the CAT III panel is provided at the combined CAT II/III runway-holding positions. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.4.2.18 | B | No difference, in the European regulation.<br>In the national regulation, the CAT II or CAT III inscription is always placed closest to the taxiway and the runway identifier is on the outside.<br>20-02 CAT III (Left side sign) CAT III 20-02 (Right side sign) |
| § 5.4.3.4 | C | No difference for the European regulation.<br>Under national regulation the provision partially reworked and implemented : Runway vacated signs are only provided for Category II and III precision approach runways or low-visibility take-offs to indicate to a pilot that he/she is crossing the limit of the strip or of the ILS/MLS critical area. |
| § 5.4.3.20 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the intersection take-off signs are installed on the side of the take-off direction. |
| § 5.4.3.29 | B | No difference in the European regulation.<br>Under the national regulation, the inscriptions on these signs will indicate the value of the distance remaining to the end of the runway (TORA) expressed in metres, but the letter “m” of the unit will not be displayed. The runway identifier may also be mentioned. |
| | | |
| **CHAPTER 6**<br>*Note : the application of the european regulation is limited to the area under control of the aerodrome operator.* | | |
| § 6.1.1.10* and § 6.1.2.3* | B | The specification has been transposed as Guidance Material in the European regulation.<br>Under national regulation : Only wires and cables that exceed a certain height are marked. (variable according to their location). The visual aids characteristics (markings, lights, markers) are established according to more detailed criteria than the requirements of recommendation 6.1.1.10. Daytime lighting is not systematically required. |
| § 6.2.1.2 | B | No difference for European regulation.<br>In national regulation, the use of LI A, B and E lights is extended to twilight for all obstacles, and to daytime for wind turbines. MI A lights are not used at night.<br>At nighttime, specific wind turbines among a wind farm may be fitted with red, 200 cd, flashing lights that are not described by ICAO.<br>Only the minimum requirements of Table 6-3 ("Light distribution of HI and MI lamps") shall apply. The "recommendations" in Table 6-3 are not required. |
| § 6.2.2.1 | B | Under European regulation, the marking of vehicles applies to those operating on the manoeuvring area.<br>Under national regulation, the marking specifications of vehicles on the manoeuvring area is defined by local authorities and include national provisions on emergency and service vehicles. |
| § 6.2.2.7 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, lights with a lower intensity can be used on follow-me vehicles. |
| § 6.2.2.8 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, lights are not required on objects with limited mobility such as aerobridges. |
| § 6.2.3.4* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, when marking is undertaken with a single colour, yellow is used for obstacles located in the vicinity of a runway which projection on any vertical plane is less than 1.5 m in both dimensions. |
| § 6.2.3.7* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulations, flags are red in colour or have two triangular sections, one red and the other white. |
| § 6.2.3.18* | B | The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation.<br>Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities). |
| § 6.2.3.20* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, by default, LI lighting is provided for obstacles less than 45 m high. It is planned to be able to enhance the markings in particular situations. The need is assessed on a case-by-case basis by the relevant military and civil authorities. |
| § 6.2.3.26 | C | No difference for European regulation.<br>Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. |
| § 6.2.3.30* | B | The part of the specification regarding the colour has been partially transposed as Guidance Material in European regulation.<br>Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities). |
| § 6.2.3.33 | C | No difference for European regulation.<br>Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. |
| § 6.2.4.2* | B | No difference from the European regulations applicable at aerodromes or in areas under the control of aerodrome operators.<br>Under national regulations, wind turbines can, in addition to white, be painted in grey with a minimum luminance factor equal or greater than 0,4. Additional red or orange markings are required for offshore wind turbines. |
| § 6.2.4.3* and 6.2.4.5* | C | No difference for European regulation.<br>National regulation complies with the provisions of this recommendation with the exception of points e)-ii and e)-iii: the 2nd lamp is not required and the intermediate lamps are low intensity type B lamps.<br>Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm.<br>6.2.4.3. b): Regarding wind turbines, maximal spacings between MI lights which are different than 900 m are prescribed by French regulation, depending on the type of lighting (night/day), on the type of wind farm (offshore, onshore), and on the height of the wind turbines (more or less than 150 m). Those spacings range from 500 m to 2 000 m. |
| § 6.2.5.1* | C | No difference for European regulation.<br>In national regulation, not all supporting towers are coloured. |
| § 6.2.5.2* | C | No difference for European regulation.<br>In national regulation, The marking of supporting towers can be omitted if daytime medium intensity lights are used. |
| § 6.2.5.11* | B | The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation.<br>In national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 8** | | |
| § 8.1.7 | C | No difference for european regulation.<br>Under national regulation, a one-second switch-off time for the secondary power supply is required under 400 m RVR by day and 800 m RVR by night. |
| § 8.2.3 | C | No difference for european regulation.<br>Under national regulation, where a runway forming part of a standard taxi-route is provided with runway lighting and taxiway lighting, the lighting systems is not required to be interlocked to preclude the possibility of simultaneous operation of both forms of lighting. |
| | | |
| **CHAPTER 9** | | |
| § 9.2.2 | C | The European regulation does not foresee the provision of specialist fire-fighting equipment appropriate to the hazard and risk.<br>The national regulation foresees specific requirements only for water areas (lakes, seas) and not for swampy areas and other difficult terrains. |
| § 9.2.4* | C | Both European and national regulations foresee the reduction of the level of protection ensured on an aerodrome when the number of movements of the aircraft in the highest category normally using the aerodrome is less than 700 in the busiest consecutive three months. |
| § 9.2.5 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, for aircraft employed for exclusive transportation of cargo or mail, the overall length divided by three is used for the calculation. In addition, to determine the type of aircraft normally using the aerodrome, a threshold of 24 aircraft movements over the busiest three consecutive months of the previous year is used. |
| § 9.2.8* | C | No difference for European regulation.<br>The national regulation does not request a main agent for aerodromes of RFFS level 1 and 2. |
| § 9.2.11 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, aerodromes with a RFFS level equal to 1 are provided with 50 kg of complementary agents, and aerodromes with a RFFS level equal to 2 are provided with 250 kg of complementary agents. |
| § 9.2.13 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, water quantity is given by the RFFS category, without extra quantities. |
| § 9.2.27 and 9.2.28* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the operational objective is to achieve a maximum three-minute response time at the end of each runway. |
| § 9.2.29* | C | European and national regulations do not foresee a response time not exceeding three minutes to any other part of the movement area. |
| § 9.2.41* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, no vehicles specific to the aircraft rescue and fire-fighting services are provided at aerodromes with a RFFS level 1. |
| § 9.2.44* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, no RFFS personnel are provided at aerodromes with a RFFS level 1. |
| § 9.2.45* | C | Under European regulation, the task resource analysis due to determine the minimum number of RFFS personnel has been transposed as Guidance Material.<br>In national regulation, the number of RFFS personnel is set out by the regulation. |
| § 9.2.46 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the provision of respiratory equipment is only required for aerodromes with a RFFS level 3 or higher. |
| § 9.3.1* and 9.3.2* | C | Under European regulation, specifications related to the removal of aircraft have been transposed as guidance material.<br>The national regulation foresees that the aircraft operator is responsible for the aircraft removal. |
| § 9.5.1 to 9.5.3 | C | This specification has not been transposed in either European regulation or in national regulations applicable to aerodromes. |
| § 9.5.7 | C | The European and national regulations do not require that the aircraft stands shall be visually monitored to ensure that the recommended clearance distances are provided. |
| § 9.8.7* and 9.8.8* | C | The provision of a surface movement radar for the manoeuvring area is not systematically required. |
| § 9.9.4 | C | Under European regulation, the relevant specification may allow the presence of equipment/installations after a safety assessment regarding safety and regularity.<br>Under national regulation, this specification applies to new-built runways and runway extensions. |
| § 9.10.1 | | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, adapted fences used to prevent animals from accessing to the movement area are required depending on the risk. |
| § 9.10.5 | | This recommendation has been transposed as guidance material.<br>This recommendation has not been transposed under national regulation. |
| § 9.11 | | This recommendation has not been transposed in either European regulation or national regulations applicable to aerodromes. |
| | | |
| **CHAPTER 10** | | |
| § 10.2.3 and 10.2.7 | C | Under European regulation, minimum friction level is defined in guidance material.<br>No difference in national regulation. |
| § 10.3.1 to 10.3.3* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the removal of contaminants on runways, taxiways and aprons (snow, ice, standing water, dust…) to minimize the risk of accumulation is a recommendation. |
| § 10.3.5* | C | The specifications regarding the use of chemicals to remove ice and frost have not been transposed in european and national regulations. |
| § 10.5.1 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the provisions on main beam average intensity of runway lights are guidance material. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 14**
**Helistation**

**VOLUME 2**
**HELIPORT DESIGN AND OPERATION**

**2nd Edition with Amendment N° 3 applicable as from November 25th, 2004**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| Touchdown and liftoff area | B | Alternate means of Compliance : In France, the Touchdown and lift-off area (TLOF) definition is as follows: "A load bearing area on which a helicopter may touch down or hover." |
| Heliport | B | Alternate means of Compliance : In France, a Heliport is an aerodrome intended to receive only helicopters. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.1.2 and § 2.1.3 | C | Provision not reworked |
| § 2.2.2 | C | Provision not reworked |
| § 2.4.3 | C | Provision not reworked : The geographical coordinates of the taxiway centre-line points are not yet published. |
| § 2.4.5 | C | Provision not reworked |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2 | C | Provision partially reworked : The specifications pertaining to "sea heliports" are not addressed in the French regulations. |
| § 3.1.21 | C | Provision not reworked |
| § 3.1.27 | C | Provision partially reworked : This provision does not apply to shoulders in France. |
| § 3.1.29<br>§ 3.1.37 | B | Alternate means of Compliance : The French regulations refer to the rotor diametre for the helicopter overall width. |
| § 3.2.2 | B | Alternate means of Compliance : In France, the dimension of the FATO on an elevated heliport applies also to the FATOs intended to be used by performance class 3 helicopters. |
| § 3.2.4 | C | Provision partially reworked : The 2nd part of the standard is only a recommendation. |
| § 3.2.10 | C | Provision not reworked |
| § 3.3 Helidecks | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 3.4 Shipboard heliports | C | Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.5 | B | Alternate means of Compliance : In France, the transitional surfaces are known as lateral surfaces. |
| § 4.1.48<br>§ 4.1.19<br>§ 4.1.20 | C | Provision partially reworked : These specifications are only recommendations in the French regulations. |
| § 4.1.21 to § 4.1.25 | D | Not applicable : There are no helidecks in France |
| § 4.2.2 | B | Alternate means of Compliance : When a non-precision direct approach is planned at both ends, the inner surface can be removed after studies have been performed. In this special case, the conical surface is replaced by the continuation of the lateral surface. |
| § 4.2.6 | B | Alternate means of Compliance : The implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of helicopter operations are not adversely affected. This study is compulsory, and objects are limited only to facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety. |
| § 4.2.8 | C | Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface. |
| § 4.2.10 | C | Provision partially implemented : Hospital heliports are subject to special studies. |
| § 4.2.11 | C | Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface. |
| § 4.2.12 to § 4.2.18 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 4.2.19 to § 4.2 22 | C | Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.1.1<br>§ 5.1.1.2<br>§ 5.1.1.4<br>§ 5.1.1.7 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.1.2.1 to § 5.1.2.3 | C | Provisions not reworked : French regulations do not require Provisions pertaining to helicopter hoisting marking. |
| § 5.2.2.1 to § 5.2.2.5 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.3.3 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.2.4.1 to § 5.2.4.5 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.5.2<br>§ 5.2.5.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.6.2 to § 5.2.6.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.7.1 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.2.7.3<br>§ 5.2.7.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.8.2 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.8.3<br>§ 5.2.8.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.8.5 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.2.9.3<br>§ 5.2.9.5 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.2.10.1 to § 5.2.10.5 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.2.12.2 to § 5.2.12.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.13.2 to § 5.2.13.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.2.2 to § 5.3.2.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.3.2<br>§ 5.3.2.5<br>§ 5.3.3.7 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.4.2 to § 5.3.4.16 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.4.17 | C | Provision not reworked |
| § 5.3.4.18<br>§ 5.3.4.19 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.2<br>§ 5.3.5.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.5 to § 5.3.5.8 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.10<br>§ 5.3.5.11 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.13 to § 5.3.5.20 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.22<br>§ 5.3.5.26 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.23 to § 5.3.5.25 | C | Provision not reworked |
| § 5.3.6.1 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.<br>Lights may be omitted if TLOF and FATO are totally coincident. |
| § 5.3.6.2 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.<br>In the case of a single approach surface, the French administration recommends the use of red lights on the FATO side opposite to this surface. |
| § 5.3.6.3 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.3.7.2<br>§ 5.3.7.3 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.3.8.1 to § 5.3.8.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.5 to § 5.3.8.7 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.8 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.3.8.9<br>§ 5.3.8.10 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.12 to § 5.3.8.14 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.<br>The French regulations recommend the use of yellow panels. |
| § 5.3.8.16<br>§ 5.3.8.17 | C | Provision not reworked |
| § 5.3.8.20 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.23 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.3.9.1 to § 5.3.9.4 | C | Provisions not reworked : French regulations do not require provisions pertaining to helicopter hoisting. |
| § 5.3.12.1<br>§ 5.3.12.2 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.1.1 to § 6.1.10 | B | Alternate Means of Compliance : The French regulations require a minimum level of fire protection in surface level heliports, with a supply of 50 kg powder or equivalent, and in elevated heliports, with a supply of 250 kg powder or equivalent. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 15**
**Aeronautical information services**

**Sixteenth edition including amendment N° 43 applicable from 28th of November, 2024**
**Recommended practices are identified by an asterix***

| ICAO REGULATION | CAT | FRENCH REGULATION |
|---|---|---|
| **CHAPTER 5 - Aeronotical information services and products** | | |
| §5.3.3.3.2 and 5.3.3.4.3 | C | Digital terrain and obstacle data are required for area 1, except for the territories of Saint Martin, Saint-Barthelemy and Wallis-et-Futuna. |
| §5.3.3.3.3, 5.3.3.3.4*, 5.3.3.4.4, 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6* | C | The provision of digital terrain and obstacle data sets for area 2 is not required for every aerodrome regularly used by international civil aviation.<br>Such data is required for the following aerodromes:<br>FMEE : La Réunion-Roland Garros,<br>LFBD : Bordeaux-Mérignac,<br>LFBO : Toulouse-Blagnac,<br>LFBP : Pau-Pyrénées,<br>LFBZ : Biarritz -Pays-Basque,<br>LFKB : Bastia-Poretta,<br>LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte,<br>LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne,<br>LFLL : Lyon-Saint-Exupéry,<br>LFML : Marseille-Provence,<br>LFMN : Nice-Côte d'azur,<br>LFMT : Montpellier-Méditerranée,<br>LFOB : Beauvais-Tillé,<br>LFPB : Paris-le-Bourget,<br>LFPO : Paris-Orly,<br>LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle,<br>LFQQ : Lille-Lesquin,<br>LFRB : Brest-Bretagne,<br>LFRS : Nantes-Atlantique,<br>LFST : Strasbourg-Entzheim,<br>LFSB : Bâle-Mulhouse,<br>NTAA : Tahiti-Faa'a,<br>NWWW : Nouméa-La Tontouta,<br>TFFF : Martinique-Aimé Césaire,<br>TFFR : Guadeloupe-Maryse Condé. |
| §5.3.3.3.7 and 5.3.3.4.9* | C | The provision of digital obstacle and terrain data sets for area 3 is not required. |
| §5.3.3.4.10 | C | Digital obstacle data for area 4 is not provided for the 6 following aerodromes equipped with CAT II/III RWY: LFBL 21, LFJL 22, LFOB 12, LFQQ 26, LFRB 25L et LFOK 10. |
| §5.3.4.2* | C | The provision of aerodrome mapping digital data sets is not required. |
| §5.3.5.2* | C | The provision of instrument flight procedures digital data sets is not required. |
| | | |
| **CHAPTER 6 – Aeronautical information update** | | |
| §6.2.6* | C | Conformity to the AIRAC regulated system is not required to provide the information related to the circumstances listed in 6.2.6 of Annex 15. |
| §6.3.2.3 | C | France does not publish NOTAM for providing information relating to observations or previsions of space weather phenomena. |
| §6.3.2.4 | C | A NOTAM must also be prepared and issued in the event of a runway being unavailable due to runway marking work or, if the equipment used for this work can be removed, to provide a delay necessary to make the runway available again for flight operations. |

| ANNEX 16<br>Environmental protection | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 17<br>Security | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

| ANNEX 18<br>The safe transport of dangerous goods by air<br>4th edition including amendment N° 12 | | |
|---|---|---|
| **ICAO REGULATION** | **CAT** | **FRENCH REGULATIONS** |
| § 2.1.1 and § 2.1.2 | A | More exacting.<br>Regulation (UE) 965/2012 extends the scope to all operations including domestic transport. |
| § 9.6.1 and § 9.6.2 | A | More exacting.<br>Information to be notified is specified in the AMC to (UE) n°965/2012. |
| § 10.2.1 | C | Partially implemented.<br>Non-commercial operators not carrying dangerous goods are not subject to obtain the approval of their dangerous goods training programme. |
| § 12.1 | C | Partially implemented.<br>Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported according to (EU) No 376/2014 is not fully in line with what is stated in the Technical Instructions. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

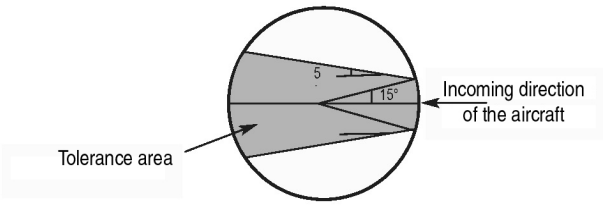
| DOC 4444 - PANS-ATM | |
|---|---|
| **Procedures for air navigation services<br>Air traffic management.<br>Sixteenth edition including amendment N° 12 applicable from November 28th, 2024** | |
| **ICAO REGULATIONS<br>REF : PANS-ATM** | **FRENCH REGULATIONS<br>REF : AIR TRAFFIC REGULATION** |
| | The applicable air traffic regulation in France are based on the following Europeans and national texts : |
| | • Regulation (EU) 2017/373 of the Commission of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight; |
| | • Regulation (EU) NR 923/2012 of the Commission of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation ; |
| | • Order of 11 December 2014 related to the implementation of regulation (EU) NR 923/2012 ; |
| | • Order of 4 March 2022 laying down rules for air traffic services. |
| The significant differences between these the national regulations and the related ICAO procedures will be available soon. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8400 - PANS ABC |
| --- |
| **Procedures for air navigation services - Abbreviations and codes**<br>**Ninth edition integrating all amendments up to n° 34, applicable since 28th of November 2024** |
| NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8168 Volume I – PANS OPS |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aircraft operations**<br>**Volume I: flight procedures**<br>**Sixth edition integrating all amendments up to N° 11, applicable since 28th of Novembre 2024** |
| No difference. |

| DOC 8168 Volume II – PANS OPS | |
|---|---|
| **Procedures for air navigation services – aircraft operation**<br>**Volume II : construction of visual and instrument flight procedures**<br>**Seventh edition including amendment N° 10 applicable since 28th of November 2024** | |
| **ICAO REGULATIONS**<br>**RÉF : PANS OPS** | **FRENCH REGULATIONS**<br>**REF : NATIONAL DESIGN CRITERIA MANUAL** |
| **Part I – section 2 Chap 1: General** | In France, instrument flight procedures can be designed using criteria from either :<br>- ICAO document 8168 Volume II – PANS-OPS – up to date version ; or<br>- ICAO document 9905 - RNP AR manual – up to date version ; or<br>- a national document based on the sixth edition of ICAO Doc 8168 Volume II including amendment NR 7, which is not updated anymore since June 2018.<br>Procedures established in accordance with one of the two above-mentioned ICAO documents are explicitly identified as such on the aeronautical charts.<br>These criteria are made applicable by decision of the Minister in charge of civil aviation published in the official bulletin of the Ministry of transports, pursuant to the 24 th of January 2022 order relating to the establishement and design of instrument flight procedures.<br>This national document has some differences with corresponding ICAO provisions, particularly regarding general criteria as well as criteria for conventional procedures. These differences are listed here-below. |
| | **Appendix B in chapter 1**<br>**Wind speed**<br>Protection areas are established by taking into account the uncorrected effect of an omni-directional wind.<br>Weather statistics collected for various fields in metropolitan France have shown that the following maximum winds can be adopted to protect procedures :<br>- between 0 and 14,000 ft : w = 1.5 h + 36<br>- between 15,000 and 31,000 ft : w = 2.5 h + 22 (with w in kt and h in thousands of feet)<br>- above 31,000 ft : w = 100<br>Different values may be adopted if specific weather statistics allow it. If there are no available statistics or if the sample from the meteorological records is considered unsatisfactory, a maximum wind of : w = 2 h + 47 is taken into account.<br>Remark : For some phases of the procedure (e.g. missed approach), a standard value is determined to take into account the maximum wind when building a protection area.<br>**Temperature**<br>Protection areas are normally established by considering a temperature which is 15° higher than the standard temperature at the considered level. Nevertheless, in some particular cases, existing temperature statistics may be used to consider a maximum temperature which differs from the one which would result from the rule mentioned above. |
| **Part I – section 2 Chap 2: TERMINAL AREA FIXES**<br>**Para. 2.5.1.1. VOR** | The fix tolerance area vertical to a VOR is based on the horizontal circular cut of the reversed cone of ambiguity above the facility, with its apex at the facility and a half cone angle ( ) of 30°. You are supposed to penetrate the cone with a precision of ± 15° with respect to the prescribed inbound track. From the points of penetration, the track through the cone is supposed to be followed with a precision of ± 5°. If the facility defines the MAPt or the turning point at missed approach, fixed values will be used.<br>  <br> |
| **Part I – section 3: DEPARTURE PROCEDURES**<br>**Chap 2 – para. 2.6 OBSTACLE IDENTIFICATION SURFACE (OIS)** | **Not retained** |
| **Chap 2 – para. 2.7.3 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)** | A PDG of over 3.3% and the maximum altitude of the increased gradient are published, together with the obstacle used to determine this gradient. There are two possible cases: 1) the PDG resulting from the consideration of obstacles very close to the DER is very high (higher than 15%): it is not published. In this case, a new PDG is computed ignoring these obstacles. The new gradient is published with an explanation about the obstacles ignored (position, elevation at the apex) and the most penalizing obstacle used to compute this gradient. 2) the PDG is high (higher than 3.3%): it is published together with the obstacle used to compute this gradient. If this obstacle is isolated and this is of operational interest, a second gradient ignoring this obstacle may be published; the most penalizing obstacle imposing the second gradient is also published if the latter is higher than 3.3%. |

<table>
<tr><td>Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)</td><td>Para. 2.7.4 If the PDG is increased, it is brought back to 3.3% at the point situated beyond the critical obstacle from which an obstacle clearance of 0.8% of the distance from the DER can be guaranteed.</td></tr>
<tr><td>Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)</td><td>Para. 2.7.5 Not retained</td></tr>
<tr><td>Chap 3 – para.3.1.2 PATH VECTORING</td><td>§3.1.2 Path vectoring is provided not later than 10 NM :<br>a) after DER, in case of straight-line departures,<br>b) after turns completed, in case of departures with turns.</td></tr>
<tr><td>Chap 3 – para. 3.3.1.2 TURNING DEPARTURE</td><td>Straight flight is assumed until reaching a height of at least 120 m (394 ft) [Cat H: 90 m (295 ft)] above DER altitude. For category A or B aircraft, a lower altitude may nevertheless be adopted, if necessary, provided that it is never lower than 90 m (295 ft).</td></tr>
<tr><td>Chap 3 – para. 3.3.1.</td><td>Chap 3 – para. 3.3.1.4 There are two types of turn :<br>- the initial turn made at a height no greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of no more than 3.2 NM from the DER,<br>- the turn after initial climb made at a height greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of more than 3.2 NM from the DER.</td></tr>
<tr><td>Chap 3 – para. 3.3.4 TURNING DATA</td><td>Para. 3.3.4 Turning data<br>There are two types of turn :<br>- the initial turn (H 300 m (984 ft)) or TP at less than 3.2 NM from the DER) ;<br>- the turn after initial climb (the other type).<br>Airspeeds :
<table>
<tr><th rowspan="2">Category of aircraft</th><th colspan="2">Maximum indicated airspeeds (kt)</th></tr>
<tr><th>Initial turn</th><th>Turn after initial climb</th></tr>
<tr><td>A</td><td>120</td><td>120</td></tr>
<tr><td>B</td><td>145</td><td>165</td></tr>
<tr><td>C</td><td>175</td><td>265</td></tr>
<tr><td>D</td><td>205</td><td>290</td></tr>
</table>
bank angle :<br>- initial turn: 15°<br>- turn after initial departure: 25° or angular speed of 3°/s if the resulting bank angle is less than 25°.</td></tr>
<tr><td>Chap 3 – para. 3.3.5.3</td><td>a) ....<br>1) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [50 m (165 ft) for an initial turn or 90 m (295 ft) for a turn after initial climb] for aircraft;<br>2) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [40 m (131 ft) for an initial turn or 80 m (265 ft) for a turn after initial climb] for helicopters.</td></tr>
<tr><td>Chap 4 – para. 4.2.1 AREA 1</td><td>Turn initiation areas (Area 1)<br>Straight flight criteria apply until the TP (turn initiation area).</td></tr>
<tr><td>Chap 4 – para. 4.2.2 AREA 2</td><td>Turn initiation areas (Area 2)<br>Area 2 for omnidirectional departure extends from the boundaries of the turn initiation area to a circle of 25NM radius centered on the aerodrome (runway mid-point). A buffer zone of 5 NM surrounding this circle is used to decide which obstacles to take into account.<br>In mountainous regions, the radius of this circle may be increased if necessary, as the considered value will be published in all cases.</td></tr>
<tr><td>Chap 6 – para. 6.2.1 INSTRUMENT DEPARTURES FROM PARALLEL RUNWAYS</td><td>When two instrument departure procedures are to be used simultaneously from parallel runways, the nominal departure paths will diverge by at least 15° after take-off. Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization.</td></tr>
<tr><td>Chap 6 – para. 6.2.1 SEGREGATION OF MOVEMENTS ON PARALLEL RUNWAYS</td><td>When an instrument departure procedure and an instrument approach procedure are to be used simultaneously in the same direction on parallel runways, the nominal paths for the departure procedure and the missed approach procedure will diverge as soon as possible by at least 30° (see Part II, Section 1, Chapter 1 – ILS). Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization.</td></tr>
<tr><td>Part I – section 4: ARRIVAL AND APPROACH PROCEDURES<br>Chap. 1.</td><td>Table 1.4.1.2 Speeds (AS) to compute the procedures in knots (kt)<br>French regulations use the following values, expressed in knots, for the initial approach speed
<table>
<tr><th rowspan="2">Category of aircraft</th><th colspan="2">Initial approach speeds</th></tr>
<tr><th>mini</th><th>maxi</th></tr>
<tr><td>A</td><td>90</td><td>150</td></tr>
<tr><td>B</td><td>120</td><td>180 (170 *)</td></tr>
<tr><td>C</td><td>160</td><td>240 (220 *)</td></tr>
<tr><td>D</td><td>185</td><td>250 (220 *)</td></tr>
</table>
* Maximum speed for inversion procedures and in racetrack patterns. Furthermore, the maximum speeds for the indirect final approach segments and the intermediate missed approach segment of a protected procedure for category A aircraft equal 110 kt.</td></tr>
</table>

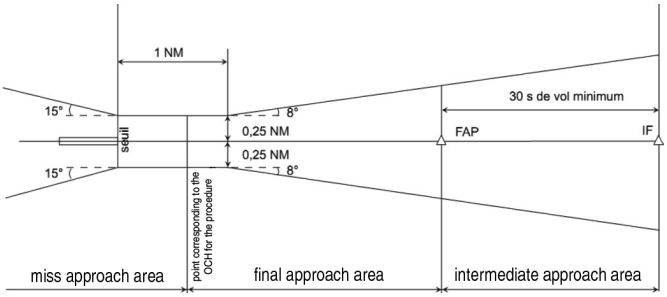
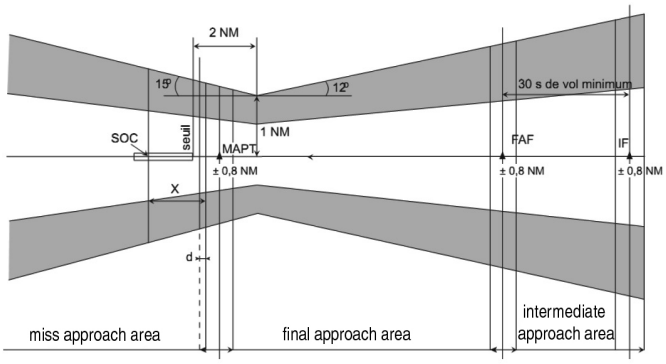

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 2 – para. 2.1.1.5** | A STAR should enable the transition between the en-route phase and the approach phase by joining a significant point, usually on an ATS route, to another point from which the instrument approach procedure will begin.<br>The beginning of the arrival route varies depending on the situation:<br>1) if no controlled airspace is associated with the procedure:<br>- the last en-route fix, if situated less than 25 NM from the IAF; otherwise, the point situated at 25 NM from the IAF on the arrival route.<br>2) if controlled airspace is associated with the procedure:<br>- the boundary of this airspace or the closest possible fix to this boundary. |
| **Chap. 3. Para. 3.3.3 AREAS** | The initial approach segment is not of standard length. It must be long enough to allow the change in altitude required in the procedure. The width of the initial approach area through the IAF is:<br>- 10 NM (5 NM on either side of the centerline), when the IAF is not defined by the vertical of a radio facility;<br>- 4 NM (2 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by a VOR;<br>- 5 NM (2.5 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by an NDB.<br>The area cannot be more than 10 NM wide (5 NM on either side of the centerline). If it is less than this value at the IAF, the area opens out at 7.8° (VOR) or 10.3° (NDB) until it reaches the value of 10 NM (5 NM on either side of the centerline). |
| **Chap. 3. Para. 3.6 RACETRACK PROCEDURE AND REVERSAL PROCEDURE AREAS** | **data**<br>e) wind speed (w): omnidirectional wind for the specified altitude h; ICAO w = (2 h + 47) kt if h is in thousands of feet;<br>Metropolitan France: w = 1.5 h + 36 kt if h is in thousands of feet, or<br>if there are enough statistical data available, the maximum omnidirectional wind with a probability of 95% may be used. |
| **Chap. 4. INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT**<br>**4.3.1 AREA** | **4.3.1.1 Length**<br>**4.3.1.1.1** The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed.<br>**4.3.1.1.2** When the initial approach paths and intermediate approach paths are not aligned, the minimum length of the intermediate segment is determined by building the protection area for this phase in the procedure. |
| **Chap. 4. Para. 4.4.4 Turn not over mean** | Not retained |
| **Chap. 5. Para. 5.2 FINAL APPROACH SEGMENT** | **5.2.2 Conditions under which a final approach procedure is considered to be direct**<br>**5.2.2.1** ……<br>**5.2.2.2 Final approach with a path which does not cross the extended runway centerline**<br>A final approach which does not cross the extended runway centerline (equal to or less than 5°) may be established, provided that the path is 150 m maximum to the side of the extended runway centerline at a distance of 1 NM upstream of the threshold. ….<br>**5.2.2.3.2 Position of the approach path :** The final approach path (or its extension) should run less than 150 m from the runway centerline at 1 NM upstream of the threshold. |
| **Chap. 5. Para. 5.4.6 VISUAL SEGMENT PROTECTION FOR APPROACH PROCEDURES** | **5.4.6.5 Means of compliance**<br>1) Situations in which it is unnecessary to check VSS:<br>Runways with code 3 or 4 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline):<br>- navigation easements or, failing that, clearance surfaces (bottom of curved surface with 2% slope) regularly checked (as part of approval monitoring) and obstacle-free, or<br>- runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS.<br>Runways with code 1 or 2 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline):<br>- final approach slope such that the VSS is above the bottom of the curved surface of the navigation easements or, failing that, clearance surfaces regularly checked (as part of approval), or<br>- runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS.<br>2) Situations in which it is necessary to check VSS:<br>- any runway with procedure in the axis which does not meet the above conditions;<br>- runways with procedures out of the axis |
| **Chap. 5. Para. 5.5 PUBLICATION** | **5.5.3** The procedure altitude/height is not lower than the OCA/H of the segment which precedes the final approach segment. |
| **Chap. 7. VISUAL MANOEUVERING AREA** | **7.2.4 Lowest OCA/H**<br>The lowest OCA/H is the one indicated in Table 1.4.7.3.<br>The associated visibility complies with the European regulation EU-OPS, and is not included in table 1.4.7.3. |
| **Chap. 7. Para. 7.4.1 Area which can be ignored** | **7.4.1 Area which can be ignored**<br>A sector of the visual manoeuvering area where there is a prominent obstacle may be ignored in OCA/H calculations if it is situated outside final and missed approach areas and outside a half-corridor for visual manoeuvring using prescribed track (see Fig. 1.4.7.3 and 1.4.7.4). The nominal final approach path of the direct approach procedure must not cross the prohibited sector (except the half-corridor for visual manoeuvering using prescribed track for the category of aircraft in question). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 7 APPENDIX TO CHAPTER 7**<br>**Chap7. Para. 7.4** | **2.4.1 'Circuit' type imposed visual manoeuvring**<br>This segment is the feeder path between the final instrument approach path and the downwind leg of the imposed visual manoeuvering.<br>It is recommended that the terminal of the divergence segment on the downwind leg is situated upstream abeam the threshold served by the imposed visual manoeuvering. The angle between the divergence segment and the runway served by the imposed visual manoeuvring must be less than or equal to 45°.<br>The length and the direction of this segment are published.<br>**2.4.2 Specific case of imposed visual manoeuvering toward a parallel, half-parallel or intersecting runway**<br>In some cases (e.g.: parallel, half-parallel or intersecting runways), the divergence segment may be directly connected to the straight line segment.<br>The length and direction of the divergence segment will only be published if the length is equal to or greater than 0.5 NM.<br>If the length of the divergence segment is less than 0.5 NM, we will consider a divergence segment direction range corresponding to angles of intersection of the served runway centerline of between 30° and 45°. The protection corridor defined in paragraph 1.8.2 will be extended as a result.<br>**2.4.3 reserved**<br>**2.4.4 reserved** |
| **Chap. 8. MINIMUM SECTOR ALTITUDES**<br>**Chap 8. Para. 8.5** | **8.5 SECTORS CENTERED ON A VOR/DME OR AN NDB/DME**<br>**8.5.1 …...**<br>**8.5.2** The DME arc radius (R) used should be between 10 and 15 NM, in order to avoid a sub-sector which is too small. The width of the buffer zone is reduced to 1 NM beyond the circular boundaries (sector and additional boundaries). |
| **Chap 9. Para. 9.4.3 FINAL APPROACH SEGMENT** | **9.4.3.6 FAS**<br>Step down fixes must not be named (they will therefore not be included in the navigation database, which ensures that the pilot has distance data with regard to the MAPt throughout the final approach). |
| **Part II Conventional procedures** | **Part II Conventional procedures** |
| **section 1 Chap 1: INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)** | **1.3.3 Length of intermediate approach segment**<br>1.3.3.3. The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed. If there is a turn at the IF, the minimum length depends on the intermediate approach area building constraints. The connection of the primary area associated with the turn at the IF must join the extension of the OAS upstream of point I (the most downstream point in relation to the intermediate approach area based on the intersection between the horizontal obstacle assessment surface associated with the intermediate approach segment primary area and the outer edge of surface X of the OAS). The maximum length of the segment is governed by the fact that it must be integrally inside the on-course signal service volume, and usually at a distance of no more than 25 NM from the on-course beacon antenna. |
| **Para 1.5.3 TURNING MISSED APPROACH** | **1.5.3.2.4 Obstacle clearance**<br>b) Obstacle clearance in the turning area. The altitude/height of the obstacles in the turning area is lower than or equal to the turning altitude/height + do tg Z – obstacle clearance, where do is measured from the obstacle to the closest point on the turning area boundary, and obstacle clearance equals:<br>1) 50 m (164 ft) [Cat H: 40 m (132 ft)] for turns of more than 15°, decreasing linearly to zero at the outer edge of possible secondary areas.<br>2) zero for turns of 15° or less |
| | **1.5.3.3.3 Obstacle clearance** The obstacle clearance criterion from the upstream TP is guaranteed by an obstacle altitude/height lower than:<br>(OCA/Hps – HL ) + do tg Z – obstacle clearance<br>where: do = dz + shortest distance from the obstacle to line K-K<br>dz = distance from the SOC to the upstream TP<br>and obstacle clearance equals:<br>- 30 m for turns of more than 15°;<br>- zero for turns of 15° or less. |
| **Para. 1.6 SIMULTANEOUS ILS AND/OR MLS APPROACHES IN THE DIRECTION OF PARALLEL OR NEAR PARALLEL RUNWAYS** | **Para. 1.6.1. General**<br>a), b), c),<br>Note: different criteria may be allowed, depending on the distance between the runways and after approval from the national supervisory authority. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap. 5. PAR** | **5.2.7 Combined intermediate and final approach area**<br>This is an area which lies symmetrically either side of the extended centerline, defined as follows:<br>- the area is 0.5 NM wide at a point situated 1 NM upstream of the threshold;<br>- downstream of this point, the width of the area remains constant (0.5 NM) until the point corresponding to the OCA/H for the procedure;<br>- upstream of this point, the area opens out by 8° with regard to the nominal path until the upstream boundary of the IF.<br>IF tolerance is ± 0.8 NM.<br>  <br><br>**5.3.3 Obstacle clearance**<br>An OCS (obstacle clearance surface) is defined inside the final approach area boundaries; this surface has a gradient at an angle of 0.6 ϴ relative to the horizontal, intersecting a straight line perpendicular to the runway centerline and situated at a horizontal distance D from the threshold given by the following equation:<br>$D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$<br>D and H in meters, θ in degrees<br>θ = angle of elevation of the nominal glide path plane;<br>0.6 θ = lowest acceptable glideslope angle;<br>H = height of the nominal glide path above the threshold; its tolerance is the same as that defined for the ILS fix of a facility operated in category I.<br>Obstacle clearance is determined by the HL of each category. |
| **section 2 Chap 6 SRE** | **Chap 6 SRA**<br>**6.1 GENERAL**<br>An SRA is a traditional approach which may be used as backup to a PAR or ILS procedure. This type of approach is only defined for aerodromes where an SRE is installed.<br>  <br> |
| **Chap. 6. Para. 6.2.3 Procedures based on tactical vectoring** | **Para. 6.2.3 Minimum safe radar altitudes**<br>**(Presently known as « minimum vectoring altitudes »)**<br>The criteria used to compute the minimum safe radar altitudes may apply to different types of radar image. The zone used to determine minimum safe radar altitudes is surrounded by a secondary area.<br>The width of the secondary area equals the radar separation standard at the considered point. The obstacle clearance applied in the secondary area decreases from the integer value (minimum of 300 m or 948 ft) to the null value. |
| **section 4 Chap 1 Para. 1.5.1 Special holding entry procedure VOR/DME** | **1.5.1 Not retained**<br>In the event of arrival on the VOR radial acting as support to the holding inbound leg, but in the opposite direction to this, only the procedure with opening at 30° (type 2) is protected. |
| **Part III RNAV and satellite-based procedures** | |
| **Section 1. Chap. 6. RNAV using GBAS** | **Chap 6 Not retained** |
| **Section 3. Chap. 6. PRECISION APPROACH PROCEDURES - GBAS** | **Chap 6 Not retained** |

| DOC 8168 Volume III – PANS OPS |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aircraft operations<br>Volume III: aircraft operating procedures<br>First edition integrating all amendments up to N° 3, applicable since 28th of Novembre 2024** |
| No difference |

| DOC 9868 |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Training<br>Third edition integrating all amendments up to N° 7, applicable since 5th of Novembre 2020** |
| NIL |

| DOC 9981 |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aerodromes<br>Third edition integrating all amendments up to N° 4, applicable since 4th of Novembre 2021** |
| NIL |

| DOC 10066 – PANS AIM |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aeronautical information management<br>First edition integrating all amendments up to N° 3, applicable since 28th of Novembre 2024** |
| NIL |

| DOC 10157 – PANS MET |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Meteorology<br>First edition applicable the 27th of Novembre 2025** |
| NIL |

| DOC 10199 – PANS IM |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Information management<br>First edition applicable since 28th of Novembre 2024** |
| No difference |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2 TABLEAUX ET CODES

*TABLES AND CODES*

## GEN 2.1 SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FERIES

*MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS*

### 2.1.1 UNITES DE MESURE

La table d'unités (Table OACI) utilisée dans les publications d'information aéronautique, dans les NOTAM et les circulaires d'information aéronautique est donnée ci-après :

| DIMENSIONS | UNITES |
|---|---|
| Distances | Milles marins et dixièmes |
| Altitudes, hauteurs, dimensions sur les aérodromes, petites distances. | Mètres (1) |
| Vitesse horizontale | Noeuds |
| Vitesse verticale | Mètres par seconde |
| Vitesse du vent | Noeuds |
| Direction du vent pour l'atterrissage et le décollage | Degrés magnétiques |
| Direction du vent pour tout autre usage | Degrés vrais |
| Altitude et hauteur des nuages | Mètres |
| Visibilité | Kilomètres ou mètres |
| Calage altimétrique | Hectopascal |
| Température | Degrés Celsius |
| Masse | Tonnes (métriques) ou Kilogrammes |
| Temps | Heures et minutes |

(1) Sauf pour les altitudes et hauteurs figurant sur les cartes IAC, VAC, et TMA où ces valeurs sont exprimées en pieds

a) Expression des altitudes ou hauteurs :

L'instruction 20754 DNA du 12 octobre 1982 modifiée fixe, dans son annexe 4, les règles à appliquer pour le calcul et l'expression des altitudes ou hauteurs pour l'établissement des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments.

b) Les altitudes ou hauteurs mentionnées sur les diverses cartes aéronautiques pour indiquer des informations relatives à la topographie ou aux obstacles sont calculées :

- soit en utilisant la formule : 1 mètre = 3,2808 pieds ;

-soit par lecture de la table de conversion ci après.

Le résultat obtenu est publié en arrondissant au pied le plus proche.

c) Les altitudes ou hauteurs des limites verticales des espaces aériens ou d'activités aériennes (circuit d'aérodrome, voltige, parachutisme,...) sont exprimées, lorsqu'elles doivent être publiées en pieds, en adoptant les correspondances prévues dans le tableau des niveaux de croisière publié dans le règlement de la circulation aérienne (RCA 1.51 - Appendice C) complétées, si nécessaire, par les valeurs intermédiaires usuelles suivantes :

| Mètres (m) | Pieds (ft) |
|---|---|
| 50 | 170 |
| 100 | 330 |
| 150 | 500 |
| 200 | 700 |
| 250 | 800 |
| 300 | 1 000 |
| 450 | 1 500 |

| Mètres (m) | Pieds (ft) |
|---|---|
| 500 | 1 700 |
| 600 | 2 000 |
| 750 | 2 500 |
| 800 | 2 700 |
| 900 | 3 000 |
| 1 000 | 3 300 |
| 1 050 | 3 500 |

| Mètres (m) | Pieds (ft) |
|---|---|
| 1 200 | 4 000 |
| 1 350 | 4 500 |
| 1 500 | 5 000 |
| 1 700 | 5 500 |
| 1 850 | 6000 |
| 2 000 | 6500 |

d) En cas de valeur multiple publiée pour une même information (FL / ASFC / AMSL), il convient de considérer la plus élevée des deux.

### *2.1.1 UNITS*

*Units used in aeronautical publications, NOTAM and aeronautical information circulars are given tabular form (ICAO table) below :*

| *ITEMS* | *UNITS* |
|---|---|
| *Distances* | *Nautical miles and tenths* |
| *Altitudes, elevations, heights, dimensions on aerodrome,short distances.* | *Meters (1)* |
| *Horizontal speed* | *Knots* |
| *Vertical speed* | *Meters per second* |
| *Wind speed* | *Knots* |
| *Wind direction for landing and take-off* | *Magnetic degrees* |
| *Wind direction for all other use* | *True degrees* |
| *Clouds altitude and height* | *Meters* |
| *Visibility* | *Kilometers or meters* |
| *Altimeter setting* | *Hectopascal* |
| *Temperature* | *Degree Celsius* |
| *Weight* | *(Metric) tons or kilograms* |
| *Time* | *Hours and minutes.* |

*(1) Except for altitudes and heights shown on IAC, VAC and TMA charts, which are given in feet.*

*a) Expression of altitudes or heights :*

*Instruction 20754 DNA of October 12th 1982, as amended, defines, in its annex 4, the rules to be applied for the calculation and expression of altitudes or heights for the establishment of departure, holding and approach procedures on instruments.*

*b) The altitudes or heights indicated on the various aeronautical charts to provide information concerning the topography or obstacles are to be calculated using :*

*- either the formula : 1 metre = 3,2808 feet;*

*- or by reading from the conversion table which follows.*

*The obtained result is to be approximated to the nearest foot for publication.*

*c) The altitudes or heights of the vertical limits of airspace or of aerial activities (aerodrome circuits, aerobatics, parachuting, etc), when they have to be published in feet, are to be expressed using the equivalents given in the table of cruising levels published in the air traffic regulation (RCA 1.51 - Appendix C), with the addition, if necessary of the following usual intermediate values :*

*d) In the event of a multiple value published for the same information (FL / ASFC / AMSL), the higher of the two should be considered.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| Ex : | FL 195 | 4000 ft AMSL |
| | FL 115 | 2000 ft AMSL |
| | 3000 ft ASFC | 1000 ft ASFC |

**2.1.2 SYSTEME DE REFERENCE TEMPOREL**

La référence au temps universel coordonné (UTC) est adoptée par le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE - FRANCE dans les documents qu'il publie.

Lorsque l'heure légale est utilisée, mention en est faite.

**2.1.3 SYSTEME DE REFERENCE HORIZONTAL**

WGS-84 sauf mention contraire.

**2.1.4 SYSTEME DE REFERENCE VERTICAL**

**2.1.5 MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION DES AERONEFS**

La marque de nationalité des aéronefs civils français est la lettre F.

La marque de nationalité est suivie de la marque d'immatriculation composée de 4 lettres :

Ex : F-OHZR.

**2.1.6 CONGES ANNUELS ET JOURS FERIES**

Cliquez ici

| | | |
|---|---|---|
| *Ex :* | *FL 195* | *4000 ft AMSL* |
| | *FL 115* | *2000 ft AMSL* |
| | *3000 ft ASFC* | *1000 ft ASFC* |

***2.1.2 TEMPORAL REFERENCE SYSTEM***

*Reference to the coordinated universal time (UTC) has been adopted in documents issued by the AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE - FRANCE.*

*Whenever legal time is being used, this will be so stated.*

***2.1.3 HORIZONTAL REFERENCE SYSTEM***

*WGS-84 unless otherwise stated.*

***2.1.4 VERTICAL REFERENCE SYSTEM***

***2.1.5 AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS***

*The nationality mark of French civil aircraft is the letter F.*

*The nationality mark is followed by the registration mark composed of 4 letters.*

*E. G: F-OHZR.*

***2.1.6 OFFICIAL PUBLIC HOLIDAYS AND PERIODS OF SCHOOL HOLIDAYS***

*Click here*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.2 ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS

*ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS*

La présente liste groupe l'ensemble des abréviations utilisées dans les publications françaises d'information aéronautique, avec leurs définitions et leurs traductions en anglais.

*This list contains all the abbreviations used in the French aeronautical information publication, with their meaning and English translation.*

| | | |
|---|---|---|
| A | Ambre | Amber |
| A/A | Radiocommunications Air/Air | Air to air communications |
| AAL | Au-dessus du niveau de l'aérodrome | Above aerodrome level |
| ABM | Par le travers de | Abeam |
| ABN | Phare d'aérodrome | Aerodrome beacon |
| ABV | Au-dessus (de) ou supérieur (à) | Above or upper |
| ACARS | Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu | Aircraft communication addressing and reporting system |
| ACAS | Système embarqué d'anti-abordage | Airborne collision avoidance system |
| ACB | Aéro-club | Flying club |
| ACC | Centre de contrôle régional | Area control center |
| ACFT | Aéronef | Aircraft |
| ACL | Emplacement destiné à la vérification des altimètres | Altimeter check location |
| ACN | Numéro de classification d'avion | Aircraft classification number |
| ACP | Message d'acceptation | Acceptance message |
| ACPT | Accepte ou accepté | Accept or accepted |
| ACS | Service de contrôle régional | Area control service |
| ACT | En service ou en activité ou activité | Active or activated or activity |
| AD | Aérodrome | Aerodrome |
| ADAC | Avion à décollage et atterrissage court | Short take off and landing aircraft |
| ADAV | Avion à décollage et atterrissage vertical | Vertical take off and landing aircraft |
| ADC | Carte d'aérodrome | Aerodrome chart |
| ADDN | Addition ou supplémentaire | Addition or additional |
| ADF | Radio compas automatique | Automatic direction finder |
| ADJ | Adjacent | Adjacent |
| ADP | Aéroports de Paris | Aéroports de Paris |
| ADS | Adresse | Address |
| Aé | Faisceau de phare marin relevé de 10° au dessus de l'horizon en vue de son utilisation par les navigateurs aériens | Marine light beacon with beam angle 10° above the horizon for use by airmen |
| AEM | Aéromodélisme | Model aircraft flight |
| AESA | Agence européenne de la sécurité aérienne | European aviation safety agency |
| AFI | Région Afrique - Océan indien | Africa, indian Ocean region |
| AFIL | Plan de vol déposé en vol | Flight plan filled in the air |
| AFIS | Service d'information de vol d'aérodrome | Aerodrome flight information service |
| AFS | Service fixe aéronautique | Aeronautical fixed service |
| AFTN | Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques | Aeronautical fixed telecommunication network |
| A/G | Radio communications air/sol | Air to ground radio communications |
| AGL | Au dessus du niveau du sol | Above ground level |
| AIA | Atelier industriel de l'aéronautique | Aeronautics industrial workshop |
| AIC | Circulaire d'information aéronautique | Aeronautical information circular |
| AIM | Gestion de l'information aéronautique | Aeronautical information management |
| AIP | Publication d'information aéronautique | Aeronautical information publication |
| AIRAC | Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques | Aeronautical information regulation and control |
| AIREP | Compte rendu en vol | Air report |
| AIS | Service(s) d'information aéronautique | Aeronautical information service(s) |
| ALAT | Aviation légère de l'armée de terre | Field army light aviation |
| ALERFA | Phase d'alerte | Alert Phase |
| ALT | Altitude | Altitude |
| ALTN | Alternatif (feux à couleurs alternées) | Alternate or alternating (light alternates in colour) |
| ALTN | Dégagement (aérodrome de) | Alternate (aerodrome) |
| AMC | Moyen acceptable de conformité | Acceptable means of compliance |
| AMD | Amender ou amendé | Amend or amended |
| AMG | Altitude minimale de guidage | Minimum vectoring altitude |
| AMSL | Au dessus du niveau moyen de la mer | Above mean sea level |
| AMSR | Altitude minimum de sécurité radar | Radar minimum safe altitude |
| ANP | Qualité de navigation réellement atteinte | Actual navigation performance |
| AO | Exploitant d'aéronefs | Aircraft operator |
| AOB | Angle d'inclinaison latérale | Angle of bank |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| AOC | Carte d'obstacles d'aérodrome | Aerodrome obstruction chart |
| AP | Aéroport | Airport |
| APCH | Approche | Approach |
| APDC | Carte d'aire de stationnement | Aircraft parking and docking chart |
| API | Approche interrompue | Missed approach |
| APP | Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service | Approach control office or approach control |
| APP | Carte d'approche à vue | Visual approach chart |
| APR | Avril | April |
| APPR | Approche de précision | Precision approach |
| APRX | Approximativement | Approximately |
| APU | Groupe auxiliaire de puissance | Auxiliary power unit |
| APV | Procédure d'approche avec guidage vertical | Approach with vertical guidance |
| ARP | Point de référence d'aérodrome | Aerodrome reference point |
| ARR | Arriver ou arrivé ou message d'arrivé | Arrive or arrival or arrival message |
| ASAP | Dès que possible | As soon as possible |
| ASC | Monter ou je monte jusqu'à | Ascent or ascending to |
| ASDA | Longueur utilisable pour l'accélération arrêt | Accelerate stop distance available |
| ASECNA | Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar | Agency for the security of air navigation in Africa and Madagascar |
| ASFC | Au dessus de la surface | Above surface |
| ASI | Aire à signaux | Signal area |
| ASPH | Asphalte | Asphalt |
| ATC | Contrôle de la circulation aérienne (en général) | Air traffic control (in general) |
| ATI | Atmosphère type internationale | International standard atmosphere |
| ATIS | Service automatique d'information de région terminale | Automatic terminal information |
| ATIS/V | ATIS VFR (portée réduite) | VFR ATIS (reduced range) |
| ATIS/S | ATIS surface | Surface ATIS |
| ATS | Services de la circulation aérienne | Air traffic services |
| ATT | Carte d'atterrissage à vue | Visual landing chart |
| ATT | Tolérance d'écart latéral | Along-track tolerance |
| ATTN | Attention | Attention |
| ATZ | Zone de circulation d'aérodrome | Aerodrome traffic zone |
| AUG | Août | August |
| AUTO | Automatique | Automatic |
| AUX | Auxiliaire | Auxiliary |
| AVA | Administration de l'aviation civile | Civil aviation authority |
| AVASIS | Indicateur visuel de pente d'approche simplifié | Abbreviated visual approach slope indicator system |
| AVGAS | Carburant d'aviation | Aviation gasoline |
| AVOR | Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance | Low power VHF omnirange |
| AVT | Avitaillement | Refuelling |
| AWOS | Système automatisé d'observation météorologique | Automated weather observation system |
| AWY | Voie aérienne | Airway |
| AZM | Azimut | Azimuth |
| | | |
| B | Bleu | Blue |
| BA | Freinage (coefficient) | Braking action |
| BATR | Bande d'atterrissage train rentré | Belly landing strip |
| BCST | Diffusion | Broadcast |
| BDP | Bureau de piste | ATS reporting office |
| BI | Basse intensité lumineuse | Low light intensity |
| BIA | Bureau d'information aéronautique | AIS office |
| BLW | Au-dessous de ou inférieur (à) | Below or lower |
| BMJ | Bulletin de mise à jour | Updating bulletin |
| BNIA | Bureau national d'information et d'assistance au vol | AIS National office |
| BRA | Brins d'arrêt | Arresting cable |
| BRIA | Bureau régional d'information et d'assistance au vol | Information and flight support Regional office |
| BRKG | Freinage | Braking |
| BRNAV | Navigation de surface de base | Basic area navigation |
| BS | Station de radiodiffusion commerciale | Commercial broadcasting station |
| BTIV | Bureau de transmission des informations en vol | Flight information emission office |
| BTN | Entre | Between |
| BV | Valeur tampon | Buffer value |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| C | Degrés Celsius | Degrees Celsius |
| CAA | Autorité de l'aviation civile ou | Civil aviation authority or |
| | Administration de l'aviation civile | Civil aviation administration |
| CAG | Circulation aérienne générale | General air traffic |
| CAM | Circulation aérienne militaire | Military air traffic |
| CAP | Circulation aérienne publique | Public air traffic |
| CAR | Région Caraïbes | Caribbean region |
| CAT | Catégorie | Category |
| CAUTRA | Coordinateur automatique de trafic aérien | Automatic air traffic coordinator |
| CAVOK | Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites | Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions |
| CBA | Zone transfontalière | Cross Border Area |
| CCER | Centre de contrôle essais réception | Test and acceptance control center |
| CCI | Chambre de commerce et d'industrie | Chamber of commerce and industry |
| CCM | Centre de contrôle militaire | Military control centre |
| CCO | Montée continue (opération à / de / en) | Continuous climb operations |
| cd | Candela | Candela |
| CDA | Approche en descente continue | Continuous descent approach |
| CDN | Certificat de navigabilité | Certificate of airworthiness |
| CDO | Descente continue (opération à / de / en) | Continuous descent operations |
| CDR | Route conditionnelle | Conditional route |
| CDT | Commandant | Officer in charge |
| CEA | Commissariat à l'énergie atomique | Nuclear power administration |
| CER | Circulation essai réception | Acceptance and test traffic |
| CEV | Centre d'essai en vol | Flight test centre |
| CF | Direction jusqu'à un repère | Course to fix |
| Ch | Canal (Télécommunications | Channel (telecommunications) |
| CHG | Modification, changement | Change |
| CIV | Civil | Civil |
| CLBR | Etalonnage | Calibration |
| CLSD | Fermé | Closed |
| cm | Centimètre | Centimetre |
| CMPL | Achèvement ou achevé ou complet | Completion or completed or complete |
| CNL | Annuler ou annulé | Cancel or cancelled |
| COM | Circulation opérationnelle militaire | Operational military traffic |
| COM | Télécommunications | Telecommunications |
| CONC | Béton | Concrete |
| COND | Condition(s) | Condition(s) |
| CONST | Construction ou construit | Construction or constructed |
| CRNA | Centre régional de la navigation aérienne | Air navigation regional centre |
| CRP | Point de compte rendu obligatoire | Compulsory reporting point |
| CTA | Région de contrôle | Control area |
| CTL | Contrôle | Control |
| CTR | Zone de contrôle | Control zone |
| CUST | Douane | Customs |
| CWY | Prolongement dégagé | Clearway |
| | | |
| D... | Zone dangereuse (suivie de son identification) | Danger area (followed by identification) |
| DA | Altitude de décision | Decision altitude |
| DCAé | Direction technique des constructions aéronautiques | Technical directory of aircraft production |
| DCC | Détachement civil de coordination | Civil unit of coordination |
| DCL | Clairance départ par liaison de données | Data-link departure clearance |
| DCP | Point de franchissement de référence | Datum crossing point |
| DCT | Direct | Direct |
| DEA | Délégation à l'espace aérien | Delegation for air space |
| DEC | Décembre | December |
| DEC | Déclinaison | Magnetic variation |
| DEG | Degrés | Degrees |
| DENEB | Opération de dissipation du brouillard | Fog dispersal operation |
| DEP | Partez ou départ ou message de départ | Depart or departure or departure message |
| DER | Extrémité départ de la piste | Departure end of the runway |
| DES | Descendez ou je descends jusqu'à | Descend to or descending to |
| DEST | Destination | Destination |
| DETRESFA | Phase de détresse | Distress phase |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| DF | Direct jusqu'à un repère | Direct to fix |
| DGAC | Direction générale de l'aviation civile | General directorate of civil aviation |
| DH | Hauteur de décision | Decision height |
| DIRCAM | Direction de la circulation aérienne militaire | Military air traffic directorate |
| DIST | Distance | Distance |
| DLA | Retard ou retardé | Delay |
| DME | Dispositif de mesure de distance | Distance measuring equipment |
| DME/ATT | Dispositif de mesure de distance d'atterrissage | Landing distance measuring equipment |
| DMN | Direction de la météorologie | National meteorology directorate |
| DNG | Danger ou dangereux | Danger or dangerous |
| DO | Direction des opérations | Operation managing |
| DOC | Document | Document |
| DOF | Date du vol | Date of flight |
| DOM/TOM | Département/territoire d'outre-mer | (French) overseas department/territory |
| DP | Point de rosée | Dew point |
| DP | Point de descente | Descent point |
| DPAC | Direction des programmes aéronautiques et de la coopération | Cooperation and aeronautical programmes directorate |
| DRE | Direction de la régulation économique | Economic control directorate |
| DSAC | Direction de la sécurité de l'aviation civile | Directorate of civil aviation safety |
| DSNA | Direction des services de la navigation aérienne | Air navigation services directorate |
| DTA | Direction du transport aérien | Air transport directorate |
| DTHR | Seuil décalé | Displaced threshold |
| DTI | Direction de la technique et de l'innovation | Technique and innovation directorate |
| DTK | Cheminement désiré (GNSS | Desired track (GNSS) |
| DUR | Durée | Duration |
| DVOR | VOR Doppler | Doppler VOR |
| DW | Roues jumelées | Dual wheels |
| | | |
| E | Est ou longitude est | East or eastern longitude |
| E | Eclat | Flash |
| EASA | Agence européenne de la sécurité aérienne | European aviation safety agency |
| EAT | Heure d'approche prévue | Expected approach time |
| EDF | Electricité de France | National electricity authority |
| EHF | Fréquence extrêmement haute (30 000 à 300 000 MHz) | Extremely high frequency (30 000 to 300 000 MHz) |
| ELR | Extra-long rayon d'action | Extra long range |
| EM | Emission | Emission |
| E-M | Etat major | Headquarters |
| EN | Anglais | English |
| ENE | Est - nord - est | East - north - east |
| ENR | En route | En route |
| EQPT | Equipement | Equipment |
| ES | Espagnol | Spanish |
| ESE | Est - sud -est | East - south - east |
| EST | Estimé ou estimer | Estimate or estimated |
| ETA | Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue | Estimated time of arrival or estimating arrival |
| ETD | Heure de départ prévue ou départ prévu | Estimated time of departure or estimating departure |
| EUM | Région Europe-Méditerranée | Europe-Mediterranean region |
| EXC | Excepté | Except |
| EXER | Exercice(s) ou exerçant ou exercer | Exercise(s) or exercising or to exercise |
| | | |
| F | Feu fixe | Fixed light |
| FAC | Installations et services | Facilities |
| FAF | Repère d'approche finale | Final approach fix |
| FAF | Forces aériennes françaises | French air force |
| FAL | Facilitation du transport aérien international | Facilitation of international air transport |
| FAP | Point d'approche finale | Final approach point |
| FAS | Segment d'approche finale | Final approach segment |
| FATO | Aire d'approche finale et de décollage | Final approach and take off area |
| FBZ | Zone tampon pour plan de vol | Free Buffer Zone |
| FEB | Février | February |
| FIC | Centre d'information de vol | Flight information centre |
| FIR | Région d'information de vol | Flight information region |
| FIS | Service ou secteur d'information de vol | Flight information service or sector |
| FL | Niveau de vol | Flight level |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| FLT | Vol | Flight |
| FM | De, à partir de, depuis | From |
| FMC | Ordinateur de gestion de vol | Flight management computer |
| FMS | Système de gestion de vol | Flight management system |
| FNA | Approche finale | Final approach |
| FNF | Force aero Navales françaises | French naval air-forces |
| FPAP | Point d'alignement de trajectoire de vol | Flight path alignment point |
| ← FPL | Plan de vol | Flight plan |
| FPM | Pieds par minute | Feet per minute |
| FR | Français | French language |
| FRA | Espace aérien en cheminement libre | Free Route Airspace |
| FREQ | Fréquence | Frequency |
| FRI | Vendredi | Friday |
| FRNG | Tirs | Firing |
| ft | Pieds | Feet |
| FTE | Erreur technique de vol | Flight technical error |
| FTP | Point de seuil fictif | Fictitious threshold point |
| | | |
| G | Vert | Green |
| g | Gramme | Gram |
| G/A | Radiocommunications sol-air | Ground-to-air |
| G/A/G | Radiocommunications sol-air et air-sol | Ground-to-air and air-to-ground |
| GA | Aviation générale | General aviation |
| GAP | Groupe auxiliaire de puissance | Auxiliary power unit |
| GAT | Circulation aérienne générale | General air traffic |
| GBAS | Système de renforcement au sol | Ground based augmentation system |
| GCA | Système d'approche contrôlé du sol ou approche contrôlée du sol | Ground controlled approach system or ground controlled approach |
| GEN | Général ou généralités | General |
| GEO | Géographique ou vrai | Geographic or true |
| GES | Groupe électrogène au sol | Ground power unit |
| GMC | Carte des mouvements à la surface | Ground movement chart |
| GNSS | Système de navigation global par satellite | Global navigation system by satellite |
| GOV | Gouvernement | Government |
| GP | Alignement de descente | Glide path |
| GPU | Groupe électrogène au sol | Ground power unit |
| GRF | Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste | Global Reporting Format |
| GRP | Groupe (d'avions) | Group (aircraft) |
| GS | Vitesse sol | Ground speed |
| GUND | Ondulation du Géoïde | Geoid Undulation |
| | | |
| H «... | Indique le nombre de minutes après l'heure | Give the minutes after the hour |
| H24 | Service permanent de jour et de nuit | Continuous day and night service |
| HAP | Heure d'approche prévue | Expected approach time |
| HBN | Phare de danger | Hazard beacon |
| HCH | Hauteur de franchissement d'hélistation | Helicopter crossing height |
| HEL | Hélicoptère | Helicopter |
| HF | Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz) | High frequency (3 000 to 30 000 kHz) |
| HGT | Hauteur | Height |
| HI | Haute intensité lumineuse | High Light intensity |
| HIV | Hiver | Winter |
| HJ | Horaire de jour | Daytime |
| Hl | Hectolitre | Hectolitre |
| HL | Marge de perte de hauteur / erreur altimétrique | Height loss / altimeter margin |
| HLDG | Attente | Holding |
| HLP | Hélistation | Heliport |
| HLS | Site d'atterrisage d'hélicoptère | Helicopter landing site |
| HN | Horaire de nuit | During night |
| HO | Service disponible selon les besoins de l'exploitation | Service available to meet operational requirements |
| HOL | Vacances | Holidays |
| HOR | Horaire ou à heure fixe | Fixed schedule or time |
| HPa | Hectopascal | Hectopascal |
| HPOX | Service oxygène haute pression | High pressure oxygen servicing |
| HR | Heures | Hours |
| HRP | Point de référence d'hélistation | Helicopter reference point |
| HS | Service disponible aux heures des vols réguliers | Service available during hours of scheduled operations. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| HX | Pas d'heures précises de fonctionnement | No specific working hours |
| Hz | Hertz | Hertz |
| | | |
| IAC | Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments | Instrument approach chart |
| IAF | Repère d'approche initiale | Initial approach fix |
| IAP | Procédure d'approche aux instruments | Instrument approach procedure |
| IAS | Vitesse indiquée | Indicated air-speed |
| IBN | Phare d'identification | Identification beacon |
| ICAO | Organisation de l'Aviation Civile Internationale | International Civil Aviation Organization |
| IDENT | Identification | Identification |
| IF | Repère d'approche intermédiaire | Intermediate approach fix |
| IF | Repère initial | Initial fix |
| IFR | Règles de vol aux instruments | Instrument flight rules |
| IGN | Institut National de l'Information Géographique et Forestière | National Institute of Geographic and Forest Information |
| ILS | Système d'atterrissage aux instruments | Instrument landing system |
| IM | Radioborne intérieure | Inner marker |
| IMC | Conditions météorologiques de vol aux instruments | Instrument meteorological conditions |
| INA | Approche initiale | Initial approach |
| INCERFA | Phase d'incertitude | Incertainty phase |
| INFO | Information | Information |
| INOP | Hors de fonctionnement | Inoperative |
| INS | Système de navigation par inertie | Inertial navigation system |
| INT | Intersection | Intersection |
| INTL | International | International |
| IRS | Système inertiel de référence | Inertial reference system |
| ISA | Atmosphère type internationale | International standard atmosphere |
| ITAC | Instruction technique sur les aérodromes civils | Technical instruction on civil aerodrome |
| ITU | Union Internationale des Télécommunications | International Telecommunications Union |
| | | |
| JAA | Autorités conjointes de l'aviation | Joint Aviation Authorities |
| JAN | Janvier | January |
| JF | Jour férié | Public holiday |
| JORF | Journal officiel de la république française | French republic official journal |
| JUL | Juillet | July |
| JUN | Juin | June |
| | | |
| kg | Kilogramme | Kilogram |
| KHz | Kilohertz | Kilohertz |
| km | Kilomètre | Kilometre |
| km/h | Kilomètre à l'heure | Kilometre per hour |
| kt | Noeud | Knot |
| kW | Kilowatt | Kilowatt |
| | | |
| L | Gauche (identification de piste) | Left (runway identifacation) |
| L | Radiobalise | Locator |
| l | Litre | Litre |
| LAT | Latitude | Latitude |
| LDA | Longueur utilisable à l'atterrissage | Landing distance available |
| LDAH | Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère) | Landing distance available (helicopter) |
| LDG | Atterrissage | Landing |
| LDI | Té | Landing direction indicator |
| LF | Basse fréquence (30 à 300 kHz) | Low frequency (30 to 300 kHz) |
| LGT | Feu, balisage lumineux ou éclairage | Light or lighting |
| LGTD | Avec balisage lumineux éclairé | Lighted |
| LHOX | Service oxygène basse et haute pression | Low and high pressure oxygen servicing |
| LIH | Haute intensité lumineuse | Light intensity high |
| LIL | Basse intensité lumineuse | Light intensity low |
| LMT | Temps moyen local | Local Mean Time |
| LOA | Lettre d'accord | Letter of agreement |
| LOC | Radiophare d'alignement de piste | Localizer |
| LONG | Longitude | Longitude |
| LOX | Service oxygène liquide | Liquid oxygen servicing |
| LPOX | Service oxygène basse pression | Low pressure oxygen servicing |
| LRG | Grand rayon d'action | Long range |
| LTA | Région inférieure de contrôle | Lower control area |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| LTP | Point de seuil d'atterrissage | Landing threshold point |
| LTT (1) | Téléimprimeur par fil | Landline teletypewriter |
| LVO | Opérations par faible visibilité | Low visibility operations |
| LVTO | Procédures de décollage par faible visibilité | Low visibility take-off |
| | | |
| m | Mètre | Meter |
| Ma | Nombre de Mach | Mach number |
| MAG | Magnétique | Magnetic |
| MAHF | Repère d'attente en approche interrompue | Missed approach holding fix |
| MAHP | Point de cheminement d'attente en approche interrompue | Missed approach holding point |
| MAINT | Entretien | Maintenance |
| MAP | Cartes aéronautiques | Aeronautical maps and charts |
| MAPT | Point d'approche interrompue | Missed appproach point |
| MAR | Mars | March |
| MATF | Repère de virage en approche interrompue | Missed approach turning fix |
| MAX | Maximum ou maximal | Maximum or maximal |
| MAY | Mai | May |
| MCTR | Zone de contrôle militaire | Military control zone |
| MDA | Altitude minimale de descente | Minimum descent altitude |
| MDH | Hauteur minimale de descente | Minimum descent height |
| MEA | Altitude minimale de croisière | Minimum enroute altitude |
| MEDEVAC | Vol d'évacuation sanitaire | Medical evacuation flight |
| MEHT | Hauteur minimale de l'oeil du pilote au-dessus du seuil. | Minimum eye height over threshold |
| MET | Météorologie ou météorologique | Meteorological or meteorology |
| METAR | Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation | Aviation routine weather report |
| MF | Moyenne fréquence (300 à 3000 kHz) | Medium fréquency (300 to 3 000 kHz) |
| MFO | Marge minimale de franchissement d'obstacle | Obstacle clearance limit |
| MHA | Altitude minimale d'attente | Minimum holding altitude |
| MHz | Mégahertz | Megahertz |
| ← | | |
| MIL | Militaire | Military |
| MIN | Minutes | Minutes |
| MKR | Radioborne | Marker radio beacon |
| MLS | Systeme d'atterrissage hyper-fréquences | Microwave landing system |
| MM | Radioborne intermédiaire | Middle marker |
| MNM | Minimal ou minimum | Minimum |
| MNM AD | Minimums opérationnels d'aérodrome | Aerodrome operating minima |
| MNPS | Spécifications de performances minimales de navigation | Minimum navigation performance specifications |
| MNTN | Maintenir | Maintain |
| MOCA | Altitude minimale de franchissement d'obstacle | Minimum obstacle clearance altitude |
| MON | Lundi | Monday |
| MPBA | Minimums opérationnels les plus bas admissibles | Lowest permissible operationnal minima |
| MPS | Mètres par seconde | Metres per second |
| MRG | Moyen rayon d'action | Medium range |
| MRP | Point de compte rendu ATS-MET | AIS MET reporting point |
| MS | Moins | Minus |
| MSA | Altitude minimale de secteur | Minimum sector altitude |
| MSG | Message | Message |
| MSL | Niveau moyen de la mer | Mean sea level |
| MTOM/ MTOW | Masse maximale au décollage | Maximum take-off mass / weight |
| MVA | Altitude minimale de guidage | Minimum vectoring altitude |
| MVI (2) | Manoeuvre à vue imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| MVL | Manoeuvre à vue libre | Visual manoeuvring whithout prescribed track |
| MWO | Centre de veille météorologique | Meteorological watch office |
| | | |
| N | Latitude nord ou nord | North or northern latitude |
| NAT | Région atlantique nord | North atlantic region |
| NATO | Organisation du Traité de l'Atlantique Nord | North Atlantic Treaty Organization |
| NAV | Navigation | Navigation |
| NDB | Radiophare non directionnel | Non-directional radio beacon |
| NE | Nord-est | North-east |
| NGF | Nivellement géographique de la France | France geographical levelling |
| NGT | Nuit | Night |
| NIL | Néant ou je n'ai rien à vous transmettre | None or I have nothing to send to you |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| NL | Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations | Aerodrome agreed for night VFR with restrictions |
| NM | Milles marins | Nautical miles |
| NML | Normal | Normal |
| NNE | Nord-nord-est | North north east |
| NNW | Nord-nord-ouest | North north west |
| NOF | Bureau NOTAM international | International NOTAM office |
| NOSIG | Sans changement significatif | No significant change |
| NOTAM | Avis aux navigateurs aériens | Notice to airmen |
| NOV | Novembre | November |
| NPA | Approche classique | Non precision approach |
| NR | Numéro, nombre | Number |
| NS | Hors normes | Non Standard |
| NS | Trafic non régulier | Non-scheduled traffic |
| NW | Nord-ouest | North-west |
| NXT | Prochain ou suivant | Next |
| OAC | Centre de contrôle océanique | Oceanic area control centre |
| OACI | Organisation de l'aviation civile internationale | International civil aviation organization |
| OAS | Surface d'évaluation d'obstacles | Obstacle assessment surface |
| OAT | Circulation aérienne militaire | Operationnal air traffic |
| OBS | Observation ou observé ou observer | Observe or observed or observation |
| OBST | Obstacle | Obstacle |
| OCA | Région de contrôle océanique | Oceanic control area |
| OCA | Altitude de franchissement d'obstacles | Obstacle clearance altitude |
| OCC | Feux à occultation | Occulting light |
| OCH | Hauteur de franchissement d'obstacles | Obstacle clearance height |
| OCS | Surface de franchissement d'obstacles | Obstacle clearance surface |
| OCT | Octobre | October |
| OFZ | Zone dégagée d'obstacles | Obstacle free zone |
| OIS | Surface d'identification d'obstacles | Obstacle identification surface |
| OLS | Surface de limitation d'obstacles | Obstacle limitation surface |
| OM | Radioborne extérieure | Outer marker |
| OMGWS | Largeur hors tout du train principal | Outer main gear wheel span |
| OMM | Organisation mondiale de la météorologie | World meteorological organization |
| OMS | Organisation mondiale de la santé | World health organization |
| OPS | Exploitation ou vols ou opérations | Operations |
| O/R | Sur demande | On request |
| OR | Orange | Orange |
| OSV | Navire-station océanique | Ocean station vessel |
| OTAN | Organisation du traité de l'atlantique Nord | North atlantic treaty organization |
| OXRB | Remplacement bouteille oxygène | Oxygen replacement bottles |
| P | Trafic privé | Private traffic |
| P... | Zone interdite (suivie de son identification) | Prohibited area (followed by identification) |
| PA | Approche de précision | Precision approach |
| PAC | Région pacifique | Pacific region |
| PANS | Procédures pour les services de la navigation aérienne | Procedures for air navigation services |
| PAPI | Indicateur de trajectoire d'approche de précision | Precision approach path indicator |
| PAR | Radar d'approche de précision | Precision approach radar |
| PARL | Parallèle | Parallel |
| PAX | Passagers | Passengers |
| PB | Phares et balises | Lighthouses and beacons |
| PBN | Navigation fondée sur les performances | Performance-based navigation |
| PC | Poste de coordination | Coordination post |
| PCL | Télécommande de balisage | Pilot controlled lighting |
| PCN | Numéro de classification de chaussée | Pavement classification number |
| PDG | Pente de calcul de procédure | Procedure design gradient |
| PDR | Itinéraire prédéterminé | Predetermined route |
| PERM | Permanent | Permanent |
| Ph | Phare marin | Sea beacon |
| PIB | Bulletin d'information prévol | Preflight information bulletin |
| PJE | Exercices de saut en parachute (ou secteur) | Parachute jumping exercise (or sector) |
| PLN (3) | Plan de vol | Flight plan |
| PN | Préavis exigé | Prior notice required |
| PNR | Point de non retour | Point of no return |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| PPR | Autorisation préalable nécessaire | Prior permission required |
| PRKG | Aire de stationnement | Parking area |
| P.RNAV | Navigation de surface de base de precision | Precision area navigation |
| PROC | Procédure | Procedure |
| PROP | Hélice | Propeller |
| PROV | Provisoire ou provisoirement | Provisional |
| PS | Plus | Plus |
| PSGR | Passagers | Passengers |
| PSN | Position | Position |
| PTN | Virage conventionnel | Procedure turn |
| PTT | Postes et télécommunications | Postal and telegraph service |
| PUL | Planeur ultra-léger | Ultra light glider |
| QDM | Route magnétique | Magnetic heading |
| QDR | Rélèvement magnétique | Magnetic bearing |
| QFE | Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome | Atmospheric pressure at aerodrome elevation |
| QFU | Direction magnétique de la piste | Magnetic orientation of runway |
| QNH | Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome | Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground |
| r | Rayon de virage | Radius of turn |
| R | Droite (identification de piste) | Right (runway identification) |
| R | Rouge | Red |
| R | Taux de virage | Rate of turn |
| R... | Zone réglementée (suivie de son identification) | Restricted area (followed by identification) |
| RAD | Document de disponibilité des routes | Route availability document |
| RAG | Dispositif d'arrêt | Runway arresting gear |
| RAI | Répondeur automatique d'information | Automatic information transmitter |
| RAIM | Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur | Receiver autonomous integrity monitoring |
| RAP | Rapprochement | Inbound track |
| RB | Embarcation de sauvetage | Rescue boat |
| RBDA | Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact | Emergency location beacon aircraft |
| RCA | Règlement de la circulation aérienne | Air traffic regulations |
| RCC | Centre de coordination de sauvetage | Rescue coordination centre |
| RCR | Rapport sur l'état de la piste | *Runway Condition Report* |
| RDA | Règles de l'air | Air rules |
| RDH | Hauteur de point de repère (pour ILS/PAR) | Reference datum height (for ILS/PAR) |
| RDL | Radial | Radial |
| REF | Référence à ou référez vous à | Reference to or refer to |
| REG | Immatriculation | Registration |
| REP | Point de compte rendu | Reporting point |
| REQ | Demande ou demandé ou requis | Request or requested |
| RESA | Aire de sécurité d'extrémité de piste | Runway end safety area |
| RFFS | Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie | Rescue and fire fighting services |
| RFL | Niveau demandé | Requested FL |
| RFO | Radio France-outre mer | Overseas Radio-France |
| RM | Route magnétique | Magnetic track |
| RMK | Remarques | Remarks |
| RMZ | Zone à utilisation obligatoire de radio | Radio mandatory zone |
| RMZ-TMZ | Zone à utilisation obligatoire de radio et de transpondeur | Radio and transponder mandatory zone |
| RNAV | Navigation de surface | Area navigation |
| RNP | Qualité de navigation requise | Required navigation performance |
| RPL | Plan de vol répétitif | Repetitive flight plan |
| RSC | Centre secondaire de sauvetage | Rescue sub-centre |
| RSFTA | Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques | Aeronautical fixed telecommunication network |
| RSR | Radar de surveillance de route | En-route surveillance radar |
| RTA | Réglement des transports aériens | Air transport regulation |
| RTBA | Réseau très basse altitude | Very low altitude restricted areas |
| RTF | Radiotéléphone | Radiotelephone |
| RTG | Radiotélégraphe | Radiotelegraph |
| RTT | Radiotéléimprimeur | Radioteletypewriter |
| RV | Navire de sauvetage | Rescue vessel |
| RVA | Zone de guidage radar | Radar vectoring area |
| RVR | Portée visuelle de piste | Runway visual range |
| RVSM | Minimum de séparation verticale réduit | Reduced Vertical Separation Minimum |
| RWY | Piste | Runway |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| S | Latitude sud ou Sud | South or southern latitude |
| S | Supplétive | Supplementary |
| S | Trafic régulier | Scheduled traffic |
| SAC | Service de l'aviation civile | Civil aviation service |
| SAM | Région Amérique du Sud | South America region |
| SAN | Sanitaire | Sanitary |
| SAR | Recherches et sauvetage | Search and rescue |
| SARP | Normes et pratiques recommandées (OACI) | Standards and recommended practices (OACI) |
| SAT | Région Atlantique Sud | South atlantic region |
| SAT | Samedi | Saturday |
| SBA | Services des bases aériennes | Air bases services |
| SBAS | Système de renforcement satellitaire | Satellite based augmentation system |
| Sc | Scintillant | Flashing light |
| SCA | Services de la circulation aérienne | Air traffic services |
| SDF | Repère de descente | Step down fix |
| SE | Sud-est | South-east |
| SEC | Secondes | Seconds |
| SEFA | Service d'exploitation de la formation aéronautique | Operation service of aeronautical training |
| SEP | Septembre | September |
| SER | Entretien ou service(s) | Service or servicing or served |
| SFA | Service Fixe Aéronautique | Aeronautical fixed service. |
| SFC | Surface (sol ou mer) | Surface (ground or sea) |
| SGL | Signal | Signal |
| SGEU | Système géodésique européen unifié | United geodesical europeen system |
| SHF | Fréquence supérieure (3 000 à 30 000 MHz) | Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz) |
| SIA | Service de l'Information Aéronautique | Aeronautical information service |
| SID | Départ normalisé aux instruments | Standard instrument departure |
| SIMUL | Simultané ou simultanément | Simultaneous or simultaneously |
| SIV | Secteur d'information de vol | Flight information sector |
| SKED | Horaire ou à heure fixe | Fixed schedule or time |
| SMR | Radar de surface | Surface radar |
| SNA | Service de la Navigation aérienne | Air navigation service |
| SNOWTAM | NOTAM d'une série spéciale | A special series NOTAM |
| SOC | Début de la montée | Start of climb |
| SPAR | Radar léger d'approche de précision | Slight precision approche radar |
| SPPA | Service de prévention du péril animalier | Wildlife control service |
| SR | Lever du soleil | Sunrise |
| SRE | Elément radar de surveillance du système radar d'approche de précision | Surveillance radar element of precision approach radar system |
| SRG | Faible rayon d'action | Short range |
| SRR | Région de recherches et sauvetage | Search and rescue region |
| SS | Coucher de soleil | Sunset |
| SSB | Bande latérale unique | Single side band |
| SSE | Sud-sud-est | South south-east |
| SSLIA (4) | Service de Sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes | Rescue and aircraft fire fighting service on the aerodromes |
| SSR | Radar secondaire de surveillance | Secondary surveillance radar |
| SST | Avion de transport supersonique | Super-sonic transport |
| SSW | Sud-sud-ouest | South-south-west |
| STAC | Service technique de l'aviation civile | Technical service of civil aviation |
| STAP | Système de transmission automatique de paramètres | Parameter automatic transmission system |
| STAR | Arrivée normalisée (aux instruments) | Standard (instrument) arrival |
| STN | Station | Station |
| STNA | Service technique de la navigation aérienne | Technical service for air navigation |
| STOL | Avion à décollage et atterrissage court | Short take off and landing aircraft |
| SUM | Eté | Summer |
| SUN | Dimanche | Sunday |
| SUP | Au-dessus de ou supérieur | Above or upper |
| SUPPS | Procédures complémentaires régionales | Regional supplementary procedures |
| SWY | Prolongement d'arrêt | Stopway |
| t | Tonne | Ton |
| T | Température | Temperature |
| T | Orientation vraie | True bearing |
| TA | Altitude de transition | Transition altitude |
| TAA | Altitude d'arrivée en région terminale | Terminal arrival altitude |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| TACAN | Système de navigation aérienne tactique (UHF) | Tactical air navigation aid (UHF) |
| TAS | Vitesse propre | True airspeed |
| TCH | Hauteur de franchissement du seuil | Threshold crossing height |
| Tcl | Temps civil local | Local civil time |
| TDZ | Zone de toucher des roues | Touch down zone |
| TEL | Téléphone | Telephone |
| TEMPO | Temporaire ou temporairement | Temporary or temporarily |
| TF | Route jusqu'à un repère | Track to fix |
| TFC | Trafic | Traffic |
| TGL | Notice indicative provisoire | Temporary Guidance Leaflet |
| THR | Seuil | Threshold |
| THU | Jeudi | Thursday |
| TIL | Jusqu'à | Until |
| TJ | Tonne par roues jumelées | Tons per twin wheels |
| TKOF | Décollage | Take-off |
| TLOF | Aire de prise de contact et d'envoi | Touch down and lift off area |
| TMA | Région terminale de contrôle | Terminal control area |
| TMZ | Zone à utilisation obligatoire de transpondeur | Transponder mandatory zone |
| TNA | Altitude de Virage | Turn altitude |
| TNH | Hauteur de Virage | Turn height |
| TODA | Longueur utilisable au décollage | Take-off distance available |
| TODAH | Distance utilisable au décollage (hélicoptère) | Take off distance available (helicopter) |
| TORA | Longueur de roulement utilisable au décollage | Take-off run available |
| TP | Point de virage | Turning point |
| TRA | Zone réservée temporaire | Temporary reserved area |
| TRG | Formation | Training |
| TRL | Niveau de transition | Transition level |
| TRSI | Tonne par roue simple isolée | Single isolated wheel load |
| TSA | Zone de ségrégation temporaire | Temporary segregated area |
| TUE | Mardi | Tuesday |
| TURB | Turbulence | Turbulence |
| TWR | Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome | Aerodrome control tower or aerodrome control |
| TWY | Voie de circulation | Taxiway |
| TXL | Voie d'accès | Taxilane |
| TXT | Texte | Text |
| TYP | Type d'aéronef | Type of aircraft |
| UAC | Centre de contrôle d'espace supérieur | Upper area control centre |
| UDF | Station radiogoniométrique UHF | UHF direction finding station |
| UHF | Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz) | Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz) |
| UIC | Centre de région supérieure d'information de vol | Upper flight information centre |
| UIR | Région supérieure d'information de vol | Upper flight information region |
| UIT | Union internationale des télécommunications | International telecommunication union |
| ULM | Ultra léger motorisé | Ultra light motorized |
| ULR | Rayon d'action ultra-long | Ultra long range |
| UNL | Illimité | Unlimited |
| U/S | Hors service | Unserviceable |
| UTA | Région supérieure de contrôle | Upper control area |
| UTC | Temps universel coordonné | Coordinated universal time |
| VAC | Carte d'approche et d'atterrissage à vue | Visual approach and landing chart |
| VAR | Déclinaison magnétique | Magnetic variation |
| VASIS | Indicateur visuel de pente d'approche | Visual approach slope indicator system |
| VAV | Vol à voile | Gliding |
| VDF | Station radiogoniométrique VHF | VHF direction finding station |
| VER | Vertical | Vertical |
| VFR | Règles de vol à vue | Visual flight rules |
| VH | Visibilité horizontale | Horizontal visibility |
| VHF | Très haute fréquence (30 à 300 MHz) | Very high frequency (30 to 300 MHz) |
| VIBAL | Visibilité balise | Runway-marker visibility |
| VIC | Véhicule d'intervention courante ( RFFS ) | Common intervention vehicle ( RFFS ) |
| ← VIM | Véhicule d'Intervention Mousse ( RFFS ) | Foam Intervention Vehicle ( RFFS ) |
| VIP | Véhicule d'Intervention Poudre | Powder Intervention Vehicle |
| VPT | Manoeuvre a vue imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| VIS | Visibilité | Visibility |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| VLF | Très basse fréquence (3 à 30 kHz) | Very low frequency (3 to 30 kHz) |
| VMA | Véhicule mousse aéroportuaire ( RFFS ) | Airport foam vehicule ( RFFS ) |
| VMC | Conditions météorologiques de vol à vue | Visual meteorological conditions |
| VOLMET | Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol | Meteorological information for aircraft in flight |
| VOR | Radiophare omnidirectionnel VHF | VHF omnidirectionnel radio range |
| VORTAC | Combinaison VOR et TACAN | VOR and TACAN combination |
| VPT | Manoeuvre à vue imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| VRB | Variable | Variable |
| VREF | Vitesse d'atterrissage de référence | Reference landing speed |
| VRSI | Vedette rapide de secours - incendie | Fast fire emergency boat |
| VS | Vitesse sol | Ground speed |
| VS | Segment à vue | Visual segment |
| VSDA | Angle de descente du segment à vue | Visual segment descent angle |
| VSP | Vitesse verticale | Vertical speed |
| VSS | Surface de segment à vue | Visual segment surface |
| VTOL | Avion à décollage et atterrissage vertical | Vertical take-off and landing aircraft |
| VV | Visibilité verticale | Vertical visibility |
| VV | Vitesse vraie (ou vitesse propre) | True air speed |
| W | Blanc | White |
| W | Longitude ouest ou ouest | West or western longitude |
| W | Watt | Watt |
| WBAR | Barres lumineuses de flancs | Wing bar lights |
| WDI | Indicateur de direction du vent | Wind direction indicator |
| WED | Mercredi | Wednesday |
| WEF | Prend effet à partir de… | With effect from or Effective from… |
| WGS | Système géodésique mondial de référence (associé à 84 : année de référence) | World geodetic system |
| WHO | Organisation mondiale de la santé | World health organization |
| WIE | Avec effet immédiat | With immediate effect or Effective immediatly |
| WIP | Travaux en cours | Works in progress |
| WIN | Hiver | Winter |
| WMO | Organisation mondiale de la météorologie | World meteorological organization |
| WNW | Ouest-nord-ouest | West-north-west |
| WP | Point de cheminement | Way-point |
| WRNG | Avertissement | Warning |
| WSW | Ouest-sud-ouest | West-south-west |
| XBAR | Barre transversale (dispositif lumineux d'approche) | Cross bar (of approach lighting system) |
| XTE | Ecart de route | Cross track error |
| XTT | Tolérance d'écart latéral | Cross track error tolerance |
| Y | Jaune | Yellow |
| ZDT | Zone dangereuse temporaire | Temporary danger area |
| ZIT | Zone interdite temporaire | Temporary prohibited area |
| ZP | Altitude pression | Pressure altitude |
| ZRT | Zone réglementée temporaire | Temporary restricted area |
| ZSM | Zone de sensibilité majeure | Major sensibility area |

(1) En cours de suppression / Progressively being removed
(2) Progressivement remplacé par VPT / Progressively replaced by VPT
(3) Progressivement remplacé par FPL / Progressively replaced by FPL

(4) Progressivement remplacé par RFFS / Progressively replaced by RFFS


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.3 SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES

*CHART SYMBOLS*

GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES / CHARTS SYMBOLS

© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.4 INDICATEURS D'EMPLACEMENT

*LOCATION INDICATORS*

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

LOCATION INDICATORS / CODING

| EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* |
|---|---|---|---|---|---|
| BOURAIL POE | NWWB | | | | |
| DUMBEA CHT | NWHT | | | | |
| ILE ART WAALA | NWWC | | | | |
| ILE DES PINS MOUE | NWWE | | | | |
| KONE | NWWD | | | | |
| KONE CHN | NWHN | | | | |
| KOUMAC | NWWK | | | | |
| LA FOA OUA TOM | NWWT | | | | |
| LIFOU OUANAHAM | NWWL | | | | |
| MARE LA ROCHE | NWWR | | | | |
| NOUMEA LA TONTOUTA | NWWW | | | | |
| NOUMEA MAGENTA | NWWM | | | | |
| NOUMEA MERIDIEN | NWHH | | | | |
| OUVEA OULOUP | NWWV | | | | |
| TIGA | NWWA | | | | |
| TOUHO | NWWU | | | | |
| FUTUNA POINTE VELE | NLWF | | | | |
| WALLIS HIHIFO | NLWW | | | | |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / *Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

| INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* |
|---|---|---|---|---|---|
| NLWF | FUTUNA POINTE VELE | | | | |
| NLWW | WALLIS HIHIFO | | | | |
| NWHH | NOUMEA MERIDIEN | | | | |
| NWHN | KONE CHN | | | | |
| NWHT | DUMBEA CHT | | | | |
| NWWA | TIGA | | | | |
| NWWB | BOURAIL POE | | | | |
| NWWC | ILE ART WAALA | | | | |
| NWWD | KONE | | | | |
| NWWE | ILE DES PINS MOUE | | | | |
| NWWK | KOUMAC | | | | |
| NWWL | LIFOU OUANAHAM | | | | |
| NWWM | NOUMEA MAGENTA | | | | |
| NWWR | MARE LA ROCHE | | | | |
| NWWT | LA FOA OUA TOM | | | | |
| NWWU | TOUHO | | | | |
| NWWV | OUVEA OULOUP | | | | |
| NWWW | NOUMEA LA TONTOUTA | | | | |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / *Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.5 LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION

*LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS*

| ID | Nom<br>*Station* | Nom en language clair<br>*Plain language name* | Moyen<br>*Facility* | Fréquence<br>*Frequency* | Portée | ALT | Utilisation<br>*Purpose* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BL | ILE ART WAALA | NIL | NDB | 342 Khz | 25NM | NIL | E |
| FN | FUTUNA POINTE VELE | NIL | NDB | 326 Khz | 50NM | NIL | AE |
| FND | NOUMEA LA TONTOUTA | NIL | NDB | 354 Khz | 200NM | NIL | AE |
| HO | WALLIS HIHIFO | NIL | NDB | 315 Khz | 100NM | 126 ft | AE |
| HOI | WALLIS HIHIFO | NIL | VOR-DME | 113 Mhz CH 77X | 80NM | 112 ft | AE |
| IP | ILE DES PINS MOUE | NIL | NDB | 332 Khz | 25NM | NIL | AE |
| KO | KOUMAC | NIL | NDB | 313 Khz | 25NM | NIL | AE |
| KQ | KONE | NIL | NDB | 305 Khz | 25NM | NIL | AE |
| LT | NOUMEA LA TONTOUTA | NIL | ILS-DME | 109.9 Mhz CH 36X | NIL | NIL | A |
| LTO | NOUMEA LA TONTOUTA | NIL | VOR-DME | 112.9 Mhz CH 76X | 200NM | NIL | AE |
| LU | LIFOU OUANAHAM | NIL | NDB | 264 Khz | 25NM | NIL | E |
| MD | NOUMEA MAGENTA | NIL | NDB | 383 Khz | 25NM | NIL | E |
| MG | NOUMEA MAGENTA | NIL | NDB | 394 Khz | 25NM | NIL | AE |
| MGA | NOUMEA MAGENTA | NIL | VOR-DME | 113 Mhz CH 77X | NIL | 131 ft | AE |
| MR | MARE LA ROCHE | NIL | NDB | 388 Khz | 25NM | NIL | AE |
| NW | NOUMEA LA TONTOUTA | NIL | NDB | 325.5 Khz | NIL | NIL | AE |
| OA | OUVEA OULOUP | NIL | NDB | 402 Khz | 25NM | NIL | AE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 2.6 CONVERSION DES UNITES DE MESURE

*CONVERSION OF UNITS AND MEASUREMENT*

**METRES/PIEDS**
*METERS/FEET*

| M | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 3,28 | 6,56 | 9,84 | 13,12 | 16,40 | 19,68 | 22,97 | 26,25 | 29,53 |
| 10 | 32,81 | 36,09 | 39,37 | 42,65 | 45,93 | 49,21 | 52,49 | 55,77 | 59,05 | 62,34 |
| 20 | 65,62 | 68,90 | 72,18 | 75,46 | 78,74 | 82,02 | 85,30 | 88,58 | 91,86 | 95,14 |
| 30 | 98,42 | 101,70 | 104,99 | 108,27 | 111,55 | 114,83 | 118,11 | 121,39 | 124,67 | 127,95 |
| 40 | 131,23 | 134,51 | 137,79 | 141,07 | 144,36 | 147,64 | 150,92 | 154,20 | 157,48 | 160,76 |
| 50 | 164,04 | 167,32 | 170,60 | 173,88 | 177,16 | 180,44 | 183,72 | 187,01 | 190,29 | 193,57 |
| 60 | 196,85 | 200,13 | 203,41 | 206,69 | 209,97 | 213,25 | 216,53 | 219,81 | 223,09 | 226,38 |
| 70 | 229,66 | 232,94 | 236,22 | 239,50 | 242,78 | 246,06 | 249,34 | 252,62 | 255,90 | 259,18 |
| 80 | 262,46 | 265,74 | 269,03 | 272,31 | 275,59 | 278,87 | 282,15 | 285,43 | 288,71 | 291,99 |
| 90 | 295,27 | 298,55 | 301,83 | 305,11 | 308,40 | 311,68 | 314,96 | 318,24 | 321,52 | 324,80 |
| **M** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| 100 | 328,08 | 360,89 | 393,70 | 426,50 | 459,31 | 492,12 | 524,93 | 557,74 | 590,54 | 623,35 |
| 200 | 656,16 | 688,97 | 721,78 | 754,58 | 787,39 | 820,20 | 853,01 | 885,82 | 918,62 | 951,43 |
| 300 | 984,24 | 1017,0 | 1049,9 | 1082,7 | 1115,5 | 1148,3 | 1181,1 | 1213,9 | 1246,7 | 1279,5 |
| 400 | 1312,3 | 1345,1 | 1377,9 | 1410,7 | 1443,6 | 1476,4 | 1509,2 | 1542,0 | 1574,8 | 1607,6 |
| 500 | 1640,4 | 1673,2 | 1706,0 | 1738,8 | 1771,6 | 1804,4 | 1837,2 | 1870,1 | 1902,9 | 1935,7 |
| 600 | 1968,5 | 2001,3 | 2034,1 | 2066,9 | 2099,7 | 2132,5 | 2165,3 | 2198,1 | 2230,9 | 2263,8 |
| 700 | 2296,6 | 2329,4 | 2362,2 | 2395,0 | 2427,8 | 2460,6 | 2493,4 | 2526,2 | 2559,0 | 2591,8 |
| 800 | 2624,6 | 2657,4 | 2690,3 | 2723,1 | 2755,9 | 2788,7 | 2821,5 | 2854,3 | 2887,1 | 2919,9 |
| 900 | 2952,7 | 2985,5 | 3018,3 | 3051,1 | 3084,0 | 3116,8 | 3149,6 | 3182,4 | 3215,2 | 3248,0 |
| **M** | **0** | **100** | **200** | **300** | **400** | **500** | **600** | **700** | **800** | **900** |
| 1000 | 3280,8 | 3608,9 | 3937,0 | 4265,0 | 4593,1 | 4921,2 | 5249,3 | 5577,4 | 5905,4 | 6233,5 |
| 2000 | 6561,6 | 6889,7 | 7217,8 | 7545,8 | 7873,9 | 8202,0 | 8530,1 | 8858,2 | 9186,2 | 9514,3 |
| 3000 | 9842,4 | 10170 | 10499 | 10827 | 11155 | 11483 | 11811 | 12139 | 12467 | 12795 |
| 4000 | 13123 | 13451 | 13779 | 14107 | 14436 | 14764 | 15092 | 15420 | 15748 | 16076 |
| 5000 | 16404 | 16732 | 17060 | 17388 | 17716 | 18044 | 18373 | 18701 | 19029 | 19357 |
| 6000 | 19685 | 20013 | 20341 | 20669 | 20997 | 21325 | 21653 | 21981 | 22309 | 22638 |
| 7000 | 22966 | 23294 | 23622 | 23950 | 24278 | 24606 | 24934 | 25262 | 25590 | 25918 |
| 8000 | 26246 | 26574 | 26903 | 27231 | 27559 | 27887 | 28215 | 28543 | 28871 | 29199 |
| 9000 | 29527 | 29865 | 30183 | 30511 | 30840 | 31168 | 31496 | 31824 | 32152 | 32480 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PIEDS/METRES**
*FEET/METERS*

| FT | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0,30 | 0,61 | 0,91 | 1,22 | 1,52 | 1,83 | 2,13 | 2,44 | 2,74 |
| 10 | 3,05 | 3,35 | 3,66 | 3,96 | 4,27 | 4,57 | 4,88 | 5,18 | 5,49 | 5,79 |
| 20 | 6,10 | 6,40 | 6,71 | 7,01 | 7,32 | 7,62 | 7,92 | 8,23 | 8,53 | 8,84 |
| 30 | 9,14 | 9,45 | 9,75 | 10,06 | 10,36 | 10,67 | 10,97 | 11,28 | 11,58 | 11,89 |
| 40 | 12,19 | 12,50 | 12,80 | 13,11 | 13,41 | 13,72 | 14,02 | 14,33 | 14,63 | 14,94 |
| 50 | 15,24 | 15,54 | 15,85 | 16,15 | 16,46 | 16,76 | 17,07 | 17,37 | 17,68 | 17,98 |
| 60 | 18,29 | 18,59 | 18,90 | 19,20 | 19,51 | 19,81 | 20,12 | 20,42 | 20,73 | 21,03 |
| 70 | 21,34 | 21,64 | 21,95 | 22,25 | 22,56 | 22,86 | 23,16 | 23,47 | 23,77 | 24,08 |
| 80 | 24,38 | 24,69 | 24,99 | 25,30 | 25,60 | 25,91 | 26,21 | 26,52 | 26,82 | 27,13 |
| 90 | 27,43 | 27,74 | 28,04 | 28,35 | 28,65 | 28,96 | 29,26 | 29,57 | 29,87 | 30,18 |
| **FT** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| 100 | 30,48 | 33,53 | 36,58 | 39,62 | 42,67 | 45,72 | 48,77 | 51,82 | 54,86 | 57,91 |
| 200 | 60,96 | 64,01 | 67,06 | 70,10 | 73,15 | 76,20 | 79,25 | 82,30 | 85,34 | 88,39 |
| 300 | 91,44 | 94,49 | 97,54 | 100,53 | 103,63 | 106,68 | 109,73 | 112,78 | 115,82 | 118,87 |
| 400 | 121,92 | 124,97 | 128,02 | 131,06 | 134,11 | 137,16 | 140,21 | 143,26 | 146,30 | 149,35 |
| 500 | 152,40 | 155,45 | 158,50 | 161,54 | 164,59 | 167,64 | 170,69 | 173,74 | 176,78 | 179,83 |
| 600 | 182,88 | 185,93 | 188,98 | 192,02 | 195,07 | 198,12 | 201,17 | 204,22 | 207,26 | 210,31 |
| 700 | 213,36 | 216,41 | 219,46 | 222,50 | 225,55 | 228,60 | 231,65 | 234,70 | 237,74 | 240,79 |
| 800 | 243,84 | 246,89 | 249,94 | 252,98 | 256,03 | 259,08 | 262,13 | 265,18 | 268,22 | 271,27 |
| 900 | 274,32 | 277,37 | 280,42 | 283,46 | 286,51 | 289,56 | 292,61 | 295,66 | 298,70 | 301,75 |
| **FT** | **0** | **100** | **200** | **300** | **400** | **500** | **600** | **700** | **800** | **900** |
| 1000 | 304,80 | 335,28 | 365,76 | 396,24 | 426,72 | 457,20 | 487,68 | 518,16 | 548,64 | 579,12 |
| 2000 | 609,60 | 640,08 | 670,56 | 701,04 | 731,52 | 762,00 | 792,48 | 822,96 | 853,44 | 883,92 |
| 3000 | 914,40 | 944,88 | 975,36 | 1005,8 | 1036,3 | 1066,8 | 1097,3 | 1127,8 | 1158,2 | 1188,7 |
| 4000 | 1219,2 | 1249,7 | 1280,2 | 1310,6 | 1341,1 | 1371,6 | 1402,1 | 1432,6 | 1463,0 | 1493,5 |
| 5000 | 1524,0 | 1554,5 | 1585,0 | 1615,4 | 1645,9 | 1676,4 | 1706,9 | 1737,4 | 1767,8 | 1798,3 |
| 6000 | 1828,8 | 1859,3 | 1889,8 | 1920,2 | 1950,7 | 1981,2 | 2011,7 | 2042,2 | 2072,6 | 2103,1 |
| 7000 | 2133,6 | 2164,1 | 2194,6 | 2225,0 | 2255,5 | 2286,0 | 2316,5 | 2347,0 | 2377,4 | 2407,9 |
| 8000 | 2438,4 | 2468,9 | 2499,4 | 2529,8 | 2560,3 | 2590,8 | 2621,3 | 2651,8 | 2682,2 | 2712,7 |
| 9000 | 2743,2 | 2773,7 | 2804,2 | 2834,6 | 2865,1 | 2895,6 | 2926,1 | 2956,6 | 2987,0 | 3017,5 |
| **FT** | **0** | **1000** | **2000** | **3000** | **4000** | **5000** | **6000** | **7000** | **8000** | **9000** |
| 10000 | 3048,0 | 3352,8 | 3657,6 | 3962,4 | 4267,2 | 4572,0 | 4876,8 | 5181,6 | 5486,4 | 5791,2 |
| 20000 | 6096,0 | 6400,8 | 6705,6 | 7010,4 | 7315,2 | 7620,0 | 7924,8 | 8229,6 | 8534,4 | 8839,2 |
| 30000 | 9144,0 | 9448,8 | 9753,6 | 10058 | 10363 | 10668 | 10973 | 11278 | 11582 | 11887 |
| 40000 | 12192 | 12497 | 12802 | 13106 | 13411 | 13716 | 14021 | 14326 | 14630 | 14935 |
| 50000 | 15240 | 15545 | 15850 | 16154 | 16459 | 16764 | 17069 | 17374 | 17678 | 17983 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**MILLES MARINS/METRES**
*NAUTICAL MILES/METRES*

| NM | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 185,2 | 370,4 | 555,6 | 740,8 | 926,0 | 1111,2 | 1296,4 | 1481,6 | 1666,8 |
| 1 | 1852,0 | 2037,2 | 2222,4 | 2407,6 | 2592,8 | 2778,0 | 2963,2 | 3148,4 | 3333,6 | 3518,8 |
| 2 | 3704,0 | 3889,2 | 4074,4 | 4259,6 | 4444,8 | 4630,0 | 4815,2 | 5000,4 | 5185,6 | 5370,8 |
| 3 | 5556,0 | 5741,2 | 5926,4 | 6111,6 | 6296,8 | 6482,0 | 6667,2 | 6852,4 | 7037,6 | 7222,8 |
| 4 | 7408,0 | 7593,2 | 7778,4 | 7963,6 | 8148,8 | 8334,0 | 8519,2 | 8704,4 | 8889,6 | 9074,8 |
| 5 | 9260,0 | 9445,2 | 9630,4 | 9815,6 | 10008 | 10186 | 10371 | 10556 | 10742 | 10927 |
| 6 | 11112 | 11297 | 11482 | 11668 | 11853 | 12038 | 12223 | 12408 | 12594 | 12779 |
| 7 | 12964 | 13149 | 13334 | 13520 | 13705 | 13890 | 14075 | 14260 | 14446 | 14631 |
| 8 | 14816 | 15001 | 15186 | 15372 | 15557 | 15742 | 15927 | 16112 | 16298 | 16483 |
| 9 | 16668 | 16853 | 17038 | 17224 | 17409 | 17594 | 17779 | 17964 | 18150 | 18335 |

**METRES/MILLES MARINS**
*METRES/NAUTICAL MILES*

| M | 0 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0,054 | 0,108 | 0,162 | 0,216 | 0,270 | 0,324 | 0,378 | 0,432 | 0,486 |
| 1000 | 0,540 | 0,594 | 0,648 | 0,702 | 0,756 | 0,810 | 0,864 | 0,918 | 0,972 | 1,026 |
| 2000 | 1,080 | 1,134 | 1,188 | 1,242 | 1,296 | 1,350 | 1,404 | 1,458 | 1,512 | 1,566 |
| 3000 | 1,620 | 1,674 | 1,728 | 1,782 | 1,836 | 1,890 | 1,944 | 1,998 | 2,052 | 2,106 |
| 4000 | 2,160 | 2,214 | 2,268 | 2,322 | 2,376 | 2,430 | 2,484 | 2,538 | 2,592 | 2,646 |
| 5000 | 2,700 | 2,754 | 2,808 | 2,862 | 2,916 | 2,970 | 3,024 | 3,078 | 3,132 | 3,186 |
| 6000 | 3,240 | 3,294 | 3,348 | 3,402 | 3,456 | 3,510 | 3,564 | 3,618 | 3,672 | 3,726 |
| 7000 | 3,780 | 3,834 | 3,888 | 3,942 | 3,996 | 4,050 | 4,104 | 4,158 | 4,212 | 4,266 |
| 8000 | 4,320 | 4,374 | 4,428 | 4,482 | 4,536 | 4,590 | 4,644 | 4,698 | 4,752 | 4,805 |
| 9000 | 4,860 | 4,913 | 4,967 | 5,021 | 5,075 | 5,129 | 5,183 | 5,237 | 5,291 | 5,345 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**KILOMETRES/MILLES MARINS**
*KILOMETERS/NAUTICAL MILES*

| NM | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0,540 | 1,080 | 1,620 | 2,160 | 2,700 | 3,240 | 3,780 | 4,320 | 4,860 |
| 10 | 5,40 | 5,939 | 6,479 | 7,019 | 7,559 | 8,099 | 8,639 | 9,179 | 9,719 | 10,26 |
| 20 | 10,80 | 11,34 | 11,88 | 12,42 | 12,96 | 13,50 | 14,04 | 14,58 | 15,12 | 15,66 |
| 30 | 16,20 | 16,74 | 17,28 | 17,82 | 18,36 | 18,90 | 19,44 | 19,98 | 20,52 | 21,06 |
| 40 | 21,60 | 22,14 | 22,68 | 23,22 | 23,76 | 24,30 | 24,84 | 25,38 | 25,92 | 26,46 |
| 50 | 27,00 | 27,54 | 28,08 | 28,62 | 29,16 | 29,70 | 30,24 | 30,78 | 31,32 | 31,86 |
| 60 | 32,40 | 32,94 | 33,48 | 34,02 | 34,56 | 35,10 | 35,64 | 36,18 | 36,72 | 37,26 |
| 70 | 37,80 | 38,34 | 38,88 | 39,42 | 39,96 | 40,50 | 41,04 | 41,58 | 42,12 | 42,66 |
| 80 | 43,20 | 43,74 | 44,28 | 44,82 | 45,36 | 45,90 | 46,44 | 46,98 | 47,52 | 48,05 |
| 90 | 48,59 | 49,13 | 49,67 | 50,21 | 50,75 | 51,29 | 51,83 | 52,37 | 52,91 | 53,45 |
| **NM** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| 100 | 54,00 | 59,40 | 64,80 | 70,20 | 75,60 | 80,99 | 86,39 | 91,79 | 97,19 | 102,6 |
| 200 | 108,0 | 113,4 | 118,8 | 124,2 | 129,6 | 135,0 | 140,4 | 145,8 | 151,2 | 156,6 |
| 300 | 162,0 | 167,4 | 172,8 | 178,2 | 183,6 | 189,0 | 194,4 | 199,8 | 205,2 | 210,6 |
| 400 | 216,0 | 221,4 | 226,8 | 232,2 | 237,6 | 243,0 | 248,4 | 253,8 | 259,2 | 264,6 |
| 500 | 270,0 | 275,4 | 280,8 | 286,2 | 291,6 | 297,0 | 302,4 | 307,8 | 313,2 | 318,6 |
| 600 | 324,0 | 329,4 | 334,8 | 340,2 | 345,6 | 351,0 | 356,4 | 361,8 | 367,2 | 372,6 |
| 700 | 378,0 | 383,0 | 388,8 | 394,2 | 399,6 | 405,0 | 410,4 | 415,8 | 421,2 | 426,6 |
| 800 | 432,0 | 437,4 | 442,8 | 448,2 | 453,6 | 459,0 | 464,0 | 469,8 | 475,2 | 480,5 |
| 900 | 485,9 | 491,3 | 496,7 | 502,1 | 507,5 | 512,9 | 518,3 | 523,7 | 529,1 | 534,5 |

**MILLES MARINS/KILOMETRES**
*NAUTICAL MILES/KILOMETERS*

| NM | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 1,852 | 3,704 | 5,556 | 7,408 | 9,260 | 11,11 | 12,96 | 14,82 | 16,67 |
| 10 | 18,52 | 20,37 | 22,22 | 24,08 | 25,93 | 27,78 | 29,63 | 31,48 | 33,34 | 35,19 |
| 20 | 37,04 | 38,89 | 40,74 | 42,60 | 44,45 | 46,30 | 48,15 | 50,00 | 51,86 | 53,71 |
| 30 | 55,56 | 57,41 | 59,26 | 61,12 | 62,97 | 64,82 | 66,67 | 68,52 | 70,38 | 72,23 |
| 40 | 74,80 | 75,93 | 77,78 | 79,64 | 81,49 | 83,34 | 85,19 | 87,04 | 88,90 | 90,75 |
| 50 | 92,60 | 94,45 | 96,30 | 98,16 | 100,0 | 101,9 | 103,7 | 105,6 | 107,4 | 109,3 |
| 60 | 111,1 | 113,0 | 114,8 | 116,7 | 118,5 | 120,4 | 122,2 | 124,1 | 125,9 | 127,8 |
| 70 | 129,6 | 131,5 | 133,3 | 135,2 | 137,0 | 138,9 | 140,7 | 142,6 | 144,4 | 146,3 |
| 80 | 148,2 | 150,0 | 151,9 | 153,7 | 155,6 | 157,4 | 159,3 | 161,1 | 163,0 | 164,8 |
| 90 | 166,7 | 168,5 | 170,4 | 172,2 | 174,1 | 175,9 | 177,8 | 179,6 | 181,5 | 183,4 |
| **NM** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| 100 | 185,2 | 203,7 | 222,2 | 240,8 | 259,3 | 277,8 | 296,3 | 314,8 | 333,4 | 351,9 |
| 200 | 370,4 | 388,9 | 407,4 | 426,0 | 444,5 | 463,0 | 481,5 | 500,0 | 518,6 | 537,1 |
| 300 | 555,6 | 574,1 | 592,6 | 611,2 | 629,7 | 648,2 | 666,7 | 685,2 | 703,8 | 722,3 |
| 400 | 748,8 | 759,3 | 777,8 | 796,4 | 814,9 | 833,4 | 851,9 | 870,4 | 889,0 | 907,5 |
| 500 | 926,0 | 944,5 | 963,0 | 981,6 | 1000 | 1019 | 1037 | 1056 | 1074 | 1093 |
| 600 | 1111 | 1130 | 1148 | 1167 | 1185 | 1204 | 1222 | 1241 | 1259 | 1278 |
| 700 | 1296 | 1315 | 1333 | 1352 | 1370 | 1389 | 1407 | 1426 | 1444 | 1463 |
| 800 | 1482 | 1500 | 1519 | 1537 | 1556 | 1574 | 1593 | 1611 | 1630 | 1648 |
| 900 | 1667 | 1685 | 1704 | 1722 | 1741 | 1759 | 1778 | 1796 | 1815 | 1834 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.7 HEURES DE LEVER ET DE COUCHER DU SOLEIL

*SUNRISE / SUNSET*

Les tableaux suivants indiquent, pour la période 2021 - 2031, les heures UTC de lever (SR) et de coucher (SS) du soleil sur le méridien de Nouméa (166°13' Est).

*The following tables give, for the period 2021 - 2031, the UTC hours of sunrise (SR) and sunset (SS) on the meridian of Nouméa (166° 13' East).*

Pour obtenir les heures UTC pour d'autres longitudes, ajouter 4 minutes par degré de longitude vers l'Ouest, retrancher 4 minutes par degré de longitude vers l'Est.

*To calculate UTC hours on other meridians, add 4 minutes by degree of longitude towards West, subtract 4 minutes by degree of longitude towards East.*

(Heure locale à Nouméa La Tontouta = heure UTC + 11 h 05 min).

*(Local time at Nouméa La Tontouta = UTC hour + 11 h 05 min).*

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JAN | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 18°S | 18:24/07:33 | 18:26/07:34 | 18:28/07:34 | 18:30/07:35 | 18:32/07:35 | 18:33/07:36 | 18:35/07:36 | 18:37/07:36 | 18:39/07:35 | 18:41/07:35 | 18:42/07:34 |
| 20°S | 18:20/07:37 | 18:22/07:37 | 18:24/07:38 | 18:26/07:39 | 18:28/07:39 | 18:30/07:39 | 18:32/07:39 | 18:34/07:39 | 18:36/07:38 | 18:38/07:38 | 18:40/07:37 |
| 22°S | 18:16/07:41 | 18:18/07:41 | 18:20/07:42 | 18:22/07:42 | 18:24/07:43 | 18:26/07:43 | 18:29/07:43 | 18:31/07:42 | 18:33/07:42 | 18:35/07:41 | 18:37/07:40 |
| 24°S | 18:12/07:45 | 18:14/07:45 | 18:16/07:46 | 18:18/07:46 | 18:21/07:46 | 18:23/07:46 | 18:25/07:46 | 18:27/07:46 | 18:29/07:45 | 18:32/07:44 | 18:34/07:43 |

| FEB | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 18:43/07:34 | 18:45/07:33 | 18:46/07:32 | 18:47/07:30 | 18:49/07:29 | 18:50/07:27 | 18:51/07:26 | 18:52/07:24 | 18:53/07:22 | 18:54/07:20 |
| 20°S | 18:40/07:36 | 18:42/07:35 | 18:44/07:34 | 18:45/07:33 | 18:47/07:31 | 18:48/07:29 | 18:50/07:28 | 18:51/07:26 | 18:52/07:23 | 18:53/07:21 |
| 22°S | 18:37/07:39 | 18:39/07:38 | 18:41/07:37 | 18:43/07:35 | 18:45/07:33 | 18:46/07:31 | 18:48/07:29 | 18:49/07:27 | 18:51/07:25 | 18:52/07:23 |
| 24°S | 18:34/07:42 | 18:36/07:41 | 18:38/07:39 | 18:40/07:38 | 18:42/07:36 | 18:44/07:34 | 18:46/07:31 | 18:47/07:29 | 18:49/07:26 | 18:51/07:24 |

| MAR | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 18:55/07:19 | 18:56/07:17 | 18:56/07:15 | 18:57/07:13 | 18:58/07:10 | 18:59/07:08 | 18:59/07:06 | 19:00/07:03 | 19:01/07:01 | 19:01/06:58 | 19:02/06:56 |
| 20°S | 18:54/07:20 | 18:55/07:18 | 18:56/07:16 | 18:57/07:13 | 18:58/07:11 | 18:58/07:08 | 18:59/07:06 | 19:00/07:03 | 19:01/07:00 | 19:02/06:58 | 19:03/06:55 |
| 22°S | 18:52/07:22 | 18:54/07:19 | 18:55/07:17 | 18:56/07:14 | 18:57/07:11 | 18:58/07:09 | 18:59/07:06 | 19:00/07:03 | 19:01/07:00 | 19:02/06:57 | 19:03/06:55 |
| 24°S | 18:51/07:23 | 18:53/07:20 | 18:54/07:18 | 18:55/07:15 | 18:57/07:12 | 18:58/07:09 | 18:59/07:06 | 19:00/07:03 | 19:02/07:00 | 19:03/06:57 | 19:04/06:54 |

| APR | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 19:02/06:55 | 19:03/06:53 | 19:03/06:50 | 19:04/06:48 | 19:05/06:46 | 19:05/06:44 | 19:06/06:42 | 19:07/06:40 | 19:08/06:38 | 19:09/06:36 |
| 20°S | 19:03/06:54 | 19:04/06:52 | 19:04/06:49 | 19:05/06:47 | 19:06/06:44 | 19:07/06:42 | 19:08/06:40 | 19:09/06:38 | 19:10/06:36 | 19:11/06:34 |
| 22°S | 19:04/06:54 | 19:05/06:51 | 19:06/06:48 | 19:07/06:45 | 19:08/06:43 | 19:09/06:40 | 19:10/06:38 | 19:11/06:36 | 19:12/06:33 | 19:13/06:31 |
| 24°S | 19:04/06:53 | 19:06/06:50 | 19:07/06:47 | 19:08/06:44 | 19:09/06:41 | 19:10/06:39 | 19:12/06:36 | 19:13/06:34 | 19:14/06:31 | 19:16/06:29 |

| MAY | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 19:09/06:34 | 19:10/06:33 | 19:11/06:31 | 19:12/06:30 | 19:13/06:29 | 19:14/06:28 | 19:15/06:27 | 19:17/06:26 | 19:18/06:26 | 19:19/06:25 | 19:20/06:25 |
| 20°S | 19:12/06:32 | 19:13/06:30 | 19:14/06:29 | 19:15/06:27 | 19:16/06:26 | 19:18/06:25 | 19:19/06:24 | 19:20/06:23 | 19:21/06:22 | 19:22/06:22 | 19:23/06:21 |
| 22°S | 19:14/06:29 | 19:16/06:27 | 19:17/06:26 | 19:18/06:24 | 19:19/06:23 | 19:21/06:22 | 19:22/06:20 | 19:23/06:19 | 19:25/06:19 | 19:26/06:18 | 19:27/06:18 |
| 24°S | 19:17/06:27 | 19:18/06:25 | 19:20/06:23 | 19:21/06:21 | 19:23/06:20 | 19:24/06:18 | 19:25/06:17 | 19:27/06:16 | 19:28/06:15 | 19:30/06:14 | 19:31/06:14 |

| JUN | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 19:20/06:25 | 19:21/06:25 | 19:22/06:25 | 19:23/06:25 | 19:24/06:25 | 19:25/06:26 | 19:26/06:26 | 19:26/06:27 | 19:27/06:28 | 19:27/06:29 |
| 20°S | 19:24/06:21 | 19:25/06:21 | 19:26/06:21 | 19:27/06:21 | 19:28/06:22 | 19:29/06:22 | 19:30/06:23 | 19:30/06:23 | 19:31/06:24 | 19:31/06:25 |
| 22°S | 19:28/06:18 | 19:29/06:17 | 19:30/06:17 | 19:31/06:17 | 19:32/06:18 | 19:33/06:18 | 19:34/06:19 | 19:34/06:19 | 19:35/06:20 | 19:35/06:21 |
| 24°S | 19:31/06:14 | 19:33/06:13 | 19:34/06:13 | 19:35/06:13 | 19:36/06:14 | 19:37/06:14 | 19:38/06:14 | 19:38/06:15 | 19:39/06:16 | 19:39/06:17 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JUL | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 18°S | 19:28/06:29 | 19:28/06:30 | 19:28/06:31 | 19:28/06:32 | 19:27/06:33 | 19:27/06:34 | 19:26/06:35 | 19:26/06:36 | 19:25/06:37 | 19:24/06:38 | 19:23/06:39 |
| 20°S | 19:31/06:26 | 19:32/06:27 | 19:31/06:28 | 19:31/06:29 | 19:31/06:30 | 19:30/06:31 | 19:30/06:32 | 19:29/06:33 | 19:28/06:34 | 19:27/06:35 | 19:26/06:36 |
| 22°S | 19:35/06:22 | 19:35/06:23 | 19:35/06:24 | 19:35/06:25 | 19:35/06:26 | 19:34/06:27 | 19:33/06:29 | 19:32/06:30 | 19:31/06:31 | 19:30/06:32 | 19:28/06:33 |
| 24°S | 19:39/06:18 | 19:39/06:19 | 19:39/06:20 | 19:39/06:21 | 19:38/06:22 | 19:38/06:24 | 19:37/06:25 | 19:36/06:26 | 19:35/06:28 | 19:33/06:29 | 19:32/06:30 |

| AUG | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 19:22/06:40 | 19:21/06:40 | 19:19/06:41 | 19:18/06:42 | 19:16/06:43 | 19:14/06:43 | 19:12/06:44 | 19:10/06:45 | 19:08/06:45 | 19:05/06:46 | 19:03/06:46 |
| 20°S | 19:25/06:37 | 19:24/06:38 | 19:22/06:39 | 19:20/06:40 | 19:18/06:40 | 19:16/06:41 | 19:14/06:42 | 19:12/06:43 | 19:09/06:44 | 19:07/06:44 | 19:04/06:45 |
| 22°S | 19:28/06:34 | 19:26/06:35 | 19:25/06:36 | 19:23/06:37 | 19:21/06:38 | 19:18/06:39 | 19:16/06:40 | 19:14/06:41 | 19:11/06:42 | 19:08/06:43 | 19:06/06:44 |
| 24°S | 19:31/06:31 | 19:29/06:32 | 19:27/06:33 | 19:25/06:34 | 19:23/06:36 | 19:21/06:37 | 19:18/06:38 | 19:15/06:39 | 19:13/06:40 | 19:10/06:41 | 19:07/06:42 |

| SEP | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 19:02/06:47 | 19:00/06:47 | 18:57/06:47 | 18:55/06:48 | 18:52/06:48 | 18:50/06:49 | 18:47/06:49 | 18:45/06:50 | 18:42/06:50 | 18:40/06:51 |
| 20°S | 19:04/06:45 | 19:01/06:46 | 18:58/06:47 | 18:56/06:47 | 18:53/06:48 | 18:50/06:48 | 18:47/06:49 | 18:45/06:50 | 18:42/06:50 | 18:39/06:51 |
| 22°S | 19:05/06:44 | 19:02/06:45 | 18:59/06:46 | 18:56/06:46 | 18:53/06:47 | 18:50/06:48 | 18:48/06:49 | 18:45/06:50 | 18:42/06:50 | 18:39/06:51 |
| 24°S | 19:06/06:43 | 19:03/06:44 | 19:00/06:45 | 18:57/06:46 | 18:54/06:47 | 18:51/06:48 | 18:48/06:49 | 18:45/06:50 | 18:41/06:51 | 18:38/06:52 |

| OCT | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 18:37/06:51 | 18:35/06:52 | 18:32/06:52 | 18:30/06:53 | 18:28/06:54 | 18:25/06:55 | 18:23/06:55 | 18:21/06:56 | 18:20/06:57 | 18:18/06:59 | 18:16/07:00 |
| 20°S | 18:36/06:52 | 18:34/06:52 | 18:31/06:53 | 18:29/06:54 | 18:26/06:55 | 18:24/06:56 | 18:22/06:57 | 18:20/06:58 | 18:18/06:59 | 18:16/07:01 | 18:14/07:02 |
| 22°S | 18:36/06:52 | 18:33/06:53 | 18:30/06:54 | 18:28/06:55 | 18:25/06:56 | 18:22/06:58 | 18:20/06:59 | 18:18/07:00 | 18:16/07:01 | 18:14/07:03 | 18:12/07:04 |
| 24°S | 18:35/06:53 | 18:32/06:54 | 18:29/06:55 | 18:26/06:56 | 18:24/06:58 | 18:21/06:59 | 18:18/07:00 | 18:16/07:02 | 18:14/07:04 | 18:11/07:05 | 18:09/07:07 |

| NOV | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 18:16/07:00 | 18:15/07:01 | 18:14/07:03 | 18:13/07:04 | 18:12/07:06 | 18:11/07:08 | 18:11/07:09 | 18:11/07:11 | 18:10/07:13 | 18:11/07:15 |
| 20°S | 18:14/07:03 | 18:12/07:04 | 18:11/07:06 | 18:10/07:07 | 18:09/07:09 | 18:08/07:11 | 18:08/07:12 | 18:07/07:14 | 18:07/07:16 | 18:07/07:18 |
| 22°S | 18:11/07:05 | 18:10/07:07 | 18:08/07:08 | 18:07/07:10 | 18:06/07:12 | 18:05/07:14 | 18:04/07:16 | 18:04/07:18 | 18:03/07:20 | 18:03/07:22 |
| 24°S | 18:09/07:07 | 18:07/07:09 | 18:05/07:11 | 18:04/07:13 | 18:03/07:15 | 18:02/07:17 | 18:01/07:19 | 18:00/07:21 | 18:00/07:23 | 18:00/07:26 |

| DEC | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18°S | 18:11/07:16 | 18:12/07:18 | 18:12/07:20 | 18:13/07:22 | 18:14/07:24 | 18:15/07:25 | 18:17/07:27 | 18:18/07:28 | 18:20/07:30 | 18:21/07:31 | 18:23/07:32 |
| 20°S | 18:07/07:20 | 18:08/07:22 | 18:08/07:24 | 18:09/07:26 | 18:10/07:27 | 18:11/07:29 | 18:13/07:31 | 18:14/07:32 | 18:16/07:34 | 18:18/07:35 | 18:19/07:36 |
| 22°S | 18:04/07:24 | 18:04/07:26 | 18:04/07:28 | 18:05/07:30 | 18:06/07:32 | 18:07/07:33 | 18:09/07:35 | 18:10/07:36 | 18:12/07:38 | 18:14/07:39 | 18:15/07:40 |
| 24°S | 18:00/07:28 | 18:00/07:30 | 18:00/07:32 | 18:01/07:34 | 18:02/07:36 | 18:03/07:37 | 18:04/07:39 | 18:06/07:41 | 18:08/07:42 | 18:09/07:43 | 18:11/07:44 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 3 SERVICES

*SERVICES*

## GEN 3.1 SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE

*AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES*

### 3.1.1 SERVICE RESPONSABLE

Relevant de la Direction des Services de la navigation aérienne, le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE est l'organisme central chargé de l'information Aéronautique française.

Le SIA publie les amendements à l'AIP PAC-N, les suppléments à l'AIP (SUP AIP) et les circulaires d'information aéronautique (AIC).
Partie intégrante du SIA, le Bureau NOTAM International de BORDEAUX élabore les SUP AIP.

### *3.1.1 RESPONSIBLE SERVICE*

*Belonging to "the Direction des Services de la Navigation Aérienne", the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE" is the central authority in charge of French aeronautical information.*

*SIA publishes the amendments to AIP PAC-N, the AIP supplements (AIP SUP) and the aeronautical information circulars (AIC).*
*Integrated to the SIA, the International NOTAM Office of BORDEAUX draws up the AIP SUP.*

| | |
|---|---|
| Adresse postale / *Postal address* : | SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE |
| | 6, rue des Avions Antoinette |
| | CS 90048 |
| | 33693 MERIGNAC CEDEX |
| Adresse SFA *(AFS)* : | LFFAYNYX |
| TEL : | (33) (0)5 57 92 55 22 |
| | (33) (0)5 57 92 57 92 (BNI-NOF) |
| | (33) (0)5 57 92 57 57 (AIP-documentation) |
| FAX : | (33) (0)5 57 92 57 99 (BNI-NOF) |
| E-mail : | sia-direction@aviation-civile.gouv.fr |
| Internet : | www.sia.aviation-civile.gouv.fr |

Pour la NOUVELLE-CALEDONIE et les ILES WALLIS ET FUTUNA, l'information aéronautique est aussi assurée par :

**a) Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle- Calédonie**

En tant que fournisseur de données aéronautiques.

*For New Caledonia and Wallis and Futuna Islands, the aeronautical information is also assured by :*

***a) "Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle- Calédonie"***

*As aeronautical data provider.*

| | |
|---|---|
| Adresse postale / *Postal address* : | DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE EN NOUVELLE-CALEDONIE |
| | BP H1 |
| | 98849 NOUMEA CEDEX |
| | NOUVELLE-CALEDONIE |
| Adresse SFA *(AFS)* : | NWWWZPZX |
| TELEX : | AVIACIV 3159 NM |
| TEL : | (687) 26 52 00 |
| E-mail : | sna-nc-ais@aviation-civile.gouv.fr |
| Internet : | www.aviation-civile.nc |

**b) Bureau NOTAM de NOUMEA LA TONTOUTA**

Partie intégrante de la DAC NC, le Bureau NOTAM de NOUMEA LA TONTOUTA diffuse les NOTAM intéressant la FIR NANDI (NFFF) secteur Nouvelle-Calédonie (voir 3.1.3.2).

***b) NOUMEA LA TONTOUTA NOTAM Office***

*Integrated to the DAC NC, NOUMEA LA TONTOUTA NOTAM Office distributes NOTAM concerning the NADI FIR (NFFF) sector New Caledonia (see 3.1.3.2).*

| | |
|---|---|
| Adresse postale/ *Postal address :* | ORGANISME DE NOUMEA LA TONTOUTA |
| | BUREAU NOTAM DE NOUMEA LA TONTOUTA |
| | BP 37 |
| | 98840 TONTOUTA |
| | NOUVELLE-CALEDONIE |
| Adresse SFA *(AFS)* : | NWWWZPZX |
| TEL : | (687) 35 24 22 |
| TEL : | (687) 35 24 21 |
| TEL : | (687) 41 52 24 |
| FAX : | (687) 35 24 23 |
| E-mail : | bria@aviation-civile.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**c) Bureau NOTAM International de NANDI**

Le BNI de NANDI diffuse les NOTAM intéressant les îles Wallis et Futuna et la navigation aérienne internationale dans la FIR NANDI (NFFF) secteur Nouvelle-Calédonie (voir 3.1.3.2).

***c) NADI international NOTAM office***

*NADI INO distributes NOTAM concerning the Wallis and Futuna Islands and the international aeronautical navigation in the NADI FIR (NFFF) sector New Caledonia (see 3.1.3.2).*

Adresse postale/ *Postal address :*

Aeronautical Information Service
Fiji Airports
Private Mail Bag
Nadi International Airport
Fiji

**3.1.2 ZONE DE RESPONSABILITE**

En matière d'information aéronautique, la zone de responsabilité s'étend :

- aux limites géographiques territoriales des îles Wallis et Futuna,
- à la FIR NANDI secteur Nouvelle-Calédonie,
- ainsi qu'aux portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles la France a accepté d'assurer les services de la circulation aérienne.

***3.1.2 AREA OF RESPONSIBILITY***

*As regards aeronautical information, the area of responsibility is defined as follows :*

*- territorial geographical limits of Wallis and Futuna Islands,*
*- NADI FIR sector New Caledonia,*
*- As well as the portions of airspace over the high seas in which France has accepted to provide air traffic services.*

**3.1.3 LES PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE**

***3.1.3 AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS***

**3.1.3.1 LA PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE - AIP**

La publication d'information aéronautique AIP PAC-N est éditée par le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE, dans le cadre des dispositions prévues à l'annexe 15 à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

**L'AIP PAC-N, manuel en 1 volume format A4 comprend 3 parties :**

- GENERALITES (GEN) contenant des informations de nature administrative et explicative.
- EN ROUTE (ENR) comprenant des informations relatives aux espaces aériens et à leur utilisation.
- AERODROME (AD) comprenant des informations relatives aux aérodromes, hélistations et à leur utilisation notamment les cartes des procédures d'arrivée et de départ, les cartes d'aérodrome et d'approche aux instruments, et les cartes d'approche et d'atterrissage à vue.

**a) Les amendements aux documents précités (AMDT)**

La mise à jour de l'AIP PAC-N s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) publiés conformément aux cycles AIRAC. Ils sont accompagnés de la publication d'un NOTAM "TRIGGER" donnant une brève description du contenu, la date et l'heure d'entrée en vigueur et le numéro de référence du BMJ lorsque les renseignements sont à diffuser par système AIRAC (voir 3.1.4.2). Ce NOTAM restera valide dans les bulletins d'information prévol pendant une période de 14 jours.

Les bulletins sont précédés :

- d'une page verte indiquant les pages à insérer ou à détruire.
- éventuellement d'une page comportant les modifications en attente d'insertion ou les corrections de dernière minute.

**b) LES SUPPLEMENTS A L'AIP (SUP AIP)**

Les suppléments à l'AIP sont publiés si besoin le jeudi et sont disponibles sur le site Internet du SIA : www.sia.aviation-civile.gouv.fr ainsi que sur SOFIA-Briefing.

← Ils concernent des informations à caractère temporaire contenant des textes longs et/ou des éléments cartographiques. Tous les SUP AIP qu'ils soient AIRAC ou non sont accompagnés de la publication d'un « NOTAM TRIGGER » ayant la même durée de validité que celle du supplément et donnant une brève description du contenu, les principales restrictions opérationnelles et le numéro de référence du supplément.
Les 4ème et 5ème lettres du code NOTAM sont toujours « TT ».
En complément du « NOTAM TRIGGER », un ou des « NOTAM réplique » peuvent être publiés sur un ou des aérodrome(s) et/ou hélistation(s) impacté(s) par les restrictions opérationnelles contenues dans le SUP AIP. Ces « NOTAM REPLIQUE » suivent scrupuleusement les mêmes règles que les « NOTAM TRIGGER ».

← Les SUP AIP sont numérotés chronologiquement à partir du 1er janvier de l'année en cours.

Une liste de contrôle des suppléments est publiée tous les jeudis; elle remplace la page GEN 0.3.1 de l'AIP.

***3.1.3.1 THE AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION - AIP***

*The aeronautical information publication AIP PAC-N is published by the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE", in compliance with the provisions of Annexe 15 to the Convention on International Civil Aviation.*

***The AIP PAC-N, manual in 1 volume A4 format includes 3 parts :***

*- GENERAL (GEN) contains information of administrative and explanatory nature.*
*- EN ROUTE (ENR) contains information concerning the airspace and its use.*
*- AERODROME (AD) contains information concerning aerodromes, heliports and their use including arrival and departure procedures charts, aerodrome and instrument approach charts, and visual approach and landing charts.*

***a) Amendments to the above documents (AMDT)***

*The AIP PAC-N is updated by means of updating bulletins (BMJ) published in accordance with the AIRAC cycles. They are completed with the publication of a "TRIGGER" NOTAM giving a short description of the content, the implementation date and the effective hour, as the reference number of the AMDT when information is to be disseminated through AIRAC procedures (see 3.1.4.2). This NOTAM will remain valid within preflight information bulletins during a fourteen days period.*

*The bulletins are preceded by :*

*- a green page indicating pages to be removed or to be inserted.*
*- a facultative page containing hand amendments to be inserted in the AIP, or last minute corrections.*

***b) THE AIP SUPPLEMENTS (AIP SUP)***

*AIP Supplements are published, if necessary, on Thursday and are available on SOFIA-Briefing tool and SIA website : www.sia.aviationcivile.gouv.fr*

*They contain temporary information with cartographic annexes and/or long texts associated with NOTAM. All AIP SUP whether AIRAC or not go together with the publication of a « TRIGGER NOTAM » with the same validity as the supplement giving a short description of the content, the main operational restrictions and the supplement reference number.*
*The 4th and 5th letters of the NOTAM code are always « TT ».*
*In addition to the « NOTAM TRIGGER », one or more « NOTAM REPLICA » may be published on one or more aerodromes and/or heliport(s) affected by the operational restrictions contained in the SUP AIP. These « NOTAM REPLICA » strictly follow the same rules as « NOTAM TRIGGER ».*

*These supplements are numbered chronologically from the first of January of the current year.*

*A check-list of supplements is published every Thursday, it takes place of page GEN 0.3.1 of the AIP.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 3.1.3.2 LES NOTAM

**a) Diffusion**

Le Bureau NOTAM de Nouméa La Tontouta diffuse les NOTAM par la voie du RSFTA, via l'adresse EUECYIYN, aux intéressés locaux. Ces NOTAM (série C) doivent être consultés via l'outil en ligne SOFIA-Briefing : sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr

Le Bureau NOTAM International de Nandi diffuse les NOTAM par la voie du RSFTA aux intéressés de Wallis et Futuna et aux intéressés internationaux de Nouvelle-Calédonie. Ces NOTAM sont également disponibles sur SOFIA-Briefing.

La rediffusion des NOTAM étrangers est directement assurée selon un système d'adresses de distribution prédéterminées afin de satisfaire les besoins des organismes tenus d'assurer un service d'information avant et pendant le vol.

**b) Numérotation des NOTAM**

Les NOTAM sont numérotés de 0001 à suivre à partir du 1er janvier de l'année en cours. La numérotation est précédée de l'indicateur :

- NWWW, pour les NOTAM émis par le Bureau NOTAM de Nouméa La Tontouta,

- NFOF, pour les NOTAM émis par le BNI de Nandi,

et de la lettre affectée à la série.

Une liste récapitulative des numéros de NOTAM en vigueur est publiée mensuellement par la voie du RSFTA, selon le Bureau NOTAM émetteur.

**c) Séries de NOTAM**

Les NOTAM sont émis selon les séries suivantes :

### *3.1.3.2 NOTAM*

***a) Distribution***

*NOTAM are distributed by the NOTAM Office of Nouméa La Tontouta by means of AFTN, via the address EUECYIYN, to local concerned. Those NOTAM (serie C) must be consulted via the online tool SOFIA-Briefing : sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr*

*NOTAM are distributed by the International NOTAM Office of Nadi via AFTN to Wallis and Futuna concerned and international concerned in New Caledonia. Those NOTAM are also available on SOFIA-Briefing.*

*NOTAM from foreign sources are distributed in accordance with a predetermined list of addresses, in order to meet the requirements of units charged with pre-flight and in-flight information service.*

***b) NOTAM numbering***

*NOTAM are numbered from 0001, starting from the first of January of the current year. This numbering is prefixed with :*

*- NWWW, for NOTAM issued by the NOTAM Office of Nouméa La Tontouta,*

*- NFOF, for NOTAM issued by the INO of Nadi,*

*and the series designation letter.*

*A summary list of NOTAM in force is monthly published over AFTN, according to the issuing NOTAM Office.*

***c) NOTAM series***

*NOTAM are issued according to the following series :*

| Séries | Contenu / *Content* | |
|---|---|---|
| **A** | En anglais uniquement, émis par le BNI de Nandi, concernant :<br>- les îles Wallis et Futuna<br>- les informations à caractère international de la FIR Nandi (NFFF) secteur Nouvelle-Calédonie. | *Only in English, issued by the INO of Nadi, concerning :*<br>*- the Wallis and Futuna Islands*<br>*- information of international nature of Nadi FIR (NFFF) sector New Caledonia.* |
| **C** | En français uniquement, émis par le Bureau NOTAM de Nouméa La Tontouta, concernant :<br>- la FIR Nandi (NFFF) secteur Nouvelle-Calédonie (à caractère local et international). | *Only in French, issued by the NOTAM Office of Nouméa La Tontouta, concerning :*<br>*- Nadi FIR (NFFF) sector New Caledonia (of local and international nature).* |

**d) Langue anglaise**

La traduction en anglais des NOTAM de série C est disponible sur demande, auprès du BRIA Nouméa La Tontouta.

***d) English***

*The translation in English of NOTAM in serie C is available on request, to the BRIA Nouméa La Tontouta.*

### 3.1.3.3 CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)

Elles traitent des informations d'ordre aéronautique général qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans l'AIP ou dans les NOTAM.

Ces informations sont le plus souvent d'ordre explicatif ou consultatif. Elles peuvent annoncer des changements importants à longue échéance dans une législation, un règlement, des procédures, des installations ou des services et rappeler des dispositions réglementaires en vigueur.

Ces circulaires sont publiées en français et en anglais.

**a) Classement**

Les circulaires concernant la FIR Nandi (NFFF) secteur Nouvelle-Calédonie et les îles Wallis et Futuna sont classées uniquement en série A.

**b) Numérotation**

Les circulaires sont numérotées de 1 à suivre à partir du 1er janvier de l'année en cours.

Une liste récapitulative des circulaires d'information en vigueur est publiée avec chaque nouvelle AIC.

### *3.1.3.3 AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULARS (AIC)*

*These cover general aeronautical information not forming part of the AIP or NOTAM information.*

*The information provided is mainly of an explicative or consultative nature. They can announced long term important changes to laws, regulations, procedures, facilities or services and recall regulation in force.*

*Circulars are published in French and in English.*

***a) Classification***

*Circulars concerning the Nadi FIR sector New Caledonia and the Wallis and Futuna Islands are only classed in A series.*

***b) Numbering***

*Circulars are numbered from 1 and on, starting from the first of January of the current year.*

*A check-list of information circulars in force is published with each new AIC.*

### 3.1.4 SYSTEME AIRAC

### *3.1.4 THE AIRAC SYSTEM*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les publications relatives aux circonstances énumérées en 3.1.4.2 sont diffusées selon le système AIRAC, c'est à dire en adoptant, pour la création, la suppression ou toute modification importante des éléments, une série de dates communes de mise en vigueur à intervalles de 28 jours et comprenant la date 7 janvier 1993. Les informations sont diffusées au moins 42 jours avant la date d'application de façon qu'elles parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant la date d'application. Ces informations ne sont pas modifiées de nouveau avant 28 jours au moins après la date d'application, à moins que les circonstances faisant l'objet de cette notification ne soient de nature temporaire et ne subsistent pas pendant toute cette période.

**NOTE :** la mise en vigueur des changements notifiés par le Système AIRAC est fixée à 0001 UTC à la date d'effet.

Pour tout changement majeur en projet et lorsqu'un plus long préavis est souhaitable et réalisable, une date de publication précédant d'au moins 70 jours la date d'application est utilisée (double cycle AIRAC).

Lorsqu'aucune information n'a été communiquée pour être publiée à la date AIRAC, une notification «NEANT» est émise et diffusée par BMJ.

Il convient d'éviter d'employer la date du cycle AIRAC qui se situe entre le 21 décembre et le 17 janvier compris en tant que date d'entrée en vigueur pour l'introduction de tout changement important dans le cadre du système AIRAC.

Lorsque, exceptionnellement, la date de mise en vigueur prévue ne coïncide pas avec la date AIRAC, la date de publication des informations doit précéder au moins de 28 jours le début de la période AIRAC dans laquelle se situe la date de mise en vigueur prévue.

Les amendements AIP dont les renseignements doivent être publiés par système AIRAC font l'objet d'un NOTAM "TRIGGER" diffusé avec le même préavis de 42 jours (voir 3.1.3.1.a).

*Publications concerning circumstances listed in 3.1.4.2 will be issued in accordance with AIRAC procedures using for creation, suppression or any significant change of the data a schedule of a predetermined internationally agreed effective dates on an interval of 28 days including 7th January 1993. Information is distributed at least 42 days in advance of the effective date with the objective of reaching recipients at least 28 days in advance of the same date. Information so notified shall not be changed further for at least another 28 days after the indicated effective date unless the circumstances notified is of a temporary nature and would not persist for full period.*

***NOTE :*** *The enforcement of changes notified through the AIRAC System is fixed at 00h 01 UTC on the date of application.*

*For any planned major change and when a longer notice is advisable and possible, a date of publication with a 70-day anteriority over the date of application is used (double AIRAC cycle).*

*When no information has been communicated to be published on the AIRAC date, a "NIL" notification is issued and released through AMDT .*

*It is recommended not to use the AIRAC cycle date included between 21 December and 17 January included as the date of enforcement for intering any major change into the AIRAC system.*

*When, exceptionally, the planned enforcement date does not correspond to the AIRAC date, the date of information publication must have a 28-day anteriority minimum over the start of the AIRAC period including the planned enforcement date.*

*AIP amendments whose information has to be published through AIRAC procedures are subject to a "TRIGGER" NOTAM released with the same 42-day notice (see 3.1.3.1.a).*

### 3.1.4.1 CALENDRIER AIRAC

Calendrier AIRAC pour l'année .

### *3.1.4.1 THE AIRAC SCHEDULE*

*AIRAC schedule for the year .*

### 3.1.4.2 RENSEIGNEMENTS A DIFFUSER PAR SYSTEME AIRAC

**Création, suppression et modification importantes décidées d'avance (y compris les mises en exploitation pour essais) des éléments suivants :**

Limites horizontales et verticales, règlements et procédures applicables :

- aux régions d'information de vol,
- aux régions de contrôle,
- aux zones de contrôle,
- aux routes ATS,
- aux zones dangereuses, interdites et réglementées à caractère permanent (y compris, lorsque ces données sont connues, le type et les périodes d'activité),
- tout ou partie des zones ou routes à caractère permanent où il y a possibilité d'interception.

Positions, fréquences, indicatifs d'appel, identificateurs, irrégularités et périodes d'entretien connues des aides radio à la navigation et des installations de télécommunication.

Procédures d'attente et d'approche, d'arrivée et de départ, procédures d'atténuation du bruit et toute autre procédure ATS applicable.

Installations, services et procédures météorologiques (y compris les émissions).

Pistes et prolongements d'arrêt.

### *3.1.4.2 INFORMATION TO BE DISSEMINATED THROUGH AIRAC SYSTEM*

***Creation, deletion and major modifications decided in advance (including implementation for texting purposes) of the following elements :***

*Horizontal and vertical limits, regulations and procedures applicable to :*

*- flight information regions,*
*- control regions,*
*- control areas,*
*- ATS routes,*
*- danger, prohibited and restricted areas of permanent nature (including, when this data is known, the type and period of activity),*
*- part or the whole zones or routes of a permanent nature where an interception is possible.*

*Positions, frequencies, call-signs, identifiers, roughness and maintenance periods known for navigation radio aids and telecommunication installations.*

*Holding and approach, arrival and departure procedures, noise abatement procedures and any other applicable ATS procedure.*

*Meteo installations, services and procedures (including transmissions).*

*RWYs and Stopways.*

### 3.1.5 SERVICE D'INFORMATION AVANT LE VOL SUR LES AERODROMES ET HELISTATIONS

**3.1.5.1** L'ensemble des publications d'information aéronautique françaises est disponible sur le site Internet du SIA (AIP PAC-N, SUP AIP, AIC, NOTAM):

www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Un service en ligne (SOFIA-Briefing) permet de consulter les NOTAM nécessaires à la préparation du vol. Les informations disponibles apparaissent essentiellement sous la forme de Bulletins d'Informations Prévol (PIB).

A défaut de pouvoir accéder au serveur SOFIA-Briefing, ou pour obtenir des explications ou des précisions complémentaires, un service d'information avant le vol est assuré par l'organisme suivant, conformément aux prescriptions internationales :

### *3.1.5 PREFLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES AND HELIPORTS*

***3.1.5.1*** *All French aeronautical information publications are available on SIA Website (AIP PAC-N, SUP AIP, AIC, NOTAM):*

*www.sia.aviation-civile.gouv.fr*

*An online service (SOFIA-Briefing) makes it possible to consult the NOTAMs required for flight preparation. The information available is mainly in the form of Pre-Flight Information Bulletins (PIB).*

*If it is not possible to access SOFIA-Briefing server, or to obtain explanations or further details, a preflight information service is provided by the following organisation, in accordance with international regulations. This service is provided by:*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol de NOUMEA La Tontouta (NOUVELLE-CALEDONIE)**

| | |
|---|---|
| Téléphone / *Phone number* : | +687 35 24 22 ou / *or* +687 35 24 21 (ou / *or* +687 41 52 24 secours uniquement / *emergency only* ) |
| FAX : | +687 35 24 23 |
| E-mail : | bria@aviation-civile.gouv.fr |

### 3.1.5.2 CONSULTATION DE LA DOCUMENTATION ETRANGERE

Un outil en ligne accessible depuis le site internet du SIA (Menu « Liens utiles >> Liste des AIS étrangers ») ou depuis l'URL https://www.eurocontrol.int/articles/ais-online, fournit les coordonnées et les sites web des services d'information aéronautique du monde entier.

### *3.1.5.2 CONSULTATION OF FOREIGN DOCUMENTATION*

*An online tool accessible from the French AIS website (Menu « Interesting links >> Foreign AIS ») or from the URL https://www.eurocontrol.int/articles/ais-online, provides the contact details and websites of aeronautical information services around the world.*

## 3.1.6 DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES (ETOD)

## *3.1.6 ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE DATA (ETOD)*

### 3.1.6.1 UTILISATION DES DONNEES

Les données numériques de terrain et d'obstacles utilisées le cas échéant en complément des données aéronautiques visent à satisfaire les besoins de différentes applications de navigation aérienne, à bord des aéronefs ou au sol :

- système d'avertissement de proximité du sol à fonction d'évitement du relief et système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW) ;
- analyse des limites d'emploi des aéronefs ;
- système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) ;
- visionique tout temps (EVS) ;
- conception des procédures de vol aux instruments ;
- détermination des procédures à utiliser en cas d'urgence pendant une approche interrompue ou au moment du décollage ;
- production des cartes aéronautiques et bases de données embarquées ;
- simulateur de vol ;
- limitation et suppression des obstacles au voisinage des aérodromes/hélistations.

### *3.1.6.1 USE OF DATA*

*Electronic terrain and obstacle data is intended to be used in the following air navigation applications :*

*- ground proximity warning system with forward looking terrain avoidance function and minimum safe altitude warning (MSAW) system ;*
*- aircraft operating limitations analysis ;*
*- advanced surface movement guidance and control system (A-SMGCS) ;*
*- enhanced visual system (EVS) ;*
*- instrument flight procedure design ;*
*- determination of contingency procedures for use in the event of an emergency during a missed approach or take-off ;*
*- aeronautical chart production and on-board databases ;*
*- flight simulator ;*
*- obstacle limitation/cancellation around aerodromes.*

### 3.1.6.2 DESCRIPTION DES ZONES DE COUVERTURES ET SPECIFICATIONS GENERALES

Les données numériques de terrain et d'obstacles s'organisent en 4 zones de couverture.

- Zone 1 – ensemble du territoire national.
- Zone 2 – région de contrôle terminale (limitée à la TMA publiée ou à la région limitée par un cercle de rayon de 45 km du point de référence de l'aérodrome ou de l'hélistation – si cette limite est moindre ou en l'absence de TMA publiée).
- Zone 3 – zone d'aérodrome ou d'hélistation : zone comprise entre les bords de la piste et une distance de 90 m de l'axe de cette piste et, dans toutes les autres parties des aires de mouvement de l'aérodrome ou de l'hélistation, une zone de 50 m longeant les bords des aires définies.
- Zone 4 – zone d'opérations de catégorie II ou III (uniquement pour les pistes destinées aux approches de précision de catégorie II ou III) : zone de largeur de 60 m de part et d'autre du prolongement de l'axe de piste et d'une longueur de 900 m à partir du seuil de piste, mesurée le long du prolongement de l'axe de piste.

Les critères de sélection et les surfaces de collecte de données de terrain et obstacles sont explicités au chapitre 10 de l'Annexe 15 de l'OACI.

Les données doivent répondre à des normes précises en matière de contenu, de structure et de modélisation. L'ensemble de ces éléments est disponible dans l'Annexe 15 de l'OACI (cf. Chapitre 10 et Appendice 8).

### *3.1.6.2 COVERAGES AREAS DESCIPTION AND GENERALS SPECIFICATIONS*

*The sets of electronic terrain and obstacle data shall be collected and recorded in four coverage areas.*

*- Area 1 - entire territory of a state.*
*- Area 2 - terminal control area (shall be the TMA as published or limited to a 45-km radius from the aerodrome/heliport reference point (whichever is smaller or if a TMA has not been published).*
*- Area 3 - aerodrome/heliport area : area that extends from the edges of the runway to 90 m from the runway center line and for all others parts of aerodrome/heliport movement areas, 50 m from the edges of the defined areas.*
*- Area 4 - Category ll or lll operations area (restricted to those intended for Category ll or lll precision, approaches): the width of the area shall be 60 m on either side of extended runway center line while the length shall be 900 m from the runway threshold measured along the extended runway center line.*

*The selection criteria for terrain and obstacle data collection surfaces for these areas are explained in chapter 10 of Annex 15 (ICAO).*

*The electronic terrain and obstacle data shall meet a level of quality which depends on the coverage area, according to numerical requirements (accuracy, resolution integrity level) established by the ICAO. The data shall also comply with precise standards regarding content, structure and modelling. This information is available in Annex 15 (see chapter 10 and Appendix 8).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.1.6.3 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 1**

Les données numériques de terrain sont disponibles auprès de l'IGN.

Les données numériques d'obstacle de la zone 1 sont publiées à l'ENR 5.4.

***3.1.6.3 FORMS PROVIDING NUMERICALS TERRAIN AND OBSTACLE DATA FOR AREA 1***

*The electronic terrain data can be obtained from IGN.*

*The digital obstacle data of area 1 are published in section ENR 5.4.*

**3.1.6.4 SPECIFICATION DES DONNEES FRANCAISE POUR LA ZONE 1**

Les données numériques de terrain sont celles de la DITTT : données MNT terrestre au pas de 10 mètres dont la qualité répond aux spécifications de la zone 1.

Les données numériques d'obstacles sont celles des Obstacles à la navigation aérienne dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 100 mètres. Un tableau des Obstacles à la navigation aérienne dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 50 mètres est publiée en partie ENR 5.4 des Publications d'Information Aéronautique. Il faut noter que ces données ne répondent pas à toutes les spécifications de l'OACI, notamment en matière de contenu, structure et modélisation. Comme prescrit par l'OACI, les utilisateurs de ces données devront donc soigneusement évaluer les données disponibles afin de déterminer si elles conviennent à l'emploi prévu.

***3.1.6.4 SPECIFICATIONS OF FRENCH DATA FOR AREA 1***

*The electronic terrain data can be obtained by DITTT : "MNT terrestre" data with 10 m post-spacing whose quality meets area 1 requirements.*

*The electronic obstacle data sets are the same that air navigation obstacles whose height above ground is greater than 100 metres. These data sets are provided in section ENR 5.4 of the aeronautical information publication obtained by a table of air navigation obstacles whose the height is greater than 50 metres. Note that these data sets do not meet all ICAO requirements in particular as regards content, structure and modeling. Consequently, as specified by ICAO, careful evaluation of available data sets by data users is necessary in order to determine if the products are fit for their intended use.*

**3.1.6.5 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 2**

Les données ne sont pas encore détenues par le SIA pour l'aéroport de NWWW.

***3.1.6.5 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 2***

*The data set is not yet SIA property for NWWW airport.*

**3.1.6.6 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 2**

Les spécifications des données numériques de terrain et d'obstacles de la zone 2 sont disponibles sur demande auprès du SIA (1).

(1) FAX : (33) (0) 5 57 92 56 69.

E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

***3.1.6.6 FRENCH DATA SET SPECIFICATIONS FOR AREA 2***

*The specifications of numericals terrain and obstacle data sets of area 2 are available on request in the SIA (1).*

*(1) FAX : (33) (0) 5 57 92 56 69.*

*E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 3.2 CARTES AERONAUTIQUES

*AERONAUTICAL CHARTS*

**3.2.1 SERVICES RESPONSABLES**

Afin de satisfaire les besoins des usagers de l'air en matière de cartes aéronautiques, les documents dont la liste est donnée en GEN 3.2.5 sont publiés par :

- Le Service de l'Information Aéronautique (SIA)
- L'Institut Géographique National - IGN.

Des documents cartographiques sont établis dans le cadre des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI pour répondre à des besoins internationaux.

Des documents cartographiques sont établis selon d'autres critères, pour répondre à des besoins essentiellement nationaux.

**3.2.1 RESPONSIBLE SERVICE**

In order to satisfy the needs of aeronautical users as regards aeronautical charts, the documents which are given in GEN 3.2.5 are published by:

- The Aeronautical Information Service (AIS)
- The National Geographic Institute - IGN.

Cartographic documents are established within the context of ICAO Annex 4 provisions, to serve the international requirements.

Some cartographic documents are established according to other criterias, to serve essentially national requirements.

**3.2.2 TENUE A JOUR DES CARTES**

Les cartes aéronautiques incluses dans l'AIP sont régulièrement mises à jour.

Cette mise à jour s'effectue dans un premier stade à partir des NOTAM, sous forme de corrections manuscrites. Elle s'effectue dans un deuxième stade sous forme de bulletins de modifications manuscrites et enfin par réédition des cartes intéressées par la voie des amendements (BMJ) à l'AIP.

Pour de plus amples renseignements, se reporter à la section GEN 3.1.2

En ce qui concerne les cartes aéronautiques à petites et moyennes échelles publiées par l'Institut Géographique National (IGN) et Le Service de l'Information Aéronautique (SIA) non insérées dans l'AIP, leur réédition seule est portée à la connaissance des abonnés par la voie normale des amendements à la présente publication.

**3.2.2 MAINTENANCE OF CHARTS**

Aeonautical charts included in the AIP are regularly kept up to date.

This updating is made first, from NOTAM, by hand amendments. A second step is done by hand amendment bulletins and in a final step by publishing the affected charts by means of AIP amendment (BMJ).

For further informations, refer to section GEN 3.1.2

Concerning the small and medium scale, aeronautical charts published by the "National Geographic Institute" (IGN) and the Aeronautical Information Service (AIS) not inserted in the AIP, their new edition only is brought to the attention of the suscribers by normal way of amendments to the present publication.

**3.2.3 ACHATS DES CARTES**

a) Le Service de l'Information Aéronautique met à la disposition des utilisateurs, un catalogue des publications, (édité au 1 er janvier de chaque année), sur demande, à l'adresse suivante :

**3.2.3 PURCHASE OF CHARTS**

a) The Aeronautical Information Service puts on disposal of the users the publications catalog (published on 1st january of every year) on request, to the following address:

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
8 avenue Roland Garros - CS 90048
33693 MERIGNAC CEDEX
TEL : 05 57 92 56 68 FAX : 05 57 92 56 69

b) L'Institut Géographique National dispose des services suivants :

- Au comptant :
- Service de vente des cartes de l'IGN, bureau ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 18h15 sans interruption.
- Magasins des agents de vente de l'IGN, librairies papeterie.
- Par correspondance :

seulement les documents édités par l'IGN.

Les catégories d'acheteurs désignés ci-après :

- Agents de vente,
- Service administratifs dépendant statutairement d'un département ministériel (civil ou militaire), prix sans TVA pour les départements et territoires d'outre-mer.
- Organismes publics, semi-publics ou privés dont les règles comptables nécessitent le paiement sur présentation de factures,

adressent directement leur commande par correspondance au bureau de vente des cartes :

b) The National Géographique Institut has the sale services as stated below:

- Cash:
- Sales service of IGN charts, office open from monday to friday from 9.00 am to 06.15 pm without break.
- Stores of IGN sale agents, bookshops, stationner's.
- By mail:

only documents published by IGN.

The purchaser's categories designated below :

- Sale agents,
- Administrative servicing depending in accordance with the regulation of ministerial department (civil or military) price without VAT for overseas departments and territories.
- Public organisms, semi-public or private which accounts rules require the payment on presentation of bills,

send directly their order by correspondence to the office of charts sale :

INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL
107, rue de la Boétie - 75008 PARIS - FRANCE
TEL : 01 43 98 85 10

c) Mode d'expédition et frais sur demande auprès des divers services de vente. (Poste, poste aérienne).

c) Mode of dispatching and charges are on request from miscellaneous sale services (Post office, airmail).

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 3.2.4 TYPE DE CARTES DISPONIBLES

### 3.2.4 TYPE OF CHARTS AVAILABLE

| Carte | Chart | Editeur / *Publisher* |
|---|---|---|
| CARTES DE NAVIGATION | NAVIGATION CHART | |
| - Carte aéronautique OACI à 1/500 000 Nouvelle Calédonie<br>- Carte internationale du monde à 1/1 000 000 surcharge OACI | - 1/500 000 ICAO aeronautical chart New Caledonia<br>- 1/1 000 000 ICAO world international chart | IGN<br>IGN |
| CARTES DE TRACE DE NAVIGATION : NIL | PLOTTING CHART : NIL | NIL |
| CARTE DE CROISIERE - FIR NANDI | EN-ROUTE CHART - NANDI FIR | SIA |
| CARTE REGIONALE OACI | ICAO REGIONAL CHART | SIA |
| CARTE DE DEPART NORMALISE AUX INSTRUMENTS (SID) - OACI | STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART (SID) - ICAO | SIA |
| CARTE D'ARRIVEE NORMALISEE AUX INSTRUMENTS (STAR) - OACI | STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART (STAR) - ICAO | SIA |
| CARTE DES ESPACES ATS | ATS AIRSPACE CHART | SIA |
| CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE A VUE (VAC) | VISUAL APPROACH AND LANDING CHART (VAC) | SIA |
| Echelles diverses | Miscellaneous scales | |
| CARTE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS OACI (IAC)<br>Echelles diverses | INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (IAC)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE A - OACI (AOC) | AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE A - ICAO (AOC) | SIA |
| CARTE D'AERODROME - OACI<br>Echelle 1/10 000 | AERODROME CHART - ICAO<br>Scale : 1/10 000 | SIA |
| CARTE DES MOYENS RADIO Nouvelle Calédonie<br>Echelle 1/5 700 000 | RADIO FACILITY INDEX CHART New Caledonia<br>Scale : 1/5 700 000 | SIA |
| CARTE DES AERODROMES | AERODROMES INDEX CHART | SIA |

### 3.2.5 LISTE DES CARTES AERONAUTIQUES DISPONIBLES

Voir liste de contrôle.

### 3.2.6 CARTES DU MONDE OACI-NOUVELLE CALEDONIE

### 3.2.7 CARTES TOPOGRAPHIQUES DISPONIBLES

Contacter l'IGN.

### 3.2.8 CORRECTIONS AUX CARTES NON INCLUSES DANS L'AIP

En cours d'élaboration.

### 3.2.5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

See check list.

### 3.2.6 INDEX TO THE WORLD AERONAUTICAL CHARTS ICAO-NEW CALEDONIA

### 3.2.7 TOPOGRAPHICAL CHARTS AVAILABLE

Contact the National Geographic Institute (IGN).

### 3.2.8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT INCLUDED IN THE AIP

Drafting under way.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 3.3 SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

*AIR TRAFFIC SERVICES*

## 3.3.1 SERVICE RESPONSABLE

La DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est l'autorité chargée de la mise en œuvre des services de circulation aérienne au bénéfice de l'aviation civile nationale et internationale.

Le prestataire de services de navigation aérienne au sens du règlement d'exécution (UE) n° 216/2008 est :

a) En Nouvelle-Calédonie

Le SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN NOUVELLE-CALEDONIE de la Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE EN NOUVELLE-CALEDONIE**
**SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN NOUVELLE-CALEDONIE**
**BP H1 98849 NOUMEA CEDEX**
**NOUVELLE CALEDONIE**
TEL : **(687) 26 52 73**
FAX : **(687) 26 52 06**
Adresse SFA (AFS) : **NWWWZPZX**

b) Aux îles Wallis et Futuna

Le SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE DES ILES WALLIS ET FUTUNA.

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE D'ETAT de L'AVIATION CIVILE des ILES WALLIS et FUTUNA**
**B.P 1 MATA UTU - 98600 WALLIS**
**TERRITOIRE DES ILES WALLIS ET FUTUNA**
TEL : **(681) 72 12 00**
FAX : **(681) 72 29 54**
Adresse SFA (AFS) : **NLWWYDYX**

## 3.3.1 RESPONSIBLE SERVICE

The "DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE" of the "Direction de l'Aviation Civile" (DGAC) is the authority in charge of implementation of air traffic services for national and international civil aviation.

The provider of air navigation services within the meaning of Implementing Regulation (UE) NR 216/2008 is:

a) In New Caledonia

The "SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN NOUVELLE-CALEDONIE" of the "Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie".

b) In the Wallis and Futuna Islands

Le "SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE DES ILES WALLIS ET FUTUNA".

## 3.3.2 ZONE DE RESPONSABILITE

a) En Nouvelle-Calédonie :

Le SNA-NC fournit les services de la circulation aérienne aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans la FIR NANDI secteur Nouvelle-Calédonie.

b) Aux Îles Wallis et Futuna :

Le SEAC WF fournit les services de la circulation aérienne aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale sur l'aérodrome international de Wallis Hihifo.

## 3.3.2 AREA OF RESPONSIBILITY

a) In New Caledonia :

The SNA-NC is provider for the air traffic services to aircraft operating in general aviation within the NANDI FIR sector New Caledonia.

b) In the Wallis and Futuna Islands :

The SEAC WF is provider for the air traffic services to aircraft operating in general aviation on the international aerodrome of Wallis Hihifo.

## 3.3.3 TYPES DE SERVICES

Sauf sur certains aérodromes où le service d'information de vol est fourni par un organisme AFIS, les services de la circulation aérienne sont assurés par le SNA-NC en Nouvelle-Calédonie et par le SEAC WF aux îles Wallis et Futuna.

Les organismes AFIS rendent leurs services à la circulation d'aérodrome.

a) En Nouvelle-Calédonie

Les services de la circulation aérienne comprennent :

1 - Le service du contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur des espaces aériens contrôlés subdivisé de la façon suivante :

- Le contrôle régional dans les régions de contrôle océaniques ainsi que dans certaines régions de contrôle terminales.
- Le contrôle d'approche, pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ.
- Le contrôle d'aérodrome pour la circulation d'aérodrome sauf pour les parties des vols indiquées à l'alinéa ci-dessus.

2 - Le service d'information de vol ayant pour objet de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

3 - Le service d'alerte, ayant pour objet d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

## 3.3.3 TYPES OF SERVICES

Except on some aerodromes where the flight information service is provided by an AFIS organization, air traffic services are provided by the SNA-NC in New Caledonia and by the SEAC WF in the Wallis and Futuna Islands.

AFIS organizations provide services to aerodrome traffic.

a) In New Caledonia

The air traffic services shall comprise:

1 - The air traffic control service within controlled airspaces divided as follows:

- Area control service in the oceanic control areas as well as in some terminal control areas.
- Approach control service for those parts of controlled flights associated with arrival or departure.
- Aerodrome control service for aerodrome traffic, except for those parts of flights described in paragraph above.

2 - The flight information service designed to provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

3 - The alerting service, designed to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

© Service de l'Information Aéronautique, France

L'organisation des recherches et du sauvetage est de la compétence du centre secondaire de sauvetage de Nouméa La Tontouta (cf GEN 3.6) par délégation du centre de NANDI.

b) Aux îles Wallis et Futuna

Les services de la circulation aérienne sont limités aux :

- Service d'information de vol

- Service d'alerte. Les opérations SAR relèvent directement de la compétence du RCC NANDI (cf GEN 3.6).

En général la réglementation et les procédures françaises de circulation aérienne sont conformes aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI. Les différences entre les règles et procédures nationales et internationales sont mentionnées en GEN 1.7.

Les restrictions de l'espace aérien : zones interdites, réglementées, dangereuses, sont mentionnées dans la section ENR 5.

### 3.3.4 COORDINATION ENTRE L'EXPLOITANT ET LES SERVICES ATS

Lorsque l'exploitant intéressé le demande, les messages d'urgence et de mouvements qui doivent être transmis simultanément aux organes intéressés des services de la circulation aérienne, seront également adressés :

a) à un correspondant désigné à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de départ ; et

b) à deux organes de contrôle d'exploitation au plus ; ces correspondants étant précisés par l'exploitant ou son représentant.

Si l'exploitant intéressé en fait la demande, tous les messages de mouvements transmis entre organismes de la circulation aérienne et ceux ayant trait à l'exploitation des aéronefs de l'exploitant seront, autant que possible, mis immédiatement à la disposition de cet exploitant ou de son représentant accrédité conformément aux procédures locales en vigueur.

### 3.3.5 ALTITUDE MINIMALE DE VOL

Les données nécessaires pour déterminer le niveau de vol le plus bas qui assure une marge suffisante de franchissement des obstacles peuvent être obtenues du centre météorologique de l'aérodrome de départ qui tient à la disposition des exploitants un ou plusieurs des renseignements suivants :

- derniers QNH des stations désignées ;
- prévision de température au sol et en altitude ;
- QNH déduits des cartes synoptiques.

### 3.3.6 ADRESSES DES ORGANISMES ATS

**Sièges SNA-NC et SEAC WF :** voir §3.3.1

**Organismes de la Navigation Aérienne :** voir partie AD2 :

- Koné
- Lifou Ouanaham
- Nouméa La Tontouta
- Nouméa Magenta
- Wallis Hihifo

Organisation of search and rescue operations is placed under the responsibility of the Nouméa La Tontouta secondary rescue centre (see GEN 3.6) by delegation from the NANDI centre.

b) In the Wallis and Futuna Islands

Air traffic services are limited to the:

- Flight information service

- Alerting Service. SAR operations are directly placed under the responsibility of the RCC NANDI (see GEN 3.6).

Generally, the French regulation and procedures are corresponding to the ICAO standards and practices. The differences between national and international rules and procedures are mentioned in part GEN 1.7.

The airspace restrictions: prohibited, danger, restricted areas are mentioned in ENR 5.

### 3.3.4 COORDINATION BETWEEN THE OPERATOR AND ATS

If the operator concerned requests, urgency and movement messages which have to be transmitted simultaneously to the air traffic bodies concerned should also be addressed to :

a) a designated contact at the destination aerodrome or at the departure aerodrome ; and

) not more than two operating control bodies ;
these contacts being nominated by the operator or his representative.

If the operator concerned requests, all movement messages transmitted between air traffic bodies and those concerned with the operation of the operator's aircraft should, as far as possible, be immediately made available to that operator or his accredited representative, in accordance with the local procedures in force.

### 3.3.5 MINIMUM FLIGHT ALTITUDE

The data needed to determine the lowest flight level ensuring a sufficient safety margin for obstacles clearance may be obtained from the meteorological center of the departure aerodrome which can provide operators with one or more of the following data:

- the last QNH of the designated stations,
- the forecasts of temperature on he ground and at altitude;
- QNH calculated from synoptic charts.

### 3.3.6 ATS UNITS ADDRESS LIST

**SNA-NC and SEAC WF headquarters:** see §3.3.1

**Air navigation units:** see part AD2:

- Koné
- Lifou Ouanaham
- Nouméa La Tontouta
- Nouméa Magenta
- Wallis Hihifo


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 3.4 SERVICES DE TELECOMMUNICATION ET DE RADIONAVIGATION

*COMMUNICATION SERVICES*

## 3.4.1 SERVICES RESPONSABLES

En France métropolitaine ainsi que dans les départements et territoires d'outre-mer de la république française, la Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des Transports) installe et exploite directement toutes les stations émettrices et réceptrices qui lui sont nécessaires pour assurer la sécurité, la rapidité, la régularité et la précision des vols. (cf Code des postes et télécommunications Article D 474-2 et décret 64-349 du 18.04.64 relatif aux radiocommunications intéressant les services aéronautiques dans les territoires d'Outre-mer - article 4).

Elle gère également les assignations de fréquences comprises dans les bandes attribuées en exclusivité aux services aéronautiques dans le règlement des radiocommunications de l'UIT (service mobile aéronautique "R" et radionavigation aéronautique).

Par contre, les notifications de fréquences radio à l'UIT sont assurées par la Direction Générale des Télécommunications (Ministère des PTT).

Les services régionaux métropolitains et les directions et services de l'Aviation Civile d'Outre-mer sont responsables du fonctionnement des services de télécommunications.

Les adresses postales et télégraphiques de ces différents services figurent dans le Document OACI n° 8585/7.

## 3.4.2 ZONE DE RESPONSABILITE

Les services de radiocommunication et de radionavigation sont assurés sur un certain nombre d'aérodromes, dans l'espace aérien au-dessus du Territoire National et au-dessus de la haute mer dans laquelle la France a accepté d'assurer les services de la circulation aérienne.

Ces espaces aériens sont décrits en ENR 2.

## 3.4.3 TYPES DE SERVICES

### 3.4.3.1 Service de radionavigation

**a) Radiophares non directionnels MF (NDB ou L)**

Couverture : l'indication chiffrée figurant dans les tableaux ENR 4.1 et AD 2.19 rubrique observations représente le rayon de la couverture nominale. Le rayon moyen de la couverture nominale d'une radiobalise utilisée comme dispositif d'approche (L) est généralement compris entre 10 et 25 NM (annexe 10 de l'OACI, 1ère partie). Cette distance n'est donc pas reportée dans la rubrique observations.

**b) Radiophares omnidirectionnels VHF (VOR) et dispositifs mesureurs de distance (DME).**

Notions sur les couvertures :
Les couvertures des aides à la navigation sont obtenues par des signaux d'une intensité suffisante pour que des installations types d'aéronefs puissent fonctionner de façon satisfaisante jusqu'aux distances et niveaux de vol qui sont nécessaires sur le plan opérationel.

D'une façon générale, les couvertures opérationnelles spécifiées sont des volumes à l'intérieur desquels les critères de protection contre les brouillages vis-à-vis des services aéronautiques sont satisfaits.

Sont indiquées dans le tableau ENR 4, rubrique observations, les couvertures opérationnelles spécifiées des installations de radionavigation. Les informations fournies par les moyens de radionavigation ne doivent pas être utilisées au-delà des distances ou hauteurs de protection publiées ni au-delà de l'horizon radio de ces aides.

Le plan de fréquences des aides VOR/DME a été établi de manière à assurer une protection contre les interférences gênantes, uniquement jusqu'aux niveaux et distances limites qui sont opérationnellement nécessaires pour chaque aide. Les hauteurs opérationnelles spécifiées sont indiquées en milliers de pieds. Certains VOR n'ont pas la même distance protégée dans toutes les directions ; les protections sont indiquées par la méthode angulaire de sectorisation des VOR qui consiste à diviser le cercle de 360° en 24 radials tous les 15 degrés. Chaque radial est désigné par une lettre (A à X) conformément au schéma ci-dessous.

D'une manière générale, la couverture opérationnelle spécifiée d'un DME associé à un VOR est identique à la couverture du VOR.

## 3.4.1 RESPONSIBLE SERVICES

In metropolitan France and in overseas departments and territories of the French republic, all transmitting and receiving stations required to ensure safe, fast and regular flights are installed and managed directly by the « Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des transports) (cf Code des postes et télécommunications - Article D 474-2 et décret 64-349 du 18.04.64 » concerning radio communications for aeronautical services in overseas territories - article 4).

Frequency allocations within the bandwidths allocated exclusively to aeronautical services by the UIT radiocommunications regulations (aeronautical mobile "R" service and aeronautical radionavigation service) are also managed by this administration.

On the other hand, radio frequency allocations are notified to UIT by the "Direction Générale des Telecommunications (Ministère des PTT)".

The responsibility for telecommunications services operation is vested in the metropolitan area services and overseas directions and Civil Aviation Services.

The postal and telegraph addresses of these services are given in ICAO Document 8585/7.

## 3.4.2 AREA OF RESPONSIBILITY

The radiocommunication and radionavigation services are to be provided on a certain number of aerodromes, in the airspace above National Territory and above the high seas where France has undertaken to provide the air traffic services.

These airspaces are described in part ENR 2

## 3.4.3 TYPES OF SERVICES

### 3.4.3.1 Radionavigation services

**a) MF non directional radio beacon (NDB or L)**

Coverage area data given in tables ENR 4.1 and AD 2.19, remarks part, show the nominal coverage radius of a radio beacon.
The mean nominal coverage radius of a radio beacon used as an approach facility aid (L) is usually between 10 and 25 NM (ICAO annex 10 part 1). The distance will not appear in remarks part.

**b) VHF omnirange radio beacon (VOR) and distance measuring equipment (DME).**

Notions about coverage:
Coverages of navigation aids are obtained by signals sufficient to allow satisfactory operation of typical aircraft installations up to the distances and flight levels required for operational reasons.

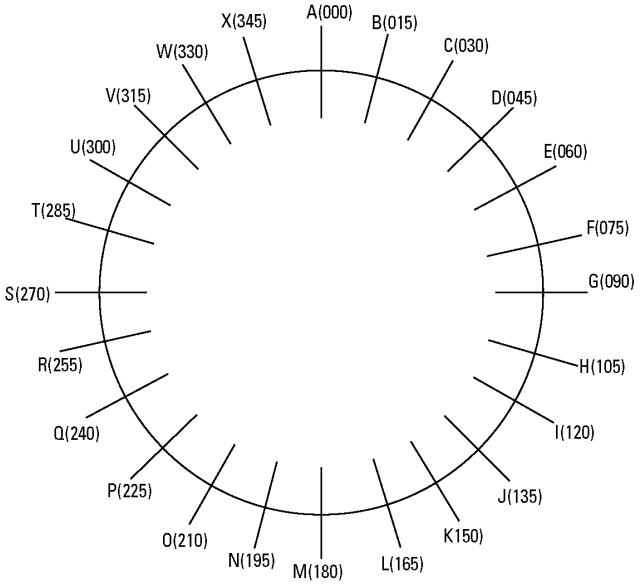
Generally, the specified operational coverages are volumes within which the criteria for protection against interference vis-à-vis aeronautical services are met.

Given in table ENR 4, under the heading "observations", are the specified operational coverages of radio navigation installations. Information provided by radio navigation facilities must not be used beyond the published distances or protection heights nor beyond the radio horizon of those aids.

The frequency plan of VOR/DME aids has been set up so as to ensure protection against harmful interference, only up to the maximum levels and distances operationally required for each aid. The specified operational heights are indicated in thousands of feet. Some VOR do not have the same protected distance in all directions; protections are indicated using the angular method of VOR sectorization which consists in dividing the 360° circle into 24 radials, every 15 degrees. Each radial is designated by a letter (A to X) in accordance with the table below:

Generally, the specified operational coverage of a DME associated with a VOR is the same as the VOR.

© Service de l'Information Aéronautique, France




Le secteur est toujours décrit par deux lettres désignant les radials délimitant le secteur en partant de la première lettre, dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à la deuxième.

**Exemple 1 :** 120/VF/100-50 signifie 120 NM dans le secteur 315°-075° et 100 NM dans les autres directions ; hauteur maximum spécifiée 50 000 pieds.

**Exemple 2 :** 200 GS/100-35 signifie 200NM dans le secteur 090°-270° et 100NM dans les autres directions ; hauteur maximum spécifiée 35 000 pieds.

**Exemple 3 :** 60 PV/80 VD/40-50 signifie 60NM dans le secteur 225°- 315° ; 80NM dans le secteur 315-045° ; et 40NM dans les autres directions ; hauteur maximum spécifiée 50 000 pieds.

**Exemple 4 :** 80 DJ + PV/60-25 signifie 80NM dans les secteurs 045°- 135° et 225°-315° et 60NM dans ce qui reste, c'est-à-dire dans les secteurs intermédiaires 135°-225° et 315°-045°, hauteur maximum spécifiée 25 000 pieds.

**Exemple 5 :** 100-35 signifie 100NM dans tous les secteurs ; hauteur maximum spécifiée 35 000 pieds.

**Indications au cours de réglages de VOR**

Les manoeuvres de mesures et de réglages de VOR sont susceptibles d'occasionner le rayonnement de signaux incorrects :

- la modulation 9960 périodes est susceptible d'être coupée occasionnant un retour de l'indicateur "to from" à sa position centrale, une apparition périodique du «flag alarm» d'importance variable. Cette dernière manifestation dépendant de la qualité des réglages du récepteur de bord, n'est pas toujours perceptible en cas de réglage douteux de ce dernier.

- l'indicatif est supprimé pendant toute la durée de l'intervention.

En conséquence l'attention des usagers est attirée sur le fait que tout VOR en réglagle ne doit pas être utilisés. (Cf également paragraphe f).

The sector is always described by two letters designating the radials delimiting the sector, starting from the first letter clockwise to the second.

**Example 1** : 120/VF/100-50 signifies 120 NM in the sector 315°-075° and 100NM in the other directions; specified maximum height 50 000 feet.

**Example 2:** 200 GS/100-35 signifies 200 NM in the sector 090°-270° and 100 NM in the other directions ; specified maximum height 35 000 feet.

**Example 3:** 60 PV/80 VD/40-50 signifies 60 NM in the sector 225°-315°, 80NM in the sector 315°-045°; and 40NM in the other directions ; specified maximum height 50 000 feet.

**Example 4:** 80 DJ + PV/60-25 signifies 80NM in the sectors 045 ° - 135 ° and 225 °-315 ° and 60NM in the rest, that is in the intermediate sectors 135 °-225° and 315 °-045 °; specified maximum height 25 000 feet.

**Example 5:** 100-35 signifies 100NM in all sectors; specified maximum height 35 000 feet.

**Indications during VOR setting adjustmments**

VOR measuring and adjustment operations may cause incorrect signals to be radiated:

- the 9960 cycle modulation may be cut off, which causes: "to from" indicator to return to centre position "flag alarm" to appear periodically at a variable rate. The latter condition depends on the aircraft receiver setting accuracy and will not always be visible in case of poor receiver setting.

- the identity code is not transmitted throughout the maintenance operation.

Consequently, the attention of users is drawn to the fact that any VOR under adjustements musn't be used (see also paragraphe f).


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Equipement de mesure de distance (DME)**

Bien que les mesureurs de distance (DME ou TACAN) fonctionnent dans la bande des fréquences radioélectriques 960-1215 Mhz, leur fréquence est appariée avec celle du VOR correspondant, et le pilote règle en une seule fois ses équipements de bord VOR et DME.

Comme tous les VOR ne comportent pas de DME, le canal disponible est utilisé pour le fonctionnement d'un équipement TACAN séparé.

Il est donc possible de recevoir à bord, des informations azimut-distance qui ne soient pas concordantes.

Toutefois, losqu'il s'agit d'une station jumelée VOR/DME ou VORTAC l'identification est identique.

Dans le cas contraire, deux identifications distinctes sont reçues à bord, l'une sur le récepteur VOR, l'autre sur l'équipement DME.

Les navigateurs aériens doivent ainsi vérifier en vol les indicatifs des aides radio.

**Equipement de mesure de distance d'atterrissage (DME/ATT)**

Les équipements de mesures de distance d'atterrissage sont mentionnés en partie AD, avec l'abréviation "DME/ATT". La fréquence des mesureurs de distance d'atterrissage (DME/ATT) est appariée à celle des radiophares d'alignement de piste (LLZ) auxquels ils sont associés. Leur identification est identique.

Les DME/ATT peuvent être directifs ou omnidirectionnels. La couverture opérationnelle spécifiée des DME/ATT doit être mentionnée dans l'AIP partie AD :

- pour un DME/ATT directionnel, la couverture opérationnelle est indiquée par la mention "Directionnel" ; cette mention correspond à la couverture en azimut du LLZ définie au 1.3.1.3.2 ; la couverture en site est de 10 degrés.

- pour un DME/ATT omnidirectionnel, la couverture opérationnelle est indiquée avec la mention "Omnidirectionnel" suivie de la distance jusqu'à laquelle l'information de distance est utilisable et de l'altitude de l'antenne.

Lorsque le DME/ATT est coimplanté avec un élément de l'ILS, mention en est faite dans la colonne "Observations".

**c) <u>Système d'atterrissage aux instruments : ILS</u>**

**Classification des installations**

L'annexe 10 de l'OACI, première partie, définit la notion d'installation ILS de catégorie de performance I, II et III. En rubrique observations sont indiquées toutes les catégories de performance I, II et III suivant le cas. Toutefois, le supplément C à la partie de l'annexe 10 de l'OACI (§ 2.14.) contient une méthode supplémentaire de description de l'ILS destinée à faciliter son utilisation opérationnelle.

L'arrêté du 25 août 1997 relatif aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes a retenu cette dernière méthode pour définir la classe des ILS.

Ces mentions portées en rubrique observations ne se rapportent en principe qu'aux seules caractéristiques de l'installation ILS. On doit souligner le fait que la possibilité d'autorisation d'exploitation avec des minimums de catégories II ou III exige la considération de nombreux facteurs autres que les performances du système ILS : dégagement d'obstacles, caractéristiques de la piste, balisage lumineux, informations météorologiques, etc.

Néanmoins, pour éviter des confusions et pour ne pas imposer des tolérances au niveau des alarmes, plus strictes que nécessaire, il a été décidé que la valeur du premier digit devait correspondre à la catégorie d'exploitation. Dans le cas des ILS non dans l'axe, la mention NC (non classifiée) est portée car ces ILS ne peuvent pas servir à l'exécution d'approches automatiques. Les installations LOC seules (pas d'alignement de descente) ne sont pas mentionnées, car il ne s'agit pas d'ILS.

**Distance measuring equipment (DME)**

Although the distance measuring equipment (DME or TACAN) operate in the radio frequency band of 960 - 1215 MHz, their frequencies are paired with the corresponding VOR frequencies and the pilot can adjust the setting of his aircraft VOR and DME devices in one operation (same procedure for ILS).

Since all VOR do not include a DME, the available channel is used to operate a separate TACAN.

It is therefore possible that discrepant azimuth information and distance information are received by an aircraft.

However, with a paired VOR/DME or VORTAC station, the idenfication is identical.

In the other case, two distinct identifications are received by the aircraft one on the VOR receiver, the other on the DME equiment.

Therefore, air navigators must check radio aid call signs in flight.

**Landing distance measuring equipment (DME/ATT)**

The landing distance measuring equipment is mentioned in part AD, with the abbreviation "DME/ATT". The frequency of landing distance equipment (DME/ATT) is matched with that of the localizer beacon (LLZ) to which it is associated. Their identification signals is identical.

The DME/ATT can be directional or omnidirectional. The specified DME/ATT operational coverage is to be mentioned in the AIP part AD :

- for a directional DME/ATT, the operational coverage is mentioned as "Directional" ; this corresponds to the LLZ azimuth coverage defined in para 1.3.1.3.2 ; the elevation coverage is 10 degrees.

- for an omnidirectional DME/ATT, the operational coverage is mentioned as "Omnidirectional" followed with the distance up to which the distance information is available and with the antenna altitude.

When the DME/ATT is installed together with an ILS component, this is mentioned in the "Remarks" column.

**c) <u>Instrument landing system: (ILS)</u>**

**Facilities performances category**

Part 1 of ICAO annex 10 defines the notion of performance categories I, II and III for ILS facilities. Under "Remarks" performance categories I, II and III, are indicated for each case. However, suppement C to part 1 of ICAO Annex 10 (§ 2.14) contains an additional ILS description method, designed to facilitate operational use.

This latter method for defining ILS classes was made official in a ministerial order about confirmation conditions and aerodromes operation conditions dated 25 August 1997.

The indications given under "Remarks" are, in principle, relative only to the ILS installation characteristics. It must be stressed that possibilities of authorizing operation with category II or III minimums requires consideration of many other factors in addition to ILS system performance: obstacle clearance, runway characteristics, lighted beacons, weather information, etc.

However, in order to avoid confusions and not to impose alarm tolerances more stringent than necessary, it was decided that the value of the first digit was to correspond to the operating category. Mention "NC" (not classified) is indicated for off centered ILS's since these ILS systems cannot be used for execution of automatic approaches. Installations comprising a LOC only (no glideslope) are not mentioned since these are not ILS's.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**d) Radiophare d'alignement de piste (LLZ)**

Le signal de guidage rayonné par un radiophare d'alignement de piste LLZ est un signal codé dont les indications sont proportionnelles à l'écart angulaire par rapport à l'axe nominal dans une zone étroite (de 3 à 6 degrés). En dehors de cette zone étroite, une autre zone limitée à ± 35 degrés est caractérisée par la présence de signaux indiquant au pilote de manière binaire sa position par rapport à l'axe ( à gauche ou à droite).

L'attention des pilotes est attirée sur la plage d'utilisation normale du radiophare d'alignement de piste (cf schémas ci-dessous) :

- ± 35 degrés sur 17 NM ;
- ± 10 degrés sur 25 NM.

Dans certains cas le premier secteur peut même être plus étroit du fait de perturbations dues à l'environnement. Les limites du secteur utilisable sont alors publiées dans l'AIP.

Il est rappelé à tous les pilotes, qu'en France, le rayonnement arrière d'un ILS ne peut en aucun cas être utilisé comme un moyen de guidage ou de confirmation de position. En effet, quel que soit le type de matériel, **ce rayonnement, lorsqu'il existe, n'est jamais surveillé et peut fournir des informations aberrantes.** En effet, si dans d'autres pays, des procédures basées sur le rayonnement arrière de l'ILS peuvent exister, elles correspondent toujours à une installation spécifique au sol qui permet de garantir l'intégrité et la continuité de service du rayonnement arrière. **Ce n'est jamais le cas pour les ILS sur le territoire français.**

**d) Localizers (LLZ)**

The guidance signal radiated by a LLZ (localizer) is a coded signal the indications of which are proportional to the angle deviation with respect to the nominal centerline of a narrow band (3-6 degrees). Outside this band, another zone limited to ± 35 degrees is characterized by the presence of signals indicating to the pilot in a binary way, his position with respect to the centerline (on the left hand side or on the right hand side).

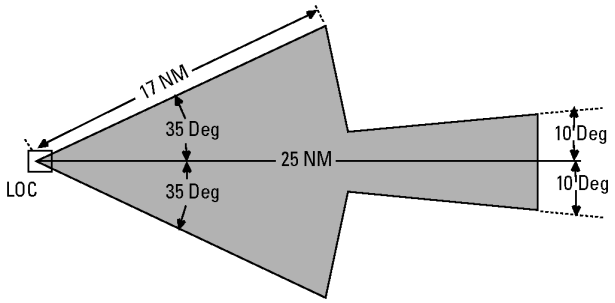
Pilot's attention is drawn to the normal operating range of the localizer beacon (report to the diagram below) :

- ± 35 degrees on 17 NM ;
- ± 10 degrees on 25 NM.

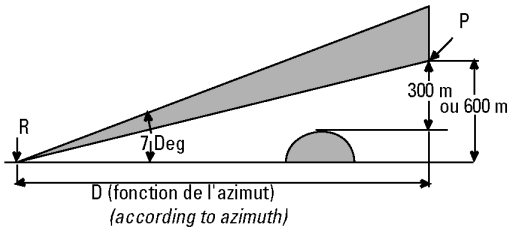
In some cases the first sector can even be narrower due to the environment disturbances. The limits of the available sector are then published in the AIP.

Every pilot should be reminded that in France, the back radiations of an ILS can in no way be used as a mean of guidance or to confirm a position. Whichever the type of material, **this radiation, when it exists is never monitored and can therefore provide erroneous information.** Although in other countries, there exist procedures based on the ILS back radiation, they always correspond to a specific ground facility which guarantees the integrity and continuity of back radiation service. **This can never be the case for ILS on the French territory.**

COUVERTURE EN AZIMUT ALIGNEMENT DE PISTE
*COURSE LIGNE AZIMUTH COVERAGE*




COUVERTURE EN SITE ALIGNEMENT DE PISTE
*COURSE LINE ELEVATION COVERAGE*




Le point P est le plus élevé des deux points suivants : 600 m au-dessus du niveau du seuil ou 300 m au-dessus du point le plus élevé situé dans les aires d'approche intermédiaire et finale.
*Point P is the highest of the two following points: 600 m above the threshold level or 300 m above the highest point located in the intermediate and final approach areas .*

**e) Radiophare d'alignement de descente (GP).**

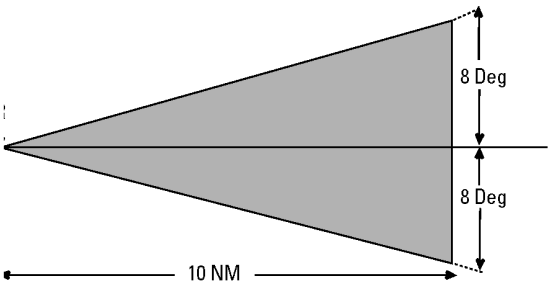
Le même découpage de l'espace est utilisé dans le plan vertical pour assurer le guidage en site : un secteur où les indications sont proportionnelles à l'écart angulaire par rapport à l'axe de descente complété par une zone de couverture où les signaux indiquent au pilote sa position par rapport à l'axe de descente (au-dessus ou au-dessous). On prendra garde à la couverture en azimut de l'alignement de descente qui est limité à + 8 degrés, ce qui est bien inférieur à la couverture de l'alignement de piste (+ 35 degrés) "cf schéma ci-dessus". **Il est donc illusoire et dangereux de vouloir intercepter l'alignement de descente avant d'être sur l'axe de l'alignement de piste.**

**e) Glide parth transmitters (GP).**

The same airspace breakdown is used vertically to ensure elevation guidance i.e: a sector where the indications are proportional to the angle deviation with respect to the glide path angle completed by a area of coverage where the signals indicate to the pilot his position with respect to the glide path line (over or below this line). The pilot's attention is drawn to the azimuth coverage of the glide path which is limited to ± 8 degrees, which is far less than the course line coverage ± 35 degrees) "see diagram below". **It is therefore dangerous and illusive to try and intercept the glide path before the course line has been reached.**


© Service de l'Information Aéronautique, France

**COUVERTURE EN AZIMUT DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE**
***GLIDE PATH AZIMUTH COVERAGE***

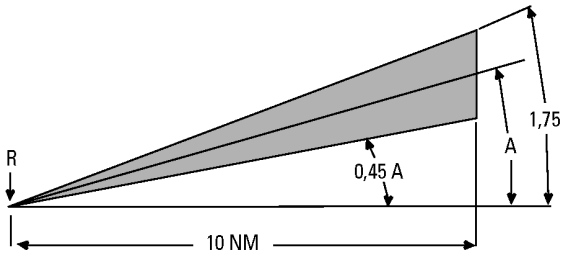



R est le point où le prolongement en ligne droite de l'alignement de descente ILS coupe l'axe de piste.

A est l'angle de site d'alignement de descente ILS (généralement 3 degrés).

En dehors de ces zones, que ce soit pour le radiophare d'alignement de piste ou le radiophare d'alignement de descente, **aucune information de position ne peut être utilisée, même si certaines de ces informations peuvent paraître crédibles.**

**COUVERTURE EN SITE DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE**
***GLIDE PATH ELEVATION COVERAGE***




R is the point where the straight line extension of ILS glide path cuts the runway centreline.

A is the ILS glide path elevation angle (generally 3degrees).

Outside these areas, **no position information can be used, even if some may sound credible,** either for localizers or for glide path transmitters.

**f) Installations «en réglage»**

Pendant la mise en réglage d'une installation de radionavigation ou d'atterrissage, des indications erronées peuvent être fournies. Durant cette période on ne doit pas utiliser ces aides pour la navigation ou l'atterrissage et ceci, jusqu'à la date de mise en service annoncée par publication AIRAC.

L'identification est supprimée pendant toute la période de réglage.

**f) Facilities "being adjusted"`**

While radionavigation and landing ground equipment are being adjusted, erroneous indications may be given. During this period, such nav aids should not be used for navigation or landing purposes, until AIRAC publication announces the ground equipment has been commissioned.

The identity code is not transmitted during adjustment.

**CLASSIFICATION DES ILS (METHODE)**

Chaque installation ILS est caractérisée par un code de classification qui n'est pas réactualisé lors de dégradations temporaires de l'installation et qui comporte trois digits.

**a) Niveau de performances du signal dans l'espace :**

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes :
(annexe 10. VOL I, supplément C à la première partie) :

I : niveau de performances de catégorie I

II : niveau de performances de catégorie II

III : niveau de performances de catégorie III

Le niveau de performance correspondant à ce digit est décrit de manière détaillée dans l'annexe 10 de l'OACI (partie 1.3.1.3 et 3.1.4). Il concerne en particulier les paramètres suivants :

Paramètres principaux :

- structure d'axe,
- calage d'axe,
- plages d'alarmes du systèmes de contrôle
- temps de rayonnement hors tolérance

Paramètres secondaires :

- polarisation croisée
- couverture
- taux de modulation, etc.

Ce digit décrit donc le niveau de performance du signal dans l'espace à l'exclusion des notions de continuité de service et d'intégrité qui interviennent dans le digit "niveau de sécurité". Il est déterminé en prenant en compte uniquement les paramètres principaux.

Toutefois, afin d'éviter des confusions entre catégorie de performances et catégorie d'exploitation et d'uniformiser et rationaliser la maintenance de ces différents ILS en termes de périodicité et de plage de réglage, pour les ILS installés en France, la valeur du premier digit correspond à la catégorie d'exploitation.

Dans le cas d'un ILS dont l'axe du radio alignement de piste ne coïncide pas exactement avec l'axe de piste, la mention NC (non classé) est publiée à la place du code de classification à 3 digits.

**b) Limite du guidage :**

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : A, B, C, T, D, E. Il indique le point ILS jusqu'où la structure d'axe (qualité du guidage) est conforme aux spécifications associées aux performances CAT.III (§ 3.1.3.4.2 de l'annexe 10 de l'OACI).

Rappelons que :

- le point A est le point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 7,5 km (4 NM) ;
- le point B est le point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 1 050 m ;
- le point C est le point par lequel le prolongement vers le bas de la partie rectiligne de l'alignement nominal de descente passe à une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal contenant le seuil ;
- le point T est le point de référence ILS (15 m au-dessus du seuil et sur l'axe) ;
- le point D est le point sur l'axe de piste à une hauteur de 4 m et à 900 m après le seuil ;
- le point E est le point sur l'axe de piste à une hauteur de 4 m et à 600 m de l'extrémité de piste.

**ILS CLASSIFICATION (EXPLANATION)**

Every ILS installation is characterized by a classification code which is not updated for temporary downgrading of the installation and which has 3 digits.

**a) Signal performance level in space:**

This digit can be as follows:
(annex 10. VOL I. Supplement C to the first part).

I: category I performances level

II: category II performances level

III: category III performances level

The performance level corresponding to this digit is described in detail in ICAO Annex 10 (part I, para 3.1.3 and 3.1.4). It pertains, in particular, to the following parameters;

Main parameters:

- centerline structure,
- centerline setting,
- range of monitor system alarms
- period of outside tolerance radiation

Secondary parameters:

- cross polarization
- coverage
- rate of modulation, etc.

Consequently, this digit describes the performance level of the signal in space, exclusive of any notion of service continuity and integrity, which come under the "safety level" digit. It is determined by consideration of the main paramaters only.

However, in order to avoid confusion between performance category and category of operation and to standardize and improve the maintenance of these different ILS in terms of periodicity and adjustment range, for ILS installed in France, the value of the first digit corresponds to the category of operation.

In the case of an ILS the runway beam course line of which does not coincide exactly with the runway centre line, the note NC (not classified) is published in place of the 3 digits classification code.

**b) Guidance limit:**

This digit can have one of the following values: A, B, C, T, D, E. It indicates the ILS point up to where the centerline structure (guidance quality) meets the specifications associated with CAT. III performance (ICAO Annex 10 para. 3.1.3.4.2).

We wish to remind that:

- point A is the point situated on the ILS glide path at a distance of 7,5 km (4 NM) from the threshold measured along the extended runway centerline in the approach direction;
- point B is the point situated on the ILS glide path at a distance of 1 050 m from the threshold, measured along the extended runway centerline in the approach direction;
- point C is the point through which the downward extension of the straight part of the nominal glide path passes at an altitude of 30 m (100 ft) above the horizontal plane containing the threshold;
- point T is the ILS reference point (15 m above the threshold, on the runway centerline);
- point D is the point on the runway centerline situated at a height of 4 m and 900 m after the threshold;
- point E is the point on the runway centerline situated at a height of 4 m and 600 m from the runway end.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**c) Niveau de sécurité**

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : 1, 2, 3 et 4.

Il décrit à la fois le niveau de continuité de service et le niveau d'intégrité de l'ILS.

Ce dernier digit combiné au premier représente ce que l'on appelait auparavant la catégorie de performances de l'ILS (I, II, III). Ce découpage entre performances du signal dans l'espace et niveau de sécurité permet une description plus fine.

Voici la signification des 4 valeurs de ce digit :

**c) Safety level**

This digit can have one of the following values: 1, 2, 3 and 4.

It describes both the service continuity level and the integrity level of the ILS.

This digit associated with the first one, represents what was previously called the ILS "performance category" (I, II, III). This separation between signal performance in space and safety level allows a more accurate description.

The values of this digit mean the following:

| **Radioalignement de piste ou radioalignement de descente**<br>***RWY course line or glide path*** | | | |
|---|---|---|---|
| **Niveau**<br>*Level* | **Intégrité**<br>*Integrity* | **Continuité du service**<br>*Continuity of service* | **MTBO**<br>Heures / *Hours* |
| 1 | Non démontrée ou inférieure à ce qui est exigé pour le niveau 2<br>*Not demonstrated, or less than required for level 2* | | |
| 2 | 1-10 $^{-7}$ par atterrisage<br>*per landing* | 1-4 x 10 $^{-6}$ chaque période de 15s<br>*any period of 15 seconds* | 1000 |
| 3 | 1-0,5 x 10 $^{-9}$ par atterrissage<br>*per landing* | 1-2 x 10 $^{-6}$ chaque période de 15s<br>*any period of 15 seconds* | 2000 |
| 4 | 1-0,5 x 10 $^{-9}$ par atterrissage<br>*per landing* | 1-2 x 10 $^{-6}$ chaque période de 30s (LLZ)<br>*any period of 30s (LLZ)* | 4000 |
| | | chaque periode de 15s (GP)<br>*any period of 15s (GP)* | 2000 |
| * **MTBO** (Mean Time Between Outage) : temps moyen entre deux interruptions de service. | | | |

**Exemple : Classe d'ILS III.E 4**

Ce code signifie : ILS de niveau de performance III, utilisable jusqu'au point E (guidage en azimut), d'intégrité de 1 - 0,5 X 10 $^{-9}$ par atterrissage et de continuité de service 1 - 2 X 10 $^{-6}$ sur 30 secondes soit un MTBO de 4 000 heures (pour l'alignement de piste uniquement).

En pratique, il s'agit d'un ILS dont l'alignement de piste est doublé, fonctionnant avec un secours "chaud".

**Example: ILS CLASS III.E4**

This code signifies: ILS of performance level III, usable up to point E (guidance in azimuth) of integrity equal to 1 - 0,5 X 10 $^{-9}$ per landing and of continuity of service 1 - 2 X 10 $^{-6}$ over 30 seconds, that is to say 4 000 hours MTBO (for course line only).

In practice, this is an ILS the course line of which is doubled, operating with a "hot" backup.

**3.4.3.2 Services mobiles**

**a) Utilisation des liaisons VHF air/sol**

Des cas de brouillages sont parfois signalés sur les voies VHF air/sol.

On constate que la cause principale est une utilisation par les aéronefs d'une liaison au-delà des limites normales de portée pour une fonction donnée.

L'annexe 10 de l'OACI (Volume 1, 2ème partie) précise dans le cadre de la protection contre le brouillage nuisible que :

"L'espacement géographique entre installations fonctionnant sur la même fréquence sera tel que des points situés aux hauteurs de protection et à la limite de portée utile de chaque installation seront séparés par une distance au moins égale à la somme des distances de chacun de ces points jusqu'à l'horizon radio qui lui correspond".

Cet horizon radio, ou portée maximale, est fonction de l'altitude de l'aéronef, il correspond aux distances suivantes :

| **Altitude de l'aéronef :** | **Distance de l'horizon radio :** |
|---|---|
| 500 m | 50 NM |
| 1000 m | 70 NM |
| 3000 m | 120 NM |
| 5000 m | 160 NM |
| 10000 m | 220 NM |

**3.4.3.2 Mobile services**

**a) Use of VHF air/ground communication links**

Cases of interference are sometimes notified on VHF air/ground channels.

It has been seen that the main cause is the use of a link by aircraft beyond normal range limits for a specific function.

ICAO annex 10 (Volume 1, part 2) states the following regarding protection against harmful interferences :

"The geographical spacing between facilities operating on the same frequency shall be such that points located at the protection heights and at the usable range limit of each facility will be separated by a distance at least equal to the sum of the distances from each of these points to the corresponding radio horizon".

This radio horizon, or maxima range, is a function of an aircraft altitude ; it corresponds to the following distances :

| **Aircraft altitude:** | **Distance to radio horizon** |
|---|---|
| 500 m | 50 NM |
| 1000 m | 70 NM |
| 3000 m | 120 NM |
| 5000 m | 160 NM |
| 10000 m | 220 NM |

**b) Portées opérationnelles spécifiées des fréquences ATS**

1 - La portée opérationnelle spécifiées des fréquences ATS définie dans le plan de navigation aérienne de la région Afrique-Océan Indien figure dans le tableau ci-après.

2 - Les usagers doivent appliquer le plus strictement possible les limitations en niveau et en distance à la station sol rappelées dans ce tableau afin d'éviter le brouillage d'autres stations utilisant la même fréquence.

**b) Specified operational range of ATS frequencies**

1 - The specified operational range of ATS service, as defined in the air navigation plan for the region Africa-Indian Ocean is given in the table below.

2 - Users have to apply the most strictly as possible, at the ground station, the limitations in levels and distances which are written down in this table, to avoid interference of the other stations using the same frequency.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3 - En ce qui concerne les fréquences APP notamment, la portée opérationnelle diffère selon qu'il s'agit d'une couverture haute (H), intermédiaire (I), ou basse (L). L'information relative à la portée opérationnelle des fréquences APP est précisée sur les cartes IAC par la lettre H, I ou L insérée entre l'indicatif d'appel de l'approche et la fréquence.

3 - Conceming particularly APP frequencies, the operational range differs according as its coverage is high (H), intermediate (I), or low (L). The information relating to operational range of APP frequencies is specified on IAC by the letter H. I or L situated between the Approach call sign and the frequency.

| **Emplacement et fonction**<br>*Location and fonction* | | **VHF** | **HF**<br>*En route* |
|---|---|---|---|
| **1** | | **2** | **3** |
| **Nouvelle Calédonie** | | | |
| NWWW / Intl | | | |
| Nouméa - La Tontouta | | | |
| ACC - L | 1- ER | X | SP |
| APP - L | 1 - ER | X | |
| TWR | 1 - 25 | X | |
| FIS - L | 2 - 150 | X | |
| SOL | 1 - 25 | X | |
| ATIS | 1 - 150 | X | |
| NWWM | | | |
| Nouméa - Magenta | | | |
| APP - L | 1 - 50 | X | |
| TWR | 1 - 25 | X | |
| ATIS | 1 - 150 | | |
| NWWL | | | |
| Lifou - Ouanaham | | | |
| FIS-L | 1 - 25 | X | |
| NWWE | | | |
| Ile des Pins - Moué | | | |
| FIS - L | 1 - 25 | X | |
| NWWR | | | |
| Maré - La Roche | | | |
| FIS - L | 1 - 25 | X | |
| NWWV | | | |
| Ouvéa - Ouloup | | | |
| FIS - L | 1 - 25 | X | |
| NWWU | | | |
| Touho | | | |
| FIS - L | 1 - 25 | X | |
| NWWD | | | |
| Koné | | | |
| FIS - L | 1 - 25 | X | |
| NWWK | | | |
| Koumac | | | |
| RCAG | 1 - 25 | X | |
| NWWC | | | |
| Ile Art - Waala | | | |
| RCAG | 1 - 25 | X | |

**c) SATVOICE :**

Le système SATVOICE n'est pas utilisé en France (métropole et outre-mer).

**c) SATVOICE:**

SATVOICE system is not used in France (mainland and overseas).


© Service de l'Information Aéronautique, France

**SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA)**
*AERONAUTICAL FIXED SERVICES (AFS)*

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **TYPE DE CIRCUIT** *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | **TYPE DE TRAFFIC** *Type of traffic* | **HORAIRE (UTC)** *Hours* | **OBSERVATIONS** *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| **NOUVELLE CALEDONIE** | | | | | | | | | | |
| ILE DES PINS-Moué | NWWE | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | OPT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau central de |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | AFS | HS et HO | Télécommunication |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) | NWWWZGZX | OPT | | | ATS | HS et HO | (1) Telecommunication central office |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| KONE | NWWD | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | OPT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau Central de |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) | NWWWZGZX | OPT | | | ATS | HS et HO | Télécommunication |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | (1) Telecommunication |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | central office |
| | | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | AFS | HS et HO | |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| LIFOU-Ouanaham | NWWL | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | OPT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau Central de |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | AFS | HS et HO | Télécommunication |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) | NWWWZGZX | OPT | | | ATS | HS et HO | (1) Telecommunication central office |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA)
*AERONAUTICAL FIXED SERVICES (AFS)*

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **TYPE DE CIRCUIT** *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | **TYPE DE TRAFFIC** *Type of traffic* | **HORAIRE (UTC)** *Hours* | **OBSERVATIONS** *Remarks* |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| MARE-La Roche | NWWR | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | OPT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau central de Télécommunication (1) Telecommunication central office |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | AFS | HS et HO | |
| | | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | | | | ATS | HS et HO | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) | NWWZGZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| **NOUVELLE CALEDONIE** | | | | | | | | | | |
| NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWW | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | AFS | H24 | (1) Bureau Central de Télécommunication (1) Telecommunication central office |
| | | | KONE | NWWDZPZX | | | | | | |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | AFS | H24 | |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (Twr - App - FIS) | NWWWZGZX | OPT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (BDP) | NWWWZPZX | LTT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (RSC) | NWWWYCYX | LTT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (MET) | NWWWYMYX | LTT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA - MET | NWBBYMYX | LTT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA - MARINE | NWWNZXWN | LTT | | | AFS | H24 | |
| | | | NOUMEA -Magenta | NWWMZPZX | LTT | | | AFS | H24 | |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | AFS | H24 | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | AFS | H24 | |
| | | | WALLIS-Hihifo | NLWWZPZX | LTT | | | AFS | H24 | Liaison par satellite /Satellite link |
| | | | NANDI ACC | NFFFZRZX | LTT | | | AFS | H24 | Liaison par satellite /Satellite link |
| NOUMEA-La Tontouta | NWWW | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | H24 | (1) Bureau Central de Télécommunication (1) Telecommunication central office |



© Service de l'Information Aéronautique, France

**SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA)**
*AERONAUTICAL FIXED SERVICES (AFS)*

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **TYPE DE CIRCUIT** *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | **TYPE DE TRAFFIC** *Type of traffic* | **HORAIRE (UTC)** *Hours* | **OBSERVATIONS** *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| | | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS ILE DES PINS |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | ATS | (7) | (7) HOR ATS KONE |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | ATS | (2) | (2) HOR ATS LIFOU |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | (3) | (3) HOR ATS MARE |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | LFT | | | ATS | (4) | (4) HOR ATS MAGENTA |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | (5) | (5) HOR ATS TOUHO |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | (6) | (6) HOR ATS OUVEA |
| | | | PORT-VILLA Approche | NVVVZTZX | OPT | | | ATS | (7) | (7) HOR ATS PORT-VILLA |
| | | | NANDI ACC | NFFFZRZX | LFT | | | ATS | H24 | Liaison par satellite/Satellite link |
| NOUMEA-La Tontouta (BDP) | NWWW ZP | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | H24 | (1) Bureau Central de Télécommunication<br>(1) Telecommunication central office |
| NOUMEA-La Tontouta (RSC) | NWWW YC | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | H24 | (1) Bureau Central de Télécommunication<br>(1) Telecommunication central office |
| NOUMEA - Marine | NWWN ZX | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | HJ | (1) Bureau Central de Télécommunication<br>(1) Telecommunication central office |
| NOUMEA - MET | NWBB YM | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau Central de Télécommunication<br>(1) Telecommunication central office |
| NOUMEA-Magenta | NWWM | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau Central de Télécommunication<br>(1) Telecommunication central office |

© Service de l'Information Aéronautique, France

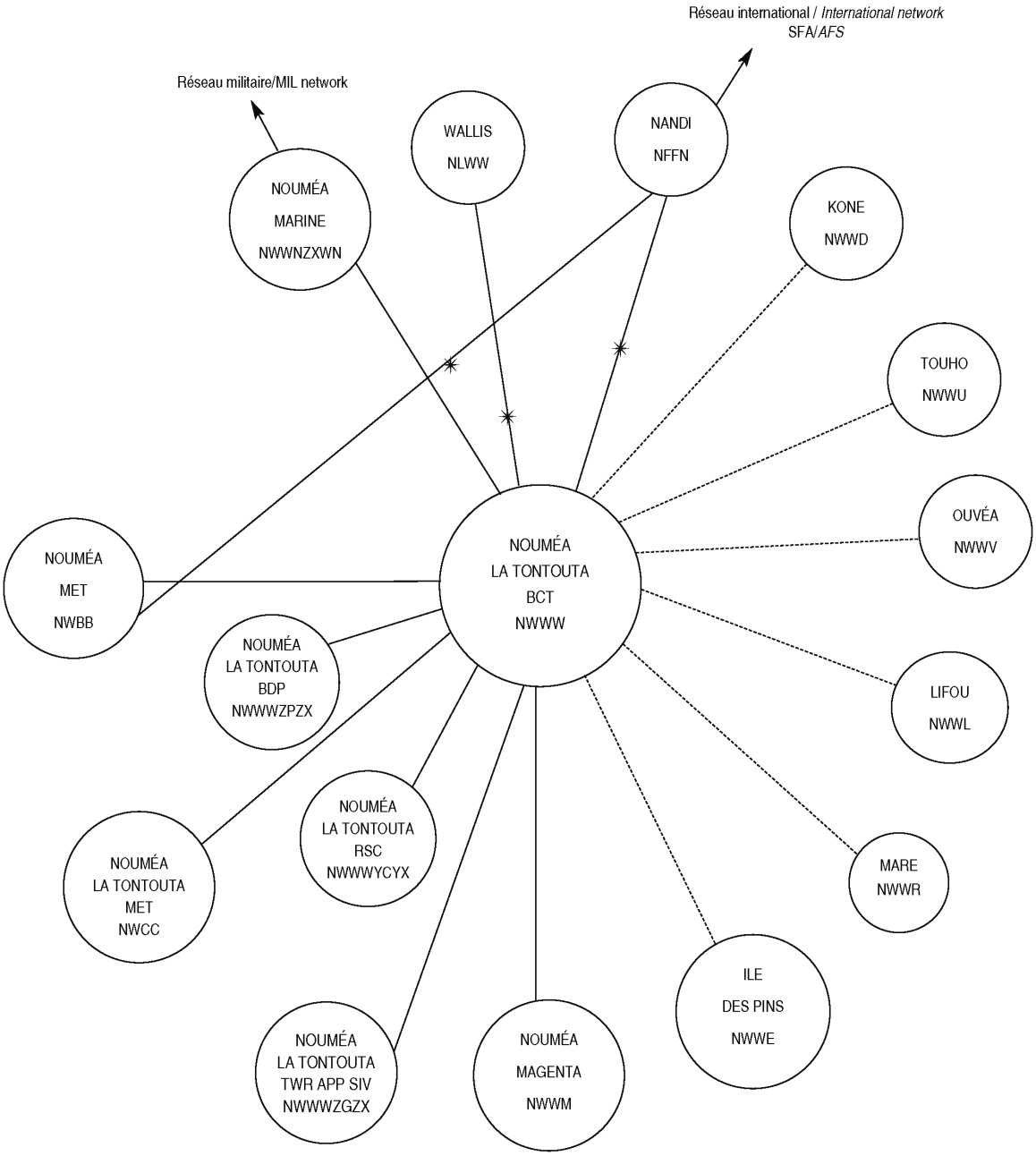
**SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA)**
*AERONAUTICAL FIXED SERVICES (AFS)*

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **TYPE DE CIRCUIT** *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | **TYPE DE TRAFFIC** *Type of traffic* | **HORAIRE (UTC)** *Hours* | **OBSERVATIONS** *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| | NWWM | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS ILE DES PINS |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | ATS | (2) | (2) HOR ATS LIFOU |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | (3) | (3) HOR ATS MARE |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) NOUVELLE CALEDONIE | NWWWZGZX | LFT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | (4) | (4) HOR ATS TOUHO |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | (5) | (5) HOR ATS OUVEA |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | ATS | (6) | (6) HOR ATS KONE |
| OUVEA-Ouloup | NWWV | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | OPT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau Central de Télécommunication (1) Telecommunication central office |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | AFS | HS et HO | |
| | | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) | NWWWZGZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | TOUHO | NWWUZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| TOUHO | NWWU | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | OPT | | | AFS | HS et HO | (1) Bureau Central de Télécommunication (1) Telecommunication central office |
| | | | KONE | NWWDZPZX | OPT | | | AFS | HS et HO | |
| | | | ILE DES PINS-Moué | NWWEZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | LIFOU-Ouanaham | NWWLZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | MARE-La Roche | NWWRZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | NOUMEA-La Tontouta (TWR - APP - FIS) | NWWWZGZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | NOUMEA-Magenta | NWWMZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| | | | OUVEA-Ouloup | NWWVZPZX | OPT | | | ATS | HS et HO | |
| Iles wallis et futuna WALLIS-Hihifo | NLWW | | NOUMEA-La Tontouta (BCT) (1) | NWWWYFYX | LTT | | | AFS | 1730-2330 | Liaison par satellite/Satellite link (1) Bureau Central de Télécommunication (1) Telecommunication central office |


© Service de l'Information Aéronautique, France

LÉGENDE : ———— RSFTA (LS) ——✳—— RSFTA (Liaison par satellite)
*LEGEND:* ---------- RSFTA (RTC) OFFICE DES POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS (OPT) + MODEM

LIAISONS SFA / *AFS NETWORK*



LÉGENDE : TÉLÉPHONE (LFT) — TÉLÉPHONE (Liaison par satellite)
*LEGEND:* OFFICE DES POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS (OPT)

LIAISONS ATS / *ATS NETWORK*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.4.3.3 Réservé**

**3.4.3.4 Langues utilisées**

Les communications avec les organismes rendant les services de la circulation aérienne sont effectuées en langue française ou anglaise, sauf lorsque la mention « français uniquement » est portée sur les cartes aéronautiques* auquel cas elles sont effectuées en langue française.

*Cartes de départ normalisé aux instruments, cartes d'arrivée normalisée aux instruments, cartes d'approche aux instruments, cartes d'approche à vue, cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC, cartes d'aérodrome/d'hélistation, cartes régionales, cartes de croisière, cartes aéronautiques du monde au 1/1 000 000, cartes aéronautiques au 1/500 000.

**3.4.4 SERVICE AUTOMATIQUE D'INFORMATION DE REGION TERMINALE (ATIS)**

Les émissions ATIS sont assurées sur un certain nombre d'aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume de communication VHF air-sol des services ATS.

**3.4.4.1 TENEUR DES EMISSIONS ATIS**

**3.4.4.1.1** Les émissions ATIS sont destinées à la fois aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Elles contiennent les éléments d'information dans l'ordre suivant :

- identification de la station, telle que publiée à l'AIP partie Aérodromes (AD).
- identification du message (indicateur alphabétique).
- heure (UTC) d'enregistrement, afin que les passagers puissent en vérifier la validité.
- type d'approche à prévoir
- piste (s) en service.
- état de la surface de la piste et de la plate-forme.
- niveau de transition.
- modification de l'état opérationnel des aides visuelles et radioélectriques indispensables pour l'approche, l'atterrissage et le décollage.
- situation météorologique exceptionnelle.
- éventuellement, des renseignements concernant l'activation de certaines zones à statut particulier intéressant la TMA.
- renseignements météorologiques : direction et force du vent au sol, visibilité, temps présent, quantité de nuages bas et hauteur de leur base ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, température au sol, température du point rosée, QNH, QFE aérodrome et, si nécessaire, QFE seuil, autres renseignements météorologiques significatifs ou intéressant les changements prévus.
- rappel aux usagers de confirmer la réception du message au premier contact avec l'organisme du contrôle de la circulation aérienne.

**3.4.4.1.2** Les messages ATIS sont diffusés en anglais et en français.

**3.4.4.1.3** La durée totale du message vocal ne dépasse généralement pas 90 secondes.

**3.4.4.2 FREQUENCES ET CRITERES DE RENOUVELLEMENT DES MESSAGES**

**3.4.4.2.1** Toute modification significative de l'un des éléments d'information contenus dans l'émission ATIS en cours donne lieu à l'enregistrement et à la diffusion d'un nouveau message.

C'est en particulier le cas pour toute variation, indiquée ci-après, des éléments fournis par les services de la météorologie (METAR en particulier)

- vent : variation de plus de 30 degrés ou de plus de 5 kt.
- visibilité : franchissement des valeurs 10 km, 8 km, 4000 m, 1500 m, 800 m.
- temps présent : apparition ou disparition de pluies, neige, grêle, orage ou grain.
- pour les couches de nuages bas supérieures à 4/8, franchissement des valeurs 600 m, 300 m, 150 m, 60 m.
- température au sol et température du point de rosée : variation de 1 degré.
- QNH et QFE : variation de 1 hPa.

**3.4.4.2.2** Le renouvellement des informations s'effectue au minimum toutes les heures.

**3.4.4.2.3** Les fréquences ATIS pour chaque aérodrome figurent en partie AD et sur les cartes des aérodromes. La portée opérationnelle spécifiée est décrite en section GEN.

**3.4.3.3 Reserved**

**3.4.3.4 Languages used**

Communications with ATS units can be held in French or English language unless the mention "French only" is specified on the relevant charts*, in which case communications shall be held in French language.

*Standard instrument departure charts, standard instrument arrival charts, instrument approach charts, visual approach charts, ATC surveillance minimum altitude charts, aerodrome/heliport charts, regional charts, en route charts, world aeronautical charts 1/1 000 000, aeronautical charts 1/500 000.

**3.4.4 AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE (ATIS)**

ATIS transmissions are provided on a certain number of aerodromes where it is necessary to reduce the volume of VHF air-ground communications made by ATS services.

**3.4.4.1 CONTENT OF ATIS TRANSMISSIONS**

**3.4.4.1.1** ATIS transmissions are intended for arriving and departing aircraft and contain the following information:

- station identification as published in the Aerodromes Section (AD) of AIP.
- message identification (alphabetic call sign).
- (UTC) recording time, so that users can check its validity.
- type of approach to be used.
- runway (s) in operation.
- surface condition of runway and pad.
- transition level.
- any changes of operating conditions of visual and radio electric aids that are essential for approach, landing and taking off.
- particular meteorological situation.
- any information on activation of specially regulated areas with respect to the TMA.
- meteorological information: surface wind force and direction, visibility, present weather, amount of low clouds and cloud base height, or measurement by instrument of the cloud base height, surface temperature, dew point temperature, QNH, aerodrome QFE, and when needed, threshold QFE, other significant meteorological information or information on expected changes.
- reminder to users to confirm receipt of the message when first contacting the air traffic control service.

**3.4.4.1.2** ATIS messages are broadcast in English and in French.

**3.4.4.1.3** Total vocal message time generally does not exceed 90 seconds.

**3.4.4.2 MESSAGE RENEWAL FREQUENCY AND CRITERIA**

**3.4.4.2.1** Any significant modification of any information contained in an ATIS transmission in progress shall cause the recording and transmission of a new message.

This applies particularly to any variations as specified below of information provided by the meteorological services (in particular METAR).

- wind: variation of more than 30 degrees or more than 5 kt
- visibility: when reduced to 10 km, 8 km, 4000 m, 1500 m and 800 m.
- present weather: occurence or end of rainfall, snow, hail, storms or squall.
- low cloud greater than 4/8, when at 600 m, 300 m, 150 m and 60 m.
- ground temperature and dew point temperature: variation of 1 degree.
- QNH and QFE: variation of 1 hPa.

**3.4.4.2.2** All information is renewed at least every hour.

**3.4.4.2.3** ATIS frequencies for each aerodrome are indicated in the AD section and on aerodrome charts. Specified operating ranges are described in the GEN section.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.4.4.3 HORAIRES DE DIFFUSION**

La diffusion des messages ATIS est assurée pendant les heures d'ouverture des services ATS. Ces horaires figurent dans la partie AD de l'AIP.

**3.4.4.4 ACCUSE DE RECEPTION**

Les pilotes sont invités à écouter l'émission ATIS avant le premier contact radio avec l'organisme ATS. En établissant ce premier contact le pilote accuse réception du message ATIS en utilisant la phrase "information ...(indicateur alphabétique)...reçue".

**3.4.4.3 TRANSMISSION HOURS**

ATIS messages are transmitted during working hours of the ATS organism which are listed in the AD section of the AIP.

**3.4.4.4 ACKNOWLEDGEMENT OF RECEIPT**

Pilots are requested to listen ATIS transmissions before their first radio contact with the ATS organism. When making the first contact, pilots are invited to aknowledge receipt of the ATIS message with the words "information...( alphabetic call sign)...received.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 3.5 SERVICES METEOROLOGIQUES

*METEOROLOGICAL SERVICES*

## 3.5.1 SERVICE RESPONSABLE

### a) Désignation de l'administration météorologique

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est l'administration météorologique au sens OACI désignée par l'Etat français.

L'arrêté du 17 février 2022 porte règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne, conformément aux dispositions prévues par les articles D131-11 à D131-14 du code de l'aviation civile.

L'arrêté du 20 décembre 2011 désigne METEO-FRANCE comme prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne sur une base exclusive pour fournir les services météorologiques dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne ainsi que pour tout aérodrome situé sur le territoire français, à l'exception des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministère de la défense et des anciens combattants.

En outre, au titre de sa mission d'État, METEO-FRANCE est chargé d'effectuer des recherches portant sur la météorologie générale ou appliquée.

**Adresse de la direction générale de METEO-FRANCE :**

## *3.5.1 RESPONSIBLE SERVICE*

### *a) Designation of the meteorological administration*

*The Directorate general of civil aviation (DGAC) is the meteorological administration under the ICAO terms designated by the French State.*

*The decree of February 2022, 17th defines regulation for air navigation meteorological assistance, in accordance with provisions defined in articles D 131-11 to D 131-14 of the Civil Aviation code.*

*The decree of December 2011, 20th designates METEO-FRANCE as meteorological services provider for air navigation on an exclusive basis to provide the weather forecast services to airspaces in which French administration provides air navigation services as well as to any aerodrome located on French territory, except to aerodromes whose the main authority is the defense and war veterans ministry.*

*METEO-FRANCE is furthermore made responsible, as part of its State mission, to carry out researches relating to general or applied meteorology.*

***Address of METEO-FRANCE General Directorate :***

73, avenue de Paris
94165 SAINT-MANDE CEDEX
TEL : 01 77 94 77 94
FAX : 01 77 94 70 05

Pour tous renseignements concernant l'organisation de la météorologie aéronautique, consulter la division Certification et Coordination du département aéronautique de METEO-FRANCE (TEL : 01 77 94 74 30 ou 01 77 94 73 38 ou 01 77 94 70 49, FAX : 01 77 94 70 05).

METEO-FRANCE fournit une assistance météorologique aux organismes de la navigation aérienne (contrôle d'aérodrome, d'approche ou en route ), aux compagnies aériennes avant et pendant le vol si nécessaire, aux organismes de recherche et de sauvetage, aux exploitants d'aérodromes, à l'aviation générale ainsi qu'aux autres organismes intéressés à la gestion et au développement de la navigation aérienne.

← La Direction interrégionale de METEO-FRANCE en Nouvelle-Calédonie fournit aux usagers aéronautiques l'assistance à la navigation aérienne dans les territoires de Nouvelle-Calédonie et des îles Wallis et Futuna par le biais du centre météorologique d'aérodromes de Nouméa (CRA Nouméa).

*For any information relating to the certification and coordination division of the aeronautical department, please refer to the aeronautical mission department of the METEOFRANCE general directorate (TEL : 01 77 94 74 30 or 01 77 94 73 38 or 01 77 94 70 49, FAX : 01 77 94 70 05).*

*METEO-FRANCE provides meteorological assistance to the air navigation organizations (local, approach or air traffic control), to airlines before and during the flight if necessary, to search and rescue organizations, to general aviation aerodromes operators, to other organizations interested in management and development of air navigation.*

*METEO-FRANCE's interregional office in New Caledonia provides aeronautical users with air navigation assistance in the territories of New Caledonia and the Wallis and Futuna Islands via the Noumea aerodrome meteorological center (CRA Noumea).*

**Adresse postale**

***Postal address :***

Direction Interrégionale de MÉTÉO-FRANCE en
Nouvelle-Calédonie et à Wallis et Futuna
5, rue Vincent Auriol - B.P. M2
98849 NOUMEA CEDEX NOUVELLE-CALEDONIE
TEL : (687) 27 93 00
FAX : (687) 27 93 27

### b) Documents de référence

La règlementation applicable est constituée : du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 modifié établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ; et de l'arrêté du 17 février 2022 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Ces textes réglementaires se basent sur les dispositions des documents de l'OACI suivants :

Annexe 3 - Normes et pratiques recommandées internationales : Assistance Météorologique à la navigation aérienne internationale.

Annexe 11 - Normes et pratiques recommandées internationales : Services de circulation aérienne

Annexe 14 - Normes et pratiques recommandées internationales : Aérodromes

Annexe 15 - Normes et pratiques recommandées internationales : Services d'information aéronautique

Doc 7030 – Procédures complémentaires régionales (3ème partie : Météorologie)

### *b) Reference documents*

*The applicable regulation consist of : Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, as last amended ; and 17th February 2022 decree relating to the provision of meteorological services for air navigation.*

*These regulatory texts are based on the provisions of the following ICAO documents :*

*Annex 3 - International Standards and Recommended Practices : Meteorological Assistance for International Air Navigation.*

*Annex 11 - International Standards and Recommended Practices : Air Traffic Services*

*Annex 14 - International Standards and Recommended Practices : Aerodromes*

*Annex 15 - International Standards and Recommended Practices : Aeronautical Information Services*

*Doc 7030 - EUR Regional Supplementary Procedures (3rd part : Meteorology)*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les différences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 3 sont notifiées dans la partie GEN 1.7.

*Differences from the standards and recommended practices of Annex 3 are notified in section GEN 1.7.*

### 3.5.2 ZONE DE RESPONSABILITE

De par sa désignation, METEO-FRANCE assure la veille météorologique d'aérodrome dans l'ensemble du secteur Nouvelle-Calédonie de la FIR Nandi et à Wallis et Futuna.

Le Centre de Veille Météorologique (CVM) de Nandi assure la veille météorologique « en route » dans l'ensemble de la FIR Nandi.

### *3.5.2 AREA OF RESPONSIBILITY*

*By its designation, meteorological watch is provided by METEO FRANCE in the whole New Caledonia sector of Nandi FIR and in Wallis and Futuna.*

*The Meteorological Watch Center (CVM) located in Nandi provides enroute meteorological watch in the whole of the Nandi FIR.*

### 3.5.3 OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME

Le tableau à la fin de la présente partie décrit pour les aérodromes dotés des équipements nécessaires mis en œuvre de façon opérationnelle, les observations et les messages d'observation météorologique fournis par METEO-FRANCE aux usagers aéronautiques.

Pour un aérodrome donné, il peut exister deux types d'observations :

1) Les observations locales, destinées uniquement au service ATS de l'aérodrome concerné, qui en informe, autant que de besoin, les aéronefs au départ, en approche et à l'atterrissage sous forme de messages MET REPORT.

Les messages MET REPORT contiennent les observations concernant la direction et la force du vent, la visibilité aéronautique, la portée visuelle de piste (RVR) s'il y a lieu, le temps présent, les nuages, la température de l'air et du point de rosée, la pression au niveau de la mer (QNH) et la pression à l'altitude de l'aérodrome (QFE). Ces informations sont fournies en temps réel et renouvelées automatiquement toutes les minutes.

En cas d'observateur humain présent sur l'aérodrome, les messages MET REPORT sont complétés, si les conditions météorologiques l'exigent par des messages d'observations spéciales locales (SPECIAL), également diffusées au contrôle aérien.

Les équipements de mesure installés satisfont aux critères réglementaires de l'aérodrome. A noter aussi que sur les aérodromes soumis à la RSTCA, les distributions de mesures de vent et de pression à la tour de contrôle sont doublées par une liaison directe capteurs-tour.

Sur les aérodromes équipés en instruments de mesure de la portée visuelle de piste (RVR), les capteurs sont placés sur un axe parallèle à la piste distant de 120 mètres à 170 mètres de l'axe de piste, le premier à 300 mètres en aval du seuil, le second entre 1000 et à 1500 mètres du seuil (ou à mi-piste), le troisième à 300 mètres de l'autre extrémité de la piste. La mesure locale de la Portée Optique Météorologique (POM) permet de calculer la valeur de la portée visuelle de piste (RVR) en tenant compte de la luminance de fond et pour l'intensité maximale de balisage.

Dans les messages d'observation, la RVR est fournie en mètres, par échelons de 25 mètres lorsqu'elle est inférieure à 400 mètres, de 50 mètres entre 400 et 800 mètres et par échelons de 100 mètres au-dessus de 800 mètres, les valeurs étant arrondies par défaut à l'échelon immédiatement inférieur de l'échelle utilisée.

Toutes les valeurs de RVR mesurées sont transmises à l'ATS.

### *3.5.3 METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AND AERODROME OBSERVATION REPORTS*

*The table at the end of current part show the weather observations and reports provided by METEO-FRANCE to aeronautical users for aerodromes fitted with the required equipment implemented operationally.*

*For a given aerodrome, two types of observations may exist :*

*1) Local observations, only addressed to ATC services of concerned aerodromes, which inform, as much as necessary, aircraft at departure, approaching, and landing MET REPORT messages.*

*The MET REPORT messages contain observations regarding the wind direction and wind force, aeronautical visibility, the runway visual range (RVR) if applicable, the current weather, the clouds, the air and dew point temperatures, the atmospheric pressure at sea level (QNH), and the atmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE). This information is supplied in real time and is refreshed automatically every minute.*

*When there is a human observer present at the aerodrome and if the meteorological conditions require it, the MET REPORT messages are supplemented by messages containing special local observations (SPECIAL), which are also broadcast to the Air Traffic Control.*

*The measuring equipment installed satisfy the regulatory criteria of the aerodrome. It is also to be noted that for all aerodromes subject to the RSTCA, wind and pressure measurements provided to the control tower (TWR) are doubled by a direct sensor-TWR link.*

*On the aerodromes equipped with instruments to measure the runway visual range (RVR), the sensors are positioned along an axis parallel to the runway and at a distance of 120 to 170 m from the runway axis, the first one downstream of the threshold, the second one between 1000 and 1500 m from the threshold (or at mid runway), the third one 300 m from the other end of the runway. Local measurement of the Meteorological Optical Range (MOR) is used to calculate the runway visual range (RVR) taking into consideration the background luminance and for the maximum lighting intensity.*

*In the observation reports, the RVR is given in meters, in steps of 25 m when it is lower than 400 m, of 50 m between 400 and 800 m, and in steps of 100 m above 800 m, the values being rounded by default to the next lower step of the scale used.*

*All the RVR values measured are transmitted to the ATS.*

**Liste des aérodromes où sont effectuées des mesures instrumentales de RVR**

***List of aerodromes where are made the instrumental measures of RVR***

| Aérodrome | **Indicatif OACI** / *ICAO code* |
|---|---|
| Futuna Vélé | NLWF |
| Koné | NWWD |
| Lifou Ouanaham | NWWL |
| Nouméa La Tontouta | NWWW |

2) Et en complément, uniquement pour les aérodromes où ce service est requis par la réglementation ou demandé par l'exploitant de l'aérodrome, les observations destinées à la planification des vols et diffusées au-delà de l'aérodrome sous forme de messages METAR.

Les messages METAR sont diffusés toutes les demi-heures. Ils sont entièrement automatiques (METAR AUTO).

Les messages d'observation de Futuna Pointe Vélé (MET REPORT, METAR AUTO) comportent une information supplémentaire concernant le vent mesuré au mont Mamati.

*2) And in addition, only for aerodromes where this service is required by regulation or asked by aerodrome operator, observations addressed to flight planning and broadcast beyond the aerodrome with METAR messages.*

*The METAR messages are broadcast every half hour. They are completely automatic (METAR AUTO).*

*Futuna Pointe Vélé (MET REPORT, METAR AUTO) observation messages include additional information about the wind measured at Mount Mamati.*

**Caractéristiques du METAR AUTO**

Tous les aérodromes pour lesquels des METAR sont requis, sont équipés pour émettre des observations entièrement automatiques. La production de METAR AUTO est activée dès que l'observateur est absent. Cette absence peut être pérenne ou temporaire

Les points communs et les différences entre un METAR AUTO et un METAR élaboré par un observateur sont indiqués ci-après:

***AUTO METAR characteristics***

*All aerodromes for which METAR are requested, are equipped to broadcastfully-automatic observation reports. AUTO METAR production is activated as soon as observer is absent. This absence can be either permanent or temporary.*

*The common points and differences between an AUTO METAR and a METAR issued by an observer are indicated hereafter :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**a) Informations identiques :**

Les données vent, température de l'air, point de rosée et QNH sont mesurées automatiquement et sont identiques à celles qui figurent dans un METAR classique.

La RVR est calculée à partir de capteurs en place et elle est identique à celle fournie dans un METAR classique.

**b) Informations différentes ou manquantes :**

1 - La visibilité instrumentale est mesurée à l'emplacement du ou des capteurs. La visibilité dominante est calculée à partir des mesures minute de tous les capteurs de visibilité sur les 10 dernières minutes (visibilité dominante instrumentale = valeur médiane). Elle est représentative de la visibilité au lieu d'implantation des instruments et avec un capteur unique, n'est donc représentative de la visibilité sur l'aérodrome qu'en conditions météorologiques homogènes.

2 - Bien que toutes les variétés possibles de temps présent ne puissent être codées automatiquement, les équipements évoluent et des nouveaux codes apparaissent dans les METAR AUTO. Actuellement, les codes suivants sont possibles : DZ ou FG ou BR ou HZ ou RA ou SN ou FZFG ou SHRA ou SHSN ou FZRA ou FZDZ ou TS. L'abréviation UP (Unknown Precipitation) est utilisée pour indiquer une précipitation non identifiée lorsque le type de précipitation n'a pas pu être identifié par le système d'observation automatique. L'attribut VC (à proximité) est utilisé pour les systèmes automatiques uniquement pour coder les orages à proximité de l'aérodrome (VCTS), c'est-à-dire entre 8 et 16 km de l'aérodrome.

3 - La couche nuageuse est calculée à partir des mesures d'un télémètre et d'un algorithme d'évaluation des couches nuageuses. La représentation est bonne en moyenne, mais dépend des conditions météorologiques. Le symbole /// est inséré à la suite du groupe de codage des nuages pour signaler que le type de nuage n'est pas observable par le système automatique. L' abréviation NCD (No Cloud Detected) est insérée à la place du groupe de codage des nuages lorsqu'aucun nuage n'a été détecté par le système automatique et lorsque le système n'est pas capable de détecter l'absence de CB et de TCU. L'abréviation NSC (No Significant Cloud) est insérée à la place du groupe de codage des nuages lorsque le système automatique n'a pas détecté de nuage (en dessous de la hauteur du CAVOK) et qu'il est capable de détecter l'absence de CB ou de TCU. L'identification des conditions convectives (CB, TCU) est assurée grâce à un algorithme utilisant les données issues des radars de précipitations.

4 - En France, dans le METAR AUTO, les phénomènes récents ne sont pas renseignés.

5 - En France, dans le METAR AUTO, l'état des pistes n'est pas renseigné.

6 - En France, dans le METAR AUTO, la tendance (ou prévision d'atterrissage TREND) est renseignée pour les aérodromes qui disposent d'un service TAF

Compte tenu des limites de certaines informations contenues dans un METAR AUTO il est recommandé à l'usager, lors de la préparation du vol, de porter une attention particulière aux autres informations à sa disposition, en particulier TAF et cartes de temps significatif. (TEMSI).

***a) Identical information :***

*The wind, air temperature, dew point and QNH data is measured automatically and is the same as that of a classical METAR.*

*The RVR is calculated by installed sensors and is the same as that supplied in a classical METAR.*

***b) Different or missing information :***

*1 - The instrumental visibility is measured at the sensor location. The prevailing visibility is calculated from the minute measures by all the sensors of visibility over the last 10 minutes (instrumental dominant visibility = median value). It is representative of the visibility at the instrument installation location and with a single sensor is therefore representative of the visibility on the aerodrome only under homogeneous meteorological conditions.*

*2 - Although all possible kinds of current weather cannot be coded automatically, the instruments evolve and new codes appear in the AUTO METAR. Currently, the following codes are possible: DZ or FG or BR or HZ or RA or SN or FZFG or SHRA or SHSN or FZRA or FZDZ or TS. The abbreviation UP (Unknown Precipitation) is used to indicate a non-identified precipitation when the type of precipitation could not be identified by the automatic observation system. VC (in the vicinity) attribute is used for automated systems only for coding thunderstorms in the vicinity of the aerodrome (VCTS), i.e between 8 and 16 km around the aerodrome.*

*3 - The cloud layer is calculated using a telemeter and a cloud layer evaluation algorithm. On average, the representation is correct, but depends on the meteorological conditions. The symbol /// is inserted after the cloud coding group to indicate that the type of cloud cannot be observed by the automatic system. The abbreviation NCD (No Cloud Detected) is inserted in place of the cloud coding group when no cloud has been detected by the automatic system and when the system is not able to detect the absence of CB and TCU. The abbreviation NSC (No Significant Cloud) is inserted in place of the cloud coding group when no cloud has been detected by the automatic system (below CAVOK height) and when the system is able to detect the absence of CB or TCU. The identification of the convective conditions (CB, TCU) is ensured via an algorithm using the data from the precipitation radars.*

*4 - In France, the recent events are not documented in the AUTO METAR.*

*5 – In France, in the AUTO METAR, runways condition is not documented.*

*6 - In France, in the AUTO METAR, the trend (or landing forecast TREND) is documented for aerodromes with a TAF service provided.*

*Given the limits of some information contained in an AUTO METAR, it is recommended that air users, when preparing the flight, draw particular attention to the other available information, particularly TAF and significant weather charts. (TEMSI).*

**Tableau 1 : OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME**

*Table 1 : OBSERVATIONS AND AERODROME METEOROLOGICAL OBSERVATION REPORTS*

Le tableau ci-dessous fait mention, après le nom de l'aérodrome et de l'indicateur d'emplacement OACI, de la disponibilité, le cas échéant, de tableaux climatologiques d'aérodrome (1) et de résumés climatologiques d'aérodrome (2) :

**(1) TABLEAUX CLIMATOLOGIQUES**

L'établissement de tableaux climatologiques d'aérodrome est subordonné à la disposition d'un minimum de 5 années de mesures récentes.

Ces tableaux peuvent comprendre les renseignements suivants :

- Valeurs moyennes, écarts type, valeurs extrêmes, moyennes des températures de l'air en surface et de la pression atmosphérique au niveau de la station ;

- Fréquence des cas où la visibilité est inférieure à des valeurs spécifiées ;

- Fréquence des cas où la hauteur de la base des nuages, qui est significative du point de vue de l'exploitation, est inférieure à des valeurs spécifiées ;

- Nombres moyens mensuels de jours où les phénomènes suivants sont observés : pluie, bruine, neige, grêle, brouillard, orage.

***(1) CLIMATOLOGICAL TABLES***

*Drawing up of aerodrome climatological tables implies having at least 5 years of recent measurement records available.*

*These tables may supply the following information :*

*- Average figures, standard deviations, peak values, mean values for surface air temperatures and atmospheric pressure at station's level ;*

*- Frequency of cases where visibility is less than specified values ;*

*- Frequency of cases where the cloud base height, which is significant for operations, is less than specified values ;*

*- Mean number of days per month where the following events are observed : rain, drizzle, snow, hail, fog, storm.*

**(2) RESUMES CLIMATOLOGIQUES**

Les résumés climatologiques sont établis à partir des mêmes données que les tableaux climatologiques. Ils donnent des renseignements mensuels et annuels relatifs aux conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome :

- Fréquence des cas où la direction et la vitesse du vent se situent à l'intérieur d'intervalles spécifiés, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la visibilité est inférieure à des valeurs spécifiées, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la hauteur de la base de la couche de nuages couvrant plus de 4/8 est inférieure à des valeurs spécifiées, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la température sous abri se situe à l'intérieur d'intervalles spécifiés, aux heures indiquées.

**Colonne 1 :** heures de présence humaine à l'aérodrome.

**Colonne 2 :** types de messages d'observations météorologiques. MET REPORT (observations régulières locales destinées à la TWR ou à l'AFIS). SPECIAL (messages abrégés en langage clair soit observations spéciales locales d'aérodrome destinées à la TWR / AFIS et appelées SPECIAL), METAR, METAR AUTO.

**Colonne 3 :** équipements de mesure et lieu d'observation. (S.A : station automatique, TNL : télémètre de nuages).

***(2) CLIMATOLOGICAL SUMMARIES***

*Climatological summaries are prepared from the same data as climatological tables and give monthly and annual information on the meteorological conditions over the aerodrome :*

*- Frequency of cases where the wind direction and speed are within specified intervals, at the indicated times ;*

*- Frequency of cases where visibility is less than specified values, at the indicated times ;*

*- Frequency of cases where the height of the base of the cloud layer covering more than 4/8th of the sky is less than specified values, at the indicated times ;*

*- Frequency of cases where the screened temperature is within specified intervals, at the indicated times.*

***Column 1 :*** *hours of human presence at aerodrome.*

***Column 2 :*** *types of meteorological observation reports MET REPORT (regular local observations addressed to TWR or AFIS service),PL (abbreviated reports in plain language, i.e. special local aerodrome observations and addressed to control tower or AFIS service and named SPECIAL), METAR, METAR AUTO.*

***Column 3 :*** *measurement equipments and observation place (S.A. : automatic station, TNL: rangefinder).*

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| FUTUNA POINTE VELE<br>NLWF (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO (*)<br>(*) avec mesure de vent Mamati | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : Médian<br>RVR/ Visibilité : 1 diffusomètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS<br>Hors plateforme capteur vent à Mamati |
| ILE DES PINS MOUE<br>NWWE (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| KONE<br>NWWD (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>RVR/ Visibilité : 1 diffusomètre (médian)<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| KOUMAC<br>NWWK (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 06<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion vers un STAP |
| LIFOU OUANAHAM<br>NWWL (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>RVR/ Visibilité : 1 diffusomètre (médian)<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| MARE LA ROCHE<br>NWWR (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : 1 visibilimètre<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| NOUMEA LA TONTOUTA<br>NWWW (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR11<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR29 - THR11<br>RVR/ Visibilité : 1 visibilimètre THR11<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL THR11<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| NOUMEA MAGENTA<br>NWWM (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent(parc à instruments)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR35 - Médian (secours)<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| OUVEA OULOUP<br>NWWV (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : 1 visibilimètre<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| TOUHO<br>NWWU (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : 1 visibilimètre<br>Nuages : TNL (parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| WALLIS HIHIFO<br>NLWW (1) (2) | Sans présence humaine | MET REPORT<br>METAR AUTO | Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : 1 visibilimètre (parc à instruments)<br>Nuages : TNL(parc à instruments)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| ILE ART Waala (Bélep)<br>NWWC | Sans présence humaine | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : 1 visibilimètre(parc à instruments)<br>S.A avec diffusion sur un STAP |

### 3.5.4 TYPES DE SERVICES

**a) Services aux organismes français assurant les services de la circulation aérienne**

Météo-France fournit aux services de la circulation aérienne :

- les messages MET REPORT et SPECIAL,

- les METAR et TREND,

- les avertissements d'aérodrome.

Ces messages (MAA ou AD WARNING) sont destinés à la protection des installations et des aéronefs au sol. Ils sont fournis également aux exploitants d'aérodrome. Météo-France a mis en place une production automatique de MAA réalisée à partir des prévisions d'aérodrome TAF élaborées par les prévisionnistes aéronautiques pour l'aérodrome de Nouméa La Tontouta et l'aérodrome de Nouméa-Magenta.

Le MAA automatique concerne uniquement les phénomènes suivants :

• Vent moyen

• Rafales

• Orages

• Grêle

• Pluie forte

• Grain

• Brouillard

• Seuil de températures.

Les autres phénomènes continuent à faire l'objet de MAA réalisés par des prévisionnistes.

- les prévisions d'aérodrome TAF.

- Pour chaque aérodrome un centre météorologique de rattachement a été désigné afin d'assurer la veille météorologique sur place ou à distance.

- les renseignements SIGMET (voir chapitre 3.5.8).

**Prévisions aéronautiques locales**

Les centres météorologiques élaborent pour chaque aérodrome pour lequel un service de prévision est requis :

- des prévisions d'aérodrome (TAF) qui sont :

• soit des TAF courts avec une échéance de 9 heures et renouvelés toutes les trois heures,

• soit, pour les aéroports importants, des TAF longs avec une échéance de 24 heures ou 30 heures, et qui sont renouvelés toutes les 6 heures durant la période où le service TAF est demandé .

A noter que pour un terrain donné, il ne peut y avoir que la production d'un seul type de TAF. La durée de validité des TAF pour un aérodrome donné, est déterminée à partir des besoins exprimés par les usagers. En cas de besoins différents pour un même terrain, METEO-FRANCE a pris la décision de produire les TAF dont la validité demandée est la plus longue, cela en accord avec le régulateur du service météorologique à la navigation aérienne, la DGAC/DTA.

- des prévisions d'atterrissage de type tendance (TREND) pendant les périodes de service TAF

- des prévisions de décollage (PREDEC) lorsqu'elles sont demandées par des compagnies aériennes. Pour un aérodrome donné le type de prévision donné est liste en AD 2.11.

**b) Service avant le vol pour les équipages de conduite**

Météo-France met à disposition des équipages de conduite l'ensemble des messages météorologiques réglementaires ainsi que tous les produits émis par le système mondial de prévision de zones ( cartes de prévision de vent et température en altitude, cartes de temps significatif TEMSI) via les services automatisés d'information avant le vol AEROWEB PRO et AEROWEB.

### *3.5.4 TYPES OF SERVICES*

***a) Services to French organizations providing ATC service***

*Météo-France supplies the following to the air traffic services :*

*- The MET REPORT and SPECIAL messages,*

*- METARs and TRENDs,*

*- Aerodrome warnings.*

*These messages (MAA or AD WARNING) are intended to protect the installations and aircraft on the ground. They are also supplied to the aerodrome's operators. Météo-France has implemented an automatic production of AD WARNING carried out on the basis of the aerodrome forecasts TAF elaborated by the aeronautical forecasters for the aerodromes of Nouméa La Tontouta and Nouméa-Magenta.*

*Automatic AD WARNING only concern the following phenomena :*

*• Average wind*

*• Gusts*

*• Thunderstorms*

*• Hail*

*• Heavy rainfall*

*• Squall*

*• Fog*

*• Temperature threshold.*

*The other phenomena continue to be the subject of AD WARNING carried out by forecasters.*

*- Aerodrome forecasts (TAF).*

*An assigned weather center has been designated for every aerodrome to provide a meteorological watch locally or remotely.*

*- SIGMET information (see section 3.5.8).*

***Local aeronautical forecasts***

*The meteorological centers issue for each aerodrome where a forecast service is required :*

*- aerodrome forecasts (TAF) which are :*

*• Either short TAFs with a validity of 9 hours, renewed every 3 hours,*

*• Or, for important aerodromes, long TAFs with a validity of 24 or 30 hours, renewed every 6 hours during the time where TAF service provided.*

*It is to be noted that for a given field, there can be only one type of TAF. The TAF validity time for a given aerodrome is determined based on the needs expressed by the users. In case of different needs for the same field, METEO-FRANCE decided to issue TAFs with a longer validity, in agreement with the air navigation meteorological control officer, i.e. the DGAC/DTA.*

*- trend type landing forecasts (TREND) during TAF service periods.*

*- take-off forecasts (PREDEC) when they are requested by the airlines. The type of forecast for each aerodrome is listed in AD 2.11.*

***b) Assistance before flight for flight crews***

*Météo-France makes all regulatory weather messages and all reports issued by the World Area Forecast System (upper air forecasting charts for wind and temperature, TEMSI significant weather charts) available to flight crews via the automated preflight information services AEROWEB PRO and AEROWEB.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

En plus des informations provenant du système mondial de prévisions de zones, METEO-FRANCE élabore et met à disposition sur AEROWEB des cartes TEMSI basse altitude pour le domaine Nouvelle-Calédonie et pour le domaine Wallis valables à 00h, 06h, 12h, 18h UTC.

Les services automatisés d'information avant le vol AEROWEB et AEROWEB PRO sont décrits au chapitre 3.5.9.

Les équipages de conduite peuvent également être assistés par téléphone (renseignements téléphoniques supplémentaires ou consultation – voir AD 2.11) par des prévisionnistes du centre de rattachement de l'aérodrome de départ.

Enfin, sur les aérodromes où Météo-France est présent, les membres d'équipage peuvent consulter au centre météorologique toute l'information réglementaire aéronautique la plus récente et peuvent bénéficier avant le départ d'un exposé verbal.

**ASSISTANCE METEOROLOGIQUE PROCUREE SUR LES AERODROMES**

**Information sur le tableau AD 2.11**

**Colonne 1 :** Centre MET associé

**Colonne 2 :** Horaires de service et Centre MET associé (hors horaires de service)

**Colonne 3 :** Centre MET responsable des prévisions d'aérodromes (TAF) et Période de validité des TAF

**Colonne 4 :** Informations sur la prévision de tendance (TREND)

**Colonne 5 :** Briefing, consultation

P : Consultation du prévisionniste à la station

T : Téléphone

D : Documents consultables sur support papier, soit par voie d'affichage, soit sur demande

**Colonne 6 :** Documentation de vol et Langue

Type de documentation de vol fournie : C : Cartes, PL : Textes abrégés en langage clair

Langue utilisée : FR pour Française

**Colonne 7 :** Cartes, autres informations

S : carte d'analyse au sol (carte actuelle)

U : carte d'analyse en altitude (carte actuelle)

P : carte en altitude prévue

W : carte du temps significatif

T : carte de la tropopause

SWH : temps significatif à haute altitude (carte)

SWM : temps significatif à moyenne altitude (carte)

SWL : temps significatif à basse altitude (carte)

AD WARNING
METAR AUTO
PREDEC

**Colonne 8 :** Équipement complémentaire

VISU : Visualisation sur écran, au centre météorologique d'aérodrome, des phénomènes météorologiques présents et prévus.

AEROWEB ou AEROWEB PRO : Accès en libre service à une borne AEROWEB ou AEROWEB PRO permettant aux usagers la consultation des documents des phénomènes météorologiques présents et prévus.

**Colonne 9 :** Organismes ATS

**Colonne 10 :** Numéro de téléphone permettant aux usagers IFR d'entrer en relation avec un prévisionniste.

**c) Service pendant le vol pour les équipages de conduite**

Les renseignements météorologiques susceptibles d'être reçus en vol se divisent en deux catégories :
- l'information "en route".
- les renseignements pour l'atterrissage.

L'information "en route" comprend :

* Les renseignements obtenus par l'écoute des émissions météorologiques régulières en radiotéléphonie (Emission VOLMET), donnant des observations régulières (METAR) pour une sélection d'aérodromes ainsi que des avis de SIGMET.

* Les renseignements obtenus par trafic radio.

1) à l'initiative des organismes de la circulation aérienne, peuvent concerner les renseignements SIGMET relatifs à l'apparition, ou à la prévision de l'un ou de plusieurs des phénomènes suivants, dans la région de veille météorologique :

- Orages (avec ou sans grêle) noyés dans la masse,
- Orages (avec ou sans grêle) fréquents,
- Orages (avec ou sans grêle) obscurcis,
- Orages (avec ou sans grêle) organisés en lignes de grains,

*In addition to the information originating from the World Area Forecast System, MÉTÉO-FRANCE issues and available on AEROWEB low altitude TEMSI charts for New-Caledonia and Wallis area valid at 00h, 06h, 12h, 18h UTC.*

*Automatic preflight information services such as AEROWEB and AEROWEB PRO are described at chapter 3.5.9.*

*The flight crews may also obtain phone assistance (additional information or consultation – see AD 2.11) from forecasters of the departure aerodrome attachment centre.*

*Finally, on aerodromes where Météo-France is present, crew members may consult to the meteorological centre, the most recent aeronautical regulatory information and may have a briefing before departure.*

***METEOROLOGICAL ASSISTANCE PROVIDED ON THE AERODROMES***

***Information about the AD 2.11 table***

***Column 1 :*** *Associated MET Center*

***Column 2 :*** *Periods of service and associated MET Center (outside service periods)*

***Column 3 :*** *MET Center responsible for aerodrome forecasts (TAF) and validity period of the TAFs*

***Column 4 :*** *Trend forecast information (TREND)*

***Column 5 :*** *Briefing, consultation*

*P : Consultation of the forecaster at the station*

*T : Telephone*

*D : Documents on paper that can be consulted, either on noticeboards or upon request*

***Column 6 :*** *Flight documentation and language used*

*Type of flight documentation supplied : C : Charts, PL : Abbreviated texts in plain language*

*Language used : FR for French*

***Column 7 :*** *Charts, other information*

*S : Ground analysis chart (present chart)*

*U : Upper air analysis chart (present chart)*

*P : Prognostic upper air chart*

*W : Significant weather chart*

*T : Tropopause chart*

*SWH : High level significant weather (chart)*

*SWM : Mid level significant weather (chart)*

*SWL : Low level significant weather (chart)*

*AD WARNING*
*METAR AUTO*
*PREDEC*

***Column 8 :*** *Supplementary equipment*

*VISU : Onscreen visualization at aerodrome meteorological station of present and forecast meteorological phenomena.*

*AEROWEB or AEROWEB PRO : Self-service access to an AEROWEB or AEROWEB PRO terminal allowing users to consult documents on present and forecast meteorological phenomena.*

***Column 9 :*** *ATS organisms*

***Column 10 :*** *Telephone number allowing IFR users to contact a forecaster.*

***c) Service during flight* for flight crews**

*The meteorological information liable to be received during flight is divided in two categories :*
*- in-flight information,*
*- landing information.*

*"In-flight" information includes :*

** The information obtained by listening to regular meteorological broadcast by radiotelephony (VOLMET broadcast), supplying regular observations (METAR) for a selection of aerodromes and SIGMET advisories.*

** The information obtained by radio traffic.*

*1) at the initiative of the air traffic organization, may concern the SIGMET information related to the occurrence or the expectation of one or more of the following events, in the meteorological watch area :*

*- Embedded storms (with or without hail),*
*- Frequent storms (with or without hail),*
*- Obscure storms (with or without hail),*
*- Storms (with or without hail) organized in squall line,*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- Turbulence forte,
- Givrage fort,
- Givrage fort par précipitation se congelant,
- Ondes orographiques fortes,
- Forte tempête de poussière,
- Forte tempête de sable,
- Présence de cendres volcaniques,
- Cyclone tropical,
- Nuage radioactif

2) sur demande de l'équipage de l'avion, peuvent concerner :

- les observations de surface les plus récentes disponibles effectuées en des points du trajet restant à parcourir ;
- le temps prévu pour un certain intervalle de temps, en un point, sur un tronçon de trajet, ou sur une région ;
- les phénomènes météorologiques importants. ( METAR, comptes rendus en vol spéciaux reçus d'aéronefs (AIREP spéciaux), TEND, TAF ainsi que leurs amendements ).

Les renseignements pour l'atterrissage comprennent :

- le vent en surface représentatif de la piste utilisée ainsi que, le cas échéant, les variations de la direction et les variations par rapport à la vitesse moyenne indiquée sous forme de valeurs maximales et minimales,
- la visibilité, ou pour certains aérodromes, pour l'atterrissage comme pour le décollage, les valeurs de portée visuelle (RVR) représentatives de la piste utilisée,
- les phénomènes météorologiques,
- la nébulosité et la hauteur de la base des couches nuageuses,
- pour l'atterrissage, la valeur de la pression représentative de la zone de toucher des roues,
- pour le décollage, la valeur de pression représentative de la zone de la piste utilisée.

Le cas échéant, les renseignements suivants sont fournis :

- température de l'air et du point de rosée,
- remarques en clair ou à l'aide d'abréviations normalisées permettant de mieux préciser les conditions météorologiques existantes sur l'aérodrome et dans les aires d'approche et de montée au décollage,
- sur demande, une évolution prévue du temps (TREND et / ou TAF et / ou PREDEC).

Sur les aérodromes équipés en instruments de mesure de la portée visuelle de piste (RVR), les capteurs sont placés sur un axe parallèle à la piste distant de 120 mètres à 170 mètres de l'axe de piste, le premier à 300 mètres en aval du seuil, le second entre 1000 et à 1500 mètres du seuil (ou à mi-piste), le troisième à 300 mètres de l'autre extrémité de la piste. La mesure locale de la Portée Optique Météorologique (POM) permet de calculer la valeur de la portée visuelle de piste (RVR) en tenant compte de la luminance de fond et pour une intensité maximale de balisage.

Dans les messages d'observation, la RVR est fournie en mètres, par échelons de 25 mètres lorsqu'elle est inférieure à 400 mètres, de 50 mètres entre 400 et 800 mètres et par échelons de 100 mètres au-dessus de 800 mètres, les valeurs étant arrondies par défaut à l'échelon immédiatement inférieur de l'échelle utilisée.

Toutes les valeurs mesurées étant transmises à la TWR.

**AUTRES SERVICES**

**Climatologie aéronautique**

Les renseignements climatologiques aéronautiques nécessaires à la planification des vols et des aérodromes sont établis pour chaque aérodrome de Nouvelle Calédonie et de Wallis et Futuna bénéficiant d'un service météorologique, sous réserve de la disponibilité d'un minimum de 5 ans de mesures récentes, sous la forme de tableaux et de résumés climatologiques d'aérodrome par le service . Ils sont fournis à la demande en s'adressant à la Direction Interrégionale de Météo-France en Nouvelle Calédonie et à Wallis et Futuna.

**Dossiers d'enquêtes aéronautiques**

Des cellules d'enquêtes aéronautiques ont été mises en place à METEO-FRANCE pour effectuer les études et recherches météorologiques nécessaires à l'instruction d'accidents ou d'incidents survenus dans leur domaine de responsabilité sur demande écrite du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA), du Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité aéronautique d'Etat (BEA-E) et des autorités aéronautiques.

Les saisines sont à adresser à la CEA de Nouvelle-Calédonie : cea.nouvelle-caledonie@meteo.fr

**Service de réponse téléphonique**

**CRA Nouméa : (687) 29 20 04.**

*- Severe turbulence,*
*- Severe icing,*
*- Severe icing by freezing precipitation,*
*- Strong mountain wave,*
*- Strong dust storm,*
*- Strong sand storm,*
*- Presence of volcanic ashes,*
*- Tropical cyclone,*
*- Radioactive cloud.*

*2) on request from the aircraft crew, such information may relate to :*

*- the most recent surface observations available, made at points of the remaining flight ;*
*- the planned time for a given time slot, at one point, on one leg, or on one region ;*
*- the major meteorological events.( (METAR, special inflight reports received from aircraft (special AIREP), TEND, TAF and their amendments).*

*The landing information includes the following :*

*- surface wind representative of the runway used and, when appropriate, variations of direction and variations in relation to the average wind speed given in the form of maximum and minimum values,*
*- visibility, or for some aerodromes, both for landing and take-off, the RVR of the used runway,*
*- meteorological events,*
*- cloud amount and height of the cloud layer base,*
*- for landing, pressure value representative of the touchdown area,*
*- for take-off, pressure value representative of the runway area used.*

*As applicable, the following information is provided :*

*- air and dew point temperature,*
*- remarks in plain text or using standardized abbreviations to better specify the meteorological conditions prevailing on the aerodrome and in the approach and climb areas,*
*- on request, an expected weather change (TREND and / or TAF and / or PREDEC).*

*On the aerodromes equipped withsensors RVR measurement instruments, the sensors are positioned along an axis parallel to the runway and at a distance of 120 to 170 m from the runway axis, the first one downstream of the threshold, the second one between 1000 and 1500 m from the threshold (or at mid runway), the third one 300 m from the other end of the runway. The local measurement of meteorological optical range is used to calculate the Runway Visual Range (RVR) taking into consideration the background luminance and for a maximum lighting intensity.*

*In the observation reports, the RVR is given in meters, in steps of 25 m when it is lower than 400 m, of 50 m between 400 and 800 m, and in steps of 100 m above 800 m, the values being rounded by default to the next lower step of the scale used.*

*All the measured values being transmitted to the TWR.*

***OTHER SERVICES***

**Aeronautical climatology**

*The aeronautical climatologic information required for flight and aerodrome scheduling is established for each aerodrome New Caledonia and Wallis and Futuna providing a meteorological service. It is supplied on request, providing a minimum of 5 years of recent measurements is available, in the form of aerodrome weather tables and summaries, by the Interregional directorate of Météo-France in New Caledonia and Wallis and Futuna.*

***Aeronautical investigation folders***

*Aeronautical investigation units have been set up at METEO-FRANCE to conduct meteorological studies and researches required when investigating on accidents or incidents occurred within their area of responsibility, on written request of the Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA), the Bureau Enquêtes Accidents for state aéronautical safety (BEA-E) and the aeronautical authorities.*

*Referrals should be sent to the CEA of New Caledonia : cea.nouvelle-caledonie@meteo.fr*

***Automated answering service***

***CRA Nouméa : (687) 29 20 04.***

Ce service est disponible pour les usagers de l'aviation générale désirant un complément d'information pour préparer leur vol, ou si le terrain d'où ils décollent ne permet pas l'accès au réseau internet.

*This service is available for general aviation users eager to have additional information to prepare their flight, or if there's no internet access from their take-off airfield.*

### 3.5.5 AVIS PREALABLES EXIGES DES EXPLOITANTS

Lorsqu'un exploitant estime que le service normalement déployé par Météo-France ne répond pas pleinement à ses besoins, et qu'une assistance complémentaire ou nouvelle lui serait nécessaire, il notifie ce besoin avec un préavis suffisant au centre météorologique associé à l'aérodrome de départ.

Pour tous les systèmes automatisés de METEO-FRANCE, la mise à disposition des documents météorologiques réglementaires est conforme aux délais définis dans les documents officiels de l'OACI ou, pour ce qui concerne les produits spécifiques français, aux délais définis entre les compagnies aériennes et METEO-FRANCE dans le cadre des commissions aviation de transport et aviation légère du Conseil Supérieur de la Météorologie.

### *3.5.5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS*

*When an operator considers that the service normally provided by Météo-France does not fully meet its needs, and that an additional or new assistance is necessary, he notifies this need, with a sufficient prior notice, to the meteorological center associated to the departure aerodrome.*

*For all METEO-FRANCE automated systems, the regulatory meteorological documents are made available within the deadlines defined in the official ICAO documents or, as concerns specific French products, within the deadlines agreed upon between the airlines and METEO-FRANCE, within the framework of the transport aviation and light aviation committees of the Conseil Supérieur de la Météorologie (higher council of meteorology).*

### 3.5.6 COMPTES-RENDUS AIREP EXIGES DES EXPLOITANTS

Les observations d'aéronef et les comptes rendus par radiotéléphonie sont définis au chapitre 12 du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Les pilotes rendent compte des observations sur les phénomènes météorologiques rencontrés pendant toute phase de vol, conformément aux dispositions décrites en ENR 1.1.

### *3.5.6 AIREP REPORTS EXPECTED FROM OPERATORS*

*The conditions in which regular and special observations are required from aircraft are described in chapter 12 of Commission implementing Regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation.*

*Thus, pilots report observations during any flight phase, according to rules described in ENR 1.1.*

### 3.5.7 SERVICE VOLMET

Le service VOLMET n'est pas rendu.

### *3.5.7 VOLMET SERVICE*

*The VOLMET service is not provided.*

### 3.5.8 SERVICE SIGMET ET AIRMET

Le Centre de Veille Météorologique (CVM) de Nandi, assure la veille météorologique « en route » dans l'ensemble de la FIR Nandi.

Dans le cadre de cette fonction, le CVM de Nandi assure, entre autres, la production et le suivi des SIGMET.

La période de validité des messages SIGMET ne dépasse pas 4 heures. Dans le cas particulier des messages SIGMET concernant un nuage de cendres volcaniques ou un cyclone tropical , la période de validité est de 6 heures.

Les renseignements AIRMET ne sont pas requis en région PAC.

### *3.5.8 SIGMET AND AIRMET SERVICES*

*Nandi's meteorological monitoring centre (CVM), ensures « en route » meteorological surveillance all over Nandi FIR.*

*As part of this function, the CVM Nandi ensures, among others, production and monitoring of SIGMET.*

*The SIGMET validity period does not exceed 4 hours. In the special case of SIGMET messages for volcanic ash cloud and tropical cyclones, the period of validity is 6 hours.*

*AIRMET information are not required in PAC region.*

### 3.5.9 AUTRES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AUTOMATISÉS

Le service AEROWEB-PRO est une application web qui rend le service d'auto¬briefing météorologique. Réservé aux usagers aéronautiques professionnels qui doivent en accepter les conditions d'utilisation, il est disponible via un identifiant et un mot de passe à l'URL https://aviation-pro.meteo.fr

Il permet d'accéder à tous les messages météorologiques réglementaires aéronautiques utiles dans le monde : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, et tous les produits du système mondial de prévisions de zone (obtenus à partir des centres mondiaux de prévisions de zone). Il propose aussi la consultation des messages d'avertissement d'aérodrome (AD WARNING) et des prévisions de décollage (PREDEC) produits en France, et permet de visualiser l'imagerie radar, satellite et foudre pour compléter la préparation des vols.

De plus, il permet d'accéder à la documentation de vol pour chaque vol souhaité. Pour obtenir un accès à AEROWEB-PRO, les usagers aéronautiques professionnels sont invités à s'adresser, selon leur localisation géographique, aux contacts suivants :

### *3.5.9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES*

*The AEROWEB-PRO service permanently operated by METEO-FRANCE is a web application that provides for the weather self-briefing service. Available via a secured https web connection https://aviation-pro.meteo.fr*

*It is reserved to professional aeronautical users who must accept the application's terms of use and have a login and password. Users can get to all regulatory aeronautical weather messages useful all over the world : METARs, AUTO METARs), SPECIs, TAFs as well as all reports issued by the World Area Forecast System (obtained from world area forecast centres). Aerodrome warning messages (MAA) and take-off forecasts (PREDEC) produced in France can also be viewed and radar, satellite and lightning imagery can be viewed to complete flight preparation.*

*Users can also print flight documentation for each flight of the day either on request or automatically. To be granted access to AEROWEB-PRO, professional aeronautical users are invited to get in touch with the following contacts :*

| **Région ou centre météorologique**<br>***Region or meteorological centre*** | **Contact** |
|---|---|
| Centre Nouméa | aeromet.dirnc@meteo.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AEROWEB**

AEROWEB est le service d'autobriefing météorologique dédié à l'aviation légère et accessible sur l'URL : https://aviation.meteo.fr

Ce service, accessible sur une simple inscription, est réservé aux usagers aéronautiques qui doivent accepter les conditions d'utilisation du service.

AEROWEB met à disposition toutes les informations météorologiques aéronautiques réglementaires.

AEROWEB permet d'accéder à tous les messages météorologiques réglementaires aéronautiques utiles dans le monde : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, et tous les produits du système mondial de prévisions de zone (obtenus à partir des centres mondiaux de prévisions de zone). Il propose aussi la consultation des messages d'avertissement d'aérodrome (AD WARNING) et des prévisions de décollage (PREDEC) produits en France, et permet de visualiser l'imagerie radar, satellite pour compléter la préparation des vols. Les vélivoles et libéristes peuvent y consulter une rubrique "Aérologie" contenant des prévisions de convection, des radio-sondages et d'autres produits spécifiques adaptés à leurs besoins.

De nombreuses ressources documentaires sont disponibles : didacticiel d'apprentissage des codes météorologiques avec exercices, fiches détaillées sur les phénomènes météorologiques, guide aviation.

***AEROWEB***

*AEROWEB is the aeronautical weather section of METEO-FRANCE, available at https://aviation.meteo.fr and specifically dedicated to general aviation.*

*This service is available upon registration: the user must choose a login and a password and accept the terms of use restricting the access to aeronautical users.*

*AEROWEB displays all regulatory aeronautical weather information.*

*AEROWEB provides METAR, AUTO METAR, SPECI, TAF, as well as all reports issued by the World Area Forecast System (obtained from world area forecast centres). Users can save their favorite aerodromes, their personal flight files and the charts centered on these aerodromes. Aerodrome warning messages (MAA) and takeoff forecasts (PREDEC) produced in France can also be viewed and radar, satellite and lightning imagery can be viewed to complete flight preparation. Glider and hand-glider pilots can find convection forecasts, radiosonde measurements and other pieces of information suited to their needs in the "Aerology" section.*

*Many document resources are available : education software for meteorological codes including exercises, detailed sheets on meteorological events, Aviation guide to be downloaded or printed.*

**3.5.10 SERVICES DE METEOROLOGIE DE L'ESPACE**

La France fait partie, au sein d'un consortium avec l'Australie, le Canada et le Japon, des Etats ayant accepté la responsabilité de fournir l'un des centres mondiaux de météorologie de l'espace (SWXC) désignés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La contribution de la France aux services de ce centre, dénommé ACFJ, sera rendue par un groupement constitué de Collecte Localisation Satellites (CLS), European Satellite Services Provider (ESSP), et Météo France.

Les SWXC analysent les phénomènes de météorologie de l'espace (phénomènes d'origine solaire), et diffusent des renseignements consultatifs, modérés (MOD) ou sévères (SEV), concernant des impacts, observés (OBS) ou prévus (FCST), susceptibles d'affecter :

a. Les radiocommunications haute fréquence (HF COM) ;

b. Les systems de navigation et surveillance basés sur le GNSS (GNSS) ;

c. Les radiations à bord des aéronefs (RADIATION) ; et

d. Les communications par satellite (SATCOM).

Les renseignements consultatifs sur les phénomènes de météorologie de l'espace concernant l'ensemble de la route seront fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite au titre de l'information météorologique.

Les zones géographiques impactées sont repérées par leurs latitudes et longitudes, en ajoutant les niveaux de vol (ABV FL) pour ce qui concerne les radiations. Des abréviations sont aussi utilisées :

- Hautes latitudes de l'hémisphère nord (N9000 - N6000) : HNH
- Moyennes latitudes de l'hémisphère nord (N6000 - N3000) : MNH
- Latitudes équatoriales de l'hémisphère nord (N3000 - N0000) : EQN
- Latitudes équatoriales de l'hémisphère sud (S0000 - S3000) : EQS
- Moyennes latitudes de l'hémisphère sud (S3000 - S6000) : MSH
- Hautes latitudes hémisphère sud (S6000 - S9000) : HSH

Certaines recommandations peuvent concerner tout le côté éclairé de la terre.

Un exemple de renseignement consultatif fictif est indiqué ci-dessous :

FNXX01 YMMC 020100
SWX ADVISORY
DTG : 20190504/0037Z
SWXC : ACFJ
ADVISORY NR : 2019/321
NR RPLC : 2019/320
SWX EFFECT : HF COM MOD
OBS SWX : 04/0037Z EQS MSH E00000-E18000
FCST SWX + 6 HR : 04/0700Z NOT AVBL
FCST SWX + 12 HR : 04/1300Z NOT AVBL
FCST SWX + 18 HR : 04/1900Z NOT AVBL
FCST SWX + 24 HR : 05/0100Z NOT AVBL
RMK : HF DEPRESSION EVENT IN PROGRESS DUE TO RECENT GEOMAGNETIC ACTIVITY. PERIODIC LOSS OF HF COM POSSIBLE NXT 24HRS.
NXT ADVISORY : WILL BE ISSUED BY 20190504/0637Z=

***3.5.10 SPACE WEATHER SERVICES***

*France, in a consortium with Australia, Canada and Japan, is one of the States having accepted the responsibility to provide one of the International Civil Aviation Organization (ICAO) designated aviation Space Weather Centres (SWXC). The contribution of France to the services of this centre, named ACFJ, will be by a grouping of Collecte Localisation Satellites (CLS), European Satellite Services Provider (ESSP), and Météo France.*

*The SWXCs monitor space weather conditions (phenomena of solar origin), and issue moderate (MOD) or severe (SEV) advisories, about observed (OBS) ou forecast (FCST) phenomena which might affect :*

*a) high frequency radio communications (HF COM) ;*

*b) global navigation satellite systems (GNSS) based navigation and surveillance systems ;*

*c) on board radiation (RADIATION) ; and*

*d) satellite communications (SATCOM).*

*Space weather advisory information relevant to the whole route will be supplied to operators and flight crew members as part of aeronautical meteorological information.*

*Affected geographic areas are referenced by their latitudes and longitudes, and flight levels (ABV FL) for radiation. Abbreviations are also used :*

*- High latitudes northern hemisphere (N9000 - N6000) : HNH*
*- Mid latitudes northern hemisphere (N6000 - N3000) : MNH*
*- Equatorial latitudes northern hemisphere (N3000 - N0000) : EQN*
*- Equatorial latitudes southern hemisphere (S0000 - S3000) : EQS*
*- Mid latitudes southern hemisphere (S3000 - S6000) : MSH*
*- High latitudes southern hemisphere (S6000 - S9000) : HSH*

*Some advisories may be for the whole daylight side of Earth (daylight side).*

*An example of fictitious advisory is given below :*

*FNXX01 YMMC 020100*
*SWX ADVISORY*
*DTG : 20190504/0037Z*
*SWXC : ACFJ*
*ADVISORY NR : 2019/321*
*NR RPLC : 2019/320*
*SWX EFFECT : HF COM MOD*
*OBS SWX : 04/0037Z EQS MSH E00000-E18000*
*FCST SWX + 6 HR : 04/0700Z NOT AVBL*
*FCST SWX + 12 HR : 04/1300Z NOT AVBL*
*FCST SWX + 18 HR : 04/1900Z NOT AVBL*
*FCST SWX + 24 HR : 05/0100Z NOT AVBL*
*RMK : HF DEPRESSION EVENT IN PROGRESS DUE TO RECENT GEOMAGNETIC ACTIVITY. PERIODIC LOSS OF HF COM POSSIBLE NXT 24HRS.*
*NXT ADVISORY : WILL BE ISSUED BY 20190504/0637Z=*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Tableau 3 : AERODROMES POUR LESQUELS LE CRITERE D'APPLICATION DE CAVOK EST UNE HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES SUPERIEURE A 5000 PIEDS**

***Table 3 : AERODROMES FOR WHOM THE CAVOK APPLICATION CRITERION IS A CLOUDBASE HEIGHT GREATER THAN 5000 FT***

| Indicatif | Aérodrome | Hauteur CAVOK (ft) |
|---|---|---|
| NWWD | Koné | 6090 |
| NWWK | Koumac | 6870 |
| NWWM | Nouméa-Magenta | 6900 |
| NWWW | Nouméa-La Tontouta | 6960 |
| NWWU | Touho | 6390 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE

*SEARCH AND RESCUE*

## 3.6.1 SERVICES COMPETENTS CHARGÉS DU SERVICE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (SAR)

### 3.6.1.1 Textes de référence

Les services de recherche et de sauvetage en Nouvelle-Calédonie sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La terminologie internationale SAR (OACI) est adoptée notamment dans le présent document, en ce qui concerne les Télécommunications.

Les textes de référence OACI sont les suivants :

- Convention de Chicago, article 25,
- Annexe 12 - Recherche et sauvetage,
- Doc 9673 Plan de navigation aérienne - Région Asie-Pacifique (Basic ANP and Facilities and Services Implementation Document),
- Doc 7030, Procédures complémentaires régionales (PAC 11.1.1),
- Doc 9731, Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (manuel IAMSAR - Vol I, II et III).

Les différences par rapport à l'annexe 12 OACI sont énumérées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Documentation nationale :

- Code de la sécurité intérieure, article D766-7 et D742-18.
- Arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.
- Fascicule P - 41-65 de l'OSAC «obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord», Rév. 1 – 06/2001.
- Arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

### 3.6.1.2 Le Centre Secondaire de Sauvetage (ARSC) de Nouméa La Tontouta

La Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie est chargée du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) dans les limites du secteur Nouvelle-Calédonie, en collaboration étroite avec les Forces Armées de Nouvelle-Calédonie. Elle est en outre en charge de la coordination générale et de la conduite des moyens aériens pour les parties terrestres de sa zone de responsabilité.

A cet effet, un Centre Secondaire de Sauvetage (ARSC) est constitué au sein de l'Organisme Navigation Aérienne de Nouméa La Tontouta. Il exerce ses missions par délégation de l'ARCC de Nandi (Fidji), dans la limite du secteur d'information de vol de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l'annexe D de la lettre d'accord signée le 30 avril 2019 entre le SNA-NC et Fidji Airport Limited.

## *3.6.1 COMPETENT SERVICES IN CHARGE OF THE SEARCH AND RESCUE (SAR) SERVICE*

### *3.6.1.1 Applicable documents*

*In New Caledonia, Search and Rescue services are organized in accordance with the ICAO's standards and recommended practices. The international SAR terminology (ICAO) is adopted, in particular in this document as regarding telecommunications.*

*The ICAO applicable texts are as follows :*

*- Chicago Convention, article 25,*
*- Annex 12 - Search and Rescue,*
*- Doc 9673, Air navigation plan - Asia and Pacific Regions (Basic ANP and Facilities and Services Implementation Document),*
*- Doc 7030, Regional Supplementary procedures,*
*- Doc 9731, International aeronautical and maritime search and rescue manual (IAMSAR manual - Vol I, II and III).*

*Differences between French regulation and ICAO annex 12 are listed in part GEN 1.7 of the AIP.*

*National documentation :*

*- Internal security code, article D766-7 and D742-18.*
*- Amended by-law dated the 21st December, 2018 on coding and registering of the 406 MHz beacons, for aircraft search and rescue purposes.*
*- Handbook P - 41-65 of OSAC "Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord", 1st updated, June 2001.*
*- Amended by-law dated the 26th March, 2008 relating to the obligation of carrying, for aircraft search and rescue purposes, an emergency beacon operating on 406 MHz.*

### *3.6.1.2 The aeronautical Rescue Secondary Centre (ARSC) of Noumea La Tontouta*

*The Civil Aviation Authority in New Caledonia (DAC-NC) is in charge of triggering and stopping search and rescue operations for aircraft in distress (SAR) in the limits of New Caledonia sector, in close cooperation with Force Navy of New Caledonia. It is also in charge of the general coordination and the conduct of air facilities for land parts of its area of responsibility.*

*For this purpose, an Aeronautical Rescue Secondary Centre (ARSC) is set up at the Air Navigation unit of Nouméa La Tontouta. It carries out its mission by delegation from Nandi ARCC (Fidji), in the limit of flight information sector of New Caledonia, in accordance with Annex D of the letter of agreement signed April 30th, 2019 between SNA-NC and Fidji Airport Limited.*

**Adresse / *Adress* :** **Organisme Navigation Aérienne Nouméa La Tontouta**
**Centre Secondaire de Sauvetage**
**BP 37 - 98840 Aéroport de NOUMEA LA TONTOUTA**
**NOUVELLE-CALEDONIE**

**E-mail :** **dac-nc-sna-sar@aviation-civile.gouv.fr**

**TEL :** **+687 35 24 22**
**FAX :** **+687 35 24 23**
**Adresse SFA *(AFS)* :** **NWWWYCYX**

## 3.6.2 ZONE POUR LAQUELLE LES SERVICES SONT FOURNIS

Dans la région SRS (Search and Rescue Sub-Region) Nouvelle- Calédonie, située dans la SRR (Search and Rescue Region) Nandi, la coordination des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs est assurée par l'ARSC Nouméa La Tontouta (cf. carte « plan de coordination de sauvetage »).

## *3.6.2 AREA FOR WHICH SERVICES ARE PROVIDED*

*In the SRS region (Search and Rescue Sub-Region) New Caledonia, located in the SRR (Search and Rescue Region) Nandi, the coordination of search and rescue operations of aircraft is ensured by the ARSC Nouméa La Tontouta (cf. chart "rescue coordination plan").*

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 3.6.3 TYPES DE SERVICES ET MOYENS AERIENS

Les détails sur l'emplacement et les coordonnées de l'ARSC Nouméa La Tontouta sont mentionnés ci-après.

D'une manière générale, les moyens concourant aux missions SAR sont d'un type couramment utilisé par l'administration nationale dont ils relèvent (avions - hélicoptères - navires ou vedettes de sauvetage). Leurs caractéristiques de base (rayon d'action - capacité de chargement) sont dans bien des cas supérieures à celles recommandées par l'OACI.

### *3.6.3 TYPES OF SERVICE AND AIR FACILITIES*

*ARSC Nouméa La Tontouta location and contact details are given below.*

*In general, the aeronautical and maritime SAR facilities employed in SAR operations are those commonly used by ministries on which they depend (planes, helicopters, rescue ships or rescue speedboats).Their basic features such as range or load are superior to those recommended by the ICAO.*

| **Moyens aériens**<br>*Air facilities* | **Alerte**<br>*Alert* | **Rayon d'action**<br>*Range of action* | **Performances**<br>*Performances* | **Appartenance**<br>*Affiliations* |
|---|---|---|---|---|
| Semi spécialisé / *Semi-specialized* | | | | |
| Guardian x 2 | H24 | 800 NM<br>entre 40' et 50' sur zone<br>*between 40' and 50' on area* | VP (crois) = 420 kt<br>VM (rech) = 220 kt<br>Aut = 4 h 30 - 5 h 30 | Forces Armées Nouvelle-Calédonie |
| CASA x 2 | H24 | 700 NM | VP = 200 kt<br>Aut = 7 h | Forces Armées Nouvelle-Calédonie |
| Puma x 3 | H24 | 120 NM | VP = 120 kt<br>Aut = 2 h | Forces Armées Nouvelle-Calédonie |
| Occasionnel / *Occasional* | | | | |
| AS350 x 2 | H24 | de jour : jusqu'à 12 NM des côtes ;<br>de nuit : selon conditions météo et éclairage de la zone.<br>*by day : up to 12 NM from the coast ; by night : depending on weather conditions and lighting in the area.* | VP = 110 kt | SAG |
| EC135 | HJ<br>*Daytime only* | 250 NM<br>100 NM des côtes<br>délai de décollage : 30'<br>*100 NM from the coast*<br>*TKOF time : 30'* | VP = 125 kt<br>Aut = 2 h + 30' de réserve<br>*Aut = 2 h + 30' of reserve* | DSCGR |

### 3.6.4 ACCORDS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Une lettre d'accord a été signée entre le SNA-NC et les Fidji.

Son but est de permettre une coordination et une coopération aussi étroites que possible entre les organismes de Recherches et de Sauvetage concernés afin d'assurer aux opérations SAR, dans les régions frontalières voisines, toute l'efficacité nécessaire.

### *3.6.4 SEARCH AND RESCUE AGREEMENTS*

*A letter of agreement has been signed between SNA-NC and Fidji.*

*The purpose is to facilitate a mutual coordination and cooperation as closely as possible between SAR services involved, in order to ensure to SAR operations in neighbouring border regions all the effectiveness needed.*

### 3.6.5 CONDITIONS D'UTILISATION

#### 3.6.5.1 Contact téléphonique BRIA

Le numéro du BRIA (+687 35 24 22) est un numéro d'appel, utilisable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Il est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

### *3.6.5 CONDITIONS OF USE*

#### *3.6.5.1 BRIA telephone contact*

*The BRIA contact (+687 35 24 22) is a telephone number, which can be used 24 hours a day and 7 days a week.*

*It can be used by any user in a distress situation, by any direct witness of an aircraft accident, or by anyone concerned about the disappearance of an aircraft and its occupants.*

#### 3.6.5.2 Balises de détresse 406 MHz

Une balise de détresse 406 MHz, est un émetteur radio qui peut être activé automatiquement ou manuellement dans une situation d'urgence afin de demander de l'aide aux autorités de sauvetage.

L'aéronef peut être équipé d'une ou plusieurs ELT, et / ou d'une ou plusieurs PLB.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de balises de détresse doit les déclarer dans le Registre Français des Balises de Détresse (RFBD). Dans le cas des PLB, il convient de vérifier que l'usage aéronautique de la balise est bien celui mentionné dans le RFBD, avant tout vol ainsi que la description des informations relatives à l'aéronef dans le champ « Remarques » (immatriculation, couleurs, aérodrome de base,…).

COSPAS-SARSAT **ne détecte plus les fréquences 121,5 MHz ou 243 MHz** . Celles-ci ne peuvent être reçues que par : les services ATS qui veillent ces fréquences, un autre aéronef ou les sauveteurs (équipés pour le homing).

Une balise 406 MHz envoie un signal vers des satellites, traité par les services de secours, lorsqu'elle est déclenchée en cas d'urgence. Lorsque l'usager active certains dispositifs d'essai de sa balise, celle-ci se met en marche mais son signal n'est pas traité par les services de secours. Certaines peuvent être activées manuellement, d'autres le sont automatiquement dans certaines circonstances (ainsi les ELT/AF peuvent se déclencher automatiquement en cas de choc, de chute ou de collision par exemple).

#### *3.6.5.2 Emergency beacons operating on 406 MHz*

*An emergency 406-MHz beacon is a radio transmitter that can be activated automatically or manually to summon assistance from government authorities.*

*An aircraft may be equipped with one or more ELT beacons and / or one or more PLB beacons.*

*The aircraft operator or the distress beacon owner must record its beacons in the French register of distress beacons (RFBD). In case of PLBs, the aeronautical use of the beacon must be indicated in the data base before flying. The information relating to the aircraft will be also described in RFBD data base in the field "Remarks" (registration, colours, base aerodrome…).*

*COSPAS-SARSAT **does not monitor on 121.5 MHz or 243 MHz anymore.** They are received only by : ATS services monitoring these frequencies, nearby aircraft or rescue personnel (equipped with homing device).*

*A 406-MHz beacon transmits a signal to satellites, processed by the emergency services, when it is activated in case of an emergency. When certain testing features are activated by the user, it is activated but its signal is not processed by the emergency services. Some beacons are designed to be manually activated, and some others are designed for automatic activation in certain circumstances (e.g., ELT/AF may be automatically activated by a physical shock, such as a crash).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.6.5.2 a) Enregistrement**

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse ayant un code pays France métropolitaine ou Outre-Mer **a l'obligation d'enregistrer** sa ou ses balises de détresse dans le RFBD (cf. site internet du RFBD : https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login), et de déclarer tout changement dans l'affectation de celles-ci. En cas de déclenchement de la balise de détresse, cela permet aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage de corréler le code hexadécimal de la balise et son propriétaire.

**Les données** fournies **doivent être complètes, exactes et à jour** , notamment en cas de vente de l'aéronef ou de la balise.

L'efficacité des recherches est fortement dégradée en l'absence d'enregistrement, pour un enregistrement incomplet ou erroné des balises et des données associées. Par conséquent, l'enregistrement constitue une **opération obligatoire, essentielle et indispensable** .

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse reste responsable des données inscrites dans ce registre.

**Enregistrez votre balise ayant un code France métropolitaine ou Outre-Mer, en ligne à l'adresse suivante :**
https://registre406.cnes.fr

***3.6.5.2 a) Registration***

*The aircraft operator or the owner of the emergency beacon having a country code France or French overseas **must register** its emergency beacon(s) and record any change of the allocation of these beacons in the RFBD (cf website : https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login). In the event of emergency beacon activation, it enables the authorities in charge of search and rescue operations to provide a link between the beacon ID15 Hex and its owner.*

*The **data** provided **must be complete, accurate and up-to-date** particularly in the event of sale of the aircraft or the beacon.*

*The effectiveness of searches is severely degraded by the absence of registration, incomplete or erroneous registration of beacons and its associated data. Consequently, the beacon registration is **mandatory, essential and absolutely necessary.***

*The aircraft operator or the owner of the emergency beacon is at any rate responsible for the data recorded in this register.*

***Register your beacon, having a country code France or French overseas, online by visiting*** :
*https://registre406.cnes.fr*

**3.6.5.2 b) Essais**

Il est strictement interdit de tester les balises émettant sur 406 MHz en mode opérationnel.
Seule l'utilisation du dispositif intégré d'autotest équipant certaines balises 406 MHz est autorisée.
Les essais devront être effectués conformément au manuel d'utilisation de la balise.
Pour des informations détaillées, contactez COSPAS/SARSAT, site internet :
https://www.cospas-sarsat.int

***3.6.5.2 b) Tests***

*Testing the beacons transmitting on 406 MHz in operational mode is strictly prohibited.*
*Only the use of the built in self-test system of some 406 MHz beacons is authorized.*
*The tests shall be performed in compliance with the beacon user manual.*
*For further information, please do contact COSPAS/SARSAT web site :*
*https://www.cospas-sarsat.int*

**3.6.5.2 c) Peines encourues pour déclenchement malveillant de fausses alertes**

L'article L39-7 du Code des postes et des communications électroniques (Chapitre V : Dispositions pénales) stipule que :

« Toute personne qui, sciemment, transmet ou met en circulation, par la voie radioélectrique, des signaux ou appels de détresse, faux ou trompeurs, est punie d'un an d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Les appareils utilisés par le délinquant ou ses complices peuvent être confisqués.

***3.6.5.2 c) Penalties incurred in case of malicious activation of false alerts***

*The article L39-7 of the "Code des postes et des communications électroniques" states that : (Chapter V: Penal provisions) :*

*Any person who, knowingly, transmits or puts into circulation, using radio means, false or deceptive distress signals or calls, is punished by one year of imprisonment and by a 3,750-euro fine or only by one of these two penalties.*

*The devices used by the offender or his accomplices may be seized.*

**3.6.5.2 d) Centre de Contrôle de Mission Australien (AUMCC)**

Le Centre de Contrôle de Mission Australien (AUMCC) est le centre de traitement des émissions de balise de détresse pour la zone Pacifique Sud-Ouest. Il retransmet les informations concernant la détection d'émission de balises vers le MRCC et l'ARSC.

***3.6.5.2 d) Autralian Mission Control Centre (AUMCC)***

*The Australian Mission Control Centre (AUMCC) is the distress beacon processing centre for the Southwest Pacific Data Distribution Region. It relays information concerning the detection of beacon transmissions to the MRCC and the ARSC.*

**3.6.5.2 e) Alarme intempestive**

En cas de fonctionnement intempestif constaté :

- arrêter immédiatement l'émission de la balise (lorsque celle-ci est accessible) ;

- afin d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés, il convient de signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme Navigation aérienne de Nouméa La Tontouta via le BRIA.

***3.6.5.2 e) False alarm signals***

*When it is obvious that the beacon has emitted a false alarm :*

*- immediately stop the beacon emission (in the case of a beacon accessible on board) ;*

*- in order to avoid unnecessary search operations, immediately notify the air navigation unit of Nouméa La Tontouta via BRIA.*

**3.6.5.3 Communications de détresse / urgence**

***3.6.5.3 Distress / emergency communications***

**3.6.5.3 a) Définitions**

- Détresse : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;

- Urgence : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

***3.6.5.3 a) Definitions***

*- Distress : condition featured by the threat of a severe and impending danger and requiring an immediate assistance ;*

*- Emergency : condition concerning the safety of an aircraft or any other vehicle, or safety of any people being on - board, but not requiring immediate assistance.*

**3.6.5.3 b) Message de Détresse / Urgence**

***3.6.5.3 b) Distress / Emergency Messages***

© Service de l'Information Aéronautique, France

Un message de détresse ou d'urgence comprend :

1. le signal radiotéléphonique de détresse MAYDAY, ou d'urgence PAN PAN, prononcé, dans toutes les langues comme l'expression française “m'aider” ou “panne panne”, répété de préférence trois fois ;

2. puis, si possible dans l'ordre :

- le nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
- l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
- la nature du cas de détresse ou d'urgence ;
- la position, le niveau et le cap ;
- les intentions du commandant de bord.

*A distress or emergency message includes :*

*1. the radiotelephony distress signal mayday, or the radiotelephony emergency signal pan pan pronounced in all areas as the French expression “m'aider” or “panne panne”, repeated preferably three times ;*

*2. then, if possible in the following order :*

*- name of the station to which the message is addressed (available time and circumstances permitting) ;*
*- aircraft call sign ;*
*- distress or emergency type ;*
*- position, level and heading ;*
*- intentions of aircraft captain.*

**3.6.5.3 c) Fréquences à utiliser**

Le message de détresse ou d'urgence doit être émis par ordre de priorité :

- sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation ;
- sur la fréquence du SIV ou toute autre fréquence utilisée par l'organisme de contrôle ;
- sur 121,5 MHz (portée limitée).

Les navigateurs aériens ont le plus grand intérêt à étudier à l'avance, en fonction des équipements de bord disponibles et pour chaque tronçon de route, les dispositions qu'ils seraient amenés à prendre, le cas échéant pour l'émission de messages ou de signaux d'urgence ou de détresse, ou le déclenchement du mode et du code SSR appropriés.

***3.6.5.3 c) Frequencies to be used***

*The distress or emergency message must be transmitted in order of priority :*

*- on operating air-ground frequency ;*
*- on FIC frequency or any other frequency used by the control unit ;*
*- on 121.5 MHz (limited range).*

*The air navigators should rather forecast actions to take, for transmission of emergency or distress messages or signals, or for activation of required SSR mode and code if necessary and depending on the available airborne equipment for any route segment.*

| **FRÉQUENCES UTILISABLES** - *USABLE FREQUENCIES* | | | |
|---|---|---|---|
| Fréquence - *Frequency* | de Route - *in Route* | 121.5 MHz | 2 182 kHz (1) |
| Utilisation normale<br>*Normal use* | Liaison Air / Sol<br>*Ground / Air contact* | Détresse internationale<br>*International Distress* | Internationale Maritime<br>*Maritime International* |

(1) Silence international : H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33
*(1) International silence : H + 00 to H + 03 and H + 30 to H + 33*

**3.6.5.3 d) Imposition du silence**

- Lors d'un appel de détresse, le silence peut être imposé suite au message :

**Arrêtez toutes transmissions - MAYDAY ;**

- Lorsque la phase de détresse prend fin, fin du silence par le message :

**Trafic de détresse terminé.**

***3.6.5.3 d) Imposition of silence***

*- For a distress call, the silence can be required after the message :*

***Stop transmitting- MAYDAY ;***

*- When the distress phase is over, end of silence by the following message :*

***Distress traffic terminated.***

**3.6.5.3 e) Accusé de réception d'un message de détresse ou d'urgence**

**SI LA STATION A LAQUELLE S'ADRESSE LE PILOTE N'ACCUSE PAS RECEPTION DU MESSAGE DE DETRESSE OU D'URGENCE, TOUTE AUTRE STATION ACCUSE RECEPTION ET PORTE ASSISTANCE.**

***3.6.5.3 e) Acknowledgement of a distress or emergency message***

***IF THE STATION CALLED BY THE PILOT DOES NOT ACKNOWLEDGE THE DISTRESS OR EMERGENCY MESSAGE, ANY OTHER STATION SHALL ACKNOWLEDGE AND GIVE ASSISTANCE.***

**3.6.5.3 f) Transmission d'un message « Vol normal »**

← En application des dispositions SERA 10001 du Règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié, afin d'assurer une mise en œuvre efficace du service d'alerte, les aéronefs dotés de moyens appropriés de communications radio bilatérales qui bénéficient de ce service transmettent un compte rendu pendant la période de 20 à 40 minutes qui suit le dernier contact (quelle qu'ait été la raison de ce contact) simplement pour indiquer que le vol progresse conformément au plan de vol ; ce message comprendra l'identification de l'aéronef et les mots « vol normal ». ←

***3.6.5.3 f) Transmission of “Operations normal” message***

*Pursuant to the SERA 10001 provisions of the amended Implementing Regulation (UE) NR 923/2012 in order to ensure the effective implementation of the alerting service, aircraft equipped with suitable two-way radio-communications which benefit from this service shall report during the period 20 to 40 minutes following the time of the last contact, whatever the purpose of such contact, merely to indicate that the flight is progressing according to plan, such report to comprise identification of the aircraft and the words “Operations normal”.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 3.6.6 PROCEDURES ET SIGNAUX UTILISES

## *3.6.6 PROCEDURES AND SIGNALS USED*

←

### 3.6.6.1 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL/AIR (Source : Annexe 12 OACI)

### *3.6.6.1 GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE (Source : Annex 12 ICAO)*

A L'USAGE DES SURVIVANTS
*FOR USE BY SURVIVORS*

| NR | MESSAGE | SIGNAL |
|---|---|---|
| 1 | Demandons assistance<br>*Require assistance* | V |
| 2 | Demandons assistance médicale<br>*Require medical assistance* | X |
| 3 | Non ou réponse négative<br>*No or negative* | N |
| 4 | Oui ou réponse affirmative<br>*Yes or affirmative* | Y |
| 5 | Nous nous dirigeons dans cette direction<br>*Proceeding in this direction* | ↑ |

A L'USAGE DES EQUIPES DE SAUVETAGE
*FOR USE BY RESCUE UNITS*

| NR | MESSAGE | SIGNAL |
|---|---|---|
| 1 | Opérations terminées<br>*Operation completed* | L L L |
| 2 | Avons retrouvé tous les occupants<br>*We have found all personnel* | L L |
| 3 | N'avons retrouvé qu'une partie des occupants<br>*We have found only some personnel* | + + |
| 4 | Impossible de continuer<br>*We are not able to continue*<br>Retournons à la base<br>*Returning to base* | X X |
| 5 | Sommes divisés en deux groupes<br>*Have divided into two groups*<br>Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée<br>*Each proceeding in direction indicated* | |
| 6 | Avons appris que l'aéronef est dans cette direction<br>*Information received that aircraft is in this direction* | → → |
| 7 | N'avons rien trouvé<br>*Nothing found*<br>Poursuivons les recherches<br>*Will continue to search* | N N |

### 3.6.6.2 CODES DE SIGNAUX AIR / SOL (Source : Annexe 12 OACI)

Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

- pendant le jour : l'avion balance des ailes,

- pendant la nuit : l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'est pas équipé, ses feux de position.

Le fait de ne pas exécuter les signaux ci-dessus signifie que le signal disposé au sol n'est pas compris.

### *3.6.6.2 AIR TO GROUND SIGNALS CODE (Source : Annex 12 ICAO)*

*The following signals done by an aircraft mean that the ground signals have been understood :*

*- during the hours of daylight : by rocking the aircraft's wings,*

*- during the hours of darkness : flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.*

*Lack of the above signal indicates that the ground signal is not understood.*

←

← **3.6.7 PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE AUX ILES WALLIS ET FUTUNA**

En cours de rédaction.

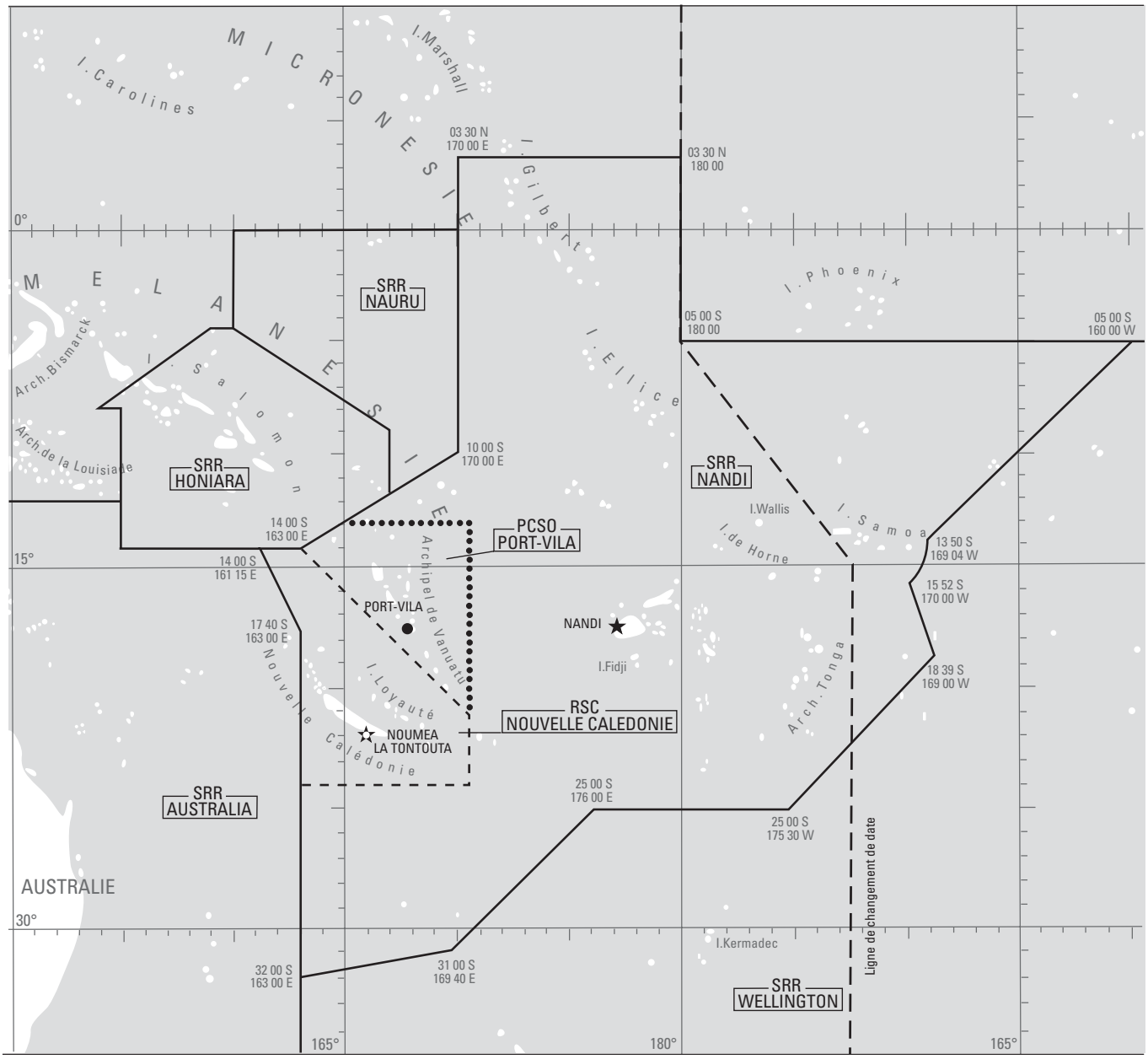
***3.6.7 RESCUE COORDINATION IN WALLIS AND FUTUNA ISLANDS***

*Drafting under way.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE EN NOUVELLE-CALEDONIE

## *RESCUE COORDINATION PLAN IN NEW CALEDONIA*




### LEGENDE / *LEGEND*

| | | |
|---|---|---|
| ——— | SRR | Limites de région de recherche et sauvetage / Limits of search and rescue region |
| – – – | | Limites de région de centre secondaire de sauvetage / Limits of secondary rescue centre region |
| ••••• | | Limites de région de coordination et sauvetage occasionnel / Limits of casual coordination and rescue region |
| ★ | RCC | Centre de coordination de sauvetage / Rescue coordination centre |
| ☆ | RSC | Centre secondaire de sauvetage / Rescue secondary centre |
| ● | PSCO | Poste de coordination et sauvetage occasionnel / Casual coordination and rescue position |



© SIA

# GEN 3.7 SERVICE D'INFORMATIONS

*INFORMATION SERVICES*

**3.7.1 Registre(s) SWIM / Aperçu(s) de service d'information**

***3.7.1 System-wide Information Management (SWIM) Registry(ies)/Information Services Overview(s)***

SWIM Registry

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 4 REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

*CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES*

## GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROME / D'HELISTATION

*AERODROME / HELIPORT CHARGES*

### 4.1.1 REDEVANCES D'AERODROME

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les services publics aéroportuaires, qui sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien, donnent lieu à la perception de redevances.

Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, les redevances sont fixées et recouvrées par l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la publication de leurs tarifs. Il en est généralement de même pour les autres aérodromes. En cas de non paiement des redevances aéroportuaires, l'exploitant de l'aérodrome peut requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant. Une consultation des usagers est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires.

Pour les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers, les redevances comprennent notamment :

- la redevance d'atterrissage, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ;

- la redevance de stationnement, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;

- la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aérodrome, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1er août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité de service ;

- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ; l'assiette de cette redevance, qui est due par les exploitants de ces installations, est le volume de carburant distribué.

Des redevances accessoires peuvent être instaurées pour d'autres services. Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

Pour les aérodromes de moins de 100 000 passagers, la structuration des redevances est libre.

Tout tarif des redevances peut être demandé auprès de l'exploitant de l'aérodrome.

### *4.1.1 AIRPORT FEES*

*On aerodromes open to public air traffic, the airport public services giving rise to payment of fees shall be the services rendered to aircraft operators and their service providers in the context of the use of airport land, infrastructure, facilities, premises and equipment provided by the aerodrome operator insofar as such use is directly necessary, on the aerodrome, to the operation of aircraft or of an air transportation service.*

*For aerodromes belonging to the State, fee rates shall be set and recovered by the aerodrome operator, who is responsible for tariff publication. The same applies to other aerodromes. In case of non-payment of airport fees, the aerodrome operator is allowed to require the seizure of any aircraft operated by or belonging to the debtor. A consultation of users shall be initiated at least four months before the effective date of the new rate conditions.*

*For aerodromes whose average annual traffic has exceeded 100,000 passengers for the last three years, fees include in particular :*

*- a landing fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of airport infrastructure and equipment necessary for the landing, taking-off and taxiing, as well as additional services, such as lighting, flight information and visual assistance ; the rates for such a fee are based on the certified maximum take-off weight of the aircraft ;*

*- a parking fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of parking infrastructure and equipment, as well as, if necessary, additional services ; the rates for this fee are based on the parking duration, the aircraft features and the parking area features, if any ;*

*- a passenger fee corresponding to the use of facilities designed to receive passengers and the public, as well as additional services, if any. The basis of this fee is the number of departing passengers. On the same aerodrome, the price applicable to the same category of passengers is identical for all terminals. However, for terminals put into service after August 1st, 2005, differentiated tariffs may be set according to the investment and operating costs relating to such terminals and the quality of services ;*

*- a fee for use of fixed facilities for the distribution of aircraft fuel ; the basis of this fee, payable by operators of these facilities, is the volume of distributed fuel.*

*Ancillary fees may be set for other services. The pricing conditions for ancillary fees may be set pursuant to an agreement when they correspond to services of a specific nature that are rendered to some users only.*

*For aerodromes servicing less than 100,000 passengers, the fee structuring is left to the aerodrome.*

*Airport fees and charges are available from the aerodrome operator.*

### 4.1.2 TAXES

La Nouvelle-Calédonie et la collectivité d'outre-mer de Wallis et Futuna représentent des territoires soumis à des règles propres du champ d'application du code des impositions sur les biens et services de la France métropolitaine depuis 2022.

En conséquence, ne sont applicables, sur les opérations d'embarquement de passagers de fret ou de courrier au départ de la Nouvelle Calédonie, ni le tarif de l'aviation civile, ni le tarif de solidarité de la taxe sur le transporta aérien de passagers (TTAP), ni le tarif de l'aviation civile de la taxe sur le transport aérien de marchandises (TTAM).

### *4.1.2 TAXES*

*New Caledonia and the overseas collectivity of Wallis and Futuna represent territories subject to rules specific to the scope of the tax code on goods and services of mainland France since 2022.*

*Consequently, neither the civil aviation rate nor the solidarity rate is applicable to freight or mail passenger boarding operations departing from New Caledonia. from the tax on the air transport of passengers (TTAP), nor the civil aviation rate from the tax on the air transport of goods (TTAM).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le territoire de la collectivité d'outre-mer de Wallis et Futuna ne fait pas partie du territoire taxable au titre du transport aérien.Concernant la Nouvelle-Calédonie, les tarifs de sûreté et de sécurité au titre de la taxe sur le transport aérien de passagers et de marchandises ainsi que le tarif de péréquation aéroportuaire ont vocation à s'appliquer dans les mêmes conditions et sous réserve des mêmes exceptions et exclusions que celles prévues pour la métropole.

Ces tarifs de taxes sont dus par les entreprises de transport aérien public à raison du nombre de passagers et de la masse de fret et de courrier, exprimée en tonnes, embarqués au départ des aéroports de Nouvelle-Calédonie de Nouméa-La Tontouta et de Nouméa-Magenta.

*The territory of the overseas collectivity of Wallis and Futuna is not part of the taxable territory for air transport.Concerning New Caledonia, the safety and security rates for the tax on the air transport of passengers and goods as well as the airport equalisation rate are intended to apply under the same conditions and subject to the same exceptions and exclusions than those provided for the mainland.*

*These tax rates are due by public air transport companies based on the number of passengers and the mass of freight and mail, expressed in tonnes, embarked from New Caledonia airports : Nouméa-La Tontouta and Nouméa-Magenta.*

**4.1.2.1 La taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP)**

La taxe sur le transport aérien de passagers, codifiée aux articles L. 422-13 à L. 422-40 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur le nombre de passagers embarqués ou débarqués.

Elle comprend les quatre tarifs suivants :
- le tarif de l'aviation civile (2.1.1.) ;
- le tarif de solidarité (2.1.2.) ;
- le tarif de sûreté et de sécurité (2.1.3.) ;
- et le tarif de péréquation aéroportuaire (2.1.4.).

***4.1.2.1 Tax on passengers air transport***

*The tax on passengers air transport, codified in articles L. 422-13 to L. 422-40 of the french code des impositions sur les biens et services (CIBS), is based on the number of passengers boarded or disembarked.*

*It includes the four following rates :*
*- civil aviation rate (2.1.1.),*
*- solidarity rate (2.1.2.),*
*- safety and security rate (2.1.3)*
*- and the airport equalization rate (2.1.4).*

4.1.2.1.1 Le tarif de l'aviation civile

La Nouvelle-Calédonie est exonérée de tarif de l'aviation civile de la TTAP (art. L. 422-28 du CIBS).
La collectivité d'outre-mer de Wallis et Futuna n'appartient pas au territoire taxable au titre du transport aérien.

*4.1.2.1.1 Aviation civil rate*

*New Caledonia is exempt from the civil aviation rate of the tax on passenger air transport.*
*The overseas collectivity of Wallis and Futuna does not belong to the taxable territory for air transport.*

4.1.2.1.2 Le tarif de solidarité

La Nouvelle-Calédonie est exonérée de tarif de solidarité de la TTAP (art. L. 422-28 du CIBS). La collectivité d'outre-mer de Wallis et Futuna n'appartient pas au territoire taxable au titre du transport aérien.

*4.1.2.1.2 Solidary rate*

*New Caledonia is exempt from the solidarity rate of the tax on passenger air transport.The overseas collectivity of Wallis and Futuna does not belong to the taxable territory for air transport.*

4.1.2.1.3 Le tarif de sûreté et de sécurité

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-23 du code des impositions sur les biens et services, le tarif de sûreté et de sécurité est perçu au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes ou groupements d'aérodromes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève, en moyenne sur les trois dernières années civiles connues, à plus de 5000 unités de trafic (UDT : 1 UDT est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret ou de courrier).

Constitue un groupement d'aérodromes, au sens des dispositions de l'article L. 422-23 précité, un ensemble constitué par plusieurs aérodromes relevant soit d'une même concession ou délégation de services public, soit des dispositions de l'article L. 6323-2 du code des transports mentionnant la liste des aérodromes confiés à Aéroport de Paris.

Le produit de ce tarif, collecté par le comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », est reversé à chaque exploitant aéroportuaire pour le financement des missions d'intérêt général en matière de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Le tarif, dû par les entreprises de transport aérien public, est assis sur le nombre de passagers de chaque aérodrome éligible. Les exceptions et exclusions d'assiette sont les mêmes que celles relatives au tarif de l'aviation civile.

Cette taxe est exigible pour chaque vol commercial. Toutefois, pour les opérations, les vols intérieurs aux collectivités territoriales de Polynésie française, de Nouvelle-Calédonie, les tarifs « sureté sûreté et sécurité » et « péréquation aéroportuaire » de la taxe sur le transport aérien de passagers et de la taxe sur le transport aérien de marchandises ne s'appliquent pas aux passagers, fret ou courrier en correspondance.

Pour l'année 2025, le tarif applicable sur chaque aérodrome est fixé entre les valeurs inférieures et supérieures correspondant à la classe dont il relève. Ainsi pour la Nouvelle-Calédonie, il s'agit des deux tarifs suivants :

*4.1.2.1.3 The safety and security rate*

*In accordance with the provisions of article L. 422-23 of the Internal revenue code, the rate is collected on behalf of public or private entities operating aerodromes for which the boarded or unboarded traffic amounts, during the last known civil year , to more than, 5,000 traffic units (UDT: 1 UDT equals one passenger or 100 kilograms of cargo or mail).*

*A group of airports in the sense of the provisions in Article L. 422-23 quoted above is a group of several airports all of which either are part of the same public-service concession or delegation or fall within the provisions in article L. 6323-2 of the French Transport Code listing the airports belonging to the Aéroports de Paris.*

*The income from this rate is collected by the Public Accountant for the Annexed Budget "Air Control and Operation" and paid to each airport operator to finance the general-interest missions relating to security, firefighting and rescue, countering wildlife hazards, safety, and measures in relation to environmental controls.*

*The rate is paid by public airlines and is based on the number of passengers loaded on departure from each eligible airport. The exceptions and exclusions from the rate base are the same as those for civil aviation rate.*

*This tax is payable for each commercial flight. However, for operations, domestic flights within the territorial communities of French Polynesia and New Caledonia, the "safety, security and safety" and "airport equalization" rates for the tax on air transport of passengers and the tax on air transport of goods do not apply to connecting passengers, freight or mail.*

*For the year 2025, in New Caledonia, the applicable rate on each aerodrome ranges within the values corresponding to the airport class:*

| **Aérodrome** ***Airport*** | **Classe** ***Class*** | **Tarif par passager** ***Charge per passengers*** | **Tarif en correspondance** ***Charge per passengers*** | **Tarifs par tonne de fret ou de courrier** ***Rate per ton of freight or mail*** |
|---|---|---|---|---|
| Nouméa-la-Tontouta | 3 | 20 € ou / *or* 2386,63 CFP | 5,60 € / 668,26 CFP | 1€ |
| Nouméa-Magenta | 3 | 7,5 € ou / *or* 894,99 CFP | Sans objet / *Not applicable* | 1€ |

Un arrêté, pris par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, fixe la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes concernés par classe et, au sein de chaque classe, le tarif applicable pour chaque aérodrome.

*A decree passed by the Minister of budget and the Minister of civil aviation, determines the list of aerodromes concerned by the class and, within each class, the applicable rate for each aerodrome.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Un abattement de 72 % s'applique à tout passager en correspondance au sens des mêmes dispositions que celles prévues pour la tarif de l'aviation civile.Est assimilé à un embarquement en transit l'embarquement en correspondance intervenant au cours d'un service aérien intérieur à la Nouvelle-Calédonie.

*A 72 % reduction applies to any transit passenger, as defined in the provisions for civil aviation rate.Transfer boarding during an air service within New Caledonia is considered as transit boarding.*

4.1.2.1.4 Tarif de péréquation

En plus de ces tarifs, s'ajoute un tarif spécifique au titre de la majoration perçue en vue de couvrir les besoins de financement des mêmes missions précédemment citées, au bénéfice des exploitants des aérodromes de classe 3 et de tout autre aérodrome n'appartenant à aucune classe précitée. Ce tarif est déterminé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile, dans la limite de 1,25 € : à compter du 1er avril 2025, ce tarif est fixé à 1,25 €.

Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises assujetties aux taxes sur le transport aérien de passagers et de marchandises, au titre des tarifs « sûreté et sécurité » et « péréquation aéroportuaire », doivent déclarer au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe : le nombre de passagers, la masse de fret et de courrier exprimée en tonnes, embarqués le mois ou le trimestre précédent sur les vols effectués au départ de chacun des aérodromes concernés le nombre de passagers en correspondance exonérés.

A compter du 1er janvier 2026, ces mêmes entreprises assujetties et redevables doivent déclarer au plus tard à la date du 20 du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe.

Cette déclaration effectuée par voie électronique, accompagnée du paiement de la taxe due sous forme de virement, est adressée aux comptables du budget annexe de l'aviation civile.

Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant de taxe égal ou inférieur à 12 000 €, sont admises à souscrire, à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. La déclaration trimestrielle doit être souscrite, au plus, tard le dernier jour du mois qui suit le trimestre au titre duquel elle est établie.

A compter du 1er janvier 2026, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant cumulé de taxe sur le transport aérien de passagers et de taxe sur le transport aérien de marchandises égal ou inférieur à 36 000 € peuvent souscrire à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. Lorsque le montant de 36 000 € au titre des deux taxes est dépassé, les redevables déclarent mensuellement les opérations précitées.

*4.1.2.1.4 Equalisation rate*

*In addition to these rates, a rate increase is collected specifically to cover the financing of the missions referred to above, and paid to operators of Class-3 airports and to any other airport not belonging to a class referred to above. The rate is defined in a joint decree from the French Budget Minister and the French Minister of Civil Aviation and may not exceed 1.25 € : on 1 April 2025, it was set to 1,25 €.*

*Until December 31, 2025 inclusive, companies subject to and liable for the solidarity rate of the tax on air passenger transport must declare, at the latest on the last day of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax: the number of taxable passengers according to the final destination zones, the number of tonnes of freight and mail, the number of exempt connecting passengers.*

*From January 1, 2026, these same taxable and liable companies must declare, no later than the 20th of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax.*

*The return is made on-line, together with a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the Annexed Budget for civil aviation.*

*Until 31 December 2025 inclusive, air transport companies that have declared during the previous year a tax amount equal to or less than €12,000 are authorized to submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. The quarterly return must be submitted no later than the last day of the month following the quarter for which it is established.*

*Starting from 1 January 2026, air transport companies that have declared during the previous year a cumulative amount of tax on the air transport of passengers and tax on the air transport of goods equal to or less than €36,000 may submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. When the amount of €36,000 for both taxes is exceeded, taxpayers must report the aforementioned transactions monthly.*

**4.1.2.2 Taxe sur le transport aérien de marchandises**

La taxe sur le transport aérien de marchandises, codifiée aux articles L. 422-41 à L. 422-48 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur la masse de fret ou de courrier à l'exclusion des contenants (exprimée en tonne) embarqués.

Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

- Le tarif de l'aviation civile ;
- Le tarif de sûreté et de sécurité.

L'embarquement depuis la Nouvelle-Calédonie étant exonérée de tarif de l'aviation civile, seul le tarif de surêté et de sécurité de la TTAM s'y applique. La collectivité d'outre-mer de Wallis et Futuna n'appartient pas au territoire taxable au titre du transport aérien.

***4.1.2.2 Tax on air cargo transport***

*The tax on the air cargo transport, codified in articles L. 422-41 to L. 422-48 of the French code des impositions des biens et services, is based on the mass of freight or mail excluding containers (expressed in tonnes) loaded.*

*The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tonnes, by the sum of the following terms:*

*- The civil aviation rate ;*

*- The safety and security rate.*

*As boarding from New Caledonia is exempt from civil aviation rate, only the safety and security rate applies there. The overseas collectivity of Wallis and Futuna does not belong to the taxable territory for air transport.*

4.1.2.2.1 Montant des tarifs

S'agissant du fret ou du courrier, il est appliqué un tarif unique de sûreté et de sécurité quel que soit l'aéroport d'embarquement et quelle que soit la destination du fret ou du courrier. Il est invariablement fixé à 1 € par tonne embarquée (arrondie à la tonne inférieure).

*4.1.2.2.1 Amount of rates*

*Regarding freight or mail, a single safety and security rate is applied regardless of the airport of embarkation and regardless of the destination of the freight or mail. It is invariably set at €1 per ton loaded (rounded down to the nearest ton).*

4.1.2.2.2 Personnes imposables

La taxe sur le transport aérien de marchandises est due par toute entreprise de transport aérien public, quelle que soit sa nationalité et quel que soit son statut juridique.

*4.1.2.2.2 Taxable persons*

*The tax on air cargo transport is payable by any public air transport company, whatever its nationality and whatever its legal status.*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 4.2 REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE ROC ET RSTCA-OM

*AIR NAVIGATION CHARGES OCEANIC AND TERMINAL CHARGE*

## 4.2.1 REDEVANCE OCEANIQUE (ROC)

### 4.2.1.1 Définition

Code de l'Aviation Civile Article R134-9

L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité outre-mer et confié à la France par l'organisation de l'aviation civile internationale ou pour lequel les services de la navigation aérienne ont été délégués à la France par un Etat tiers donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance océanique.

Le taux unitaire normal de la redevance océanique est fixé chaque année par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget sur la base du coût des services rendus et des objectifs de couverture de ces coûts.

Des taux unitaires réduits peuvent être fixés pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées et pour les vols dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée sont situés sur le territoire national ou sur le territoire soumis aux règles du traité instituant la communauté européenne.

Certaines liaisons intérieures ou inter-îles outre-mer peuvent en outre faire l'objet d'exonérations, pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées.

### 4.2.1.2 Comment est-elle calculée?

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 5

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de service (UDS) pour la ROC est égal au produit des coefficients « distance » (d) et « poids » (p) :

$$UDS = d \times p$$

#### 4.2.1.2.1 Calcul du coefficient distance

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3

Le coefficient « distance » (d) est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone tarifaire, conformément au dernier plan de vol déposé par l'aéronef concerné pour la gestion des flux de trafic aérien.

Si les points d'entrée et de sortie d'un vol situés dans la zone tarifaire sont identiques, le coefficient «distance» est égal à la distance orthodromique entre ces points et le point le plus éloigné du plan de vol, multipliée par deux.

La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

##### 4.2.1.2.1.1 Formule de la distance orthodromique

Soit deux points de la surface de la terre A et B de coordonnées géographiques :

Latitude (A) = lat (A) et longitude (A) = long (A) respectivement latitude (B) = lat (B) et longitude (B) = long (B), et soit long = différence de longitude de B à A, on appelle distance orthodromique de A à B, et on la note ortho (A,B) :

## *4.2.1 OCEANIC CHARGE*

### *4.2.1.1 Definition*

*Civil aviation code, article R134-9*

*In the airspace delegated to France by ICAO or for which air navigation services have been delegated to France by a third State, the use of installations and services operated by the state overseas for en-route air traffic safety and for the speed of its movements, including radio-communication and meteorological services, will be subject to remuneration in the form of a charge for services rendered, known as the oceanic charge.*

*The normal unit rate of oceanic charge is set annually by an order of the minister in charge of Civil Aviation and the minister in charge of budget. This unit rate is related to the cost of air navigation services made available to users.*

*Reduced unit rates may be set : considering the economic environment of the provision of airline services to the overseas territories and for the flights departing from or arriving to aerodromes located on the national territory or on the territory subject to the treaty establishing the European community.*

*Certain domestic or inter-island routes may also be subject to exemptions, to take account of the economic conditions of air services to the communities concerned.*

### *4.2.1.2 How is it calculated?*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 5*

*For each flight in a given charging zone, the charge (C) is equal to the product of a unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for the flight concerned :*

$$C = u \times SU$$

*For a given flight, the number of service units (SU) for the route charge is equal to the product of the "distance" (d) and "weight" (w) factors of the aircraft.*

$$SU = d \times w$$

#### *4.2.1.2.1 Calculation of the distance factor*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3*

*The "distance" factor (d) is equal to the quotient by one hundred of the number of kilometres in the great circle distance, between the entry point and the exit point in the charging zone, in accordance with the last flight plan filed by the aircraft concerned for the air traffic flow management.*

*If the entry and exit points of a flight located in the charging zone are identical, the "distance" factor is equal to the great circle distance between those points and the most far away point of the flight plan, multiplied by two.*

*The distance taking into account is reduced by twenty kilometres for each take-off and landing operated in the charging zone.*

##### *4.2.1.2.1.1 Formula of the great circle distance*

*A and B, two points of the surface of ground, their geographical coordinates :*

*latitude (A) = lat (A) and longitude (A) = long (A) respectively latitude (B) = lat (b) and longitude (b) = long (B), and long = difference in longitude between B and A, it is called distance on the great circle from A to B, and is noted :*

ortho (A,B) = 60* arcos [ cos(lat (A)) * cos(lat (B)) * cos(long) + sin(lat (A)) * sin(lat (B)) ]

La distance orthodromique est obtenue en miles nautiques.

*ortho (A, B) : ortho (A, B) = 60 * arcos [cos (lat (A)) * cos (lat (B)) * cos (long) + sin (lat(A)) * sin (lat (B))]*

*The great circle distance is formulated in nautical miles.*

**4.2.1.2.2 Calcul du coefficient poids pour la ROC**

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante de la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques par un nombre comportant une décimale, telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité, sur le manuel de vol ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef.

$$p = \sqrt{\frac{MMD}{50}}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance :

$$R = t \times \sqrt{\frac{MMD}{50}} \times d$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient « poids » pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

***4.2.1.2.2 Calculation of the weight factor for the oceanic charge***

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3*

*The "weight" factor (w) formulated by a figure taken to two decimals shall be the square root of the quotient by fifty of the maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft, formulated in metric tons by a figure taken to one decimal, as shown in the certificate of airworthiness, in the flight manual or in any other equivalent official document transmitted by the operator of the aircraft.*

$$w = \sqrt{\frac{MTOW}{50}}$$

*Hence the calculation of the charge is :*

$$C = u \times \sqrt{\frac{MTOW}{50}} \times d$$

*When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. When an operator has several aircrafts corresponding to different versions of a same type, the "weight" factor for each aircraft of this type used by this operator is determined on the basis of the average of the maximum take-off weight of all the aircraft of this type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator is made once a year.*

**4.2.1.3 Taux unitaire**

Le taux unitaire de la redevance océanique est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Il peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

À compter du 1er janvier 2022, le taux unitaire de la redevance océanique est de 35,78 €.

***4.2.1.3 The unit rate***

*The unit rate of the oceanic charge is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr).*

*The unit rate of oceanic charge is 35.78 € from 1st January 2022.*

**4.2.1.4 Zone tarifaire de route pour la ROC**

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 2

La zone tarifaire correspond aux espaces aériens confiés à la France en Nouvelle-Calédonie.

***4.2.1.4 Charging zone for the oceanic charge***

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 2*

*The charging zone is the airspace delegated to France in New Caledonia.*

**4.2.1.5 Exonérations spécifiques**

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 10

Les vols inter-îles effectués en Nouvelle-Calédonie et les vols entre la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie sont exonérés de la redevance océanique.

***4.2.1.5 Specific exemptions***

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 10*

*Flights operated between French Polynesia and New Caledonia, and flights operated between islands in New Caledonia are exempted of oceanic charge.*

**4.2.1.6 Facturation**

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois.

***4.2.1.6 Billing***

*Each bill corresponds to a flight period of one month.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :
- le jour du vol,
- l'heure de départ,
- le numéro de vol ou l'immatriculation,
- le type de l'aéronef et la MMD,
- l'aéroport de départ et d'arrivée.

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol ou sur toute autre source de données équivalente et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

*The statement of flights includes flights details as follow :*
*- day of the flight,*
*- time of departure,*
*- flight number or flight registration,*
*- type of aircraft and MTOW,*
*- arrival and departure aerodrome.*

*Billing is based on the data extracted from the flight plans or in any other equivalent data and on the maximum take-off weight declared by the users.*

### 4.2.2 REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX DE LA CIRCULATION AERIENNE OUTRE-MER

#### 4.2.2.1 Définition

Code de l'aviation civile, article R134-9

L'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat à l'arrivée et au départ des aérodromes situés outre-mer et dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer, exigible à l'occasion de chaque vol au départ.

Cette redevance rémunère les services rendus au titre du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome. Elle couvre les coûts occasionnés par les services de la navigation aérienne fournis au départ et à l'arrivée des aérodromes.

#### 4.2.2.2 Comment est-elle calculée ?

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 6

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de services (UDS) pour la RSTCA outre-mer est égal au coefficient « poids » (p) de l'aéronef en question.

$$UDS = p$$

#### 4.2.2.3 Calcul du coefficient poids pour la RSTCA outre-mer

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 6

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal au produit d'un coefficient égal à 1,247 et du nombre arrondi à la première décimale correspondant à la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité, sur le manuel de vol ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef et affectée de l'exposant 0,9.

$$p = 1{,}247 \times MMD^{0{,}9}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance :

$$R = t \times 1{,}247 \times MMD^{0{,}9}$$

### *4.2.2 TERMINAL NAVIGATION CHARGE OVERSEAS*

#### *4.2.2.1 Definition*

*Civil aviation code, article R134-9*

*Air navigation facilities and services made available by the air navigation service provider to ensure the safety and the efficiency of air traffic flows on arrival and departure of the aerodromes whose activity exceeds some level result in remuneration as a charge for services provided, known as the terminal navigation charge (RSTCA).*

*The charge shall constitute remuneration for the costs incurred by French ANSP (DGAC / DSNA) in respect of terminal air navigation services.*

#### *4.2.2.2 How is it calculated ?*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 6*

*The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of the unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for such a flight :*

$$C = u \times SU$$

*For a given flight, the number of the service units (SU) for the overseas terminal navigation charge is equal to the "weight" (w) factor of the aircraft.*

$$SU = w$$

#### *4.2.2.3 Calculation of the weight factor for the overseas TNC*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 6*

*The "weight" factor (w), formulated by a two decimal number, is equal to the product of a factor equal to 1.247 and the number to the first decimal place corresponding to the maximum certified take-off weight of the aircraft (MTOW) of the aircraft, formulated in metric tons as shown in the certificate of airworthiness, flight manual or any other official document provided by the aircraft operator, multiplied by the superscript 0.9.*

$$w = 1.247 \times MTOW^{0.9}$$

*Hence the calculation of the charge is :*

$$C = u \times 1.247 \times MTOW^{0.9}$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient « poids » pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

*When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. When an operator has several aircrafts corresponding to different versions of a same type, the "weight" factor for each aircraft of this type used by this operator is determined on the basis of the average of the maximum take-off weight of all the aircraft of this type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator is made once a year.*

#### 4.2.2.4 Taux unitaire

#### *4.2.2.4 The unit rate*

Le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Il peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

*The unit rate of the terminal navigation charge is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr).*

À compter du 1er janvier 2022, le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer est de 12,00 €.

*The unit rate of overseas terminal navigation charge is 12,00 € from 1st January 2022.*

#### 4.2.2.5 Aérodromes soumis à l'application de la RSTCA outre-mer

#### *4.2.2.5 Aerodromes subject to the overseas terminal navigation charge*

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 8 et annexe 2

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 8 and annexe 2*

Pour l'année N, sont soumis à la RSTCA pour la métropole et pour l'outre-mer, les aérodromes sur lesquels les services terminaux de navigation aérienne sont rendus par des agents de l'État et le trafic IFR non exonéré dépasse un certain seuil sur la période courant du mois de novembre de l'année N-4 au mois d'octobre de l'année N-1.

*For the year N, aerodromes on which terminal navigation services are provided by civil servants and non-exempted IFR traffic exceeds a given threshold from November of the year N-4 to October of the year N-1 shall be subject to the mainland and overseas terminal navigation charges.*

Pour l'outre-mer, ce seuil est fixé à 15 000 unités de service, selon la formule de calcul des unités de service.

*In overseas territories, the threshold is set to 15,000 service units, according to the formula of the service units in paragraph 2.1.*

L'assujettissement d'un aérodrome ne peut avoir lieu que trois années après la mise en place du service.

*The aerodromes can be subject to overseas terminal navigation charge only 3 years after the introduction of the services.*

La liste des aéroports assujettis à la RSTCA outre-mer est fixée annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Elle peut être consultée sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

*The list of aerodromes subject to the RSTCA overseas is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr).*

À compter du 1er janvier 2022, la RSTCA pour l'outre-mer est exigible à chaque décollage d'un aérodrome de la liste ci-dessous :

*In overseas territories, terminal navigation charge is collected for each flight departing from an aerodrome of the below list from 1st January 2022 :*

| | |
|---|---|
| SOCA | Cayenne-Félix Éboué |
| FMCZ | Dzaoudzi-Pamandzi |
| FMEE | La Réunion-Roland Garros |
| TFFF | Martinique-Aimé-Césaire |
| NWWW | Nouméa-La Tontouta |
| TFFR | Aéroport Guadeloupe-Pôle Caraïbes |
| LFVP | Saint-Pierre Pointe Blanche |
| NTAA | Tahiti-Faaa |

#### 4.2.2.7 Facturation

#### *4.2.2.7 Billing*

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois.

*The bills for overseas terminal navigation charge are sent out monthly and relate to the flights of the previous month. Each bill corresponds to a one-month flight period.*

Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :

*It is accompanied by a statement of flight that identifies each flight by :*

- le jour du vol,
- le numéro de vol ou l'immatriculation,
- l'heure de départ,
- l'aéroport d'arrivée,
- le type de l'aéronef et la MMD.

*- day of the flight,*
*- flight number or flight registration,*
*- time of departure,*
*- arrival aerodrome,*
*- type of aircraft and MTOW.*

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol ou sur toute autre source de données équivalente et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

*Billing is based on the data extracted from the flight plans or in any other equivalent data and on the maximum take-off weight declared by the users.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 4.2.3 EXONÉRATIONS

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 9

Sont exonérés des redevances de navigation aérienne :

a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;

b. les vols mixtes VFR / IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR ;

c. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;

d. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;

e. les vols militaires de l'État français et ceux des États ayant conclu avec la France des accords de réciprocité ;

f. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire concernée et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;

g. les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;

h. les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;

i. les vols VFR ;

j. les vols effectués par les douanes et la police.

### *4.2.3 EXEMPTIONS*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 9*

*The following flights are exempted from the payment of charges :*

*a. flights performed by aircraft of which the maximum take-off weight authorised is less than two (2) metric tons ;*

*b. mixed VFR / IFR flights in the charging zone where operated exclusively in VFR ;*

*c. flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his / her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers. In all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator on the flight plan ;*

*d. search and rescue flights authorised by the appropriate relevant body ;*

*e. military flights performed by military aircraft from French State and from states which have been subscribed a reciprocity agreement ;*

*f. training flights performed exclusively for the purpose of obtaining a licence, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within this charging zone. Flights must not serve for the transport of passengers and / or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft ;*

*g. flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned ;*

*h. flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights) ;*

*i. VFR flights ;*

*j. customs and police flights.*

### ← 4.2.4 CONDITIONS DE PAIEMENT DE LA RSTCA OUTRE-MER ET DE LA ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4, clauses 1 à 4

Les montants facturés sont payables à l'agence comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens figurant sur le titre de perception.

Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. Le paiement doit être reçu par l'agence comptable dans les 30 jours suivant la date de facturation, au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur le titre de perception.

← Le paiement comptant peut toutefois être requis du redevable s'il apparaît que cette procédure est mieux à même de garantir le recouvrement de la créance de l'État.

Les montants des redevances sont acquittés en euros.

← En cas de paiement par chèque, celui-ci est réputé reçu par l'agence comptable à la date de réception du chèque par l'agence comptable, sous réserve que le chèque soit honoré par la banque du tireur.

← En cas de paiement par virement bancaire, celui-ci est réputé reçu par l'agence comptable à la date de valeur à laquelle les montants dus ont été crédités sur le compte bancaire désigné par l'agence comptable.

Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des titres de perception réglés et des notes de crédit déduites.

Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné de ces indications pour permettre son affectation à un ou des titres de perception spécifiques, l'agence comptable affectera le paiement d'abord aux majorations et intérêts de retard, et ensuite aux plus anciens titres de perception impayés.

### *4.2.4 TERMS OF PAYMENT FOR THE OVERSEAS TERMINAL CHARGE AND THE OCEANIC CHARGE*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, from clause 1 to 4*

*Payments must be made to the accounting unit named "agence comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens" shown on the bill.*

*The amount of the charge is due on the date of performance of the flight. The payment must be received by the accounting unit 30 days from the issue date of the bill, not later than the deadline indicated on the bill.*

*Immediate payment may, however, be required from the debtor for payment in order to ensure an improved recovery of the outstanding amounts due to the state.*

*Payments shall be made in euros.*

*Payments by cheque must be sent to the accounting unit, and deemed to be received at that moment provided that the cheque is paid by the user's bank.*

*Payments by transfer shall be deemed to have been received by the accounting unit on the value date on which the amount due was credited into a designated bank account of the accounting unit.*

*Payments shall be accompanied by a statement giving the references and dates of the bills paid and of the credit notes deducted.*

*When the payment is not accompanied by this statement, the accounting unit will apply the payment :*
*- first to surcharge and interest on late payment, and then*
*- to the oldest bills unpaid.*

#### 4.2.4.1 Réclamations

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4, clause 5

← Toute réclamation relative à un titre de perception doit être adressée à l'agent comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens par écrit ou par courrier électronique. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à l'agent comptable, fixée à 60 jours à compter de la date du titre de perception, est indiquée sur ce dernier.

La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par l'agent comptable.

#### *4.2.4.1 Claims*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 5*

*Any claim relating to an invoice must be addressed to the accounting officer of the budget for air traffic control and operations in writing or by e-mail. The latest date by which claims must be received by the accounting unit shall be shown on the bill and is 60 days from the date of the bill.*

*The date of submission of claims shall be the date on which the claims are received by the accounting unit.*

Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées (1).

Le dépôt d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause.

Si le budget annexe contrôle et exploitation aériens et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué.

(1) Le vol réclamé doit être identifié par son numéro de ligne ou par tout autre élément équivalent figurant sur le relevé de vols.

*Claims must be detailed, and should be accompanied by any relevant supporting evidence (1).*

*Submission of a claim by a user shall not entitle him to make any deduction from the relevant bill.*

*Where the accounting unit and a user are mutually debtor and creditor no compensation payments shall be performed.*

*(1) The disputed flight / charge must be identified by means of the line number or any other equivalent element on the flights statement and the exact reason for rejection must be given.*

**4.2.4.2 Pénalités**

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4, clause 6

Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date d'exigibilité se voit appliquer, sur le montant restant dû, une majoration de 10 % et des intérêts de retard au taux légal en vigueur.

La majoration et les intérêts de retard sont calculés et facturés en euros.

Le taux de l'intérêt légal est fixé semestriellement par arrêté du ministre de l'économie, des finances et de la relance. Il peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4, clause 7

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Les mesures à cet effet peuvent comprendre la saisie conservatoire ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

Code des transports, article L6123-2, ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, article 5

Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes :

- le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef.

L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Décret n° 2018-1274 du 26 décembre 2018 relatif aux redevances des services de navigation aérienne, article R.134-9-VII

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande du comptable du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens".

A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

La fourniture de ces services reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

La suspension de ces services peut aussi être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

***4.2.4.2 Penalties***

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 6*

*When a charge has not been paid by the latest date for payment, a 10 % surcharge and an interest on late payment shall be applied to the unpaid portion of the bill.*

*The surcharge and the interest on late payment are calculated and billed in euros.*

*The legal interest rate is set every six months by order of the Minister for the Economy, Finance and Recovery. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr).*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 7*

*When the debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.*

*The measures may include aircraft detention or any other enforcement measures in accordance with the legislation.*

*Transports code, article L6123-2, decree n° 2010-1307 of 28 October 2010, article 5*

*After demand formal notice is sent to the debtor in order to regularize it situation, aircraft detention of aircraft operated or owned by the debtor can be required by the relevant authority to the competent local court and in the following situation :*

*- the minister in charge of the transport in case of non-payment or insufficient payment of terminal navigation charges.*

*The order is given to the authorities in charge of air traffic services at the aerodrome for detention purposes.*

*The order is notified to the debtor and to the owner of the aircraft when the debtor is the operator.*

*The detention costs are covered by the debtor.*

*The payment of the outstanding amount leads to the withdrawal of the aircraft detention.*

*Decree No. 2018-1274 of 26 December 2018 on air navigation service charges, Article R. 134-9-VII*

*The Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services against any user who has not paid the fees due. This decision shall be taken at the request of the accounting officer of the budget for air traffic control and operations.*

*In the absence of full payment of the debt, or in the absence of a clearance plan, the Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services after a period of eight days after having given notice to the debtor to regularise his situation. The decision shall take effect immediately.*

*This decision can only be made for departing flights.*

*The provision of these services remains suspended until full payment of the debt has been made or a clearance plan has been concluded.*

*The suspension of these services may also be decided under the same conditions in the event that a previously concluded clearance plan is not respected.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**4.2.5 Contacts**

***4.2.5 Contacts***

**Service :** DSNA / SDFI / R

**TEL** : + 33 1 58 09 47 65
+ 33 1 58 09 49 35
+ 33 1 58 09 49 05

**E-mail :** redevances.dsna-bf@aviation-civile.gouv.fr

**Internet :** **https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne**

**Address :** DGAC
DSNA / SDFI / R
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR — EN-ROUTE (ENR)

*PART 2 - EN-ROUTE (ENR)*

## ENR 0

## ENR 0.1 PREFACE *PREFACE*

**ENR 0.1** **PREFACE -** voir partie 1 GEN
***PREFACE -*** *see part 1 GEN*
**ENR 0.2** **REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP -** voir partie 1 GEN
***RECORD OF AIP AMENDMENT -*** *see part 1 GEN*
**ENR 0.3** **REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP -** voir partie 1 GEN
***RECORD OF AIP SUPPLEMENTS -*** *see part 1 GEN*
**ENR 0.4** **LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP -** voir partie 1 GEN
***CHECKLIST OF AIP PAGES -*** *see part 1 GEN*
**ENR 0.5** **LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP -** voir partie 1 GEN
***LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP -*** *see part 1 GEN*
**ENR 0.6** **TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2**
***TABLE OF CONTENTS TO PART 2***

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2

*TABLE OF CONTENTS TO PART 2*


| | | |
|---|---|---|
| **ENR 0** | | |
| ENR 0.1 | PREFACE *PREFACE* | ENR 0.1-1 |
| ENR 0.6 | TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2<br>*TABLE OF CONTENTS TO PART 2* | ENR 0.6-1 |
| **ENR 1** | **REGLES ET PROCEDURES GENERALES**<br>***GENERAL RULES AND PROCEDURES*** | |
| ENR 1.1 | REGLES GENERALES<br>*GENERAL RULES* | ENR 1.1-1 |
| ENR 1.2 | REGLES DE VOL A VUE<br>*VISUAL FLIGHT RULES* | ENR 1.2-1 |
| ENR 1.3 | REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS<br>*INSTRUMENT FLIGHT RULES* | ENR 1.3-1 |
| ENR 1.4 | CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS<br>*ATS AIRSPACE CLASSIFICATION* | ENR 1.4-1 |
| ENR 1.5 | PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART<br>*HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES* | ENR 1.5-1 |
| ENR 1.6 | SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS<br>*ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES* | ENR 1.6-1 |
| ENR 1.7 | PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE<br>*ALTIMETER SETTING PROCEDURES* | ENR 1.7-1 |
| ENR 1.8 | PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)<br>*REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)* | ENR 1.8-1 |
| ENR 1.9 | GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN<br>*AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT* | ENR 1.9-1 |
| ENR 1.10 | PLANIFICATION DES VOLS<br>*FLIGHT PLANNING* | ENR 1.10-1 |
| ENR 1.11 | ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL<br>*ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES* | ENR 1.11-1 |
| ENR 1.12 | INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS<br>*INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT* | ENR 1.12-1 |
| ENR 1.13 | INTERVENTION ILLICITE<br>*UNLAWFUL INTERFERENCE* | ENR 1.13-1 |
| ENR 1.14 | INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE<br>*AIR TRAFFIC INCIDENTS* | ENR 1.14-1 |
| **ENR 2** | **ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATIONS AERIENNE**<br>***AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE*** | |
| ENR 2.1 | FIR, UIR, TMA et CTA<br>*FIR, UIR, TMA and CTA* | ENR 2.1-1 |
| ENR 2.2 | Autre espace réglementé<br>*Other regulated airspace* | ENR 2.2-1 |
| **ENR 3** | **ROUTES ATS**<br>***ATS ROUTE*** | |
| ENR 3.1 | ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE<br>*CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES* | ENR 3.1-1 |
| ENR 3.2 | ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE<br>*AREA NAVIGATION ROUTES* | ENR 3.2-1 |
| ENR 3.3 | ROUTES IFR DOMESTIQUES : TRACÉS DE NAVIGATION<br>***DOMESTIC IFR ROUTES : NAVIGATION TRACKS*** | ENR 3.3-1 |
| ENR 3.4 | ATTENTES EN-ROUTE<br>*EN-ROUTE HOLDING* | ENR 3.4-1 |
| **ENR 4** | **AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION**<br>***RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS*** | |
| ENR 4.1 | AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE<br>*RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE* | ENR 4.1-1 |
| ENR 4.2 | SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION<br>*SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS* | ENR 4.2-1 |
| ENR 4.3 | SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)<br>*GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)* | ENR 4.3-1 |
| ENR 4.4 | INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS<br>*NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS* | ENR 4.4-1 |
| ENR 4.5 | FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE<br>*AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE* | ENR 4.5-1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **ENR 5** | **AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION**<br>***NAVIGATION WARNINGS*** | |
| ENR 5.1 | ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES<br>*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS* | ENR 5.1-1 |
| ENR 5.2 | ZONES DE MANOEUVRES ET D'ENTRAINEMENT MILITAIRES<br>*MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS* | ENR 5.2-1 |
| ENR 5.3 | AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS<br>*OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS* | ENR 5.3-1 |
| ENR 5.5 | ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES<br>*SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES* | ENR 5.5-1 |
| ENR 5.6 | MIGRATIONS D'OISEAUX ET ZONES FRÉQUENTÉES PAR UNE FAUNE SENSIBLE<br>*BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA* | ENR 5.6-1 |
| **ENR 6** | **CARTES DE CROISIERE**<br>***EN-ROUTE CHARTS*** | **ENR 6-1** |
| ENR 6.1 | CARTES EN-ROUTE<br>*EN-ROUTE CHARTS* | ENR 6.1-1 |
| ENR 6.3 | ZONES INTERDITES REGLEMENTEES ET DANGEREUSES<br>*PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREA* | ENR 6.3-1 |
| ENR 6.7 | CARTE DES MOYENS RADIO<br>*RADIO FACILITY INDEX CHART* | ENR 6.7-1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES

*GENERAL RULES AND PROCEDURES*

## ENR 1.1 REGLES GENERALES

*GENERAL RULES*

### 1.1.1 INTRODUCTION

En matière de circulation aérienne, la France applique les règlements d'exécution de la Commission européenne et les dispositions complémentaires des normes et pratiques recommandées de l'OACI, dont les différences significatives sont spécifiées en partie GEN 1.7 du présent AIP.

a. Règles de l'air européennes

Le règlement d'éxécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, dit « SERA » pour « Standardised European Rules of the Air » est applicable en France métropolitaine ainsi que dans les départements d'outre-mer, les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie. Il est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

Ce règlement européen s'applique aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale :

- opérés à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union ;
- portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

b. Règles nationales supplémentaires

Le règlement SERA est complété en France par les arrêtés suivants :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'éxécution (UE) N° 923/2012 (FRA),
- l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- l'arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères,
- l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne,
- l'arrêté du 4 avril 2022 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat.

Ces arrêtés sont accessibles sur le site Internet :

https://www.legifrance.gouv.fr/.

Certains sont également publiés sur le site du Ministère, sous la rubrique « Réglementation » :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

Ces règles nationales s'imposent aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française.

c. Conformité aux règles de l'air

En vol, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome comme sur un site d'exploitation, un aéronef est exploité conformément aux règles générales établies dans le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, aux règles nationales supplémentaires et aux dispositions locales applicables.

Voir la partie ENR 1.2 sur les règles de vol à vue, et la partie ENR 1.3 sur les règles de vol aux instruments.

### *1.1.1 INTRODUCTION*

*Concerning air navigation, France applies European implementing rules and supplementary ICAO standards and recommended practices, and the significant differences between which are specified in part GEN 1.7 of this AIP.*

*a. European Rules of Air*

*Commission implementing Regulation (EU) N° 923/2012 of September 26th 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation, known as "SERA'" for "Standardized European Rules of the Air" is applicable to France and its overseas territories. This regulation is available following :*

*http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012*

*This European regulation applies in particular to airspace users and aircraft engaged in general air traffic :*

*- operated to, within or from the Union ;*
*- bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the country having jurisdiction over the territory overflown.*

*b. Additional national rules*

*The SERA regulations is supplemented in France by the following decrees :*

*- the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012 (FRA),*
*- the order of October 10th 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals,*
*- the order of November 17th 1958 regulating the air traffic of helicopters,*
*- the order of July 12th 2019 relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,*
*- the order of March 4th 2022 on rules applicable to air traffic services providers,*
*- the order of April 4th 2022 on the overflight of certain aerodromes reserved for the use of State administrations.*

*All these orders are available on the website :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/.*

*Some are also published on the Ministry's website under the heading "Regulations" :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france*

*These national rules are applicable to pilots of aircraft operating in general air traffic in national airspace and airspace under French jurisdiction.*

*c. Compliance with the rules of the air*

*In flight, on the movement area of an aerodrome as well as on an operating site, an aircraft is operated in accordance with the general rules laid down in implementing regulation (EU) N° 923/2012, additional national rules, local provisions applicable.*

*See ENR 1.2 on visual flight rules, and ENR 1.3 on instrument flight rules.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Note importante :** Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

***Important note :*** *The rules outlined below recall the additional national rules, without specifying the European rules that apply throughout European Union.*

### 1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

### *1.1.2 HAUTEURS MINIMALES*

Selon la règle SERA.3105, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

*According to the rule SERA.3105, except for take-off or landing purposes, or unless authorized by the appropriate authorities, aircraft do not fly over high density areas, towns or other built-up areas, or gatherings of persons In the open air, unless they remain at a sufficient height to enable them, in the event of an emergency, to land without undue risk to persons or property on the surface.*

En France, les hauteurs minimales de survol établies par les règles SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) et FRA.5005 f) 2) s'appliquent sans préjudice des hauteurs définies par l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux et par l'arrêté du 17 novembre 1958 portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères.

*In France, the minimum overflight heights established by rules SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) and FRA.5005 f) 2) apply without prejudice to the heights defined by the order of October 10th, 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, and by the order of November 17th, 1958 regulating the air traffic of helicopters.*

L'autorité compétente chargée de délivrer les autorisations individuelles de survol en deçà des hauteurs minimales de survol est précisée par l'article R. 6211-4 du code des transports.

*The competent authority responsible for issuing individual overflight authorizations below the minimum overflight heights is specified in article R. 6211-4 of the French Transport Code.*

Les décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles peuvent également établir des hauteurs minimales de survol (voir ENR 5.7-3).

*Decrees and orders relating to national parks and natural reserves can also provide with minimum overflight heights (see ENR 5.7-3).*

Les tableaux ci-dessous récapitulent les hauteurs minimales à respecter au-dessus d'installations et d'établissements d'une part, et des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux d'autre part.

*The tables below summarize the minimum heights to be met above facilities and establishments on the one hand, and agglomerations and gatherings of people or animals on the other hand.*

#### 1.1.2.1 Survol des installations et des établissements

#### *1.1.2.1 Overflight of installations and sites*

| **Installations et établissement survolés**<br>*Installations and sites overflown* | **Hauteur minimale de survol**<br>*Minimum overflying height* |
|---|---|
| Usines isolées / *Isolated plants* | 300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères.<br>*300 m for single-engine piston aircraft and helicopters.* |
| Installations à caractères industriel / *Industrial installations* | |
| Hôpitaux, centres de repos / *Hospitals, rest homes* | |
| Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* / *Any site or installations having a distinctive mark** | |
| Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci / *Flight following a direction parallel to a motorway and close to it.* | 1000 m pour les autres aéronefs.<br>*1000 m for other aircraft.* |
| | |
| * Couronne blanche sur fond rouge carré | ** White annulus on a red square background* |

#### 1.1.2.2 Survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux : plages, stades, courses cyclistes, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.

#### *1.1.2.2 Overflight of agglomerations and groups of persons or animals : beaches, arenas, cycle races, public meetings, racetracks, stockyards, etc.*

Pour les aéronefs motopropulsés :

*Powered aircraft :*

| **Largeur moyenne de l'agglomération (1)**<br>*Average town width (1)* | **Types d'aeronefs**<br>*Aircraft types* | **Hauteur de survol en mètres (pieds)**<br>*Minimum overflying height in meters (feet)* |
|---|---|---|
| Largeur < 1 200m<br>*Width < 1 200 m* | Monomoteurs à piston et hélicoptères<br>*Single-engine piston aircraft and helicopters* | 500 (1 700)<br>*500 (1 700)* |
| Largeur < 1 200 m<br>*Width < 1 200 m* | Multi-moteurs à pistons et turbomachines<br>*Multi-engine aircraft* | 1 000 (3 300)<br>*1 000 (3 300)* |
| 1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes<br>*1 200 m < Width < 3 600 m* | Tous les aéronefs motopropulsés<br>*Any motorized aircraft* | 1 000 (3 300)<br>*1 000 (3 300)* |
| Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes<br>*Width > 3 600 m (2)* | Tous les aéronefs motopropulsés<br>*Any motorized aircraft* | 1 500 (5 000)<br>*1 500 (5 000)* |

(1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne / *Towns are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart published by the Institut Géographique National (IGN) (National Geographical Institute), by symbols expressing their average width.*
(2) Cas particulier : le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel / *Particular case : overflying of Paris is forbidden except exemption exceptionally granted.*

Pour les aéronefs non motopropulsés :

*Non-powered ACFT :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs non motopropulsés ne voleront pas au-dessus des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air sauf s'ils restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, sans que soient, indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

*Except for take-off or landing and related maneuvers, non-powered aircraft shall not fly over open-air agglomerations and gatherings unless they remain at a height sufficient to permit a landing without undue risk to persons and property on the surface ; Such height shall not be less than 300 meters above the highest obstacle within a radius of 600 meters around the aircraft.*

**Note importante :** L'attention des pilotes est attirée sur le fait que durant le jour et au-dessus du territoire français, la plupart des vols d'avion d'armes à basse altitude et grande vitesse sont effectués en-dessous de 1500 ft (450 m) ASFC durant les périodes suivantes : lundi à vendredi (jours fériés exceptés), de LS-30 à CS+30. En conséquence, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit possible et permis, de conduire leur vol en croisière à partir de 1500 ft ASFC.

***Important note :*** *Most high speed low altitude military flights are carried out on French territory below 1500 ft ASFC (450 m) from Monday to Friday (except on public holidays), from SR-30 to SS+30. Therefore, VFR pilots are advised to cruise above 1500 ft ASFC whenever possible and allowed.*

## 1.1.3 PLANS DE VOL

## *1.1.3 FLIGHT PLANS*

Dépôts de plan de vol

Les dispositions des paragraphes c), d) et e) de la règle SERA.4001 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4001 f) ) :

a) Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

b) Pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne, un plan de vol est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme ATS compétent au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

i. au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ; ou

ii. au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

c) Toutefois, un plan de vol est déposé au moins trente minutes avant le départ pour les vols VFR intérieurs.

*Submission of a flight plan*

*The requirements laid down in points (c), (d), and (e) of rule SERA.4001 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.*

*Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4001 f) ) :*

*a) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.*

*b) A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:*

*i. the intended point of entry into a control area or advisory area; or*

*ii. the point of crossing an airway or advisory route.*

*c) However, a flight plan shall be submitted at least thirty minutes before departure for domestic VFR flights.*

Plans de vol obligatoires

En France, en supplément des exigences concernant l'obligation de plan de vol décrites dans SERA, le dépôt d'un plan de vol est requis pour :

i) les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments, à l'exception des vols d'hélicoptères effectuant du transport inter-hospitalier lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe G ;

ii) les vols effectués dans ou à destination de régions ou le long des routes mentionnées dans la publication d'information aéronautique comme nécessitant le dépôt d'un plan de vol ;

iii) les vols VFR qui évoluent au-dessus des étendues maritimes et s'éloignant de la côte d'une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

- la distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

- la distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

*Mandatory flight plans*

*In France, in addition to the flight plan requirements described in SERA, the submission of a flight plan is required for :*

*i) flights under instrument flight rules, except for helicopter flights engaged in inter-hospital transport when operating in Class G airspace ;*

*ii) flights to or from the regions or along the routes mentioned in the aeronautical information publication as requiring the filing of a flight plan ;*

*iii) VFR flights operating over the maritime areas and moving away from the coast by a distance greater than the lesser of the following two distances :*

*- the maximum distance permitting the aircraft, with an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;*

*- the distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.*

Renseignements

Lorsque le plan de vol est déposé avant le départ, il est rempli selon les modalités figurant à l'appendice 6 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ainsi que celles de la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

*Information*

*When the flight plan is submitted before departure, it is filled up according to the instructions of Appendix 6 to the Annex of implementing regulation N° 923/2012 and those of ENR 1.10 "Flight Plans".*

Décollage hors horaires ATS et activation du plan de vol

Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme des services de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne.

*Take-off off ATS schedules and activation of the flight plan*

*Where a flight plan has been filed and in the absence of an air traffic control unit at the place of departure, the pilot-in-command shall indicate his actual take-off time, as soon as possible after the flight, to an organism rendering air traffic services.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Modifications au plan de vol

Les dispositions de la règle SERA.4015 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4015) :

a) Sous réserve des dispositions de la règle SERA.8020, point b), toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

b) Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

*Changes to a flight plan*

*The requirements laid down by rule SERA.4015 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.*

*Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4015) :*

*a) Subject to the provisions of SERA.8020 (b) all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.*

*b) Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.*

Clôture d'un plan de vol

Le plan de vol peut être clôturé par téléphone au numéro indiqué dans les publications d'information aéronautique.

Un plan de vol peut notamment être clos en appelant le numéro du BRIA figurant en GEN 3.1.5.

*Closing a Flight Plan*

*The flight plan may be closed by telephone at the number indicated in the aeronautical information publications.*

*In particular, a flight plan can be closed by calling the number of the BRIA in GEN 3.1.5.*

## 1.1.4 POINTS DE PASSAGE AUX FRONTIERES (PPF)

En application du Règlement (UE) N° 2016/399, l'arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes précise que, pour tout vol direct en provenance ou à destination d'un Etat ou d'un territoire n'appartenant pas à l'espace Schengen ne doit s'effectuer qu'au départ ou à destination d'un aérodrome ayant la qualité de Point de Passage Frontalier (PPF) et durant les heures d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières. La liste des aérodromes est consultable sur le site du SIA (Partie GEN 1.3 de l'AIP). Reportez-vous à la partie TXT, rubrique « Informations diverses - Douane, Police » associée à la carte VAC ou aux éventuels NOTAM, pour connaître les horaires d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières.

Note : L'espace Schengen est composé de 26 pays européens (dont 22 sont des États membres de l'UE) : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

## *1.1.4 BORDER SEPARATION CLEARANCES*

*Pursuant to Regulation (EU) NR 2016/399, the Decree of 24 October 2017 on the crossing of frontiers by persons and goods at aerodromes specifies that, for any direct flights from or to a State or territory not belonging to the Schengen area shall only be carried out at or from an aerodrome which has the status of a Border Crossing Point (PPF) and during the opening hours of the service responsible for border control. The list of aerodromes is available on the website of the SIA (Part GEN 1.3 of the AIP). Please refer to the TXT.*

*Note : The Schengen area is made up of 26 European countries (22 of which are EU Member States) : Austria, Belgium, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Spain, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Sweden, Switzerland.*

## 1.1.5 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES LIEES A L'USAGE DES TRANSPONDEURS

En l'absence d'instructions de l'ATS, le pilote sélectionne :

a) dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine :

- le code 2000 lorsque l'aéronef est en vol IFR ;
- le code 7000 lorsque l'aéronef est en vol VFR ;

b) dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :

- le code 2000.

## *1.1.5 ADDITIONAL PROCEDURES RELATED TO THE USE OF TRANSPONDERS*

*In the absence of ATS instructions related to code setting, the pilot selects :*

*a) in the flight information regions of metropolitan France :*

*- code 2000 when the aircraft is in IFR flight ;*

*- code 7000 when the aircraft is in VFR flight ;*

*b) in overseas airspace operated by the French administration :*

*- code 2000.*

## 1.1.6 PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE ET PHRASEOLOGIE

La phraséologie française utilisée en France est annexée à l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012.

La phraséologie anglaise utilisée en France est définie dans un moyen de conformité alternatif à l'AMC.14001 de la décision EASA « ED Decision 2016/23/R » Il est consultable dans la version consolidée du règlement SERA sur le site du Ministère, nommée « SERA complet » : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france

## *1.1.6 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY*

*The phraseology in French language used in France is annexed to the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012.*

*The phraseology in English language used in France is an alternative mean of compliance to AMC.14001 of the EASA decision "ED Decision 2016/23 / R". It can be consulted in the consolidated version of SERA regulation on the Ministry's website, named "SERA Complet" : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france*


© Service de l'Information Aéronautique, France

← Un manuel édité par la DSNA récapitulant la phraséologie française et anglaise est disponible sur le site du Ministère ou sur le site du SIA.

*Finally, a guide published by DSNA summarizing French and English phraseology is available on the Ministry's website or on the SIA website.*

**Note importante 1 :** En France, il est possible d'utiliser la langue française en radiotéléphonie sur tous les aérodromes, y compris les aéroports avec plus de 50 000 mouvements IFR internationaux par an.

***Important note 1 :*** *In France, it is possible to use the French language in radiotelephony on all aerodromes, including airports with more than 50 000 international IFR movements per year.*

**Note importante 2 :** En langue française et en dérogation à la règle de transmission des nombres (SERA.14035), un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035).

Cette dérogation a été notifiée à la Commission, à l'AESA et portée à la connaissance de tous les Etats Membres.

***Important note 2 :*** *In the French language, and in derogation from the rule of transmission of numbers (SERA.14035), a number can be transmitted as it is expressed in everyday life or as a sequence of numbers.*

*Soon as the legibility of the transmissions is not satisfactory or in case of ambiguity, the general rule applies (SERA.14035).*

*This derogation was notified to the Commission, EASA and brought to the attention of all Member States.*

Exemples :

- 45 : quarante-cinq
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

*Examples :*

- *45 : "quarante-cinq"*
- *210 : deux cent dix / deux dix*
- *1012 : mille douze*
- *1217 : douze / dix-sept*
- *5643 : cinquante-six / quarante-trois.*

## ← 1.1.7 PANNE DE COMMUNICATION RADIO (SERA.14083)

## *1.1.7 RADIO COMMUNICATION FAILURE (SERA.14083)*

← Depuis le 1er mai 2025, les procédures à appliquer en cas de panne de communication radio sont celles dont dispose la règle SERA.14083 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, modifié par le règlement d'exécution (UE) 2024/404.

*Since 1st May 2025, the radio communication failure procedures are those set out in rule SERA.14083 of implementing regulation (EU) N° 923/2012, amended by implementing regulation (UE) 2024/404.*

## ← 1.1.8 SERVICES LIES A LA METEOROLOGIE

## *1.1.8 SERVICES RELATED TO METEROLOGY*

←

← En France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

*In France, AIRMET information is communicated in the form of TEMSI significant time forecast charts. The TEMSI France chart is a schematic chart of the significant weather provided at a fixed time, where only important phenomena and cloud masses are represented. It is designed for low-level flights.*

## ← 1.1.9 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

## *1.1.9 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA*

L'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes préconise l'information de l'autorité responsable par les moyens les plus rapides de tout rejet constaté par les équipages d'aéronefs.

*The Instruction of 15th July 2002 relating to pollution search and repressive measures about ships, floatting tackles and platforms recommends informing the responsible authority by the fastest possible means of any discharge noticed by aircrews.*

## ← 1.1.10 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

## *1.1.10 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA*

**a.** Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).

***a.*** *The National Space Research Centre (CNES) has formed a group within itself for the Study and Information about Unidentified Airspace Phenomena (GEIPAN).*

**b.** Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).

***b.*** *The method of collecting data on these phenomena requires thecooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).*

**c.** Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

***c.*** *Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are thereforerequested :*

- d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le GEIPAN.

*- to provide GEIPAN with a report of the observed phenomenon, preferably using the following form which will be supplied to aircraft operators by GEIPAN.*

Centre National d'Etudes Spatiales
18, Avenue Edouard Belin
GEIPAN
31401 TOULOUSE Cedex 9
TEL : 05 61 27 48 01
E-mail : geipan@cnes.fr

**CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES**
**Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux non identifiés**

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / *STATEMENT***

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes aéropatiaux non-identifiés, et par les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, télétype ou radio.

*Statement to be used by pilots intending to transmit observation report of unidentified airspace phenomena and by operator report of unidentified airspace phenomena and by operators in Air Traffic Control Centers who state or receive these reports by telephone, teletype or radio*

| | | |
|---|---|---|
| A | PILOTE (*) *Pilot* [ ] | CONTROLEUR (*) *Controller* [ ] |
| B | Grade, nom, prénoms / *grade, name, surname* | |
| C | Compagnie ou service de contrôle *Company or flight control center* Adresse *Address* | |
| D | Identification appareil *Aircraft identification* | |
| E | Type | |
| F | Indicatif d'appel *Call or flight number* | |
| G | Aérodrome départ *Departure airport* | |
| H | Destination | |
| I | Position estimée et cap au début de l'observation *Estimated position and course at the beginning of the observation* | |
| J | Date et heure UTC au début de l'observation (Zoulou Time) *Date and time UTC at the beginning of the observation (Zoulou time)* | |
| K | Altitude / Calage altimétrique au début de l'observation *Altitude / Altimeter setting at the beginning of the observation (flight level)* | Vol horizontal *(flight)* [ ] Calage altimétrique<br>m / *ft* Montée *(Up)* [ ] *Altimeter setting*<br>Descente *(Down)* [ ] ... hPa / QFE / QNH / 1013,2 hPa |
| L | Type de plan de vol *Type of flight plan* | IFR [ ] VFR [ ] |

(*) Rayer la mention inutile
*(*) Delete where inapplicable*
Suite du Compte rendu au verso / *Statement continued overleaf*

| VERSO DU COMPTE RENDU / *Statement overleaf REF* . | | |
|---|---|---|
| M | Météorologie *Meteorology* | ....m / *ft* au-dessus / au-dessous des nuages/brouillard / brume sèche *over / below clouds / fog / haze*<br>....m / *ft* distance horizontale des nuages *horizontal distance of clouds*<br>Entre couches de nuages *Between cloud layers* [ ]<br>Volant soleil de face / de dos / *Flying in front of the sun / behind*<br>Visibilité en vol estimée.....m / NM / *estimated visibility* |
| N | Description de l'observation/du phénomène : trajectoire / position relative / durée / forme / couleur / autre<br>*Describe the phenomenon : trajectory / relative position / time / color / other*<br>Croquis :<br>*Sketch :* | |
| O | Radar sol *Ground radar* | Lieu du centre de contrôle radar : *Position of radar control center :* Echos [ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No* |
| P | Radar bord *Board radar* | Echos [ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No* |
| Q | Détecteur CAT / TAC *CAT / TAC Detector* | Déclenchement *Starting* [ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *Nothing* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| R | Fonctionnement anormal instruments de vol<br>*Abnormal functionning of flight instruments* | [ ] Oui / *Yes*<br>[ ] Non / *No* | DESCRIPTION : | | | |
| S | L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, télétype ?<br>A quel organisme ?<br>*Observation reported by radio / telephone, teletype ?*<br>*To which unit ?* | [ ] Oui / *Yes*<br>[ ] Non / *No* | Radio<br>Téléphone<br>Télétype | [ ] à / *to* : .....<br>[ ]<br>[ ] | Organisme civil<br>Militaire | [ ]<br>[ ] |
| T | Date :<br>Heure UTC du compte rendu :<br>*Time UTC of the statement :* | Signature du rapporteur :<br>*Sign :* | | | | |

## 1.1.11 SANS OBJET

## 1.1.12 ZONES INTERDITES A LA CAPTATION DE DONNÉES (ZICAD)

L'article L. 6224-1 du code des transports définit les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD) comme des zones où sont interdits la captation, l'enregistrement, la transmission, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection. Il existe un arrêté fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef qui est régulièrement mis à jour. Les ZICAD peuvent aussi être visualisées sur : https://www.geoportail.gouv.fr

Les ZICAD en Nouvelle-Calédonie peuvent également être visualisées sur :
https://georep.nc

## *1.1.11 NOT APPLICABLE*

## *1.1.12 AREAS WHERE DATA COLLECTION IS FORBIDDEN (ZICAD)*

*Article L. 6224-1 of the French Transport Code defines ZICAD (zones interdites à la captation aérienne de données) as areas where the capture, recording, transmission, conservation, use or dissemination of data collected from an aircraft, by photographic or cinematographic equipment or by any other remote sensing sensor, is prohibited. A regularly updated decree sets out the list of areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft, which can also be displayed on the website: https://www.geoportail.gouv.fr*

*Areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft in New Caledonia can also be displayed on the website : https://georep.nc*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS

*FLIGHT PLANNING*

## 1.10.1 Base réglementaire

Les exigences réglementaires relatives aux plans de vol sont définies par :

1) le règlement (CE) N°1033/2006 de la commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen, modifié par le règlement (CE) N° 929/2010 de la commission du 18 octobre 2010 (ce règlement s'applique aux vols IFR) ;

2) le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne;

3) l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012;

4) l'arrêté du 21 avril 2017 modifié relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale.

Les textes dont il est fait référence aux alinéas 2) à 4) précédents sont disponibles en version consolidée, sur le site du SIA, au lien suivant :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation

## 1.10.1 Regulatory basis

The regulatory requirements for flight plans are defined by :

1) regulation (EC) N° 1033/2006 from the Commission of July 4, 2006 and lay down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase in the Single European sky, as amended by Regulation (EC EEC) N° 929/2010 of the Commission of October 18, 2010 (Regulation applies to IFR flights);

2) amended Commission Implementing Regulation (EU) N° 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation;

3) the amended decree of 11 December 2014 on the implementation of Implementing Regulation (EU) N° 923/2012;

4) the amended decree of 21 April 2017 on the rules and procedures for air traffic services rendered to aircraft operating under the rules of general air traffic.

The texts mentioned in points 2) to 4) above are available in a consolidated version, on the SIA website at the following link:

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation

## 1.10.2 Modalités de communication du plan de vol

Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité de l'organisme central de gestion des courants de trafic ( NMOC ) géré par l'agence EUROCONTROL. Ce service est assuré dans une partie de la Région EUR de l'OACI au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Cette région est appelée « zone IFPS » (IFPZ).

Les dépots de plans de vols traversant les espaces français (FIR/UIR, ACC/UAC ou CTA/UTA) doivent respecter les restrictions définies dans le RAD (Route Availibility Document). Ce document de référence européen, qui décrit les règles d'utilisation de l'espace et de disponibilités des routes, est disponible sur https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index. html.

1.10.2.1 Dépôt du plan de vol

Délais : Lorsqu'il est déposé avant le départ, un plan de vol (FPL) n'est pas communiqué plus de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement.

De plus, le préavis de dépôt de plans de vol VFR est limité à un maximum de 24h avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

Les cas dans lesquels les plans de vol sont requis sont décrites dans :

- ENR 1.2 pour les vols VFR ;
- ENR 1.3 pour les vols IFR.

a) Moyens de communication d'un FPL

Les plans de vol déposés (FPL) sont communiqués par le commandant de bord ou son représentant

i. directement à l'organisme NMOC , uniquement pour les vols IFR ou contenant une portion IFR et entrant dans la zone IFPS (IFPZ), la survolant ou la quittant, par un message normalisé sur le réseau RSFTA ou sur le réseau SITA en indiquant les adresses IFPS du tableau de la note 1 ci-dessous ; ou

ii. via le site internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr) à la rubrique : «préparation de vol → préparation en ligne → dossier de vol → plan de vol» ou directement via le site OLIVIA (http://olivia.aviation-civile.gouv.fr) ou

iii. directement au bureau de piste de l'aérodrome de départ (ARO), par dépôt du formulaire de plan de vol qui, pour les vols IFR ou contenant une portion IFR, est retransmis à l'IFPS.

En l'absence de bureau de piste, ou en dehors de ses horaires d'ouverture, le plan de vol est transmis au bureau régional d'information et d'assistance au vol (BRIA) de la région concernée, et à défaut à un BRIA ouvert H24 (voir la note 3 ci-dessous) ; ou

iv. en appelant le numéro AZUR 0810 437 837 (0810 IFR VFR) qui permet une mise en relation avec l'organisme adéquat des services de l'aviation civile de France métropolitaine, quelque soit le lieu de l'appel ; ou

v. pendant le vol ; le pilote commandant de bord transmet le plan de vol à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Lorsque la transmission de plan de vol ne peut être effectuée, le commandant de bord adresse le plan de vol à une station de radiocommunication air-sol en demandant qu'il soit retransmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

## 1.10.2 Methods of communication of the flight plan

A centralized processing and distribution of IFR flight plans was established under the authority of the central flow management unit ( NMOC ) managed by the EUROCONTROL agency. This service is provided as part of the ICAO EUR Region using an integrated system for processing initial flight plans (IFPS). This region is called the "IFPS zone" (IFPZ).

No flight plans shall be filed via the airspace of France FIR/UIR or ACC/UAC or CTA/UTA deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for France FIR/UIR or ACC/UAC or CTA/UTA and any reference to them shall be made via https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

1.10.2.1 Filing of a flight plan

Deadlines : When filed before departure, a flight plan (FPL) is not released more than 120 hours before the estimated time of departure from the stand.

In addition, the notice for filing VFR flight plans is limited to a maximum of 24 hours before the Estimated Off Block Time (EOBT).

The cases in which flight plans are required are described in:

- ENR 1.2 for VFR flights;
- ENR 1.3 for IFR flights.

a) Means of FPL communication

Filed flight plans (FPL) are communicated by the captain or representative:

i. directly to the NMOC body, only for IFR or partially IFR and containing a portion entering the IFPS zone (IFPZ), flying over or leaving it, using a standard message on the AFTN or SITA network indicating the IFPS address of the table in Note 1 below, or

ii. via the SIA website (www.sia.aviation-civile.gouv.fr) under the heading: "Preparation of flight → online preparation → flight record → flight plan" or directly via the site OLIVIA (http://olivia.aviation-civile.gouv.fr) or

iii. directly at the ATS reporting office (ARO) of the departure aerodrome by filing a flight plan form for IFR or partial IFR flight and communicated to the IFPS.

In the absence of ATS reporting office, or outside of its opening hours, the flight plan is sent to the regional office for information and assistance in flight (BRIA) of the applicable region, or failing that, a BRIA open 24 hours (see note 3 below) ; or

iv. by calling the number 0810 437 837 (0810 IFR VFR) which connects with the appropriate civil aviation services unit in metropolitan France, wherever the call is placed from ; or

v. during the flight, the pilot in command transmits the flight plan to the applicable air traffic authority by means of air-ground communications used by this authority. When the transmission of a flight plan can not be made, the captain sends the flight plan to an air-ground radio station requesting that it be forwarded to the applicable air traffic unit.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Note 1. — Les adresses IFPS à indiquer dans le plan de vol déposé sont les suivantes :

Note 1. - IFPS addresses to include in the filed flight plan are:

| **Reseau** / Network | **Adresse des organismes IFPS** *IFPS organization addresses* | |
|---|---|---|
| | **IFPU1 : Haren, Belgique** Haren, Belgium | **IFPU2 : Brétigny, France** |
| RSFTA | EUCHZMFP | EUCBZMFP |
| SITA | BRUEP7X | PAREP7X |

Note 2. - L'IFPS assure la diffusion du plan de vol accepté à tous les organismes ATS compétents, dans leur zone de responsabilité. Il incombe aux expéditeurs de messages de plan de vol déposant des plans auprès de l'IFPS de s'assurer que les plans de vol et toutes les modifications qui y sont apportées sont adressés à tous les organismes ATS compétents à l'extérieur de l'IFPZ. Pour assurer la cohérence entre les données de plan de vol diffusées à l'intérieur de l'IFPZ et celles qui le sont en dehors de l'IFPZ, l'organisme central de gestion des courants de trafic ( NMOC ) a établi une fonction de « ré-adressage ». Cette fonction est destinée principalement aux vols qui commencent dans l'IFPZ et qui en sortent.

Note 3. - Les coordonnées des BRIA sont disponibles dans la partie GEN 3.1 et également sur le site du SIA en consultant l'onglet « préparation de vol » puis « Assistance BRIA ».

Note 4. - Les plans de vol concernant des aéronefs qui doivent évoluer à la fois selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG) et celles de la circulation aérienne militaire (CAM) sont qualifiés de « mixtes ». Tous les plans de vol mixtes doivent également être envoyés au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC) qui traitera la partie du vol effectuée en CAM. Ainsi, les adresses obligatoires à utiliser pour les PLN mixtes au-dessus de la France sont :

- EUCHZMFP et EUCBZMFP pour l'IFPS,
- LFXOYXYX pour le BIVC.

En ce qui concerne les FPL mixtes CAM/CAG, dès lors que le PLN est conforme aux règles militaires et à celles de l'IFPS, l'opérateur recevra deux messages d'acceptation de ces deux entités. Une fois ces deux messages reçus (ACP du BIVC et ACK de l'IFPS) il sera autorisé à opérer son vol.

b) Communication des modifications au plan de vol déposé

Tout retard de plus de 30 minutes, 60 minutes pour les vols non contrôlés, par rapport à l'heure prévue de départ du poste de stationnement est communiqué au plus tôt à un organisme de la circulation aérienne approprié. Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement, un nouveau plan de vol devra être déposé.

Conformément au règlement (CE) N°1033/2006, qui fait référence au doc 7030/EUR de l'OACI, et à l'IFPS Users manual, tout retard de l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) supérieur à 15 minutes, pour tout vol IFR à l'intérieur de l'IFPZ, est communiqué à l'IFPS.

1.10.2.2 Plans de vol répétitifs (RPL)

Les plans de vol répétitifs (RPL) sont communiqués à l'organisme central de gestion des courants de trafic ( NMOC ), géré par l'agence Eurocontrol. Ils sont rédigés et transmis conformément aux procédures décrites dans l'IFPS Users Manual, disponible à l'adresse :

https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf

**1.10.3 Rédaction du plan de vol**

1.10.3.1 REDACTION DU PLAN DE VOL DEPOSE (FPL)

1.10.3.1.1 Formulaire de plan de vol déposé

Le formulaire de plan de vol déposé est disponible à la page suivante.

Note 2. - The IFPS shall distribute the flight plan accepted by all relevant ATS in their area of responsibility. It is the responsibility of the senders of flight plans filing plans with IFPS to ensure that flight plans and any amendments thereto shall be sent to all relevant ATS outside the IFPZ. To ensure consistency between flight plan data distributed within the IFPZ and those distributed outside the IFPZ, the central flow management unit ( NMOC ) has established a"re-addressing" function. This feature is intended primarily for flights that begin in IFPZ and then leave.

Note 3. - The BRIA coordinates/address are available in the GEN 3.1 as well as on the SIA website under the "Préparation du vol (preparation of flight)" tab and "Assistance BRIA (BRIA support)."

Note 4. - FPLs relating to flights conducted in accordance with both general air traffic (GAT) and operational air traffic (OAT) rules are referred to as "mixed FPLs". All mixed FPLs shall also be sent to the "Bureau d'Information des Vols Centralisé" (BIVC) which will process the portion of the flight conducted in OAT. Thus, the mandatory addresses to be used for mixed FPLs over France are:

- EUCHZMFP and EUCBZMFP for IFPS
- LFXOYXYX for the BIVC

Regarding a mixed OAT/GAT FPL, as soon as the FPL complies with military and IFPS rules, the operator will receive two separate acceptance messages from these two entities. Once these two messages are received (ACP from the BIVC and ACK from IFPS), he will be allowed to operate his flight.

b) Notification of changes to the filed flight plan

Any delay of more than 30 minutes, 60 minutes for uncontrolled flights from the scheduled time of departure from the stand is submitted as quickly as possible to an appropriate air traffic service authority. If a delay notification has not been made within sixty minutes after the estimated time of departure from the stand, a new flight plan must be filed.

In accordance with Regulation (EC) No. 1033/2006, which refers to ICAO doc 7030/EUR, and IFPS User manual, any delay in the Estimated Off Block Time (EOBT) of more than 15 minutes for any IFR flight within the IFPZ is transmitted to the IFPS.

1.10.2.2 Repetitive flight plans (RPL)

Repetitive flight plans (RPL) are communicated to the central flow management unit ( NMOC ), managed by the Eurocontrol agency. They are prepared and submitted in accordance with the procedures described in the IFPS User Manual, available at:

https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf

**1.10.3 Writing the flight plan**

1.10.3.1 WRITING THE FILED FLIGHT PLAN (FPL)

1.10.3.1.1 Filed flight plan form

The flight plan form is available on the following page.


© Service de l'Information Aéronautique, France

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

# Formulaire de plan de vol / Flight plan form

*Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)*

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority

<< = FF ➡

DESTINATAIRES / Adressees

<< =

HEURE DE DÉPÔT / Filing time

➡

EXPÉDITEUR / Originator

<< =

IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type

<< = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF
Aircraft identification

8 RÈGLES DE VOL
Flight rules

TYPE DE VOL
Type of flight

<< =

9 NOMBRE / Number

TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft

CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category

/

10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS
Equipment & capabilities

10-a

10-b

/

<< =

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location

HEURE / Time

<< =

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed

NIVEAU / Level

ROUTE / Route

<< =

16 AÉRODROME DE DESTINATION
Destination aerodrome

DURÉE TOTALE ESTIMÉE
Total EET

HR MIN

AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes

1er / 1st

2ème / 2nd

<< =

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS
Other information

)<< =

19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)
Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

AUTONOMIE / Endurance

HR MIN

E /

PERSONNES À BORD / Persons on board

➡ P /

RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio

➡ R / UHF U VHF V ELT / PLB E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment

➡ S / POLAIRE Polar P DÉSERT Desert D MARITIME Maritime M JUNGLE Jungle J

GILETS DE SAUVETAGE / Jackets

➡ J / LAMPES Light L FLUORES Fluores F UHF U VHF V

CANOTS / Dinghies

➡ D / NOMBRE Number ➡ CAPACITÉ Capacity ➡ COUVERTURE Cover C ➡ COULEUR Colour

<< =

COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings

A /

REMARQUES / Remarks

➡ N /

<< =

PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command

C /

)<< =

DÉPOSÉ PAR / Filed by

ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements

1.10.3.1.2 Généralités

Le format de plan de vol est conforme au plan de vol OACI décrit dans les « Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic aérien » (PANS-ATM, doc 4444 de l'OACI).

Certaines restrictions ou exigences supplémentaires sont néanmoins applicables, d'une part, en vertu de spécificités de la région EUR de l'OACI décrites dans le doc 7030 (précédées de la mention « **[EUR]** » dans le texte qui suit) et, d'autre part, en vertu de spécificités du système ATM français (précédées de la mention « **[FR]** » dans le texte qui suit).

Toutes les heures sont exprimées en temps universel coordonné (UTC) et sont mentionnées par un groupe de 4 chiffres.

Toutes les durées estimées sont exprimées par un groupe de 4 chiffres (heures et minutes).

La partie ombrée précédant le champ 3 est réservée aux organismes COM et ATS.

1.10.3.1.3 Adressage et insertion des données

Les adresses à indiquer dans le champ « destinataires » du formulaire du 1.10.3.1.1 ci-dessus sont disponibles dans la partie ENR 1.11.

Les données du plan vol sont insérées dans les champs 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 et 19 du formulaire du 1.10.3.1.1 ci-dessus selon les procédures qui suivent.

Pour tous les FPL mixtes (CAM/CAG), ajouter l'adresse du BIVC (Bureau d'Information des Vols Centralisé) de la défense : LFXOYXYX.

**CHAMP 7 : Identification de l'aéronef (7 caractères maximum)**

L'identification de l'aéronef est indiquée en insérant l'une des données suivantes, en utilisant 7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe :

1) l'indicatif OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM511, NGA213, JTR25) lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; ou

2) la marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef (exemples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) dans les cas listés ci-dessous :

a) lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de cette seule identification (exemple : CGAJS), ou est précédé de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef (exemple : BLIZZARD CGAJS) ; ou

b) lorsque l'aéronef n'est pas doté de radio ; ou

3) pour les compagnies autorisées, l'indicatif à deux lettres de l'exploitant d'aéronef suivi du numéro de vol et d'un digramme de deux lettres (exemple : IT354AB).

Note - Les indicatifs OACI et les indicatifs téléphoniques des exploitants d'aéronefs sont donnés dans le document 8585 de l'OACI - «Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques».

Note - Pour les vols d'entraînement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch & go") faisant l'objet de plans de vols différents les indicatifs mentionnés, en case 7 de, deux plans de vols successifs doivent être différents ( cette contrainte est liée à l'usage du mode S).

**CHAMP 8 : Règles de vol et type de vol**

**Règles de vol**

Les règles de vol sont indiquées en appliquant la procédure suivante :

1) indiquer au moyen de l'une des lettres ci-après la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer :

a) **I** : pour un vol en régime IFR ;

b) **V** : pour un vol en régime VFR ;

c) **Y** : pour un vol débutant en régime IFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ;

d) **Z** : pour un vol débutant en régime VFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ; et

2) préciser dans le champ 15 les points où un changement de règles de vol est prévu.

**Type de vol**

Le type de vol est indiqué au moyen de l'une des lettres suivantes, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige :

a) **S** : pour transport aérien régulier ;

b) **N** : pour transport aérien non régulier ;

c) **G** : pour aviation générale ;

1.10.3.1.2 General

The format of the flight plan is consistent with the ICAO flight plan described in "Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management" (PANS-ATM, Doc 4444 ICAO).

Some restrictions or additional requirements are however applicable, on one hand, because of the specific characteristics of the ICAO EUR region described in document 7030 (preceded by the words " **[EUR]** " in the following text) and, on the other hand, because of the specific characteristics of the French ATM system (preceded by the words " **[FR]** " in the following text).

All times are Universal Coordinated Time (UTC) and are identified by a group of 4 digits.

All estimated durations are expressed by a group of 4 digits (hours and minutes).

The shaded area before field 3 is reserved for COM and ATS organizations.

1.10.3.1.3 Addressing and entering data

Addresses to be indicated in the "addressees" field of the form 1.10.3.1.1 above are available in the section ENR 1.11.

Flight plan data is entered in the fields 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 and 19 of the form 1.10.3.1.1 above according to the following procedures.

For all mixed FPLs (GAT/OAT), the address of BIVC (Bureau d'Information des Vols Centralisé) of the defence shall be added: LFXOYXYX.

**FIELD 7: Aircraft identification (maximum 7 characters)**

The aircraft identification is indicated by entering one of the following data, using a maximum of seven alphanumeric characters, without hyphens or any sign:

1) the ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (for example: KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony, the call sign to be used by the aircraft will consist of the ICAO telephony designator of the aircraft operator followed by the flight identification (for example: KLM 511, NIGERIA 213 JESTER 25), or

2) the nationality or common mark and registration mark of the aircraft (examples: EIAKO, 4XBCD, N2567GA) in the cases listed below:

a) when in radiotelephony, the call sign to be used by the aircraft will consist of this identification alone (for example: CGAJS), or preceded by the ICAO telephony designator of the aircraft operator (for example: BLIZZARD CGAJS) or

b) when the aircraft is not equipped with a radio or

3) for authorized companies, two-letter code of the aircraft operator followed by the flight number and a digraph of two letters (for example: IT354AB).

Note - The ICAO designators and telephony designators of aircraft operators are given in ICAO Document 8585 - "Designators for aircraft operators and Aeronautical Authorities and Services."

Note - For IFR training flights which include several consecutive segments ("touch & go") subject to different flight plans, call signs listed in box 7 of two successive flight plans must be different (this contraint is related to the use of S mode).

**FIELD 8: Flight rules and type of flight**

**Flight rules**

Flight rules are shown applying the following procedure:

1) indicate by one of the letters below the category of flight rules with which the pilot intends to apply:

a) **I** : for IFR flight;

b) **V** : for VFR flight;

c) **Y** : for a flight beginning in IFR and for which flight rules then change once or more;

d) **Z** : for a flight beginning in VFR and for which flight rules then change once or more; then

2) specify in field 15 points where a change of flight rules is planned.

**Flight type**

The type of flight is indicated by one of the following letters, when required by the appropriate ATS authority:

a) **S** : scheduled air transport;

b) **N** : for non-scheduled air transport;

c) **G** : for general aviation;


© Service de l'Information Aéronautique, France

d) **M** : pour aviation militaire (voir également la note ci-après) ;

e) **X** : pour autres types de vol.

Note. - Les exploitants des aéronefs d'Etat, y compris les aéronefs de la police et des douanes, indiquent le type de vol au moyen de la lettre M.

**CHAMP 9 : Nombre d'aéronefs, type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage**

**Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères)**

Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

**Type d'aéronef (de 2 à 4 caractères)**

Le type d'aéronef est indiqué de la manière suivante :

1) insérer l'indicatif approprié tel qu'il est spécifié dans le document 8643 de l'OACI « Indicatifs de type d'aéronef » ; ou

2) si tel indicatif n'a pas été attribué ou en cas de vol en formation groupant des aéronefs de plusieurs types, insérer ZZZZ et spécifier, à la suite de l'indicateur TYP/ de le champ 18, chaque type d'aéronefs précédé du nombre d'aéronefs correspondants.

**Catégorie de turbulence de sillage (1 caractère)**

La catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef est mentionnée à l'aide de l'une des lettres suivantes après la barre oblique (/):

1) **J** — Pour un A 380-800.

2) **H** — GROS PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136000 kg, sauf dans le cas de l'A 380-800.

3) **M** — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136000 kg, mais supérieure à 7000 kg ;

4) **L** — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7000 kg.

Note : l'A 380-800 appartient à la catégorie "Gros Porteur", cependant pour cet aéronef, la lettre à inscrire dans la case 9 du plan de vol concernant la catégorie de turbulence de sillage est la lettre "J".

**CHAMP 10 : Equipement et possibilités**

Les possibilités relatives à un équipement sont effectives lorsque les conditions suivantes sont satisfaites:

1) l'équipement nécessaire est présent à bord et est en état de fonctionner;

2) l'équipage de conduite possède les qualifications correspondant à cet équipement ;

3) le cas échéant, l'équipage possède une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

**CHAMP 10-a : Equipements de radiocommunication, de navigation et d'approche (COM/NAV/APP), et possibilités connexes**

L'équipement de radiocommunication, de navigation et d'approche, et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

1) **N** : si aucun équipement COM/NAV/APP correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors de fonctionnement ; ou

2) **S** : si l'équipement type COM/NAV/APP correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (voir Note 1 ci-dessous) ; puis

3) insérer un ou plusieurs des caractères alphanumériques figurant dans les points a) à d) ci-dessous pour indiquer l'équipement COM/NAV/APP en état de fonctionner et les possibilités disponibles :

a) Equipements et possibilités de radiocommunication

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| E1 | FMC WPR ACARS |
| E2 | D-FIS ACARS |
| E3 | PDC ACARS |
| M1 | ATC RTF SATCOM (INMARSAT) |
| M2 | ATC RTF SATCOM (MTSAT) |
| M3 | ATC RTF SATCOM (Iridium) |
| J1 | CPDLC ATN VDL Mode 2 (voir Note 3 ci-dessous) |
| J2 | CPDLC FANS 1/A HFDL |
| J3 | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4 |
| J4 | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 |
| J5 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) |
| J6 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) |
| J7 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |

d) **M** : for military aviation (see also note here-after);

e) **X** : for other types of flight.

Note: - Operators of State aircraft, including police and customs aircraft indicate the type of flight using the letter M.

**FIELD 9: Number of aircraft, type of aircraft and wake turbulence category**

**Number of aircraft (1 or 2 characters)**

Enter the number of aircraft if there is more than one.

**Aircraft type (2 to 4 characters)**

The aircraft type is indicated in the following manner:

1) Enter the appropriate designator as specified in the ICAO Document 8643 "Aircraft Type Designators" or

2) if this code has not been assigned or in case of formation flight grouping several types of aircraft, enter ZZZZ and specify, following the TYP indicator / from the field 18, each type of aircraft preceded by the number of the corresponding aircraft.

**Wake turbulence category (1 character)**

The wake turbulence category of the aircraft is indicated using the following letters after the slash (/):

1) **J** — For A 380-800.

2) **H —** HIGH-CAPACITY AIRCRAFT, for aircraft with a maximum certified take-off weight greater than or equal to 136,000 kg, except for A 380-800.

3) **M** — MEDIUM CAPACITY AIRCRAFT for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than 136,000 kg but greater than 7,000 kg;

4) **L** — LOW CAPACITY AIRCRAFT for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than or to 7,000 kg;

Note: A 380-800 belongs to the category "High Capacity Aircraft", however for this aircraft, the letter to be enter in field 9 of the flight plan for the wake turbulence category is the letter "J".

**FIELD 10: Equipment and options**

The equipment options are effective when the following conditions are met:

1) the necessary equipment is on board and in working order;

2) the flight crew has the qualifications necessary for this equipment;

3) if applicable, the crew has a license issued by the competent authority.

**FIELD 10-a: Radio communication, navigation and approach equipment (COM/NAV/APP), and related options**

The radio communications, navigation and approach equipment, and related options are listed as follows:

1) **N** : if there is no COM / NAV / APP corresponding to the route on board or if the equipment is inoperative, or

2) **S** : if the COM / NAV / APP equipment for the route is on board and in working order (see Note 1 below); then

3) enter one or more alphanumeric characters from points a) to d) below to indicate the COM / NAV / APP equipment in working order and the possibilities available:

a) Communications equipment and options

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| E1 | FMC WPR ACARS |
| E2 | D-FIS ACARS |
| E3 | PDC ACARS |
| M1 | ATC RTF SATCOM (INMARSAT) |
| M2 | ATC RTF SATCOM (MTSAT) |
| M3 | ATC RTF SATCOM (Iridium) |
| J1 | CPDLC ATN VDL Mode 2 (see Note 3 below) |
| J2 | CPDLC FANS 1 / A HFDL |
| J3 | CPDLC FANS 1 / A VDL Mode 4 |
| J4 | CPDLC FANS 1 / A VDL Mode 2 |
| J5 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) |
| J6 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) |
| J7 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| H | HF RTF |
| V | VHF RTF |
| Y | VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux |
| U | UHF RTF |
| P1 à P2 | Réservés aux RCP |

b) Equipements et possibilités de navigation

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| C | Loran C |
| D | DME |
| F | ADF |
| G | GNSS (voir Note 2 ci-dessous) |
| I | Navigation par inertie |
| O | VOR |
| R | Approuvé PBN (voir Note 4 ci-dessous) |
| T | TACAN |
| W | Approuvé RVSM |
| X | Approuvé MNPS |

**[EUR]** Lorsque le descripteur W est utilisé, l'immatriculation de l'aéronef est indiquée dans le champ 18 du plan de vol.

**[EUR]** Pour un vol en formation d'aéronefs d'Etat, les exploitants n'inscriront pas la lettre « W » dans Le champ 10 du plan de vol, quel que soit le statut d'homologation RVSM des aéronefs concernés

c) Equipements et possibilités d'aide à l'approche

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| A | Système d'atterrissage GBAS |
| B | LPV (APV avec SBAS) |
| K | MLS |
| L | ILS |

d) Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| Z | Equipements de radiocommunication, de navigation ou d'aide à l'approche autres que ceux précisés aux points a) à c) ci-dessus (voir Note 5 ci-dessous) |

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

Note 1. — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS.

Note 2. — Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans le champ 18 à la suite de NAV/ , séparés par des espaces.

Note 3. — Voir la norme RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)» pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.

Note 4. — Si la lettre R est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont précisées dans le champ 18 à la suite de PBN/. Des éléments indicatifs sur l'application de la navigation fondée sur les performances à un tronçon de route, une route ou une région donnés sont disponibles dans le document 9613 de l'OACI — « Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) ».

Note 5. — Si la lettre Z est utilisée, préciser dans le champ 18 l'autre équipement transporté, ou les autres possibilités, à la suite de COM/, NAV/ ou DAT/, en fonction de l'équipement. Les exemptions concernant RNAV, CPDLC et 8.33kHz sont à préciser en indiquant à la fois la lettre 'Z' en champ 10a et en insérant l'indicateur d'exemption approprié dans le champ 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :

a) insérer EXM833 à la suite de COM/ ;

b) insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/ ;

c) insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

Note 6. — Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement.

| | |
|---|---|
| H | HF RTF |
| V | VHF RTF |
| Y | VHF with the possibility of 8.33 kHz spacing between channels |
| U | UHF RTF |
| P1 à P2 | Reserved for RCP |

b) Navigation equipment and options

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| C | Loran C |
| D | DME |
| F | ADF |
| G | GNSS (see Note 2 below) |
| I | Inertial navigation system |
| O | VOR |
| R | PBN approved (see Note 4 below) |
| T | TACAN |
| W | RVSM approved |
| X | MNPS approved |

**[EUR]** When W descriptor is used, the registration of the aircraft is shown in field 18 of the flight plan.

**[EUR]** For a formation flight of State aircraft, operators do not enter the letter "W" in field 10 of the flight plan, regardless of the RVSM approval status of the applicable aircraft.

c) Approach equipment and options

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| A | GBAS landing system |
| B | LPV (APV with SBAS) |
| K | MLS |
| L | ILS |

d) Other equipment on board or alternatives

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| Z | Radio communications equipment, navigation or approach aids other than those specified in points a) to c) above (see Note 5 below) |

Alphanumeric characters not included in the lists given in the points a) to d) above are reserved.

Note 1. — If the letter S is used, the equipment type is considered as consisting of VHF RTF, VOR and ILS.

Note 2. — If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in the field 18 following NAV /, separated by spaces.

Note 3. — See RTCA / EUROCAE "Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO 280B/ED-110B)" for data link services for ATC clearances and information, ATC Communications Management and check of ATC microphone.

Note 4. — If the letter R is used, the navigation performance that can be achieved is specified in field 18 after PBN /. Guidance on the application of navigation based on performance to a given section of route, route or area are available in the ICAO Document 9613 - "Performance based navigation (PBN)".

Note 5. — If the letter Z is used, specify in field 18 the other equipment carried or other possibilities, following COM / NAV / or DAT /, depending on the equipment. Exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33kHz are specified by indicating both the letter 'Z' in field 10a and entering the appropriate exemption indicator in field 18, respectively under NAV /, DAT / or COM / as detailed in the IFPS User Manual and in particular:

a) entering EXM833 following COM /;

b) enteri ng RNAVX or RNAVINOP as appropriate, following NAV /;

c) entering CPDLCX following DAT /.

Note 6. — Information on navigation means is provided to the ATC for clearance and routing.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHAMP 10-b : Equipement de surveillance et possibilités connexes**

L'équipement de surveillance et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

après le dernier caractère inséré en champ 10-a, insérer une barre oblique (/) puis, insérer :

1) **N** : s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner ; ou

2) un ou plusieurs des caractères alphanumériques des points a) à d) ci-dessous, jusqu'à un maximum de 20 caractères (incluant lettres et chiffes), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

a) équipement SSR modes A et C

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| A | Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) |
| C | Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C |

b) équipement et possibilités SSR mode S

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| E | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) |
| H | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie |
| I | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression |
| L | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie |
| P | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef |
| S | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression |
| X | Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression |

Note. — La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.

c) Equipement et possibilités ADS-B

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| B1 | ADS-B avec possibilité ADS-B "out" sur fréquence spécialisée 1090 MHz |
| B2 | ADS-B avec possibilité ADS-B "out" et "in" sur fréquence spécialisée 1090 MHz |
| U1 | possibilité ADS-B "out" utilisant l'UAT |
| U2 | possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant l'UAT |
| V1 | possibilité ADS-B "out" utilisant la VDL mode 4 |
| V2 | possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant la VDL mode 4 |

d) Equipement et possibilités ADS-C

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| D1 | ADS-C avec possibilités FANS 1/A |
| G1 | ADS-C avec possibilités ATN |

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

Note. — Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans le champ 18 à la suite de SUR/.

**CHAMP 13 : Emplacement et heure de départ**

L'emplacement et l'heure de départ sont indiqués comme il suit :

1) insérer l'emplacement de départ comme il suit :

a) si le départ est effectué depuis un aérodrome auquel un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres a été attribué, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

**FIELD 10-b: Surveillance equipment and related options**

Surveillance equipment, and related options are listed as follows:

after the last character entered in field 10-a, enter a slash mark (/) and enter:

1) **N** : if there is no surveillance equipment on board concerning the route to be followed, or if the equipment is not in working condition, or

2) one or more alphanumeric characters from points a) to d) below, up to 20 characters (including letters and digits) to indicate the equipment and surveillance capabilities on board and which are in working condition:

a) SSR equipment, Modes A and C

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| A | Transponder — Mode A (4 digits — 4 096 codes) |
| C | Transponder — Mode A (4 digits — 4 096 codes) and mode C |

b) SSR Mode S equipment and possibilities

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| E | Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) |
| H | Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability |
| I | Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, no pressure-altitude capability |
| L | Transponder — Mode S, including transmission of the aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability |
| P | Transponder — Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability |
| S | Transponder — Mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability |
| X | Transponder — Mode S, with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability |

Note: — The possibility of enhanced surveillance is the ability of the aircraft to transmit downlink data from the aircraftby means of a mode S transponder.

c) ADS-B equipment and options

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| B1 | ADS-B with ADS-B "out" option on dedicated 1090 MHz frequency |
| B2 | ADS-B with ADS-B "out" and "in" option on dedicated 1090 MHz frequency |
| U1 | ADS-B "out" capability using UAT |
| U2 | ADS-B "out" and "in" capability using UAT |
| V1 | ADS-B "out" capability using VDL Mode 4 |
| V2 | ADS-B "out" and "in" capability using VDL Mode 4 |

d) ADS-C equipment and options

| Descriptor | Type of equipment |
|---|---|
| D1 | ADS-C with FANS 1 / A capabilities |
| G1 | ADS-C with ATN capabilities |

Alphanumeric characters not included in the lists given in the points a) to d) above are reserved.

Note: — Additional surveillance applications should be indicated in field 18 after SUR /.

**FIELD 13: Location and time of departure**

The location and departure time are shown as follows:

1) enter the departure location as follows:

a) if the departure is from an aerodrome to which an ICAO location indicator of four letters has been assigned, enter this indicator (see document ICAO 7910 - "Location Indicators") or

b) si le départ est effectué depuis un aérodrome auquel aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome ; ou

c) si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, le premier point de la route ou la radio-borne ; ou

d) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer les lettres AFIL et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues ;

2) à la suite de l'emplacement de départ indiqué conformément au 1) ci-dessus, insérer sans espace intermédiaire l'heure de départ selon les instructions qui suivent :

a) si le plan de vol est déposé avant le départ, insérer l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) ; ou

b) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route auquel s'applique le plan de vol.

**CHAMP 15 : Route**

**Règles de désignation**

Les données du plan de vol concernant la route sont insérées dans le champ 15, en utilisant uniquement les conventions décrites au paragraphe « conventions d'écriture » ci-après et en séparant toutes les subdivisions de ledit champ 15 par un espace.

Ces données sont constituées de la séquence d'éléments suivants :

1) la première vitesse vraie de croisière :

a) en nœuds ; ou

b) en kilomètres par heure ; ou

c) en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit ; puis, sans espace intermédiaire

2) le premier niveau de croisière :

a) en niveau de vol ; ou

b) en niveau métrique standard en dizaines de mètres, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit ; ou

c) en altitude en centaines de pieds ; ou

d) en altitude en dizaines de mètres ; ou

e) dans le cas d'un vol VFR :

i. en utilisant la mention VFR, s'il n'est pas prévu que le vol s'effectue à un niveau de croisière déterminé ; ou

ii. en niveau de vol semi-circulaire VFR ; ou

iii. en altitude, selon le cas ; puis, à la suite de la flèche

3) la description de la route, y compris les changements de vitesse, de niveau de croisière et de règles de vol :

a) pour les parties du vol effectuées sur des routes ATS désignées, appliquer successivement les points suivants :

i. 1er cas : si l'aérodrome de départ se trouve sur la première route ATS utilisée ou y est relié :
- insérer l'indicatif de la route ATS concernée ; puis
- appliquer le point ii ci-dessous ;

2ème cas : si l'aérodrome de départ n'est ni situé sur la première route ATS utilisée ni relié à celle-ci :

- suivre les instructions du paragraphe b) ci-dessous jusqu'au point où l'aéronef rejoindra la première route ATS ; puis

- appliquer le point ii ci-dessous ;

ii. insérer chaque point où il est prévu qu'un changement de vitesse ou de niveau de croisière commence, ou qu'un changement de route ATS ou de règles de vol est effectué, suivi dans chacun des cas de l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même si cet indicatif n'est pas différent du précédent ;

Note. — Lorsqu'une transition est prévue entre une route ATS inférieure et une route ATS supérieure, et que l'orientation de ces routes est la même, il n'est pas nécessaire d'insérer le point de transition s'il n'est pas prévu en ce point d'autre changement qu'un changement de route.

b) pour les parties du vol effectuées en dehors des routes ATS désignées, appliquer les points suivants :

i. indiquer des points normalement séparés par des intervalles ne dépassant pas 30 minutes de vol ou 370 km (200 NM), notamment chaque point où il est prévu un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route, ou un changement de règles de vol ; ou, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige

ii. définir la route par des points définis comme suit :

b) if the departure is made from an aerodrome to which no ICAO location indicator has been assigned, enter ZZZZ and specify in field 18, preceded by DEP /, the name and location of the aerodrome, or

c) if the aircraft has not departed from an aerodrome enter ZZZZ and specify in field 18, preceded by DEP /, the first point of the route or the radio terminal, or

d) if the flight plan is received from an aircraft in flight, enter t he letters AFIL in field 18, preceded by DEP /, the four-letter ICAO location indicator of the ATS entity from which additional flight plan information may be obtained;

2) after the departure location indicated according to 1) above, enter the departure time without a space between the according to the following instructions:

a) if the flight plan is filed prior to departure, enter the Estimated Off Block Time (EOBT) or

b) if the flight plan is received from an aircraft in flight, enter the actual or estimated time of passing the first point of the route to which the flight plan applies.

**FIELD 15: Route**

**Designation rules**

Flight plan data concerning the route is entered in field 15, using only the conventions outlined in the "writing conventions" below and separating all subdivisions of the field 15 by a space.

This data consist of the following sequence of elements:

1) the first real cruising speed:

a) in knots, or

b) in kilometers per hour, or

c) in true Mach, when required by the appropriate ATS authority, then, without intermediate space

2) the first cruising level:

a) in flight level or

b) in standard metric level in tens of meters, when the appropriate ATS authority requires, or

c) in altitude of hundreds of feet, or

d) in altitude in tens of meters, or

e) in the case of a VFR flight

i. using the word VFR, if it is not expected that the flight have a specific cruising level, or

ii. in semicircular VFR flight level or

iii. in altitude, as appropriate, and then, following the arrow

3) the description of the route, including changes of speed, cruise level and flight rules:

a) for parts flown on designated ATS routes, apply successively the following points:

i. 1st case: if the departure aerodrome is located on the first ATS route used or is connected:
- enter the designator of the ATS route, then
- apply point ii below;

2nd case: if the departure aerodrome is not located on the first ATS route used nor is connected:

- follow the instructions in b) below until the point where the aircraft will join the first ATS route, then

- apply point ii below;

ii. enter each point where it is expected that a change of speed or cruise level starts, or a change of ATS route or flight rules takes place followed in each case designator of the next ATS route segment, even if that is not different from the previous one;

Note. — When a transition is planned between a lower and an upper ATS route, and the direction of these routes is the same, it is not necessary to enter the transition point if no other change is planned than a change of route.

b) for sections flown outside designated ATS routes, apply the following points successively:

i. indicate points normally separated by intervals not exceeding 30 minutes of flying time or 370 km (200 NM), including each point where there is a change of speed or level, a change of direction, or a change of flight rules or, when required by the appropriate ATS authority

ii. define the route using the points defined as follows:


© Service de l'Information Aéronautique, France

- Pour les vols se déroulant en majeure partie sur une direction est-ouest entre 70°N et 70°S, un point de la route est situé à l'intersection d'un méridien et d'une latitude exprimée en valeur entière de degrés ou en valeur entière de degrés augmentée d'un demi-degré. L'espacement entre deux méridiens consécutifs choisis est de 10 degrés.

- Pour les vols se déroulant en majeure partie sur une direction est-ouest hors de la région de latitudes définie au précédent alinéa, un point de la route est situé sur un parallèle et un espacement de 20 degrés de longitude est normalement respecté entre deux points significatifs consécutifs.

Dans la mesure du possible, la distance entre deux points consécutifs de la route correspond au maximum à une heure de vol. Des points significatifs supplémentaires peuvent être choisis selon les besoins ;

- Pour les vols se déroulant en majeure partie sur une direction nord-sud, un point de la route est situé à l'intersection d'un méridien et d'un parallèle, deux parallèles consécutifs choisis étant espacés de 5 degrés ;

iii. insérer DCT entre les points successifs à moins que ces deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques ou par un relèvement et une distance.

**Conventions d'écriture**

1) Vitesse de croisière (maximum 5 caractères)

La vitesse vraie de croisière s'écrit :

a) en kilomètre par heure (km/h), au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (exemple : 830 km/h s'écrit K0830) ; ou

b) en nœuds (kt), au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (exemple : 485 kt s'écrit N0485) ; ou

c) en nombre de Mach vrai (Mach), au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres représentant le produit par 100 du nombre de Mach arrondi au centième (exemple : Mach 0,82 s'écrit M082).

2) Niveau de croisière (maximum 5 caractères)

Le niveau de croisière s'écrit :

a) en niveau de vol (FL), au moyen de la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple : FL 85 et FL 330 s'écrivent respectivement F085 et F330) ; ou

b) en niveau métrique standard en dizaines de mètres (m), au moyen de la lettre S suivie de 4 chiffres (exemple : 4500 m et 11300 m s'écrivent respectivement S0450 et S1130) ; ou

c) en altitude en centaines de pieds (ft), au moyen de la lettre A suivie de 3 chiffres (exemple : des altitudes de 4500 ft et 10 000 ft s'écrivent respectivement A045 et A100) ; ou

d) en altitude en dizaines de mètres (m), au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres (exemple : une altitude de 8400 ft s'écrit M0840).

3) Routes ATS (2 à 7 caractères)

La route est donnée par l'indicatif codé qui lui est attribué (exemple : ENSAC9P, B1, R14, UM164, KODAP2A)

Note. 1 - Les routes ATS comprennent les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée qui sont alors indiqués par leur indicatif codé, le cas échéant

Note. 2 - Les dispositions relatives à l'application des indicatifs de route se trouvent à l'Appendice 1 de l'Annexe 2 à l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air.

4) Points définissant la route (maximum 2 à 11 caractères)

Un point de la route est défini :

a) par un indicatif codé de 2 à 5 caractères, s'il s'agit d'un point significatif (exemple : LN, MAY, HADDY) ; ou, dans les autres cas

b) par ses coordonnées géographiques exprimées :

i. en degrés seulement (7 caractères) : 2 chiffres indiquant la latitude en degrés, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 3 chiffres indiquant la longitude, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 6° Nord et de longitude 78° Ouest s'écrit 06N078W) ; ou

ii. en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 46°2' Nord et de longitude 78°5' Ouest s'écrit 4602N07805W) ; ou

c) par la combinaison d'un relèvement à partir d'un point significatif et d'une distance par rapport à ce point et désigné :

i. par l'indicatif codé du point significatif ; suivi de

ii. 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point ; suivis de

iii. 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point.

- For east-west flights between 70° N and 70° S, a point on the route is located at the intersection of a meridian and latitude ling expressed as an integer of degrees or an integer of degrees increased by a half a degree. The spacing between two consecutive meridians chosen is 10 degrees.

- For flights mainly on an east-west outside the region of latitude defined in the preceding paragraph, a point on the route is located on a parallel and spaced at 20 degrees east between two significant consecutive points.

Wherever possible, the distance between two consecutive points of the route is at most an hour's flight. Additional significant points can be used as required;

- For mostly north-south direction flights, a point on the route is located at the intersection of a meridian and a parallel, two chosen consecutive parallels are spaced at 5 degrees;

iii. Enter the DCT between successive points unless both points are defined by geographical coordinates or by a bearing and distance.

**Writing conventions**

1) Cruise speed (maximum 5 characters)

Cruise true airspeed is written:

a) in kilometers per hour (km / h), using the letter K followed by 4 figures (for example: 830 km / h can be written K0830) or

b) in knots (kt), using the letter N followed by 4 figures (for example: 485 kt is written N0485) or

c) in true Mach number (Mach), by the letter M followed by 3 digits representing 100 times the Mach number rounded to the nearest hundredth (for example: Mach 0.82 is written M082).

2) Cruise level (maximum 5 characters)

Cruise level is written:

a) in flight level (FL), using the letter F followed by 3 figures (for example: FL 85 and FL 330 are written F085 and F330 respectively) or

b) in standard metric level in tens of meters (m), using the letter S followed by 4 figures (example: 4,500 m and 11,300 m respectively are written S0450 and S1130), or

c) in altitude in hundreds of feet (ft) using the letter A followed by 3 figures (for example: altitudes of 4,500 ft and 10,000 ft are written A045 and A100 respectively) ; or

d) in altitude in tens of meters (m), using the letter M followed by 3 figures (for example an altitude of 8,400 meters is written M0840).

3) ATS route (2 to 7 characters)

The route is given by the assigned code (for example: ENSAC9P, B1, R14, UM164, KODAP2A)

Note. 1 - ATS routes include standard departure and arrival routes that are indicated by their designator code where appropriate.

Note. 2 - The provisions relating to the application of route designators can be found in paragraph 1 of Annex 2 to the Order of March 3, 2006 on the rules of the air.

4) Points defining the route (maximum 2 to 11 characters)

A route point is defined:

a) by a designator code of 2 to 5 characters, in the case of a significant point (for example: LN, MAY, HADDY), or, in other cases

b) by specified geographic coordinates:

i. in degrees only (7 characters): 2 figures describing latitude in degrees, followed by the letter "N" for North latitude or "S" for South latitude, and 3 figures describing longitude, followed by the letter "E" for East longitude or the letter 'W' for West longitude. Numbers are to be completed with zeros where necessary (for example: a latitude point 6° north and at a longitude of 78° West is written 06N078W) ; or

ii. in degrees and minutes (11 characters): 4 figures describing latitude in degrees, tens of minutes and minutes followed by the letter "N" for North latitude or "S" for South latitude, and 5 figures describing longitude in degrees, tens of minutes and minutes, followed by the letter "E" for East longitude or the letter 'W' for West longitude. Numbers are to be completed with zeros where necessary (for example: a latitude point 46°2' North and at a longitude of 78°5' West is written 4602N07805W) ; or

c) by the combination of a bearing from a significant point and a distance to that point and designated:

i. by the designator code of the significant point, followed by

ii. 3 figures giving magnetic bearing degrees from this point, followed by

iii. 3 figures giving the distance in nautical miles from this point.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser le nord magnétique comme référence, on peut utiliser des degrés vrais. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros.

Exemple : un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR «DUB» est indiqué par DUB180040.

5) Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères)

Un changement de vitesse a lieu lorsque la vitesse vraie de l'aéronef varie d'au moins 5% ou lorsque son Mach varie de 0,01 ou plus.

Un changement de vitesse ou de niveau s'écrit en insérant :

a) le point où le changement de vitesse ou de niveau doit commencer, écrit comme indiqué au 4) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

b) la vitesse de croisière et le niveau de croisière écrits dans cet ordre, sans espace intermédiaire et en respect des conventions respectivement des paragraphes 1) et 2) ci-dessus, même lorsqu'une seule de ces quantités est concernée par un changement.

Exemples : LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

6) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères)

Un changement de règles de vol s'écrit en insérant :

a) le point où est prévu le changement de règles de vol, écrit exactement comme aux 4) ou 5) ci-dessus ; suivi d'un espace, puis

b) les lettres :

i. VFR pour le passage du vol IFR au vol VFR ; ou

ii. IFR pour le passage du vol VFR au vol IFR.

Exemples : LN VFR

LN/N0284A050 IFR

7) Croisière ascendante (maximum 28 caractères)

Une croisière ascendante est indiquée en insérant :

a) la lettre C ; suivie d'une barre oblique (/), puis

b) le point où il est prévu d'amorcer une croisière ascendante, exprimé exactement comme au 4) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

c) la vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante, exprimée exactement comme au 1) ci-dessus ; suivie d'une barre oblique (/), puis

d) les deux niveaux qui définissent la tranche d'espace à occuper au cours de la croisière ascendante, ou le niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue suivi des lettres PLUS, sans espace intermédiaire, chaque niveau étant exprimé exactement comme au 2) ci-dessus.

Exemples : C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

**CHAMP 16 : Aérodrome de destination et durée totale estimée — Aérodromes de dégagement à destination**

Le champ 16 est rempli comme suit :

1) Aérodrome de destination et durée totale estimée :

a) indiquer l'aérodrome de destination selon les instructions qui suivent :

i. si l'aérodrome de destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

ii. si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEST/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome ; puis

b) insérer, sans espace intermédiaire, la durée totale estimée du vol.

Note. — Dans le cas d'un plan de vol communiqué par un aéronef en vol, la durée totale estimée est la durée estimée à partir du premier point de la route auquel s'applique le plan de vol jusqu'au point où le plan de vol prend fin.

2) Les aérodromes de dégagement à destination (2 au maximum) sont indiqués de la façon suivante, pour chacun des aérodromes concernés

a) si l'aérodrome de dégagement à destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

b) si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer au champ 18, à la suite de ALTN/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome

In areas of high latitude where, in the opinion of the competent authority, it is impractical to use magnetic North as a reference, true degrees can be used. Numbers are to be completed with zeros where necessary.

For example: a point at the magnetic bearing of 180° and 40 nautical miles from VOR "DUB" is indicated by DUB180040.

5) Change of speed or level (maximum 21 characters)

A change in speed takes place when the aircraft airspeed changes by at least 5% or when the Mach varies by 0.01 or more.

A change of speed or level is written by entering:

a) the point where the change of speed or level starts, as written in 4) above, followed by a slash (/), then

b) the cruising speed and the cruising level written in that order, with no space and according to the conventions of points 1) and 2) above respectively, even when only one of these quantities is affected by a change.

Examples: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

6) Change of flight rules (maximum 3 characters)

A change of flight rules is written by entering:

a) the point where the change in flight rules is planned, written exactly as in points 4) or 5) above; followed by a space, then

b) the letters:

i. VFR for changing from a IFR flight to a VFR or

ii. IFR for changing from a VFR flight to an IFR.

Examples: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

7) Cruise climb (maximum 28 characters)

A cruise climb is indicated by entering:

a) the letter C followed by a slash (/), then

b) the point where it is planned to initiate a cruise climb, expressed exactly as in point 4) above, followed by a slash (/), then

c) the planned speed for the cruise climb, expressed exactly as in point 1) above, followed by a slash (/), then

d) the two levels defining the airspace portion to occupy during the cruise climb, or the level above which cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without a space between, each level expressed exactly as in 2) above.

Examples: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

**FIELD 16: Destination aerodrome and total estimated time - destination alternate aerodromes**

Field 16 is completed as follows:

1) Destination aerodrome and total estimated time:

a) indicate the destination aerodrome according to the instructions below:

i. if the destination is an aerodrome to which an ICAO location indicator of four letters has been assigned, enter this indicator (see document ICAO 7910 — "Location Indicators") or

ii. if no location indicator has been assigned to the aerodrome enter ZZZZ and specify the letters in field 18, following DEST /, the name and location of the aerodrome; then

b) enter, with no space between the total estimated duration of the flight.

Note. — In the case of a flight plan provided by an aircraft in flight, the total estimated time is estimated from the first point of the route to which the flight plan applies to where the flight plan ends.

2) Alternate aerodrome to the destination (up to 2) are shown as follows, for each applicable aerodrome:

a) if the alternate aerodrome to the destination is an aerodrome to which an ICAO location indicator of four letters has been assigned, enter this indicator (see document ICAO 7910 - "Location Indicators") or

b) if no location indicator has been assigned to this aerodrome enter ZZZZ and specify the letters in field 18, following ALTN/, the name and location of the aerodrome; then


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CHAMP 18 : Renseignements divers

Note. — L'emploi d'indicateurs ne figurant pas dans la liste ci-après peut se traduire par le rejet, le traitement incorrect ou la perte de données.

Le trait d'union et la barre oblique ne sont utilisés que comme il est prescrit ci-dessous.

Les renseignements divers sont indiqués en insérant :

1) 0 si aucun renseignement n'est donné dans ce champ ; ou

2) tous autres renseignements nécessaires, dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner :

a) **STS/** puis, sans espace intermédiaire, l'un des descripteurs suivants pour indiquer le motif du traitement spécial de la part des services ATS (exemple : mission de recherche et sauvetage) :

| Descripteur | Motif de traitement spécial par les services ATS |
|---|---|
| ALTRV | vol effectué conformément à une réservation d'altitude. |
| ATFMX | vol exempté des mesures ATFM par l'autorité ATS compétente. |
| FFR | lutte incendie. |
| FLTCK | vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation. |
| HAZMAT | vol transportant des marchandises dangereuses. |
| HEAD | vol avec statut «Chef d'Etat». |
| HOSP | vol sanitaire déclaré par les autorités médicales. |
| HUM | vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire. |
| MARSA | vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire. |
| MEDEVAC | vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale). |
| NONRVSM | vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM. |
| SAR | vol participant à une mission de recherche et sauvetage. |
| STATE | vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police. |

Les autres motifs de traitement spécial de la part des services ATS sont indiqués à la rubrique RMK/.

**[EUR]** Les descripteurs HEAD, SAR, MEDEVAC et FFR donnent lieu à une exemption de créneau de régulation de trafic (ATFM) pour le vol concerné.

**[EUR] vol sans possibilité RVSM :**

- Sauf pour le vol à l'intérieur de l'espace aérien « UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT » défini dans la partie ENR 2-4, les exploitants d'aéronefs sans possibilité RVSM établiront leurs plans de vol de façon à utiliser un autre espace aérien que l'espace aérien RVSM.

- Les exploitants d'aéronefs d'Etat sans possibilité RVSM qui prévoient d'utiliser l'espace aérien RVSM utilisent le descripteur NONRVSM.

- Les exploitants d'aéronefs civils sans possibilité RVSM n'utilisent pas le descripteur NONRVSM (voir également l'IFPS USERS MANUAL au (5) de sa section 47 – « Error Messages »).

**[FR]** Lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des services ATS sont requis par l'exploitant d'aéronef, et lorsque parmi ceux-ci figurent « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD», l'un de ces motifs figure en première position.

b) **PBN/** : indication des possibilités RNAV et RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c.-à-d. maximum de 16 caractères.

i. Spécifications de navigation (navigation de surface)

| Descripteur | Spécification de navigation |
|---|---|
| A1 | RNAV 10 (RNP 10) |
| B1 | RNAV 5 tous capteurs permis |
| B2 | RNAV 5 GNSS |
| B3 | RNAV 5 DME/DME |
| B4 | RNAV 5 VOR/DME |
| B5 | RNAV 5 INS ou IRS |
| B6 | RNAV 5 LORAN C |
| C1 | RNAV 2 tous capteurs permis |
| C2 | RNAV 2 GNSS |
| C3 | RNAV 2 DME/DME |
| C4 | RNAV 2 DME/DME/IRU |
| D1 | RNAV 1 tous capteurs permis |

## FIELD 18: Additional Information

Note. — The use of indicators not included in the list below may result in rejection, incorrect processing, or loss of data.

The hyphen and slash are used only as instructed below.

Additional information is indicated by entering:

1) 0 if no information is given in this field, or

2) any other necessary information in the following order, using the appropriate indicator selected from those defined below, followed by a slash and the information to be entered:

a) **STS** /then no space between one of the following descriptors to indicate the reason for special handling by ATS (for example: search and rescue mission) :

| Descriptor | Reason for special handling by ATS |
|---|---|
| ALTRV | flight conducted in accordance with an altitude reservation. |
| ATFMX | Flight exempt from ATFM measures by the appropriate ATS authority. |
| FFR | fire fighting. |
| FLTCK | in-flight calibration of navigational aids. |
| HAZMAT | flight carrying dangerous goods. |
| HEAD | flight with head of state statuts. |
| HOSP | medical flight declared by medical authorities. |
| HUM | flight in the context of a humanitarian mission. |
| MARSA | flight for which responsibility for separation from military flights in incumbent on a military authority. |
| MEDEVAC | medical evacuation flight (life-threatening emergency). |
| NONRVSM | flight without RVSM capability planning to use RVSM airspace. |
| SAR | flight participating in a search and rescue mission. |
| STATE | flight participating in an operation of military, customs or police services. |

Other reasons for special handling by ATS are shown in the section RMK/.

**[EUR]** The HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR descriptors are exempt from the Air Traffic Flow Management (ATFM) slot for the applicable flight.

**[EUR] flight without RVSM capability**

- Except for flight within the "UTA FRANCE RVSM Transition EUR / NAT" airspace as defined in the section ENR 2-4, aircraft operators without RVSM capability shall establish their flight plans to use airspace other than RVSM airspace.

- Operators of State aircraft without RVSM capability intending to use RVSM airspace use the NONRVSM descriptor.

- Operators of civil aircraft without the RVSM capability do not use the descriptor NONRVSM (see also IFPS USER MANUAL point (5) of section 47 - "Error Messages").

**[FR]** When several reasons for specific handling by ATS are required by the aircraft operator, from among "MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD", one of the reasons is listed in first position.

b) **PBN/** : Indication of RNAV and RNP capabilities. Enter the maximum number of descriptors below that apply the flight, up to a maximum of 8, for example: c to d. maximum of 16 characters.

i. Navigation specifications(surface navigation)

| Descriptor | Navigation specification |
|---|---|
| A1 | RNAV 10 (RNP 10) |
| B1 | RNAV 5 all sensors permitted |
| B2 | RNAV 5 GNSS |
| B3 | RNAV 5 DME/DME |
| B4 | RNAV 5 VOR/DME |
| B5 | RNAV 5 INS or IRS |
| B6 | RNAV 5 LORAN C |
| C1 | RNAV 2 all sensors permitted |
| C2 | RNAV 2 GNSS |
| C3 | RNAV 2 DME/DME |
| C4 | RNAV 2 DME/DME/IRU |
| D1 | RNAV 1 all sensors permitted |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| D2 | RNAV 1 GNSS |
| D3 | RNAV 1 DME/DME |
| D4 | RNAV 1 DME/DME/IRU |

**[EUR]** Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5.

**[EUR]** Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

Note. — Pour indiquer un équipement P-RNAV reposant uniquement sur des moyens VOR/DME pour la détermination de la position, les opérateurs insèrent la lettre 'Z' dans le champ 10 du plan de vol et le descripteur « EURPRNAV » après l'indicateur NAV/ dans le champ 18.

ii. Spécifications RNP (qualité de navigation requise)

| Descripteur | Spécifications RNP |
|---|---|
| L1 | RNP 4 |
| O1 | RNP 1 de base tous capteurs permis |
| O2 | RNP 1 de base GNSS |
| O3 | RNP 1 de base DME/DME |
| O4 | RNP 1 de base DME/DME/IRU |
| S1 | RNP APCH |
| S2 | RNP APCH avec BARO-VNAV |
| T1 | RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise) |
| T2 | RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise) |

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas dans les tableaux des points i et ii ci-dessus sont réservées.

c) **NAV/** : renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation, autre que ce qui est précisé à la rubrique PBN/. Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement (exemple : NAV/GBAS SBAS).

**[EUR]** Insérer RNAVX (aéronef non équipé RNAV) ou RNAVINOP (plus de capacité B-RNAV suite à panne ou dégradation) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

**[EUR]** Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

d) **COM/** : applications ou possibilités de communications non spécifiées dans le champ 10-a.

**[EUR]** Insérer EXM833 (exemption d'emport d'équipement 8.33) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

e) **DAT/** : applications ou possibilités de données non spécifiées dans le champ 10-a.

**[EUR]** Insérer CPDLCX lorsque l'aéronef est non équipé CPDLC et a reçu une exemption, en insérant au préalable la lettre 'Z' dans le champ 10-a (voir IFPS Users Manual pour plus de détails).

f) **SUR/** : applications ou possibilités de surveillance non spécifiées dans le champ 10-b.

g) **DEP/** : renseignements sur l'emplacement de départ, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 13, ou de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si AFIL figure dans le champ 13.

Ces renseignements sont indiqués comme suit :

i. si le départ est effectué depuis un aérodrome figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente : par le nom et l'emplacement de cet aérodrome ; ou

ii. si le départ est effectué depuis un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente :

- par les coordonnées géographiques de cet aérodrome, exprimées en degrés et minutes (11 caractères), conformément au procédé décrit au 4)b)ii du paragraphe « convention d'écriture » ci-dessus ; ou

- par la combinaison du relèvement à partir du point significatif le plus proche de cet aérodrome et de la distance par rapport à ce point, conformément au procédé décrit au 4)c) du paragraphe « convention d'écriture » ci-dessus ; ou

iii. si l'aéronef ne décolle pas d'un aérodrome : par le premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radio-borne.

| | |
|---|---|
| D2 | RNAV 1 GNSS |
| D3 | RNAV 1 DME/DME |
| D4 | RNAV 1 DME/DME/IRU |

**[EUR]** The operators of B-RNAV approved aircraft indicate the equipment and options corresponding to RNAV5.

**[EUR]** The operators of P-RNAV approved aircraft not based solely on VOR / DME position equipment indicate the equipment and options corresponding to RNAV1.

Note. — To indicate P-RNAV equipment based solely on VOR / DME position fixing, operators enter the letter 'Z' in field 10 of the flight plan and the descriptor "EURPRNAV" after the indicator NAV/ in the field 18.

ii. RNP specifications (Required Navigation Performance)

| Descriptor | RNP specifications |
|---|---|
| L1 | RNP 4 |
| O1 | Basic RNP 1 all sensors permitted |
| O2 | Basic RNP 1 GNSS |
| O3 | Basic RNP 1 DME/DME |
| O4 | Basic RNP 1 DME/DME/IRU |
| S1 | RNP APCH |
| S2 | RNP APCH with BARO-VNAV |
| T1 | RNP AR APCH with RF (special authorization required) |
| T2 | RNP AR APCH without RF (special authorization required) |

Alphanumeric character combinations not included in the lists given in the points i to ii above are reserved.

c) **NAV/** : meaningful information related to navigation equipment, other than what is specified in section PBN /. Indicate GNSS augmentation in this field, with a space between the reinforcement methods (for example: NAV / GBAS SBAS).

**[EUR]** Enter RNAVX (aircraft not equipped with RNAV) or RNAVINOP (B-RNAV capability inoperable after failure or degradation) as detailed in the IFPS User Manual entering the letter 'Z' in the field 10a.

**[EUR]** Enter EURPRNAV to indicate that the aircraft is P-RNAV approved when the position is based solely on VOR / DME means

d) **COM/** : applications and communication capabilities not specified in field 10-a.

**[EUR]** Enter EXM833 (payload exemption for 8.33 equipment) as detailed in the IFPS User Manual, first specifying the letter 'Z' in the field 10a.

e) **DAT/** : applications and data capabilities not specified in field 10-a.

**[EUR]** Enter CPDLCX when the aircraft is not equipped with CPDLC and has an exemption by first entering the letter 'Z' in the field 10-a (see IFPS User Manual for more details).

f) **SUR/** : applications and communications capabilities not specified in field 10-b.

g) **DEP/** : information on starting location, if ZZZZ is entered in field 13 or the ATS authority from which supplementary flight plan data can be obtained if AFIL is entered in field 13.

This information is shown as follows:

i. if the departure is from an aerodrome listed in the relevant Aeronautical Information Publication: by the name and location of the aerodrome ; or

ii. if the departure is made from an aerodrome not listed in the relevant Aeronautical Information Publication:

- by the geographic coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters) according to the method described in 4) b) ii of the "naming convention" section above, or

- by combining the bearing from the nearest significant point of this aerodrome and the distance from this point according to the method described in 4) c) of the "naming convention" section above, or

iii. if the aircraft did not take off from an aerodrome: the first point of the route (name or LAT / LONG) or radio terminal.


© Service de l'Information Aéronautique, France

h) **DEST/** : nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'informatique aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

i) **DOF/** : 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour). Si le plan de vol est déposé plus de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour le vol considéré, la date de départ du vol est précisée.

j) **REG/** : marque de nationalité ou commune, suivie de la marque d'immatriculation de l'aéronef, si l'identification de l'aéronef ainsi définie diffère de celle indiquée dans le champ 7.

**[FR]** A la suite de l'indicateur REG/, il n'est possible de préciser qu'une seule identification d'aéronef telle que définie ci-dessus. Dans le cas d'un plan de vol relatif à des aéronefs évoluant en formation, seule l'identification du leader est précisée.

k) **EET/** : points significatifs ou limites de FIR et durées estimées cumulatives de vol jusqu'à ces points ou limites de FIR lorsque ces indications sont exigées en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne ou spécifiées par l'autorité ATS compétente.

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204

l) **SEL/** : indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

m) **TYP/** : type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin, sans espace, du (des) nombre(s) d'aéronefs et séparé(s) par un espace, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 9.

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2

n) **CODE/** : adresse de l'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux). Exemple : l'adresse d'aéronef «F00001» est l'adresse la plus basse du bloc spécifique géré par l'OACI.

**[EUR]** Ce champ est renseigné lorsqu'il est prévu que le vol utilisera les CPDLC via le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN).

o) **[EUR] RVR/** : la RVR minimale exigée pour le vol.

Lorsqu'une information est portée dans ce champ, elle peut être utilisée aux fins de la gestion des courants de trafic aérien.

p) **DLE** / : retard ou attente en route. Indiquer le ou les points significatifs de la route où l'on prévoit qu'il se produira un retard, suivis de 4 chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm).
Exemple : DLE/MDG0030

**[FR]** L'indicateur DLE/ du champ 18 n'est pas traité dans les systèmes ATM déployés en France. Pour faire mention d'une attente en-route, en zone IFPS exclusivement, il est nécessaire de faire usage de l'indicateur STAY qui demeure en vigueur et dont les modalités d'utilisation sont précisées dans le document IFPS Users Manual (STAY/ en champ 15 associé de STAYINFO/ en champ 18, cf. IFPS Users Manual).

q) **OPR/** : indicatif OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans le champ 7.

r) **ORGN/** : adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'expéditeur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité ATS compétente l'exige.

Note. — Dans certaines régions, les centres de réception des plans de vol peuvent insérer ORGN/ et l'adresse RSFTA de l'expéditeur automatiquement

s) **PER/** : renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique figurant dans le document 8168 de l'OACI — « Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol », si l'autorité ATS compétente le prescrit.

t) **ALTN/** : nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente : emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

u) **RALT/** : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

h) **DEST/** : name and location of the destination aerodrome, if ZZZZ is entered in field 16. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the airport either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP/ above.

i) **DOF/** : 6 digits indicating the date of departure (in the form YYMMDD, where YY is the year, MM is the month and DD the day).If the flight plan is filed more than 24 hours before the Estimated Off Block Time for the intended flight, the flight departure date is specified.

j) **REG/** : nationality or common mark, followed by the registration mark of the aircraft, if the aircraft identification as defined differs from that indicated in field 7.

**[FR]** Following the REG indicator /, it is only possible to specify a single aircraft identification as defined above. In the case of a flight plan for aircraft flying in formation, only the identification of the leader is specified.

k) **EET/** : Significant points or FIR boundaries and estimated accumulated elapsed times to such points or FIR boundaries, when so required on the basis of regional air navigation agreements, or specified by the appropriate ATS authority.

Examples: EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204

l) **SEL/** : SELCAL code if the aircraft is equipped with the corresponding equipment.

m) **TYP** /: type(s) of aircraft, preceded as needed, without a space, by the number(s) of aircraft and separated by a space, if ZZZZ is entered in field 9.

For example: TYP/2F15 5F5 3B2

n) **CODE/** : address of the aircraft (expressed as an alphanumerical code of six hexadecimal characters). Example: The aircraft address "F00001" is the lowest address of the specific block administered by ICAO.

**[EUR]** This field is filled when the flight will use the CPDLCs via the Aeronautical Telecommunication Network (ATN).

o) **[EUR] RVR/** : the minimum RVR required for the flight.

When information is given in this field, it can be used for the management of air traffic flow.

p) **DLE/** : delay or waiting on the route. Indicate the significant points of the route where it is expected that there will be a delay, followed by 4 numbers indicating hours and minutes of the delay (hhmm).
For example: DLE/MDG0030

**[FR]** The indicator DLE / field 18 is not processed in ATM systems deployed in France. To include a route delay, in the IFPS zone exclusively, use the STAY indicator that is still in force and whose conditions of use are specified in the IFPS User Manual (STAY / in field 15 of STAYINFO / field 18, see IFPS User Manual).

q) **OPR/** : ICAO designator or name of the aircraft operator, if different from the aircraft identification data in field 7.

r) **ORGN/** : 8 letter AFTN address of the sender or other contact appropriate in cases where the identity of the sender of the flight plan may not be easy to establish, if required by the appropriate ATS authority.

Note: - In some areas, flight plan reception centers can insert ORGN / and the AFTN address automatically.

s) **PER/** : information on the performance of the aircraft, in the form of a single letter contained in the ICAO document 8168 - "Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations, Volume I - Flight Procedures "if the appropriate ATS authority requires.

t) **ALTN/** : name and location of the destination alternate aerodromes, if ZZZZ is entered in field 16. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the aerodrome either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP / above.

u) **RALT/** : ICAO four-letter location indicator of the aerodrome or en route alternate aerodromes in accordance with ICAO Document 7910 - "Location Indicators", or the name of the aerodrome or aerodromes, if no designator has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the aerodrome either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP / above.

© Service de l'Information Aéronautique, France

v) **TALT/** : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

w) **RIF/** : détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de cet aérodrome. (voir également le 3.6.1.3 du RDA et le b) du 9.3.2.1.1.1 du RCA/3) ;

Exemples : RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH

x) **RMK/** : toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité ATS compétente ou jugée nécessaire.

y) **[EUR] RFP/** : Indicateur du numéro de l'itération de remplacement de plan de vol. Indiquer sous RFP/ la lettre "Q" suivie d'un chiffre indiquant le numéro de l'itération de remplacement de plan de vol soumis. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

Exemple : « RFP/Q2 » signifie « Plan de vol de remplacement n°2 (i.e. seconde substitution) »

z) **[EUR] EUR/PROTECTED** : indique que le plan de vol ne sera pas rendu visible sur le portail NOP du NMOC. Cet indicateur ne doit pas être inclus dans les plans de vol adressés à un autre organisme que l'IFPS. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

**CHAMP 19 : Renseignements complémentaires**

**Autonomie**

À la suite de **E/** , insérer un groupe de 4 chiffre donnant l'autonomie en heures et minutes.

**Personnes à bord**

À la suite de **P/** :

1) indiquer le nombre total de personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord, lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité ATS compétente ; ou

2) insérer les lettres TBN signifiant « à notifier », si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

**Equipement de secours et de survie**

1) Radio

À la suite de **R/** , biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) la lettre U, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence UHF 243,0 MHz;

b) la lettre V, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence VHF 121,5 MHz;

c) la lettre E, s'il n'y a pas de radiobalise de détresse (ELP/PLB).

Si la lettre E n'est pas biffée, préciser en case 19 – champ Remarques (N/) le type de balise ELT/PLB parmi les types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, présentés ci-dessous :

- ELT (Emergency Locator Transmitter ou émetteur de localisation d'urgence), équipement spécifique à l'aéronautique qui peut être mis en marche automatiquement à l'impact, ou déclenché manuellement :

• ELT/AF : A pour activation Automatique, F pour Fixe car attaché de façon permanente à l'aéronef.

• ELT/AP : A pour activation Automatique, P pour Portatif car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être aisément enlevé de l'aéronef.

• ELT/AD : A pour activation Automatique, D pour largable car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

• ELT/S : pour activation manuelle de Survie, qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

- PLB (Personal Location Beacon ou balise de localisation personnelle) une balise de détresse autre qu'un ELT, autonome et portable, non spécifique à l'aéronautique, qui est mise en marche manuellement par des survivants.

2) Equipement de survie

À la suite de **S/** , biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) toutes les lettres, s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord ;

v) **TALT/** : ICAO four-letter location indicator of the aerodrome or take-off alternate aerodromes en route in accordance with ICAO Document 7910 - "Location Indicators", or the name of the aerodrome or aerodromes, if no designator has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the publication of the relevant aeronautical information, specify the location of the aerodrome either in terms of latitude and longitude, or bearing from the nearest significant point and the distance from this point, as described under DEP / above.

w) **RIF/** : details on the new route to the destination aerodrome followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. (See also 3.6.1.3 of RDA and b) 9.3.2.1.1.1 of RCA / 3);

Examples: RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH

x) **RMK/** : Any other plain language remarks when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary.

y) **[EUR]RFP/** : Indicator of the iteration number for replacement of the flight plan. Indicate in RFP / the letter "Q" followed by a number indicating the iteration number of the replacement of a flight plan submitted. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS User Manual.

Example: "RFP/Q2" means "Flight Plan Replacement # 2 (for example: second replacement)"

z) **[EUR] EUR / PROTECTED** : indicates that the flight plan will not be made visible on the NMOC NOP portal. This indicator should not be included in the flight plan sent to an organization other than the IFPS. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS User Manual.

**FIELD 19: Additional information**

**Endurance**

After **E /** insert a 4-digit group giving the fuel endurance in hours and minutes.

**Persons on board**

Following **P/** :

1) indicate the total number of persons (passengers and crew) on board, when this information is required by the appropriate ATS authority, or

2) insert the letters TBN meaning "to be notified", if this number is not known at the time of filing the flight plan.

**Emergency and survival equipment**

1) Radio

Following **R/** , delete one or more letters as appropriate:

a) the letter U, if there is no hand-held radio working at the UHF frequency 243.0 MHz;

b) the letter V, if there is no hand-held radio working at the VHF frequency 121.5 MHz;

c) the letter E, if there is no emergency locater beacon on board (ELT/PLB).

If letter E is not deleted, precise case 19 – Remark (N/) type of radio ELT/PLB among types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB listed below :

- ELT (Emergency Locator Transmitter ) specific aeronautical equipment which can operate automatically on impact, or turn on manually:

• ELT/AF : A for Automatic activation, F for Fixed because permanently attached to ACFT.

• ELT/AP : A for Automatic activation, P for Portable , despite attached rigidly to ACFT, can be removed easily from ACFT.

• ELT/AD: A for Automatic activation, D for Droppable despite attached rigidly to ACFT, can be dropped and turned on automatically by the impact and, in some cases, by hydrostatic sensors. The manual release is also planned.

•ELT (S): manual activation of survival, which can be removed from an ACFT, which is stowed so as to facilitate its prompt use in an emergency situation and which is turned manually by survivors.

- PLB (Personal Location Beacon) emergency radio other than an ELT, self-contained and portable, non-specific to aeronautics, which is manually activated by survivors.

2) Survival equipment

Following **S/** , delete one or more letters as appropriate:

a) all letters, if there is no survival equipment on board;


© Service de l'Information Aéronautique, France

b) la lettre P, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord ;

c) la lettre D, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord ;

d) la lettre M, s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord ;

e) la lettre J, s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

3) Gilets de sauvetage

À la suite de **J/** , biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) toutes les lettres, s'il n'y a pas de gilet de sauvetage à bord ;

b) la lettre L, si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes ;

c) la lettre F, si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine ;

d) lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme au 1) — « Radio » — ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

4) Canots

À la suite de **D/** , indiquer les éléments relatifs aux canots de la façon suivante :

a) s'il n'y a pas de canot à bord : biffer les lettres D et C ; ou

b) si des canots sont à bord, indiquer leurs caractéristiques comme il suit:

i. NOMBRE : indiquer le nombre de canots transportés ;

ii. CAPACITE : indiquer le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés ;

iii. COUVERTURE : biffer la lettre C, si les canots ne sont pas couverts ;

iv. COULEUR : indiquer la couleur des canots.

5) Couleurs et marques de l'aéronef

À la suite de **A/** , indiquer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

6) Remarques relatives à l'équipement de survie

À la suite de **N/** , indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie, ou biffer la lettre N en l'absence de remarques.

7) Pilote

À la suite de **C/** , indiquer le nom du pilote commandant de bord.

1.10.3.1.4 Entité déposant le plan de vol

Insérer en langage clair, dans le champ « DEPOSE PAR », le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol.

1.10.3.2 REDACTION DES PLANS DE VOL REPETITIFS (RPL)

Les procédures de rédaction relatives aux RPL sont décrites dans l'«IFPS USERS MANUAL». Les RPL sont rédigés au format IFPS comme indiqué dans ce document.
Une correspondance entre ce format et le format OACI pour les RPL y est également disponible.

**1.10.4 Dispositions particulières**

1) Vols au départ ou à l'arrivée de terrains coordonnés

Certains aérodromes sont dits « coordonnés » au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004. Ils sont désignés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de ces aéroports doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

La DGAC, en collaboration avec DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), a mis en place pour ces aéroports un système de contrôle de la cohérence entre les plans de vols déposés et les créneaux aéroportuaires attribués par le coordonnateur. Afin de faciliter ce contrôle, pour les vols non réguliers (c'est-à-dire pour ceux ne relevant pas d'une série de créneaux), il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation communiqué par COHOR lors de l'attribution du créneau aéroportuaire correspondant.

Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'autorisation>

Le numéro d'autorisation est celui communiqué par le coordonnateur lors de l'attribution du créneau aéroportuaire. Il est constitué de 14 caractères alphanumériques, dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aéroport pour lequel le créneau aéroportuaire a été délivré.

Exemple : RMK/ASLLFMNSEA3456789

Si le vol relie deux aéroports coordonnés, les numéros d'autorisation délivrés par le coordonnateur pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18 suivant le format ci-dessous :

RMK/ASLLFMNSEA3456789

b) P, if there is no polar conditions survival equipment on board;

c) D, if there is no desert conditions survival equipment on board;

d) M, if there is no maritime conditions survival equipment on board;

e) J, if there is no jungle conditions survival equipment on board;

3) Life jackets

Following **J/** , delete one or more letters as appropriate:

a) all letters, if there are no life jackets on board;

b) the letter L, if the life jackets do not include lamps;

c) the letter F, if the life jackets are not fluorescent;

d) the letter U or V or two letters, as in 1) - "Radio" - above, to indicate if the life jackets have radio equipment.

4) Life rafts

Following **D/** , indicate the elements relating to the life rafts as follows:

a) if there is no life raft on board: delete the letters D and C, or

b) if life rafts are on board, indicate their characteristics as follows:

i. NUMBER: Enter the number of life rafts carried;

ii. CAPACITY: indicate the total number of persons permitted on board all life rafts transported;

iii. COVER: delete the letter C if life rafts are not covered;

iv. COLOR: indicate the color of the life rafts.

5) Aircraft colors and markings

Following **A/** , indicate the color of aircraft and significant markings.

6) Notes on survival equipment

Following **N/** , indicate any other survival equipment on board and any other remarks regarding survival equipment, or delete the letter N if there are no additional observations.

7) Pilot

Following **C/** , enter the name of the pilot in command.

1.10.3.1.4 Organization filing the flight plan

In plain language in the "FILED BY" field, enter the name of the organization, department or person filing the flight plan

1.10.3.2 FILLING IN REPETITIVE FLIGHT PLANS (RPL)

The procedures for filling in RPLs are described in the "IFPS USER MANUAL". RPLs are filled in according to the IFPS format as specified in this document.
Cross-reference between this format and the ICAO format for RPL is also available.

**1.10.4 Special provisions**

1) Flights taking off from or landing on coordinated aerodromes

Some aerodromes were "coordinated" by the EC Regulation 95/93 of 18 January 1993 as amended by Regulation 793/2004 of 21 April 2004. They are appointed by decree of the Minister of Civil Aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to the prior allocation of an airport time slot by the COHOR association.

The DGAC (French Civil Aviation Authority), in collaboration with DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), has set up a consistency check system for these airports between filed flights plans and airport time slots allocated by the coordinator. In order to simplify this check for non-scheduled flights (i.e. for those which do not have a series of time slots), it is mandatory to complete box 18 of the flight plan with the authorization number given by the COHOR when allocating the corresponding airport time slot.

The filing format is as follows: RMK/ASL<authorization number>

The authorization number is that given by the coordinator when allocating the airport time slot. It is composed of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the airport time slot has been delivered.

For example: RMK/ASLLFMNSEA3456789

If the flight is between two coordinated airports, the authorization numbers delivered by the coordinator for each airport shall be filled in, in the box 18 as per the format below:

RMK/ASLLFMNSEA3456789

RMK/ASLLFLLUFO1234567

Les vols non réguliers pour lesquels le plan de vol ne mentionnera pas de numéro d'autorisation feront l'objet d'une vérification auprès de l'exploitant par l'organisme COHOR et pourront, le cas échéant, être rejetés. Un message sera alors envoyé par DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) à l'adresse origine du plan de vol, au nom de la Direction générale de l'aviation civile.

Les vols entrepris en violation de l'article R.132-4 du code de l'aviation civile s'exposent à une amende administrative de 7500 euros, doublée en cas de récidive conformément à l'article R.160-1 dudit code.

2) Renseignements complémentaires

Coordonnées de COHOR : Site web : www.cohor.org

SITA : HDQCOXH

Email : hdqcoxh.scr@cohor.org

TEL : +33 1 49 75 88 10

FAX : +33 1 49 75 88 20

Adresse postale : ORLYTECH Bat 527

3, Allée Maryse BASTIE

91325 WISSOUS CEDEX

Horaires : du lundi au vendredi, de 08:30 à 17:30 (Heures locales)

Le créneau aéroportuaire peut être obtenu par l'intermédiaire d'un assistant aéroportuaire qui communiquera le numéro d'autorisation à reporter dans le champ 18 du plan de vol. La liste et les contacts des assistants aéroportuaires traitant les vols d'aviation générale et d'aviation d'affaire est disponible pour chacun des aéroports coordonnés sur le site internet de COHOR (www.cohor.org).

RMK/ASLLFLLUFO1234567

The operator of any non-scheduled flights the flight plan of which does not mention the authorization number will be checked by COHOR and may, if necessary, be rejected. In this case a message will be sent by DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) to the flight plan origin address, on behalf of the Direction Générale de l'Aviation Civile (French Civil Aviation Authority).

Flights not complying with Article R.132-4 of the French Civil Aviation Code, are liable for an administrative penalty of €7,500, doubled in case of a repeat infringement, as per Article R.160-2 of the Code.

2) Additional information

COHOR details: Web site: www.cohor.org

SITA: HDQCOXH

Email: hdqcoxh.scr@cohor.org

TEL.: +33 (0)1 49 75 88 10

FAX: +33 (0)1 49 75 88 20

Mail address: ORLYTECH Bat 527

3, Allée Maryse BASTIE

91325 WISSOUS CEDEX

Opening times: Monday to Friday, from 08:30 to 17:30 (Local Time)

The time slot may be obtained via a ground handling agent who will give the authorization number to be specified in the box 18 of the flight plan. The list and contacts of the ground handling agents processing general and business flights is available for each coordinated airport on the COHOR Web site (www.cohor.org).

**1.10.5 Planification des vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité**

1.10.5.1 INTRODUCTION

Les vols devant être exécutés après des travaux de maintenance, intervention ou chantier effectués en atelier sur les aéronefs dans la perspective de restituer aux aéronefs leur certificat de navigabilité peuvent, de par leur caractère particulier, être refusés par les organismes civils de contrôle aérien.

Ces vols doivent alors être effectués, partiellement ou totalement, sous la responsabilité des Centres de Contrôle Essais-Réception (CCER) de « DGA Essais en vol » (DGA EV) organisme relevant de la Direction Générale de l'Armement.

Le dispositif de contrôle aérien de DGA EV est constitué de neuf CCER implantés sur divers sites du Ministère de la défense ou du Ministère chargé des transports, dont les cinq centres en route de la navigation aérienne (CRNA). Ces centres de contrôle sont situés à Aix-en-Provence (CRNA/Sud-Est), à Athis-Mons (CRNA/Nord), à Bordeaux (CRNA/Sud-Ouest), à Brest (CRNA/Ouest), à Reims (CRNA/Est), à Cazaux (centre militaire de contrôle de Cazaux), à Istres (centre militaire de contrôle d'Istres), à Mont de Marsan (centre de détection et de contrôle de l'armée de l'air), à Toulouse (Approche de Toulouse Blagnac).

1.10.5.2 PROCEDURE D'AGREMENT

Conformément à l'article D 131-4 du code de l'aviation civile, les nouveaux utilisateurs potentiels des services de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) doivent déposer une demande afin d'obtenir l'agrément du directeur de DGA Essais en vol (DGA EV) pour effectuer un vol en CER.

**1.10.5 Planning offlights performed after maintenance works in order to restore aircraft airworthinesscertificates**

1.10.5.1 INTRODUCTION

The flights to be performed upon completion of maintenance works, repair actions or works carried out in maintenance organization for aircraft in the purpose of restoring aircraft airworthiness certificatesmay be refused by civil air traffic providers due to their specific nature.

These flights shall thenbe partially or totallyperformed under the responsibility of the Test and Acceptance Traffic control centers (CCER) of the flight test organism under the authority of the general directorate of armament (DGA EV – French Ministry of Defense).

DGA EV provides air control servicesthroughnineCCER located at various sites belonging to the Ministry of Defense or Ministry of Transportation, including the five air navigation en-routecenters (CRNA). These traffic control centers are respectively located at Aix en Provence (CRNA/South-East), Athis-Mons (CRNA/North), Bordeaux (CRNA/South-West), Brest (CRNA/West), Reims (CRNA/East), Cazaux (CazauxMilitary Control Center (MCC)), Istres (Istres MCC), Mont de Marsan (Air Force Detection and Control Center (DCC)) and Toulouse (Toulouse Blagnac Approach).

1.10.5.2 APPROVAL PROCEDURE

According to article D131-4 of the civil aviation code, potential new users of test and acceptance air traffic services (CER) shall obtain the approval of the DGA EV director in order to conduct a flight under the test and acceptance traffic.

Cette demande doit être adressée à / *The request for such approval shall be addressed to* :

DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres
Division CER
13128 Istres Armées

1.10.5.3 PROGRAMMATION DES VOLS

Conformément aux conditions générales d'utilisation des services de la CER (diffusées lors de la procédure d'agrément), toute activité doit être programmée.

Les demandes de vol doivent être adressées par télécopie à la Cellule de Coordination de la division CER à Istres. Cet organisme est chargé de la planification de toute l'activité contrôlée par les centres de contrôle essai réception (CCER) à l'intérieur ou à l'extérieur d'espaces aériens spécifiques.

1.10.5.3 FLIGHT PLANNING

According to the general operating conditions of CER services (issued during the approval procedure), all flight operationshall be planned.

The flight requests shall be addressed by means of fax to the coordination unitof the Istres CER division. This unit isresponsible for planning all the flight operations controlled by the test and acceptance control centers (CCER) inside oroutside of specific airspaces.

Coordonnateurs / *Coordinators*

TEL : 04 42 48 36 67 ou / *or* TEL : 04 42 48 36 68

Fax : 04 42 48 35 92

Chaque demande doit être obligatoirement accompagnée d'un profil de vol.

En fonction de la localisation des aérodromes de départ et de destination, et en fonction de la nature des opérations à effectuer en vol, le vol est :

Every flight request must be sent together with a flight profile.

Depending on departure and destination aerodrome location, and flight operation type to be performed, the flight is:


© Service de l'Information Aéronautique, France

- soit pris en charge totalement par le contrôle de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) ;

- soit pris en charge successivement par les organismes civils de contrôle (d'aérodrome et d'approche) et par le contrôle de la circulation aérienne d'essais-réception.

Dans tous les cas, un plan de vol doit être déposé. Pour la phase du vol exécutée avec le contrôle CER, le contenu du plan de vol est arrêté au moment de la demande de planification du vol avec la Cellule de Coordination.

Les demandes doivent respecter les délais suivants :

- either totally controlled by the test and acceptance traffic control (CER);

- or successively controlled by a civil air traffic control units (aerodrome or approach) and by the test andacceptance traffic control unit.

In all cases, a flight plan must be filed. For the flight phase carried out with the CER control unit, the flight plan contentis to be fixed with the coordination unitwhen the flight-planning is requested.

*The flight requests shall meet the following prior notice requirements:*

| | |
|---|---|
| Programmation journalière / *Daily planning* | A J-1 avant 16h00 locales */ At D-1 before 1600 (local time)* |
| Programmation hebdomadaire / *Weekly planning* | Le jeudi avant 16h00 locales pour la semaine suivante<br>*On Thursday before 1600 (local time) for the next week* |
| Vols du lundi ou premier jour consécutif à une journée non ouvrée.<br>*Flights on Monday and for the first dayafter a non-working day.* | Dernier jour ouvrable avant 12h00 locales<br>*Last working day before 1200 (local time)* |
| Vols du samedi devant être effectués entre 09h00 et 13h00 locales.<br>*Flights on Saturday between 0900 and 1300 (local time).* | Le jeudi avant 13h00 locales / *On Thursday before 1300 (local time)* |

La programmation des vols est arrêtée au plus tard à 18h00 locales par la Cellule de Coordination. Cette programmation est alors diffusée à l'ensemble des usagers et des organismes de contrôle de la CER concernés.

Note : les demandes de vols nécessitant l'utilisation d'espaces particuliers soumis à réservation au niveau national, devront être déposées à J-2 auprès de la Cellule de Coordination.

The flight planning is to be stated by the coordination unit not later than 1800 (local time). This flight planning will bethen distributed to all appropriate users and CER traffic control units.

Note: The flight requests requiring the use of special airspace submitted to domestic reservation shall be filed at D-2 to the coordination unit.

1.10.5.4 ENTRETIEN TELEPHONIQUE AVANT LE VOL

Pour chaque vol, un entretien téléphonique est obligatoire entre le commandant de bord (ou son représentant) et le chef de quart du premier centre de contrôle essais-réception (CCER) concerné par le vol. Les numéros de téléphone sont fournis par la Cellule de Coordination.

Lors de cet entretien, sont confirmés :

- le code transpondeur ;
- la fréquence radio principale de travail ;
- la fréquence radio secondaire ;
- le profil de vol ;
- le secteur de travail ;
- tous les éléments concourant à la bonne conduite et à la sécurité du vol.

1.10.5.4 TELEPHONE CALL BEFORE THE FLIGHT

For every flight, a telephone call is required between the flight captain (or his representative) and the Head of the first test and acceptance traffic control center (CCER) affected by the flight. The telephone numbers are provided by the coordination unit.

During this telephone call, the following data are specified:

- transponder code;
- primary operating radio frequency;
- secondary radio frequency;
- flight profile;
- operating area;
- all data conducing to correct flight operation and safety.

**1.10.6 Sanctions**

En application des dispositions de l'article R-160-1 du code de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil pour des manquements à certaines dispositions du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, notamment dans les cas suivants :

- Plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ ATFM pour un motif abusif ou en méconnaissance de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n°255/2010.
- Plan de vol ne rendant pas compte du profil de vol prévu.
- Plusieurs plans de vol déposés pour un même vol.

**1.10.6 Sanctions**

Pursuant to article R-160-1 of the civil aviation code, the minister in charge of civil aviation can enforce an administrative fine to an air carrier or to any other civil aircraft operator infringing provisions of Commission regulation (EU) n° 255/2010 laying down common rules on air traffic flow management, especially in the following situations:

- Flight plan mentioning a misused ATFM departure slot exemption, or in contradiction with article 7, paragraph 1, of regulation n°255/2010.
- Flight plan not reflecting the intended flight profile.
- Several flight plans submitted for the same flight.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.11 ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL

*ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES*

## 1.11.1 Messages de mouvement et de contrôle

Cette catégorie comprend les messages ci-après :

a) messages de mouvement (FF), y compris :

- les messages de plan de vol déposé ;
- les messages de retard ;
- les messages de modification ;
- les messages d'annulation de plan de vol ;
- les messages de départ ;
- les messages d'arrivée ;
- les messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol.

b) messages de coordination (FF), y compris :

- les messages de plan de vol en vigueur ;
- les messages d'estimation ;
- les messages de coordination ;
- les messages d'acceptation ;
- les messages d'information ;
- les messages d'activation ;
- les messages de traitement logique.

c) messages complémentaires (FF), y compris :

- les messages de demande de plan de vol ;
- les messages de demande de plan de vol complémentaire ;
- les messages de plan de vol complémentaire.

d) messages de contrôle (FF), y compris :

- les messages de clairance ;
- les messages de transfert de contrôle ;
- les messages de régulation de la circulation ;
- les messages de compte rendu de position et de compte rendu en vol.

- Les messages de mouvement, les messages de coordination et les messages complémentaires sont décrits dans les pages qui suivent.

## 1.11.2 Dispositions générales

L'emploi dans cette partie de termes tels que "émis", "transmis", "adressés" ou "reçus" ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit de messages de téléimprimeurs ou de messages entre ordinateurs. Sauf sur indication expresse, les messages décrits dans cette partie peuvent être transmis également en phonie ; en pareil cas, ces termes ont plutôt respectivement le sens de "communiqués", "prononcés par", "dits à" ou "écoutés".

### 1.11.2.1 Origine et destination des messages

**a) Généralités**

Dans le présent contexte les messages de mouvement désignent les messages de plan de vol, les messages de retard, les messages d'arrivée, les messages d'annulation et les messages d'amendement qui leur sont pertinents.

Les messages utilisés pour les besoins des services de la circulation aérienne sont émis par les organismes appropriés de la circulation aérienne ou par les aéronefs ; toutefois, par accord local spécial, les organismes de la circulation aérienne peuvent déléguer au pilote, à l'exploitant, ou à son représentant désigné, la responsabilité d'émettre certains messages de mouvement, en particulier s'ils sont reliés au RSFTA.

L'émission des messages de mouvement à des fins autres que celles des services de la circulation aérienne (contrôle d'exploitation, par exemple) incombe en principe, au pilote, à l'exploitant ou à son représentant désigné.

## 1.11.1 Movement and control messages

This category includes the following messages:

a) movement messages (FF), including:

- the filed flight plan messages;
- the delay messages;
- the change messages;
- the flight plan cancellation messages;
- the departure messages;
- the arrival messages;
- the acknowledgement and flight plan processing messages.

b) coordination messages (FF), including:

- the current flight plan messages;
- the estimate messages;
- the coordination messages;
- the acceptance messages;
- the information messages;
- the activation messages;
- the logic processing messages.

c) additional messages (FF), including:

- the flight plan request messages;
- the additional flight plan request messages;
- the additional flight plan messages.

d) control messages (FF), including:

- the clearance messages;
- the control transfer messages;
- the traffic regulation messages;
- the position report messages and in-flight report messages.

- Movement, coordination and additional messages are described in the following pages.

## 1.11.2 General provisions

In this section, the use of such terms as "transmitted", "addressed" or "received" does not systematically means that this concerns teleprinter messages or messages between computers. Unless clearly specified, the messages described in this section can also be transmitted in voice mode; in such case, these terms respectively mean "communicated", "pronounced by", "said to" or "listened".

### 1.11.2.1 Origin and destination of messages

**a) General**

In this context, the movement messages designate flight plan messages, delay messages, arrival messages, cancellation messages and pertinent amendment messages.

The messages used for the requirements of the air traffic services are emitted by the appropriate air traffic bodies or by the aircraft; however, by special local agreement, the air traffic bodies may delegate the responsibility to transmit certain movement messages, more specially when they are related to the AFTN, to the pilot, to the operator or to his designated representative.

The transmission of movement messages for other purposes than those of the air traffic services (operation control, for instance) is in principle of the pilot, operator or designated representative responsibility.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les messages de plan de vol, les messages d'amendement qui les concernent et les messages d'annulation de plan de vol sont sauf dans les cas prévus à l'alinéa suivant, adressés uniquement aux organismes de la circulation aérienne qui sont spécifiés en 1.11.2.8 1-a . Ces messages sont mis à la disposition d'autres organismes intéressés de la circulation aérienne, ou d'entités spécifiées à l'intérieur de ces organismes, et de tous autres destinataires des messages, conformément aux arrangements locaux.

Lorsque l'exploitant intéressé le demande, les messages de mouvement qui doivent être transmis simultanément aux organismes intéressés de la circulation aérienne, sont également adressés :

- à un destinataire à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de départ ; et

- à deux organismes de contrôle d'exploitation au plus.

Ces destinataires étant précisés par l'exploitant ou son représentant désigné.

**b) Emploi du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques.**

Les messages des services de la circulation aérienne qui doivent être transmis sur le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques comprennent :

- des renseignements sur la priorité dont le message doit bénéficier et l'indication de ses destinataires, ainsi qu'une mention de la date et de l'heure de dépôt à la station intéressée du service fixe aéronautique, et l'indicateur d'origine. Ces renseignements constituent la partie "adresse" et "origine" du message RSFTA.

- les renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne précédés au besoin d'indications complémentaires sur les destinataires. Ces renseignements constituent la partie "texte" du message RSFTA.

**1.11.2.2 Indicateur de priorité.**

L'indicateur de priorité est formé du groupe de deux lettres qui convient, comme il est indiqué entre parenthèses en 1.11.1, pour la catégorie de message correspondante.

La transmission des messages sur le RSFTA s'effectue selon l'ordre de priorité suivant :

| Priorité de transmission | Indicateur de priorité |
|---|---|
| 1 | SS |
| 2 | DD FF |
| 3 | GG KK |

**1.11.2.3 Adresse**

L'adresse comprend une série d'indicateurs de destinataires, à raison d'un indicateur par destinataire auquel le message doit être remis. Chaque indicateur de destinataire est formé d'une séquence de huit lettres comprenant, dans l'ordre :

**a) un indicateur d'emplacement**

l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres attribué au lieu de destination ;

Une liste d'indicateurs d'emplacement OACI figure dans le Doc 7910 - Indicateurs d'emplacement.

**b) un indicatif de trois lettres**

- soit l'indicatif OACI de trois lettres désignant l'administration aéronautique, le service aéronautique ou l'exploitant d'aéronef auquel ou à laquelle le message est adressé ;

- soit, lorsqu'aucun indicatif n'a été attribué, l'un des indicatifs suivants :

YXY lorsque le destinataire est un service ou un organisme militaire ;

ZZZ lorsque le destinataire est un aéronef en vol ;

YYY dans tous les autres cas.

Une liste des indicatifs OACI de trois lettres figure dans le Doc 8585 (Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques).

**c) une lettre**

- la lettre X ; ou

- l'indicatif d'une lettre désignant le service ou la section de l'organisme auquel le message est adressé.

Les indicatifs de trois lettres ci-après sont utilisés pour adresser les messages ATS aux organismes ATS :

The flight plan messages, the related amendment messages and the flight plan cancellation messages are addressed only to the air traffic bodies specified in 1.11.2.8 1-a, unless in cases specified in the nest paragraph. These messages are made available to other interested air traffic bodies, or specified entities within these bodies, and to all other addressees of the messages, in accordance with the local agreements.

When the operator concerned requests, movement messages to be transmitted simultaneously to the air traffic bodies concerned, are also addressed:

- to an addressee at the destination aerodrome or at the departure aerodrome; and

- to two operation control bodies maximum.

These addressees are specified by the operator or his designated representative.

**b) Use of the aeronautical fixed telecommunications network**

The air traffic service messages to be transmitted over the aeronautical telecommunication fixed service include:

- information on the priority to be assigned to the message and indication of its addressees, as well as a mention of the date and time of filing to the station concerned of the AFTN and the origin indicator. this information form the "address" and "origin" part of the AFTN message.

- information required by the air traffic services, preceded, if applicable, by additional indications on the addressees. This information forms the "text" part of the AFTN message.

**1.11.2.2 Priority indicator**

The priority indicator consists of the appropriate group of two letters as indicated in brackets in 1.11.1, for the corresponding category of message.

The transmission of messages over the AFTN is performed according to the following priority order:

| Transmission priority | Priority indicator |
|---|---|
| 1 | SS |
| 2 | DD FF |
| 3 | GG KK |

**1.11.2.3 Address**

The address includes a series of addressee indicators, with one indicator per addressee for whom the message is transmitted.
Each addressee indicator consists of a sequence of eight letters including, as listed below:

**a) a location indicator**

The four-letter ICAO location indicator assigned to the destination location;

A list of ICAO location indicator is provided in Doc 7910 - Location indicators

**b) a three-letter call-sign**

- either the three-letter ICAO call-sign designating the aeronautical authority, the aeronautical service or the aircraft operator to which the message is addressed;

- or, when no call-sign is assigned, one of the following call-signs:

YXY when the addressee is a military body or service;

ZZZ when the addressee is an aircraft in flight;

YYY in all other cases

A list of ICAO three-letter call-signs is provided in Doc 8585 (Call-signs of aircraft operators and aeronautical authorities and services).

**c) a letter**

- letter X; or

- the one-letter call-sign designating the service or section of the body to which the message is addressed.

The three-letter call-signs hereafter are used to address the ATS messages to ATS bodies:


© Service de l'Information Aéronautique, France

. Centre responsable d'une région d'information de vol ou d'une région supérieure d'information de vol (qu'il s'agisse d'un ACC ou d'un FIC) :

- dans le cas d'un vol VFR : ZFZ

- pour les organismes français hors zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : ZQZ

- pour les organismes de la zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : adresse de l'organisme CFMU, qui centralise les plans de vol pour cette zone (se reporter à l'AIP ENR 1.10 – France métropolitaine).

. Tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS : ZTZ

. Bureau de piste des services de la circulation aérienne : ZPZ

D'autres indicatifs à trois lettres désignant des organismes ATS ne doivent pas être utilisés à cette fin.

**1.11.2.4 Heure de dépôt**

L'heure de dépôt comprend un groupe date-heure de six chiffres, indiquant la date et l'heure UTC auxquelles le message a été déposé à la station du service fixe aéronautique intéressée en vue de sa transmission.

**1.11.2.5 Indicateur d'origine**

L'indicateur d'origine comprend une séquence de huit lettres, analogue à un indicateur de destinataire, désignant le lieu d'origine et l'organisme qui émet le message.

**1.11.2.6 Indications complémentaires sur l'adresse et l'origine**

Lorsque les indicatifs de trois lettres YYY, YXY ou ZZZ apparaissent dans les indicateurs de destinataires et(ou) d'origine :

- le nom de l'organisme ou l'identité de l'aéronef intéressé doivent figurer au début de la partie "texte" ;

- ces renseignements sont à insérer dans le même ordre que les indicateurs de destinataires et(ou) l'indicateur d'origine ;

- lorsqu'il y a plus d'un renseignement de ce genre le dernier doit être suivi du mot "STOP" ;

- lorsqu'il y a un ou plusieurs renseignements concernant les indicateurs de destinataire plus un renseignement concernant l'indicateur d'origine, le mot "FROM" doit apparaître avant l'insertion relative à l'indicateur d'origine.

**1.11.2.7 Etablissement et transmission des messages**

Les messages des services de la circulation aérienne sont établis et transmis sous la forme de textes types, dans une forme type et conformément à des conventions types de données, conformément aux spécifications de l'appendice 3 de la quinzième édition du Doc 4444 de l'OACI incluant les amendements N° 1, 2 ,3.

Si un plan de vol est déposé plus de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour le vol considéré, la date de départ du vol (mention DOF/) est insérée dans le champ 18 « Renseignement divers » (et dans le champ 22 « Amendement », dans le cas du message CHG) des messages associés.

L'heure doit systématiquement être indiquée dans le champ 13 (« aérodrome de départ et heure ») dans les messages de mouvement et les messages complémentaires (dans le message RQP, si elle est connue).

Dans les champs 13 et 16, les indicateurs d'emplacement à utiliser sont ceux décrits dans le Doc 7910, Indicateurs d'emplacement.

Lorsque les messages sont échangés verbalement entre les organismes intéressés de la circulation aérienne, un accusé de réception verbal constituera la preuve que le message a été reçu. Aucune confirmation écrite n'est donc exigée.

**1.11.2.8 Messages de mouvement et de contrôle**

Les messages concernant les mouvements aériens prévus ou réels d'aéronefs sont fondés sur les derniers renseignements fournis aux organismes de la circulation aérienne par le pilote, l'exploitant ou son représentant désigné, ou obtenus au moyen d'un radar au sol.

* Messages de mouvement .

Les messages de plan de vol déposé et les messages de mise à jour associés comprennent :

- les messages de plan de vol déposé (FPL) ;

- les messages de retard (DLA);

- les messages de modification (CHG) ;

- les messages d'annulation de plan de vol (CNL);

- les messages de départ (DEP) ;

- les messages d'arrivée (ARR) ;

- les messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol.

. Centre responsible for a flight information area or a flight upper information area (whether this is an ACC or a FIC) :

- in case of VFR flight : ZFZ

- for French services outside IFPS area, in case of IFR flight : ZQZ

- for services inside IFPS area, in case of IFR flight : address of the CFMU service, which centralizes flight plans for this area (refer to AIP ENR 1.10 – France)

. aerodrome control tower or AFIS body: ZTZ

. Air traffic services control office: ZPZ

Other three-letter call-signs designating ATS bodies should not be used for this purpose.

**1.11.2.4 Filing time**

The filing time includes a six-digit date-time group, indicating the date and UTC on which the message has been filed to the station of the AFTN concerned for transmission.

**1.11.2.5 Origin indicator**

The origin indicator includes a sequence of eight letters, similar to an addressee indicator, designating the origin location and the body transmitting the message.

**1.11.2.6 Additional information on the origin and adress**

When the three-letter call-signs YYY, YXY or ZZZ appear in the addressee and(or) origin indicators:

- the name of the body or the identity of the aircraft concerned must be shown at the beginning of the "text" part;

- this information should be inserted in the same order as the addressee indicators and(or) origin indicator;

- when more than one information item of this type exist, the last should be followed with the word "STOP";

- when one or more information items concerning the addressee indicators exist plus an information concerning the origin indicator, the word "FROM" should appear before the insertion relating to the origin indicator.

**1.11.2.7 Establishment and transmission of messages**

The air traffic service messages are established and transmitted as typical texts, under a typical form and in accordance with typical data conventions, according to specifications of Appendix 3 of the fifteenth edition of ICAO Doc 4444 including amendments NR 1, 2 ,3.

If a flight plan is filed more than 24 hours before the estimated off-block time for the flight concerned, date of departure of flight (mention DOF/) is indicated in field 18 « Miscellaneous information » (and in the field 22 « Amendment », in case of message CHG) within associated messages.

The time must be indicated in field 13 (« Departure aerodrome and estimated off-block time») within movement and additional messages (within RQP message, if it is known).

For fields 13 and 16, location indicators to use are described in Doc 7910, Location Indicators.

When the messages are verbally exchanged between the air traffic bodies concerned, a verbal acknowledgement will prove message reception. No written confirmation is thus required.

**1.11.2.8 Movement and control messages**

Messages concerning planned or real air movements of aircraft are based on the latest information supplied to the air traffic bodies by the pilot, the operator or his designated representative, or obtained through a ground-based radar.

* Movement messages.

The filed flight plan messages and associated amendment messages include:

- the filed flight plan messages (FPL);

- the delay messages (DLA);

- the change messages (CHG);

- the flight plan cancellation messages (CNL);

- the departure messages (DEP);

- the arrival messages (ARR);

- the acknowledgement and flight plan processing messages.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1 - Messages de plan de vol déposé (FPL)**

Sauf dans les cas où sont appliquées des procédures de plan de vol répétitif ou dans les cas où l'on utilise des messages de plan de vol en vigueur, les messages de plan de vol déposé sont transmis pour tous les vols ayant fait l'objet d'un plan de vol déposé afin que les aéronefs intéressés bénéficient selon le cas de tout ou partie des services de circulation aérienne sur tout ou partie de la route.

Lorsqu'un accord entre les autorités compétentes des services de la circulation aérienne le prescrit, pour aider à l'identification des vols et ainsi éliminer ou réduire la nécessité d'une interception en cas d'écart par rapport à la trajectoire assignée, des messages de plan de vol déposé, pour les vols effectués sur des routes ou tronçons de routes donnés, à proximité immédiate des limites de région d'information de vol, sont également adressés aux centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol contiguë à ces routes ou tronçons de routes.

Un plan de vol peut être déposé jusqu'à une limite de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement. Si un plan de vol est déposé plus de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour le vol considéré, la date de départ du vol (mention DOF/) sera insérée dans la case 18 du plan de vol ainsi que dans tous les messages associés qui la contiennent.

**a) Destinataires des messages de plan de vol déposé**

Les messages de plan de vol déposé sont émis et adressés comme suit par l'organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ ou, le cas échéant, par l'organisme de la circulation aérienne qui reçoit un plan de vol communiqué par un aéronef en vol :

un message FPL est transmis :

. au centre de contrôle régional ou centre d'information de vol desservant la région de contrôle ou d'information de vol dans laquelle est situé l'aérodrome de départ ;

. à tous les centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol le long de la route ;

. à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;

. s'il le faut, aux centres de gestion de la circulation chargés des organismes ATS situés sur la route.

Lorsque le plan de vol signale une éventuelle demande de modification de clairance en cours de vol (RIF), le message FPL est également transmis aux autres centres intéressés et à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS du nouvel aérodrome de destination.

**b) Vols avec escales**

Dans le cas d'un vol avec escales pour chaque étape duquel les plans de vol sont déposés au premier aérodrome de départ, on applique la procédure suivante :

Pour un vol dont le point de départ est en territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France doivent être envoyés directement par le bureau de piste où ils sont déposés à tous les organismes concernés par le vol.

Pour les escales intermédiaires situées en territoire étranger, les plans de vol correspondants sont envoyés aux seuls bureaux de piste intéressés qui sont chargés de les transmettre aux organismes concernés.

Pour un vol dont le point de départ n'est pas situé sur le territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France ne sont envoyés par l'organisme étranger qu'aux seuls bureaux de piste intéressés, qui dès réception du message plan de vol, prennent les mêmes dispositions que si le plan de vol avait été déposé localement (Procédure conforme aux dispositions OACI en vigueur).

Composition du message de plan de vol déposé

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

8 - Règles de vol et type de vol

9 - Type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage

10 - Equipement et possibilités

13 - Aérodrome de départ et heure estimée de départ du poste de stationnement

15 - Route

16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée, aérodromes de dégagement à destination

18 - Renseignements divers.

**1 - Filed flight plan messages (FPL)**

Except when repetitive flight plan procedures are applied or when current flight plan messages are used, the filed flight plan messages are transmitted for all flights subject to a filed flight plan so that the aircraft concerned can be provided with all or part of the air traffic services on all or part of the route, as applicable.

When so prescribed by an agreement between the competent authorities of the air traffic services, to help in identification of flights and thus eliminate or reduce the requirement for an interception in case of deviation from the assigned route, filed flight plan messages, for flights performed on given routes or sections of routes, close to immediate limits of flight information areas, are also addressed to the centres in charge of each flight information area or flight upper information area adjacent to these routes or sections of routes.

A flight plan can be filed until 120 hours before the estimated off-block time. If a flight plan is filed more than 24 hours before the estimated off-block time for the flight concerned, the date of departure of flight (mention DOF/) will be indicated in field 18 of the flight plan and within all associated messages which contain it.

**a) Addressees of filed flight plan messages**

The filed flight plan messages are transmitted and addressed as follows by the air traffic body operating at the departure aerodrome or, if applicable, by the air traffic body which receives a flight plan communicated by an aircraft in flight:

a FPL message is transmitted:

. to the area control centre or flight information centre operating in the control or flight information area in which departure aerodrome is located;

. to all centres in charge of each flight information area or upper information area along the route;

. to the control tower or the AFIS body of the destination aerodrome;

. if applicable, to the traffic management centres in charge of ATS bodies along the route.

When the flight plan signals a possible request for clearance modification dutin flight (RIF), the FPL message is also transmitted to the other centres concerned and to the control tower or to the AFIS body of the new destination aerodrome.

**b) Stop flights**

In the case of a stop flight for each stop of which flight plans are filed at the first departure aerodrome, the following procedure is applied:

For a flight whose departure point is located on the French territory, the flight plans of intermediate stops located in France must be sent directly by the control office where they are filed to all bodies concerned by the flight

For intermediate stops located on foreign territories, the corresponding flight plans are sent to the sole control offices concerned which will transmit them to the bodies concerned.

For a flight whose departure point is not located on the French territory, the flight plans of intermediate stops located in France are sent by the foreign bodies only to those control offices concerned which, on reception of the flight plan message, take the same actions as if the flight plan had been filed locally (Procedure complying with the current ICAO provisions).

Composition of the filed flight plan message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

8 - Flight rules and type of flight

9 - Type of aircraft and category of trailing vortex

10 - Equipment and capabilities

13 - Departure aerodrome and estimated off-block time

15 - Route

16 - Destination aerodrome and estimated total flying time, destination alternate aerodromes

18 - Miscellaneous information


© Service de l'Information Aéronautique, France

Exemple
Voici un exemple de message de plan déposé transmis par London Airport aux centres de Shannon, Shanwick et Gander. Ce message peut également être transmis au centre de Londres, ou encore les données peuvent être communiquées à ce dernier en phonie.

(FPL -ACA 101-IS
-B773/H-CHOV/C
-EGLL1400
-N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
-CYQX0455 CYYR
-EET/EISNS0026 EGGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

Signification
Message de plan de vol déposé — identification de l'aéronef ACA101 — IFR, vol régulier — un Boeing 777-300, catégorie de turbulence de sillage «gros-porteur» doté de Loran C, radiotéléphonie HF, VOR, radiotéléphonie VHF et d'un transpondeur SSR avec modes A (4 096 codes) et C — aérodrome de départ Londres, heure estimée de départ du poste de stationnement 1400 UTC — vitesse de croisière et niveau de vol demandé pour la première partie de la route 450 kt et FL 310 — il suivra les voies aériennes Lima 9 et Upper Lima 9 jusqu'au point situé dans le relèvement 285 degrés magnétiques, à la distance de 36 NM du VOR Strumble. À partir de ce point l'aéronef se déplacera au nombre de Mach constant 0,82, en suivant Upper Lima 9 jusqu'à LIMRI; puis se rendra à 52N020W; à 52N030W; à 50N040W; à 49N050W; à destination Gander durée totale estimée 4 heures 55 minutes — aérodrome de dégagement à destination Goose Bay — le commandant de bord a notifié les durées estimées cumulatives aux points significatifs le long de la route, limite de la FIR Shannon 26 minutes, limite de la FIR Shanwick Oceanic 1 heure 11 minutes, 20W 1 heure 36 minutes, limite de la FIR Gander Oceanic 2 heures 28 minutes, 40W 3 heures 30 minutes, et 50W 4 heures 15 minutes — indicatif SELCAL FJEL.

**2 - Messages de retard (DLA)**

Un message DLA est émis lorsque le départ d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) ont été transmises est différé ou retardé de plus de 30 minutes par rapport à l'heure estimée de départ du poste de stationnement comprise dans les données de base de plan de vol.

Le message DLA sera transmis par l'organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.

Composition du message de retard

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure estimée de départ du poste de stationnement

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Lorsqu'il s'avère nécessaire de retarder un vol au-delà de minuit, ce qui conduit à un changement de date, il est fortement recommandé d'utiliser le message CHG permettant d'indiquer sans équivoque le nouveau champ 13 (qui inclut l'EOBT) et d'amender le champ 18 en y incluant la nouvelle date du vol (indicateur DOF/).

Voici un exemple de message de retard transmis d'un aérodrome de départ, ou d'un organisme dont relève un aérodrome de départ et qui se charge de ses communications, à chacun des destinataires d'un message de plan de vol déposé.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LYDU-0)

Message de retard — identification de l'aéronef KLM671 — nouvelle heure estimée de départ du poste de stationnement de Fiumicino 0900 UTC — destination Dubrovnik — aucun autre renseignement.

**3 - Messages de modification (CHG)**

Un message CHG est émis lorsqu'il faut apporter une modification quelconque aux données de base faisant partie des données FPL ou RPL précédemment émises. Ce message CHG est adressé aux destinataires des données de base de plan de vol qui sont affectés par la modification. Les données de base du plan de vol révisées appropriées sont communiquées aux entités concernées qui ne les ont pas reçues précédemment.

Les changements d'identification de l'aéronef (champ 7), d'aérodrome de départ (champ 13), ou d'aérodrome de destination (champ 16) nécessitent l'envoi d'un nouveau plan de vol.

Example
Here is an example of filed flight plan message transmitted by London Airport to Shannon, Shanwick and Gander centres. This message can also be transmitted to London centre, or data can be communicated to it by voice.

(FPL -ACA 101-IS
-B773/H-CHOV/C
-EGLL1400
-N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
-CYQX0455 CYYR
-EET/EISNS0026 EGGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

Meaning
Filed flight plan message — identification of aircraft ACA101 — IFR, scheduled flight — a Boeing 777-300, wake turbulence category «heavy aircraft» equipped with Loran C, HF radio, VOR, VHF radio and SSR transponder with A (4 096 codes) and C modes — departure aerodrome London, estimated off-block time 1400 UTC — cruising speed and flight level requested for the first part of the route 450 kts and FL 310 — it will follow airways Lima 9 and Upper Lima 9 until the waypoint located in the bearing 285 magnetic degrees, 36 NM from VOR Strumble. From this point, ACFT will fly with a constant Mach number of 0,82, following Upper Lima 9 until LIMRI ; then, will fly to 52N020W ; to 52N030W ; to 50N040W ; to 49N050W ; to Gander estimated total time 4 hours 55 minutes — destination alternate aerodrome Goose Bay — pilot-in-command notified estimated cumulative times to significant points along the route, FIR Shannon limit 26 minutes, FIR Shanwick Oceanic limit 1 hour 11 minutes, 20W 1 hour 36 minutes, FIR Gander Oceanic limit 2 hours 28 minutes, 40W 3 hours 30 minutes and 50W 4 hours 15 minutes — SELCAL FJEL.

**2 - Delay messages (DLA)**

A DLA message is transmitted when the departure of an aircraft fo which flight plan basic data (FPL or RPL) were transmitted is postponed or delayed by more than 30 minutes with regard to the estimated off block time included in the flight plan basic data.

The DLA message will be transmitted by the air traffic body operating at the departure aerodrome to all addressees of flight plan basic data.

Composition of the delay message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and estimated off-block time

16 - Destination aerodrome.

18 - Miscellaneous information

When it is necessary to delay a flight after midnight, which causes a change of date, it is highly recommended to send CHG message to indicate without doubt the new field 13 (including EOBT) and to update the field 18 by including the new date of flight (DOF/ indicator).

Example
Here is an example of a delay message transmitted from a departure aerodrome, or from a service in charge of the departure aerodrome and of its communications, to each addressee of a filed flight plan message.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LYDU-0)

Meaning
Delay message — aircraft identification KLM671 — new estimated off-block time from Fiumicino 0900 UTC — destination Dubrovnik — not any other information

**3 - Change messages (CHG)**

A CHG message is transmitted when a change has to be applied to the basic data included in the FPL or RPL data already transmitted. The CHG message is addressed to the addressees of the flight plan basic data affected by the change. Appropriated revised flight plan basic data are transmitted to concerned services which have not received them previously.

Changes in the identification of the aircraft (field 7), departure aerodrome (field 13), or destination aerodrome (field 16) require sending a new flight plan.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Composition du message de modification

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure

16 - Aérodrome de destination

18 - Renseignements divers

22 - Amendement (reprise intégrale du ou des champs modifiés).

Lorsque l'on modifie un champ, l'intégralité du contenu de son champ doit impérativement être intégrée dans le champ 22 « Amendement ». Le contenu du champ amendé ne se limite pas à la seule modification subie. Cela est particulièrement pertinent pour le champ 18 (inscription d'un « 0 » si le champ 18 devient vide).

Exemple
Voici un exemple de message de modification transmis par le centre d'Amsterdam au centre de Francfort pour rectifier des renseignements préalablement transmis à Francfort dans un message de plan de vol déposé. On suppose que les deux centres sont équipés d'ordinateurs.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-L6/EDDN)

Signification
Message de modification — lettres d'identification des ordinateurs d'Amsterdam et de Francfort A et F, suivies du numéro de série (016) de ce message transmis par Amsterdam, lettres d'identification d'ordinateur suivies du numéro de série (014) du message de plan de vol déposé correspondant — identification de l'aéronef GABWE code SSR 2173 fonctionnant en mode A, en route d'Amsterdam, heure estimée de départ du poste de stationnement 8 h 50, vers Francfort, date du vol 22 janvier 2008 — Lire «IFR» dans le type de champ 8 du message de plan de vol déposé correspondant — le type de champ 16 du message de plan de vol déposé correspondant est modifié : nouvelle destination Nuremberg.

**4 - Messages d'annulation de plan de vol (CNL)**

Un message CNL est émis lorsqu'un vol pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment est annulé. L'organisme ATS desservant l'aérodrome de départ transmet ce message CNL aux organismes ATS qui ont reçu des données de base de plan de vol.

Composition du message d'annulation de plan de vol

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Exemple 1
Voici un exemple de message d'annulation de plan de vol transmis par un organisme ATS à tous les destinataires d'un message de plan de vol déposé qu'il a précédemment transmis.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

Signification
Message d'annulation de plan de vol — annuler le plan de vol de l'aéronef dont l'identification est DLH522 — vol prévu de Berlin, heure estimée de départ du poste de stationnement 9 h 00, à Paris — aucun autre renseignement.

Exemple 2
Voici un exemple de message d'annulation de plan de vol transmis par un centre à un centre adjacent. On suppose que les deux centres sont équipés d'ordinateurs ATC.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

Signification
Message d'annulation de plan de vol — lettres d'identification des ordinateurs ATC expéditeur et récepteur F et B, suivies du numéro de série (127) de ce message, répétition des lettres d'identification d'ordinateur suivie du numéro de série (055) du message de plan de vol en vigueur précédemment transmis — annuler le plan de vol de l'aéronef dont l'identification est BAW580 — vol prévu de Francfort, heure estimée de départ du poste de stationnement 14 h 30, à Brême — aucun autre renseignement.

**5 - Messages de départ (DEP)**

Sauf dispositions contraires d'un accord régional de navigation aérienne, un message DEP est émis immédiatement après le décollage d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment. En France métropolitaine les messages DEP ne sont pas émis pour les vols qui se déroulent intégralement en IFR.

Le message DEP est transmis par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.

Composition of the change message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome

18 - Miscellaneous information

22 - Amendment (integral transmission of the modified field or fields)

When a field is modified, the whole contents of this filed must be included in the field 22 « Amendment ». The contents of the amended field is not limited to the only change affected. That is particularly pertinent for the field 18 (inscription «0» if the field 18 becomes empty).

Example
Here is an example of change message transmitted by Amsterdam centre to Francfort centre to correct information previously provided to Francfort in a filed flight plan message. It supposes that the both centres are equipped with computers.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-L6/EDDN)

Meaning
Change message — identification computers letters of Amsterdam and Francfort A and F, followed by serial number (016) of this message transmitted by Amsterdam, identification computers letters followed by serial number (014) of correspondent filed flight plan message — GABWE aircraft identification SSR code 2173 working in A mode, en-route from Amsterdam, estimated off-block time 8 h 50, to Francfort, date of flight January 2008, 22 nd — Read «IFR» in the field type 8 of the correspondent filed flight plan message — field type 16 of the correspondent filed flight plan message is modified : new destination Nuremberg

**4 - Flight plan cancellation messages (CNL)**

A CNL message is transmitted when a flight for which flght plan basic data were already transmitted is cancelled. The ATS body operating on the departure aerodrome transmits this CNL message to the ATS bodies which received flight plan basic data.

Composition of the flight plan cancellation message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome

18 - Miscellaneous information

Example 1
Here is an example of a flight plan cancellation message transmitted by an ATS to all addressees of a filed flight plan message previously transmitted.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

Meaning
Flight plan cancellation message — cancel the flight plan of the aircraft whose identification is DLH522 — flight planned from Berlin, estimated off-bock time 9 h 00, to Paris — not any other information.

Example 2
Here is an example of a flight plan cancellation message transmitted by a centre to another adjacent centre. It is supposed that the both centres are equipped with ATC computers.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

Meaning
Flight plan cancellation message — identification letters of ATC computers sender and receiver F and B, followed by serial number (127) of this message, repetition of identification letters of computer followed by serial number (055) of the used flight plan message previously transmitted — cancel the flight plan of the aircraft whose identification is BAW580 — flight planned from Francfort, estimated off-bock time 14 h 30, to Brême — not any other information.

**5 - Departure messages (DEP)**

Unless otherwise specified in a regional air navigation agreement, a DEP message is transmitted immediately after take-off of an aircraft for which flight plan basic data were already transmitted. In France, the DEP messages are not transmitted for flights fully performed in IFR.

The DEP message is transmitted by the ATS body operating on the departure aerodrome to all addressees of flight plan basic data.


© Service de l'Information Aéronautique, France

Composition du message de départ

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Exemple
Voici un exemple de message de départ transmis d'un aérodrome de départ, ou d'un organisme dont relève un aérodrome de départ et qui se charge de ses communications, à chacun des destinataires d'un message de plan de vol déposé.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

Signification
Message de départ — identification de l'aéronef CSA4311 — parti d'Aberdeen à 1923 UTC — destination Stavanger — aucun autre renseignement.

**6 - Messages d'arrivée (ARR)**

Lorsqu'un compte rendu d'arrivée est reçu par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome d'arrivée, cet organisme adresse un message ARR :

a) dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

. au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée, si ce centre l'exige et

. à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ qui a émis le message de plan de vol, si ce message comprenait une demande de message ARR ;

b) dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome de dégagement ou sur un autre aérodrome :

. au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée ;

. à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination:

. au bureau de piste de l'aérodrome de départ ; et

. au centre de contrôle régional ou d'information de vol chargé de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol que, d'après le plan de vol, l'aéronef aurait traversée s'il n'avait pas été dérouté.

Lorsqu'un aéronef en vol contrôlé dont les radiocommunications ont été interrompues a atterri, l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome adresse un message ARR :

c) dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

. à tous les organismes de la circulation aérienne intéressés par le vol pendant l'interruption des radiocommunications ;

. à tous les autres organismes de la circulation aérienne qui ont pu être alertés ;

d) dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome autre que l'aérodrome de destination :

. à l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de destination ; cet organisme adresse ensuite un message ARR aux autres organismes ATS intéressés ou alertés, comme en c) ci-dessus.

Composition du message d'arrivée

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et d'heure

16 - Aérodrome de destination (en cas d'atterrissage sur un aérodrome de dégagement)

17 - Aérodrome d'arrivée et heure d'atterrissage.

Exemple 1
Voici un exemple de message d'arrivée transmis de l'aérodrome d'arrivée (aérodrome de destination) à l'aérodrome de départ.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

Signification
Message d'arrivée — identification de l'aéronef CSA406 — parti de Budapest/Ferihegy — atterri à l'aéroport de Prague/Ruzyne à 0913 UTC.

Composition of the departure message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome

16 - Destination aerodrome

18 - Miscellaneous information

Example
Here is an example of a departure message transmitted from departure aerodrome or from a service in charge of a departure aerodrome and of its communications, to each addressees of a filed flight plan message.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

Meaning
Departure message — aircraft identification CSA4311 — took-off from Aberdeen at 1923 UTC — destination Stavanger — not any other information.

**6 - Arrival messages (ARR)**

When an arrival report is received by the ATS body operating on the arrival aerodrome, this body sends an ARR message:

a) in the case of landing on the destination aerodrome:

. to the area control or flight information centre in the area of which the arrival aerodrome is located, if this centre requires it and

. to the air traffic body of the departure aerodrome which transmitted the flight plan message, if this message included a request for ARR message;

b) in the case of landing on an alternate aerodrome or on another aerodrome:

. to the area control or flight information centre in the area of which the arrival aerodrome is located;

. to the control tower or to the AFIS body of the destination aerodrome:

. to the control office of the departure aerodrome, and

. to the area control or information centre in charge of each flight information area or upper information area that, according to the flight plan, the aircraft should have overflown if it had not changed its route.

When an aircraft in control flight had an interruption in radiocommunications and has landed, the ATS body operating on the aerodrome sends an ARR message:

c) in the case of landing on the destination aircraft:

. to all air traffic bodies concerned by the flight during radiocommunications interrupt;

. to all other air traffic bodies which may have been alerted;

d) in the case of landing on an aerodrome other than the destination aerodrome:

. aerodrome: . to the ATS body operating on the destination aerodrome; this body then sends an ARR message to other ATS bodies concerned or alerted, as in c) above.

Composition of the arrival message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome (in case of landing on an alternate aerodrome)

17 - Arrival aerodrome and landing time.

Example 1
Here is an example of an arrival message transmitted from arrival aerodrome (destination aerodrome) to the departure aerodrome.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

Meaning
Arrival message — aircraft identification CSA406 — took-off from Budapest/Ferihegy — landed at Prague/Ruzyne airport at 0913 UTC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Exemple 2
Voici un exemple de message d'arrivée envoyé pour un aéronef qui a atterri à un aérodrome auquel aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué. Le code SSR n'aurait aucune signification.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

Signification
Message d'arrivée — identification de l'aéronef HHE13 — parti d'Amsterdam — atterri à l'hélistation de Den Helder à 1030 UTC.

**7 - Messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol**

Chaque message FPL, DLA, CHG et CNL, transmis par un organisme français métropolitain, donne lieu, pour les vols IFR, à un message de réponse adressé par l'organisme français chargé du traitement initial des plans de vol au bureau de piste de l'aérodrome de départ et à l'expéditeur si ce dernier n'est pas le bureau de piste de l'aérodrome de départ.

La composition des messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol fait l'objet d'une instruction particulière.

* Messages de coordination

Les messages de coordination comprennent :

- les messages de plan de vol en vigueur (CPL) ;
- les messages d'estimation (EST) ;
- les messages de coordination (CDN) ;
- les messages d'acceptation (ACP) ;
- les messages d'information (ABI) ;
- les messages d'activation (ACT) ;
- les messages de traitement logique (LAM).

Les messages de coordination ne sont pas en principe transmis sur le RSFTA. Ils sont généralement transmis par communications vocales directes (téléphone) ou par liaisons entre ordinateurs.

**1 - Messages de plan de vol en vigueur (CPL)**

A moins que l'on ait déjà diffusé des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) qui seront complétées par des données de coordination dans le message d'estimation, un message CPL est transmis pour chaque vol contrôlé par chaque centre de contrôle régional au centre de contrôle régional suivant et du dernier centre de contrôle régional à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination.

Un message CPL est transmis suffisamment tôt pour que chaque organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes, à moins qu'un délai différent soit convenu, avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

**2- Messages d'estimation (EST)**

Lorsque les données de base de plan de vol d'un vol ont été communiquées, un message EST est adressé par chaque centre de contrôle régional ou d'information de vol au centre de contrôle régional ou d'information de vol suivant le long de la route.

Un message EST est émis suffisamment tôt pour que l'organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

**3 - Messages de coordination (CDN)**

Lorsqu'un organisme accepteur désire proposer de modifier les données de coordination qui figurent dans un message CPL ou EST précédemment reçu, il adresse un message CDN à l'organisme transféreur pendant le processus de coordination. Si l'organisme transféreur désire proposer de modifier les données qui figurent dans un message CDN reçu de l'organisme accepteur, il transmet un message CDN à l'organisme accepteur.

Le processus ci-dessus se répète jusqu'à ce que le processus de coordination se termine par la transmission d'un message d'acceptation (ACP) par l'un des deux organismes intéressés.

**4 - Messages d'acceptation (ACP)**

Pour indiquer que les données contenues dans un message CPL ou EST sont acceptées, l'organisme accepteur adresse un message ACP à l'organisme transféreur. L'organisme accepteur ou l'organisme transféreur transmet un message ACP pour indiquer qu'il accepte les données reçues dans un message CDN et que le processus de coordination est terminé.

Example 2
Here is an example of an arrival message sent to an aircraft which landed at an aerodrome which no ICAO location indicator has been assigned. SSR code would have no signification.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

Meaning
Arrival message — aircraft identification HHE13 — took-off from Amsterdam — landed at Den Helder helistation at 1030 UTC.

**7 - Acknowledgement and flight plan processing messages**

Each FPL, DLA, CHG and CNL message, transmitted by a French body, generates, for IFR flight, an answer message addressed by the French body in charge of initial processing of flight plans to the departure aerodrome control office and to the sender is the latter is not the departure aerodrome control office.

The composition of the acknowledgement and flight plan processing messages is governed by a specific instruction.

* Coordination messages

The coordination messages include:

- the current flight plan messages (CPL);
- the estimate messages (EST);
- the coordination messages (CDN);
- the acceptance messages (ACP);
- the information messages (ABI);
- the activation messages (ACT);
- the logic processing messages (LAM).

In principle, the coordination messages are not transmitted over the AFTN. They are usually transmitted through direct voice communications (phone) or communications between computers.

**1 - Current flight plan messages (CPL)**

Unless flight plan basic data (FPL or RPL) to be completed with coordination data in the estimate message have already been transmitted, a CPL message is transmitted for each controlled flight by each area control centre to the next area control centre and from the last area control centre to the control tower or to the AFIS body on the destination aerodrome.

A CPL message is transmitted early enough for each air traffic body concerned to receive the information at least 20 minutes, unless another notice is agreed upon, before the estimated time at which the aircraft should cross the control transfer point or the limit point from which it will be placed under the control of this body.

**2- Estimate messages (EST)**

When the basic data of a flight plan were communicated, an EST message is sent by each area control or flight information centre to the next area control or flight information centre along the route.

An EST message is transmitted early enough for the air traffic body concerned to receive the information at least 20 minutes before the estimated time at which the aircraft should cross the control transfer point or the limit point from which it will be placed under the control of this body.

**3 - Coordination messages (CDN)**

When an accepting body wants to propose a change in the coordination data mentioned in a CPL or EST message already received, it sends a CDN message to the transferring body during the coordination process If the transferring body wants to propose a change in the data mentioned in a CDN message received from the accepting body, it sends a CDN message to the accepting body.

The above process is repeated until the coordination process is completed with the transmission of an acceptance message (ACP) by either of the bodies concerned.

**4 - Acceptance messages (ACP)**

To indicate that the data contained in a CPL or EST message is accepted, the accepting body sends an ACP message to the transferring body. The accepting body or the transferring body transmits an ACP message to indicate that it accepts the data received in a CDN message and that the coordination process is completed.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**5 - Messages d'information (ABI)**

Le message ABI est transmis par liaison entre ordinateurs d'un centre donneur à un centre accepteur dans le but de garantir la cohérence de la banque de données de plans de vol du centre accepteur avec le vol en cours et de mettre à jour le plan de vol du centre accepteur.

**6 - Messages d'activation (ACT)**

Le message ACT est transmis par liaison entre ordinateurs et permet d'activer le vol dans le centre accepteur. Si le contrôleur accepteur accepte le vol dans les conditions de l'activation (notamment estimée et niveau de vol), ce message remplace la coordination téléphonique entre les contrôleurs ; sinon, l'initiative de l'appel est à la charge du contrôleur accepteur.

**7 - Messages de traitement logique (LAM)**

Le message LAM est transmis par liaison entre ordinateurs par le centre accepteur après réception d'un message ACT. L'absence de réception du message LAM par le centre donneur entraîne chez celui-ci une alarme indiquant le risque d'absence de réception du message ACT par le centre accepteur. Cette alarme implique une initiative de coordination téléphonique de la part du centre donneur.

*Messages complémentaires

Les messages complémentaires comprennent :

- les messages de demande de plan de vol (RQP) ;
- les messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS) ;
- les messages de plan de vol complémentaire (SPL).

**1 - Messages de demande de plan de vol (RQP)**

Un message RQP est émis lorsqu'un organisme ATS désire obtenir des données de plan de vol. Le message RQP est transmis à l'organisme ATS précédent situé le long de la route du vol ou au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ s'il est connu.

Composition du message de demande de plan de vol

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Exemple
Voici un exemple de message de demande de plan de vol envoyé par un centre à un centre adjacent après réception d'un message d'estimation auquel ne correspond aucun message de plan de vol déposé précédemment reçu.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

Signification
Message de demande de plan de vol — identification de l'aéronef PHOEN — parti de Rotterdam — destination Düsseldorf — aucun autre renseignement.

**2 - Messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS)**

Un message de demande de plan de vol complémentaire (RQS) est émis lorsqu'un organisme de la circulation aérienne désire obtenir des données de plan de vol complémentaire. Ce message est adressé au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ ou, dans le cas d'un plan de vol déposé en cours de vol, à l'organisme ATS spécifié dans le message de plan de vol.

Composition du message de demande de plan de vol complémentaire

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure

16 - Aérodrome de destination.

18 - Renseignements divers

Exemple
Voici un exemple de message de demande de plan de vol complémentaire transmis par un organisme ATS à un organisme ATS desservant l'aérodrome de départ pour demander des renseignements contenus dans le formulaire de plan de vol mais non transmis dans les messages de plan de vol déposé ou en vigueur.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

**5 - Information messages (ABI)**

The ABI message is transmitted through communication between computers from a transferring centre to an accepting centre in order to guarantee the consistency of the flight plan data bank of the accepting centre with the current flight and to update the flight plan of the accepting centre.

**6 - Activation messages (ACT)**

The ACT message is transmitted through communication between computers and allows activating the flight in the accepting centre. If the accepting controller accepts the flight in the conditions of activation (specially estimate and flight level), this message replaces the telephone coordination between controllers; otherwise, the calling initiative depends on the accepting controller.

**7 - Logic processing messages (LAM)**

The LAM message is transmitted through communication between computers by the accepting centre after reception of an ACT message. Non reception of the LAM message by the transferring centre generates an alarm indicating the risk for non reception of the ACT message by the accepting centre. This alarm implies a telephone coordination initiative from the
transferring centre.

*Additional messages

Additional messages include:

- flight plan request messages (RQP);
- additional flight plan request messages (RQS);
- additional flight plan messages (SPL).

**1 - Flight plan request messages (RQP)**

A RQP message is transmitted when an ATS body wants to obtain flight plan data. The RQP message is transmitted to the preceding ATS body along the route or to the departure aerodrome air traffic services control office if it is known.

Composition of the flight plan request message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome

18 - Miscellaneous information

Example
Here is an example of additional flight plan request message sent by a centre to adjacent centre after receiving estimation message which no corresponding with any filed flight plan message previously received.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

Meaning
Flight plan request message — aircraft identification PHOEN — took-off from Rotterdam — destination Düsseldorf — not any other information.

**2 - Additional flight plan request messages (RQS)**

An additional flight plan request message (RQS) is transmitted when an air traffic body wants to obtain additional flight plan data. This message is sent to the departure aerodrome air traffic services control office or, in case of a flight plan filed during a flight, to the ATS body specified in the flight plan message.

Composition of the additional flight plan request

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome

18 - Miscellaneous information

Example
Here is an example of additional flight plan request message transmitted by an ATS to an ATS serving the departure aerodrome requesting information contained in the flight plan form but not transmitted in filed or in use flight plan messages.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

© Service de l'Information Aéronautique, France

Signification
Message de demande de plan de vol complémentaire — identification de l'aéronef KLM405/code SSR 4046 fonctionnant en mode A — l'aérodrome de départ est Amsterdam — l'aérodrome de destination est Mirabel — aucun autre renseignement.

**3 - Messages de plan de vol complémentaire (SPL)**

Un message SPL est adressé par le bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ, ou par l'organisme auprès duquel a été déposé le plan de vol, aux organismes de la circulation aérienne qui demandent des renseignements destinés à compléter ceux qui ont déjà été transmis dans un message CPL ou FPL. Lorsqu'il est acheminé par le RSFTA, ce message porte le même indicateur de priorité que le message de demande.

Composition du message de plan de vol complémentaire

3 - Type de message

7 - Identification de l'aéronef

13 - Aérodrome de départ et heure

16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée aérodromes de dégagement à destination.

18 - Renseignements divers

19 - Renseignements complémentaires.

Exemple
Voici un exemple de message de plan de vol complémentaire transmis par l'aérodrome de départ d'un aéronef à un organisme ATS qui a demandé des renseignements complémentaires figurant sur le formulaire de plan de vol (mais non transmis dans les messages de plan de vol déposé ou dans les messages de plan de vol en vigueur).

(SPL-SAW502A
– EDDW0920
– EKCH0400 EKVB
– REG/GBZTA RMK/CHARTER
– E/0640 P/9 R/V J/L A/BLUE C/DENKE)

Signification
Message de plan de vol complémentaire — identification de l'aéronef SAW502A pas de SSR — parti de Brême à 0920 UTC — destination Kastrup, durée totale estimée 4 heures — aérodrome de dégagement Viborg — immatriculation de l'aéronef GBZTA — vol charter — autonomie 6 heures 40 minutes après le départ — 9 personnes à bord — équipement radio portatif fonctionnant sur la fréquence de détresse internationale 121,5 MHz — gilets de sauvetage dotés de lampes — l'aéronef est de couleur bleue — le pilote s'appelle Denke.

Meaning
Additional flight plan request message — aircraft identification KLM405/SSR code 4046 working with A mode — departure aerodrome is Amsterdam — destination aerodrome is Mirabel — not any other information.

**3 - Additional flight plan messages (SPL)**

An SPL message is sent by the departure aerodrome air traffic services control office, or by the body to which the flight plan was filed to the air traffic bodies requesting information intended for completing the one already transmitted in a CPL or FPL message. When transmitted by the AFTN, this message includes the same priority indicator as the request message.

Composition of the additional flight plan message

3 - Type of message

7 - Identification of the aircraft

13 - Departure aerodrome and time

16 - Destination aerodrome and estimated total flying time, destination alternate aerodromes.

18 - Miscellaneous information

19 - Additional information.

Example
Here is an example of additional flight plan message transmitted by departure aerodrome to an ATS which requested additional information contained inside flight plan (but not transmitted in filed or in use flight plan messages).

(SPL-SAW502A
– EDDW0920
– EKCH0400 EKVB
– REG/GBZTA RMK/CHARTER
– E/0640 P/9 R/V J/L A/BLUE C/DENKE)

Meaning
Additional flight plan message — aircraft identification SAW502A with no SSR — took-off from Brême at 0920 UTC — destination Kastrup, estimated total flying time 4 hours — alternate aerodrome Viborg — aircraft registration GBZTA — charter flight — endurance 6 hours 40 minutes after departure — 9 persons on board — portable radion equipment working on international emergency frequency 121.5 MHz — life jackets equipped with lights — aircraft colour is blue — pilot's name is Denke.


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 1.11.3 Adresses des messages de plans de vols

### *1.11.3 Flight plan message address*

#### 1.11.3.1 Dépôt de plans de vols par RSFTA

#### *1.11.3.1 Flight plans filing by RSFTA*

| **Catégorie de vol (IFR - VFR)**<br>*Category of flight (IFR - VFR)* | **Route ou aérodrome**<br>*Route or aerodrome* | | **Adresses de messages**<br>*Message address* |
|---|---|---|---|
| **1** | **2** | | **3** |
| IFR - VFR | ILE DES PINS MOUE | NWWE | Code OACI de l'AD de départ + ZTZX<br>Code OACI de l'AD de destination + ZTZX<br>SIV concerné + ZRZX<br>NWWWZPZX (BRIA de rattachement NC)<br>*Departure AD OACI code + ZTZX*<br>*Destination AD OACI code + ZTZX*<br>*FIS concerned + ZRZX*<br>*NWWWZPZX (NC attaching BRIA)*<br>(1) |
| | KONE | NWWD | |
| | LIFOU OUANAHAM | NWWL | |
| | MARE LA ROCHE | NWWR | |
| | NOUMEA LA TONTOUTA | NWWW | |
| | NOUMEA MAGENTA | NWWM | |
| | OUVEA OULOUP | NWWV | |
| | TOUHO | NWWU | |
| | FUTUNA POINTE VELE | NLWF | Code OACI de l'AD de départ + ZTZX<br>Code OACI de l'AD de destination + ZTZX<br>SIV concerné + ZRZX<br>NFFFZRZX (FIR Nandi)<br>*Departure AD ICAO code + ZTZX*<br>*Destination AD ICAO code + ZTZX*<br>*FIS concerned + ZRZX*<br>*NFFFZRZX (Nadi FIR)* |
| | WALLIS HIHIFO | NLWW | |
| | Autres aérodromes<br>*Other aerodromes* | | SIV concernés + ZRZX<br>NWWWZPZX (BRIA de rattachement NC)<br>*FIS concerned + ZRZX*<br>*NWWWZPZX (NC attaching BRIA)*<br>(1) |

(1) : au-dessus du niveau de vol FL245, ajouter la FIR Nandi : NFFFZRZX

*(1): above flight level FL245, add Nadi FIR : NFFFZRZX*

#### 1.11.3.2 Dépôt de plans de vols par SOFIA-Briefing

#### *1.11.3.2 Flight plans filing by SOFIA-Briefing*

Les plans de vols déposés sur SOFIA-Briefing (sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr) sont réacheminés par mail au BRIA NOUMEA LA TONTOUTA. Les usagers doivent s'assurer de la prise en compte du plan de vol et de sa conformité auprès du BRIA.

*Filed flight plans on SOFIA-Briefing (sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr) are redirected by email to BRIA NOUMEA LA TONTOUTA. Users must ensure the consideration of the flight plan and its conformity with the BRIA.*

**Restrictions d'utilisation**

Le dépôt de plans de vols est restreint aux aérodromes de départ listés ci-après. Tout plan de vol d'un aérodrome de départ autre que ceux listés ci-après, en particulier ZZZZ, ne pourra être traité automatiquement. Vous devez contacter le BRIA NOUMEA LA TONTOUTA par téléphone ou transmettre votre formulaire par fax ou mail (voir GEN 3.1).

***Restrictions of use***

*Flight plans filing is restricted to aerodromes of departure listed here after. Any flight plan of an aerodrome of departure other than those listed here after, especially ZZZZ, can't be processed automatically. You must contact the BRIA NOUMEA LA TONTOUTA by phone or send your form by fax or email (see GEN 3.1).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| CODE OACI | AERODROME | PAYS / *COUNTRY* |
|---|---|---|
| YAMB | AMBERLEY | AUSTRALIE / *AUSTRALIA* |
| YBAF | ARCHEFIELD | |
| YBNS | BAIRNSDALE | |
| YBBN | BRISBANE INTL | |
| YBCS | CAIRNS | |
| YSCB | CANBERRA | |
| YSCH | COFFS HARBOUR | |
| YBCG | COOLANGATTA | |
| YMEN | ESSENDON MELBOURNE | |
| YBHM | HAMILTON ISLAND | |
| YMHB | HOBART | |
| YLHI | LORD HOWE ISLAND | |
| YBMC | MAROOCHYDORE | |
| YMML | MELBOURNE INTL | |
| YSNF | NORFOLK ISLAND | |
| YSNW | NOWRA | |
| YPEA | PEARCE | |
| YPPH | PERTH FIC ACC | |
| YSRI | RICHMOND NSW | |
| YBRK | ROCKHAMPTON | |
| YSSY | SYDNEY INTL | |
| YBTL | TOWNSVILLE INTL | |
| WBSB | BRUNEI INTL | BRUNEI DARUSSALAM |
| ZBAA | BEIJING INTL (PEKIN) | CHINE / *CHINA* |
| ZSPD | CHANGAI PUDONG | |
| ZYTL | DALIAN | |
| ZSSS | SHANGHAI HONGQIAO | |
| RCTP | TAIBEI CITY INTL | |
| RKSI | INCHEON | COREE / *KOREA* |
| KLAX | LOS ANGELES | ETATS-UNIS / *UNITED STATES* |
| KSFO | SAN FRANCISCO | |
| NFFN | NADI INTL | FIJI |
| NFNA | NAUSORI INTL | |
| PGUM | AGANA NAS | GUAM / *GUAM ISLAND* |
| PGUA | GUAM ANDERSEN AFB | |
| PHTO | HILO INTL | HAWAII U.S. |
| PHNL | HONOLULU INTL | |
| PHOG | KAHULUI | |
| PHLI | LIHUE | |
| PHKO | KONA/KEAHOLE KAILUA | |
| VHHH | HONG KONG/INTER | HONG KONG |
| SCIP | MATAVERI INTL | ILE DE PAQUES / *EASTER ISLAND* |
| NCAI | AITUTAKI | ILES COOK / *COOK ISLANDS* |
| PGSN | SAIPAN INTL OBYAN | ILES MARIANNES / *MARIANA ISLANDS* |
| PKWA | KWAJALEIN | ILES MARSHALL / *MARSHALL ISLANDS* |
| AGGH | HONIARA HENDERSON | ILES SALOMON / *SOLOMON ISLANDS* |
| AGGL | SANTA-CRUZ | |
| NLWF | FUTUNA POINTE VELE | ILES WALLIS & FUTUNA / *WALLIS & FUTUNA ISLANDS* |
| NLWW | WALLIS HIHIFO | |
| WRRR | BALI INTL | INDONESIE / *INDONESIA* |
| WABB | BIAK FRANS KAISIEPO | |
| WIIH | JAKARTA HALIM P.K | |
| WIII | JAKARTA INTL | |
| WAOO | SYAMSUDIN NOOR | |
| RODN | KADENA | JAPON / *JAPAN* |
| RJNA | NAGOYA | |
| RJOO | OSAKA INTL | |
| RJBB | OSAKA KANSAI INTL | |

| CODE OACI | AERODROME | PAYS / *COUNTRY* |
|---|---|---|
| RJSS | SENDAI | JAPON / *JAPAN* |
| RJAA | TOKYO INTL | |
| RJTT | TOKYO INTL | |
| RJTY | YOKOTA | |
| PLCH | KIRITIMATI I. | KIRIBATI |
| NGTA | TARAWA BONRIKI INTL | |
| WMKK | KUALA LUMPUR INTL | MALAISIE / *MALAYSIA* |
| PTPN | POHNPEI INTL | MICRONESIE / *MICRONESIA* |
| ANAU | NAURU | NAURU |
| NIUE | NIUE ALOFI INTL | NIUE / *NIUE ISLAND* |
| NWWB | BOURAIL POE | NOUVELLE-CALEDONIE / *NEW CALEDONIA* |
| | | |
| NWHT | DUMBEA CHT | |
| NWWC | ILE ART WAALA | |
| NWWE | ILE DES PINS MOUE | |
| NWWD | KONE | |
| NWHN | KONE CHN | |
| NWWK | KOUMAC | |
| NWWT | LA FOA OUA TOM | |
| NWWL | LIFOU OUANAHAM | |
| NWWR | MARE LA ROCHE | |
| NWWW | NOUMEA LA TONTOUTA | |
| NWWM | NOUMEA MAGENTA | |
| NWHH | NOUMEA MERIDIEN | |
| NWWV | OUVEA OULOUP | |
| NWWA | TIGA | |
| NWWU | TOUHO | |
| NZAA | AUCKLAND INTL | NOUVELLE-ZELANDE / *NEW ZEALAND* |
| NZCH | CHRISTCHURCH INTL | |
| NZHN | HAMILTON | |
| NZKK | KERIKERI | |
| NZNR | NAPIER | |
| NZOH | OHAKEA MIL | |
| NZPM | PALMERSTON NORTH | |
| NZWN | WELLINGTON INTL | |
| NZWR | WHANGAREI N.Z | |
| NZWP | WHENUAPAI MIL | |
| PTRO | BABELTHUAP | PALAOS / *PALAU ISLAND* |
| AYPY | PORT MORESBY INT | PAPOUASIE NOUVELLE-GUINEE / *PAPUA NEW GUINEA* |
| RPLL | MANILLE INTL | PHILIPPINES |
| NTTO | HAO | POLYNESIE FRANCAISE / *FRENCH POLYNESIA* |
| NTTG | RANGIROA | |
| NTAA | TAHITI FAAA | |
| NCRG | AVARUA RAROTONGA INT | RAROTONGA / *RAROTONGA ISLAND* |
| NSFA | FALEOLO INTL | SAMOA |
| NSTU | PAGO PAGO INTL | SAMOA AMERICAINES / *AMERICAN SAMOA* |
| WSAP | PAYA LEBAR (RSAF) | SINGAPOUR / *SINGAPORE* |
| WSSS | SINGAPORE CHANGI | |
| VCBI | COLOMBO AIRPORT | SRI LANKA |
| VCCC | RATMALANA COLOMBO | |
| VTBD | BANGKOK INTL | THAILANDE / *THAILAND* |
| NFTF | TONGATAPU | TONGA |
| NFTV | VAVA'U | |
| NGFU | FUNAFUTI INTL | TUVALU |
| NVVV | PORT VILA BAUERFIELD | VANUATU |
| NVSS | SANTO PEKOA | |
| NVVW | TANNA WHITE GRASS | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.12 INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

## *INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT*

← **1.12.1** À l'exception du service d'interception et d'escorte fourni sur demande à un aéronef, l'interception des aéronefs civils est régie par les règlements et directives administratives applicables adoptés par les États contractants conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), en vertu duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

***1.12.1*** *Except for intercept and escort service provided on request to an aircraft, interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Member States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which ICAO Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.*

**1.12.2** Les circonstances suivantes peuvent être envisagées :

**a)** recherche de l'identité d'un aéronef.

**b)** conduire un aéronef en dehors d'une zone déterminée.

**c)** inviter l'aéronef intercepté à atterrir pour des raisons de sécurité sur un aérodrome désigné.

***1.12.2*** *The following circumstances may be considered:*

***a)*** *investigate the identity of an aircraft.*

***b)*** *lead an aircraft from a particular area.*

***c)*** *an intercepted aircraft may be invited to land for security reasons on a designated aerodrome.*

←

← **1.12.3** L'application stricte du plan de vol et des procédures de contrôle, ainsi que le maintien d'un service d'écoute sur la fréquence appropriée du contrôle de la circulation aérienne rend l'interception et le recours au code des signaux visuels extrêmement improbables en ce qui concerne les aéronefs civils, notamment lorsque ceux-ci se conformeront aux ordres qui pourraient leur être transmis.

***1.12.3*** *Adherance to flight plans and ATC procedures and the maintenance of a listening watch on the appropriate ATC frequency, make the possibility of interception and resort of visual signals highly improbable as regards civil aircrafts, notably if they comply with the instructions given.*

← **1.12.4** Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté :

← **a)** obéit immédiatement aux instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications figurant dans les tableaux du paragraphe 1.12.6.

**b)** avise, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

**c)** essaie d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121.500 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol, et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz.

← **d)** s'il est doté d'un transpondeur SSR, émet le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

**e)** s'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, active la fonction d'urgence appropriée, si une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

← Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

***1.12.4*** *The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall:*

***a)*** *immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in tables of point 1.12.6.*

***b)*** *notify, if possible, the appropriate air traffic services unit.*

***c)*** *attempt to establish radiocommunication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHz, giving the identify of the intercepted aircraft and the nature of the flight, and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz.*

***d)*** *if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

***e)*** *if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

*If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.*

*If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.*

← **1.12.5** Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau au paragraphe 1.12.7, et en transmettant chaque expression deux fois.

***1.12.5*** *If radio contact is established during interception but communication in a commom language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in table of point 1.12.7 and transmitting each phrase twice.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ← 1.12.6 SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

## *1.12.6 SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION*

| SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Séries** | **Signaux de l'INTERCEPTEUR** | **Signification** | **Réponse de l'INTERCEPTÉ** | **Signification** |
| 1 | **DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage à palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu.<br><br>**Note 1 :** les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1.<br>**Note 2 :** si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté. | Vous avez été intercepté. Suivez moi. | **DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation et suivre. | Compris, j'obéis. |
| 2 | **DE JOUR et DE NUIT :** Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté. | Vous pouvez continuer. | **DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil. | Compris, j'obéis. |
| 3 | **DE JOUR et DE NUIT :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste d'atterrissage en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère/aéronef à capacité de décollage et d'atterrissage verticaux (VTOL), survoler l'aire d'atterrissage des hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. Dans le cas d'hélicoptères/d'aéronefs à capacité VTOL, l'hélicoptère/l'aéronef à capacité VTOL intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage. | Atterrissez sur cet aérodrome. | **DE JOUR et DE NUIT :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et si, après le survol de la piste d'atterrissage pour hélicoptère/aéronef à capacité VTOL, il est jugé possible d'atterrir en toute sécurité, procéder à l'atterrissage. | Compris, j'obéis. |

| SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Séries** | **Signaux de l'INTERCEPTÉ** | **Signification** | **Réponse de l'INTERCEPTEUR** | **Signification** |
| 4 | **DE JOUR et DE NUIT :** Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) [dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft)] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables. | Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome. | **DE JOUR et DE NUIT :** S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur.<br><br>S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur. | Compris, suivez-moi.<br>Compris, vous pouvez continuer. |
| 5 | **DE JOUR et DE NUIT :** Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux à éclats. | Il m'est impossible d'obéir. | **DE JOUR et DE NUIT :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris. |
| 6 | **DE JOUR et DE NUIT :** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles. | En détresse. | **DE JOUR et DE NUIT :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Series** | **INTERCEPTING Aircraft Signals** | **Meaning** | **INTERCEPTED Aircraft Responds** | **Meaning** |
| 1 | ***DAY or NIGHT:*** *Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.*<br><br>***Note 1 :*** *Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.*<br>***Note 2 :*** *If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.* | *You have been intercepted. Follow me.* | **DAY or NIGHT:** *Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.* | *Understood, will comply.* |
| 2 | ***DAY or NIGHT:*** *An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.* | *You may proceed.* | ***DAY or NIGHT:*** *Rocking the aircraft.* | *Understood, will comply.* |
| 3 | ***DAY or NIGHT:*** *Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter / VTOL-capable aircraft, overflying the helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. In the case of helicopters /VTOL-capable aircraft, the intercepting helicopter / VTOL-capable aircraft makes a landing approach, coming to hover near the landing area.* | *Land at this aerodrome.* | ***DAY or NIGHT:*** *Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area, landing is considered safe, proceeding to land.* | *Understood, will comply.* |

| SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Series** | **INTERCEPTING Aircraft Signals** | **Meaning** | **INTERCEPTED Aircraft Responds** | **Meaning** |
| 4 | ***DAY or NIGHT:*** *Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.* | *Aerodrome you have designated is inadequate.* | ***DAY or NIGHT:*** *If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.* | *Understood, follow me. Understood, you may proceed.* |
| 5 | ***DAY or NIGHT:*** *Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.* | *Cannot comply.* | ***DAY or NIGHT:*** *Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.* | *Understood.* |
| 6 | ***DAY or NIGHT:*** *Irregular flashing of all available lights.* | *In distress.* | ***DAY or NIGHT:*** *Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.* | *Understood.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.12.7 PROCEDURES LORSQUE LE CONTACT RADIO EST ETABLI PENDANT L'INTERCEPTION ALORS QUE LA COMMUNICATION DANS UNE LANGUE COMMUNE N'EST PAS POSSIBLE**

***1.12.7 PROCEDURES WHERE RADIO CONTACT IS ESTABLISHED DURING INTERCEPTION BUT COMMUNICATION IN A COMMON LANGUAGE IS NOT POSSIBLE***

| **Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR** ***Phrases for use by INTERCEPTING aircraft*** | | | **Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ** ***Phrases for use by INTERCEPTED aircraft*** | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Expression / *Phrase*** | **Prononciation / *Pronunciation* (1)** | **Signification / *Meaning*** | **Expression / *Phrase*** | **Prononciation / *Pronunciation* (1)** | **Signification / *Meaning*** |
| CALL SIGN | KOL SA-IN | Quel est votre indicatif d'appel ? / *What is your call sign ?* | CALL SIGN (indicatif d'appel / *call sign* ) (2) | KOL SA-IN (indicatif d'appel / *call sign* ) | Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel) / *My call sign is (call sign)* |
| FOLLOW | FOL -LO | Suivez-moi. / *Follow me* | WILCO | VILL -KO | Compris, j'exécute / *Understood, will comply* |
| DESCEND | DEE- SEND | Descendez pour atterrir / *Descend for landing* | - | - | - |
| - | - | - | CAN NOT | KANN NOTT | Je suis incapable d'exécuter / *Unable to comply* |
| YOU LAND | YOU LAAND | Atterrissez à cet aérodrome / *Land at this aerodrome* | REPEAT | REE- PEET | Répétez vos instructions / *Repeat your instruction* |
| - | - | - | AM LOST | AM LOSST | Je ne connais pas ma position / *Position unknown* |
| PROCEED | PRO- SEED | Vous pouvez poursuivre votre route / *You may proceed* | - | - | - |
| - | - | - | MAYDAY | MAYDAY | Je suis en détresse / *I am in distress* |
| - | - | - | HIJACK (3) | HI - JACK | Je suis victime d'une intervention illicite / *I have been hijacked* |
| - | - | - | LAND (nom de lieu / *place name* ) | LAAND (nom de lieu / *place name* ) | Je demande à atterrir à (nom de lieu) / *I request to land at (place name* ) |
| - | - | - | DESCEND | DEE-SEND | Je demande à descendre / *I require descent* |

(1) Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées.
(2) L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.
(3) Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, ou peu souhaitable, l'emploi de l'expression «**HIJACK**» .

*(1) In the second column, syllables to be emphasised are underlined.*
*(2) The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.*
*(3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase **'HIJACK'** .*

**1.12.8** Signaux visuels employés pour avertir un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée ou qu'il vole dans une zone dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse.

De jour ou de nuit : une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

***1.12.8*** *Visual signals used to warn unauthorized aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area.*

*By day or night: a series of projectiles discharges from the ground at intervals of ten secondes, each showing, on bursting, red and green lights or stars will indicate to an unauthorized aircraft that it is flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area, and that the aircraft is to take such remedial action as may be necessary.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE

*UNLAWFUL INTERFERENCE*

Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce de régler le transpondeur sur le code 7500 et d'aviser l'organisme ATS compétent de toutes circonstances importantes associées à cette intervention et de tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs. Si les circonstances le justifient, il convient d'utiliser plutôt le code 7700.

An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to set the transponder to Code 7500 and notify the appropriate ATS unit of any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimise conflict with other aircraft. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

Si un pilote a sélectionné le code mode A 7500 et si l'ATC lui a demandé de confirmer ce code, le pilote devrait, selon les circonstances, soit confirmer soit ne pas répondre du tout. Si le pilote ne répond pas, l'ATC devrait considérer que cela confirme que l'utilisation du code 7500 n'est pas une sélection incorrecte due à une inadvertance.

If a pilot has selected Mode A Code 7500 and has been requested to confirm this code by ATC, the pilot should, according to circumstances, either confirm this or not reply at all. If the pilot does not reply, ATC should take this as confirmation that the use of Code 7500 is not an inadvertent false code selection.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the competent authority, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS.

The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

a) Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aérodrome, il devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

a) If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome, they should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or until within radar or ADS-B coverage.

b) Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

b) When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

1) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord et les liaisons de données, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ; et

1) attempt to broadcast warnings on the VHF channel in use or the VHF emergency frequency, and other appropriate channels, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders and data links should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and

2) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans les Procédures complémentaires régionales (Doc 7030) ; ou

2) proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been stablished and promulgated in the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030); or

3) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :

3) if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for an IFR flight by:

i) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ; ou

i) 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied; or

ii) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.

ii) 300 m (1 000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2 000 ft) s applied.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE

*AIR TRAFFIC INCIDENTS*

**Compte rendu d'événement lié à la sécurité de la circulation aérienne**

Un pilote peut établir un compte rendu d'événement lié à la sécurité lorsqu'il estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par :

- un risque de collision avec un autre aéronef (événement dit « AIRPROX »),
- un risque de collision avec le relief,
- un risque de collision sur l'aire de manœuvre,
- un événement en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation des installations,
- un événement en rapport avec les services rendus.

Le pilote qui établit un compte rendu d'événement adresse un message initial par voie de communication air-sol, à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact.

Si cette transmission n'est pas possible, le message initial doit être adressé dans les meilleurs délais (de préférence dès le premier atterrissage qui suit l'événement), par téléphone, télécopie ou courriel à l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans l'espace où a eu lieu l'événement.

Le pilote transmet un compte-rendu détaillé de confirmation le plus rapidement possible, et au plus tard dans un délai de 72 heures, par courrier électronique ou postal :

- au responsable chargé de l'analyse des événements liés à la sécurité au sein de sa compagnie ou de son aéroclub;
- ou, s'il n'appartient à aucune structure (compagnie ou aéroclub) :
  - au SNA-NC pour les aérodromes de Tontouta, Magenta, Lifou, Koné ou dans les espaces aériens gérés par les organismes de circulation aérienne de Tontouta ou Magenta
  noumea-sna-qss@aviation-civile.gouv.fr
  - au SEAC-WF pour les aérodromes de Wallis et Futuna
  seac-wf.encadrement@mail.wf
  - ou directement à l'organisme concerné (Prestataire de Services de la Navigation Aérienne autre que le SNA-NC, Gestionnaire de l'aérodrome…).

Par ailleurs, tout événement lié à la sécurité doit être déclaré à l'autorité de surveillance
INCIDENTS-SEAC-NC@aviation-civile.gouv.fr

Dans le cadre de l'analyse d'un événement lié à la sécurité, lorsque l'organisme de la circulation aérienne concerné estime nécessaire d'obtenir des informations sur les circonstances d'un vol, il en fait la demande au pilote si possible, et, dans tous les cas, à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef. Celui-ci doit alors faire parvenir ses commentaires et explications en réponse dès que possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de la demande.

Le résultat des investigations et des analyses ainsi que, le cas échéant, les mesures correctives prises pour assurer la sécurité des usagers et améliorer le service rendu, sont portés à la connaissance du notifiant dès que possible et, au plus tard, dans un délai de trois mois à compter de la date de connaissance de l'événement par l'organisme de la circulation aérienne.

Un modèle de formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne est fourni ci-dessous.

D'autres modèles sont disponibles :

- sur le site de la DAC-NC :
http://www.aviation-civile.nc
- ou sur le site du Ministère :
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident

Leur utilisation reste facultative, et ils peuvent être accompagnés de précisions sur papier libre.

**Air Traffic Safety Event Report**

Pilots can write a safety-related event report whenever they think that the safety of their aircraft has been or could have been threatened by:

- a risk of collision with another aircraft ("AIRPROX" event),
- a risk of collision with the terrain,
- a risk of collision on the maneuvring area,
- an event related to the operation or use of installations,
- an event related to services provided.

Pilots writing an event report use air-ground communication to send the first message to the air traffic authority with which they are in contact.

If this means of communication is not possible, the first message must be sent by phone, by fax or email, as soon as possible (preferably as soon as the aircraft lands after the event), to the authority in charge of providing air traffic services in the airspace where the event occurred.

The pilot shall send a detailed confirmation report as quickly as possible, and within two weeks at the latest, by email or post to:

- the person responsible for analysis of events related to safety within its company or flying club,
- or, if the pilot doesn't belong to any organization (company or flying club) :
  - to the SNA-NC for Tontouta, Magenta, Lifou, Koné aerodromes or within airspaces managed by ATC of Tontouta or Magenta
  noumea-sna-qss@aviation-civile.gouv.fr
  - to SEAC-WF for Wallis and Futuna aerodromes
  seac-wf.encadrement@mail.wf
  - or straight to the service concerned (service provider of air navigation different from SNA-NC, aerodrome operator…).

Furthermore, any event related to safety shall be declared to the surveillance authority
INCIDENTS-SEAC-NC@aviation-civile.gouv.fr

As part of the analysis of a safety-related event, when the concerned air traffic authority deems it necessary to obtain information about the circumstances of the flight, it will make a request to the pilot if possible, and in all cases, to the aircraft owner or operator. The latter must then send his comments and explanations as soon as possible, and within two weeks at the latest, as from the date of the request.

The findings of the investigations and analyses, as well as the corrective measures taken to ensure the safety of users and improve the service provided where necessary, are brought to the attention of the notifying party as soon as possible, and no later than three months as from the date on which the air traffic authority was informed of the event.

A template of an air traffic incident report form is provided below.

Other templates are available:

- on DAC-NC website:
http://www.aviation-civile.nc
- or on government department's website:
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident

The use of these forms remains optional, and they may be accompanied by further details on a separate sheet of paper.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Ministère chargé de l'Aviation Civile**
**COMPTE-RENDU D'ÉVÉNEMENT LIÉ À LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**
**AIR TRAFFIC SAFETY EVENT REPORT**

Compte rendu à adresser dans les 72 heures suivant l'événement :

- au responsable chargé de l'analyse des évènements liés à la sécurité au sein de sa compagnie ou de son aéroclub;
- ou, s'il n'appartient à aucune structure (compagnie ou aéroclub):
  - au SNA-NC pour les aérodromes de Tontouta, Magenta, Lifou, Koné ou dans les espaces aériens gérés par les organismes de circulation aérienne de Tontouta, Magenta ou Lifou (noumea-sna-qss@aviation-civile.gouv.fr);
  - au SEAC-WF pour les aérodromes de Wallis et Futuna (seac-wf.encadrement@mail.wf);
  - ou directement à l'organisme concerné (Prestataire de Services de la Navigation Aérienne autre que le SNA-NC, Gestionnaire de l'aérodrome…).
  - Tout évènement lié à la sécurité doit être déclaré à l'autorité de surveillance (INCIDENTS-SEAC-NC@aviation-civile.gouv.fr).

Si le pilote relève de la Défense: au BCM, à l'aide de l'application OASIS (Online Air Safety Information System). Direction des Opérations, 9 rue Champagne, 91205 Athis-Mons Cedex – France (33) (0)1.69.57.71.08 E-mail: bcm-gpsa@regis-dgac.net

Les cases en grisé s'appliquent aux renseignements à inclure dans un compte rendu initial par radio.
*In an initial report by radio, shaded items should be included.*

| **A - INDICATIF D'APPEL DE L'AERONEF** *AIRCRAFT CALL SIGN* | **B - TYPE D'EVENEMENT** *TYPE OF EVENT* ❒ AIRPROX *AIRPROX* ❒ PROCEDURE *PROCEDURE* ❒ INSTALLATIONS *INSTALLATION* |
|---|---|

**C** - L'EVENEMENT / *THE EVENT*

1 - **Renseignements généraux** / ***General Information***

a) Date et heure (UTC) de l'événement / *Date and time (in UTC) of event* _____

b) Position / *Position* _____

*2 - Aéronef de référence / Own aircraft*

a) Cap et route / *Heading and route* _____

b) Vitesse vraie / *True airspeed* _____ ❒ kt ❒ km / h

c) Niveau et calage altimétrique / *Level and altimeter setting* _____

d) Aéronef en montée ou en descente / *Aircraft climbing or descending*
❒ Palier / *Level flight* ❒ Montée / *Climbing* ❒ Descente / *Descending*

e) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS / *Traffic avoidance advice issued by ATS* : ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

f) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS / *Traffic information issued by ATS* : ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

g) Système anticollision embarqué – ACAS / *Airborne collision avoidance system - ACAS*
❒ Non installé *Not carried* ❒ Installé : _____ (Type) *(Type)* ❒ Emission d'un avis de circulation *Traffic advisory issued*
❒ Emission d'un avis de résolution *Resolution advisory issued* ❒ Pas d'avis de circulation ni de résolution *Traffic advisory or resolution advisory not issued*

h) Autre aéronef repéré avant le croisement / Other aircraft sighted before crossing
❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No* ❒ Erreur de repérage / *Wrong aircraft sighted*

i) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken* ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

j) Type de plan de vol / *Type of flight plan* ❒ IFR ❒ VFR ❒ Aucun / *None*

**3. Autre aéronef / *Other aircraft***

a) Type et indicatif d'appel / immatriculation (si connus) _____
*Type and call sign / registration (if known)*

b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer / *If a) above not known, describe below :*
❒ Aile haute / *High wing* ❒ Aile moyenne / *Mid wing* ❒ Aile basse / *Low wing*
❒ Giravion / *Rotorcraft*
❒ Monomoteur / *1 engine* ❒ Bimoteur / *2 engines* ❒ Trimoteur / *3 engines*
❒ Quadrimoteur / *4 engines* ❒ Plus de 4 moteurs / *More than 4 engines*

Marques, couleurs ou autres renseignements / *Marking, colour or other available details :*

c) Montée ou descente / *Aircraft climbing or descending*
❒ Vol en palier / *Level flight* ❒ Montée / *Climbing* ❒ Descente / *Descending*
❒ Renseignement inconnu / *Unknown*

d) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken*
❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No* ❒ Renseignement inconnu / *Unknow*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**4. Valeurs estimées des séparations / *minimales / Distance***

a) Séparation horizontale minimale / *Closest horizontal distance* _____ NM

b) Séparation verticale minimale / *Closest vertical distance* _____ Pieds / *Ft*

**5. Conditions météorologiques de vol / *Flight weather conditions***

a) ❒ IMC ❒ VMC

b) Soleil de face / soleil dans le dos**
*Flying into / out of** sun*

c) Visibilité en vol_____ m / km**
*Flight visibility*

**6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord ***
*Any other information considered important by the pilot-in-command*

_____

_____

_____

** Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate *** Continuer sur papier libre si nécessaire / Attached additional papers if necessary

## D - RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS

**1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu / *Information regarding reporting aircraft***

a) Immatriculation de l'aéronef / *Aircraft registration* _____ b) Type / *Aircraft Type* _____

c) Exploitant _____ d) Aérodrome de départ _____
*Operator* *Aerodrome of departure*

e) Aérodrome de premier atterrissage _____ destination _____
*Aerodrome of first landing* *destination*

f) Signalé par radio ou d'autres moyens à_____ (nom de l'organisme ATS) le _____(date) à (heure UTC)
*Reported by radio or other means to* *(name of ATS unit) the* *(date) at* *(time UTC)*

g) Date / heure (UTC)/lieu d'établissement du compte rendu _____
*Date / time (in UTC)/place of completion of form*

**2. Nom, Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu / *Name, Function, address and signature of person submitting report***

a) Nom / *Name* _____

b) Fonction / *Function* _____

c) Adresse / *Address* _____

d) Signature / *Signature* _____ e) Numéro de téléphone / *Telephone number* _____

**3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu / *Function and signature of person receiving report***

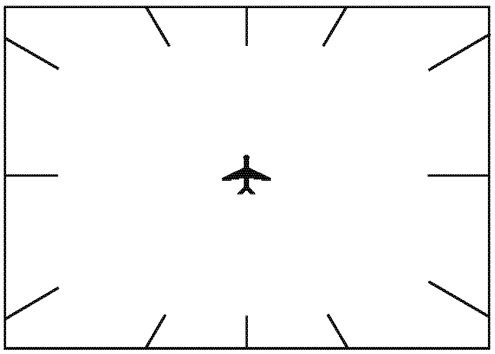
a) Fonction / *Function* _____ b) Signature / *Signature* _____

**DIAGRAMMES D'AIRPROX**

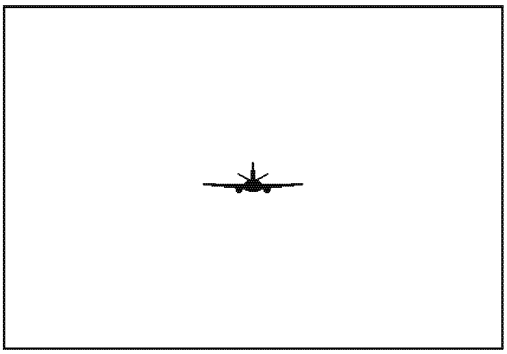
Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que **vous vous trouvez au centre de chaque diagramme**. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.

***DIAGRAMS OF AIRPROX***

*Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming **you are at the centre of each diagram**. Include first sighting and passing distance.*



VUE DU DESSUS / *VIEW FROM ABOVE*



VUE DE L'ARRIERE / *VIEW FROM ASTERN*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.2 REGLES DE VOL A VUE

*VISUAL FLIGHT RULES*

## 1.2.1 INTRODUCTION

Les règles de vol à vue (VFR) sont établies par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA). Le règlement européen est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

En complément de celles établies par le règlement SERA, les règles qui suivent sont applicables en France aux usagers de la circulation aérienne générale circulant conformément aux règles de vol à vue et sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 (FRA).

Pour plus d'informations sur la mise en œuvre de ce règlement en France, veuillez consulter :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser de façon exhaustive les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

## *1.2.1 INTRODUCTION*

*Visual Flight Rules (VFR) are established by the provisions of Part 5 ("Visual Meteorological Conditions, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in the Annex to amended commission implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation (SERA). The European regulation can be accessed at the following address :*

*http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012*

*In addition to those laid down in SERA regulation the following rules apply in France to general air traffic users operating under visual flight rules and are established by the amended of December 11th 2014 order on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).*

*For more information on the implementation of this regulation in France, please consult :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france*

*Important note: The rules outlined below recall the additional national rules, without exhaustively specifying the European rules that apply throughout European Union.*

## 1.2.2 CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL A VUE ET LIMITATIONS DE VITESSE

Les conditions météorologiques de vol à vue définies par le règlement SERA sont rappelées dans le tableau suivant.

## *1.2.2 VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS AND SPEED LIMITATIONS*

*The visual meteorological conditions defined in SERA regulation are set out in the following table.*

| | **Espace aérien contrôlé** *Controlled airspace* | **Espace aérien non contrôlé** *Not controlled airspace* | |
|---|---|---|---|
| **Classe d'espace aérien** Airspace class | **A B C D E** | **F G** **Au dessus du plus haut des 2 niveaux /** *Above the highest of the 2 levels :* **3000 ft AMSL ou** ***/or 1000 ft ASFC*** | **F G** **A et au dessous du plus haut des 2 niveaux /** *At and below the highest of the 2 levels* : **3000 ft AMSL ou** ***/or 1000 ft ASFC*** |
| **Distance par rapport aux nuages** *Distance to clouds* | **1500 m** horizontalement */ horizontally* **300 m** (1000 ft) verticalement */ vertically* | | **Hors des nuages et en vue de la surface /** *Out of clouds and Keeping the surface in sight* |
| **Visibilité en vol** *Flight Visibility* | **8 km** à et au dessus du FL 100 (2) / *at and above FL 100 (2)* **5 km** au dessous du FL 100 (2) / *below FL 100 (2)* | | **Aéronefs autres que les hélicoptères /** *Aircraft other than helicopters :* - 5 000 m, ou / *or* - 1 500 m, à / *at* Vi ≤ 140 kt (1). **Hélicoptères** / *Helicopters :* - 5 000 m, à / *at* Vi > 140 kt, - 1 500 m, si / *if* 50 kt < Vi ≤ 140 kt, - 800 m, à / *at* Vi ≤ 50 kt. |
| Vi : vitesse indiquée / *indicated air speed* | | | |
| (1) Les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne permettent pas le maintien d'une vitesse indiquée inférieure ou égale à 140 nœuds peuvent, sous réserve d'évoluer à une distance de 15 km au moins des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des aérodromes réservés à l'usage des administrations et de l'Etat, sauf pour les besoins des arrivées et des départs, être exploités avec une visibilité en vol équivalente à la distance qu'ils parcourent en 30 secondes de vol. *(1) Aircraft which for technical reasons or quality of flight cannot maintain an indicated air speed lower or equal to 140 knots may, subject to evolve at a distance of 15 km at least from aerodromes open to public air traffic and from aerodromes reserved for use by governments, except for the purposes of arrivals and departures are operated with an equivalent flight visibility to the distance traveled in 30 seconds of flight.* | | | |
| (2) ou 3 050 m (10 000 ft) si l'altitude de transition est supérieure à cette valeur. *(2) or 3 050 m (10 000 ft) if the transition altitude is higher than 10 000 ft.* | | | |

## 1.2.3 PLANS DE VOL

Les dispositions générales concernant le plan de vol sont spécifiées dans la partie ENR 1.1 GENERALITES et celles concernant les modalités de remplissage en ENR 1.10 PLANS DE VOL.

## *1.2.3 FLIGHT PLANS*

*The general provisions concerning the flight plans are specified in the section ENR 1.1 GENERAL and those relative to conditions of filing flight plans in ENR 1.10 FLIGHT PLANS.*

### 1.2.3.1 Dépôt

Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

### *1.2.3.1 Submission*

*For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.*

### 1.2.3.2 Clôture

### *1.2.3.2 Closing*

Un plan de vol relatif à un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsqu'il n'est pas ou plus obligatoire. Cependant, il reste obligatoire pendant toute la durée d'un vol qui franchit une frontière.

*A flight plan for a VFR flight may be closed during flight when it is not or is no longer compulsory. However, it remains mandatory for the duration of a flight crossing a border.*

**1.2.4 VOL VFR SPECIAL (FRA.5005 b))**

***1.2.4 SPECIAL VFR FLIGHT (FRA.5005 b))***

**1.2.4.1 VFR spécial en zone de contrôle**

Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

***1.2.4.1 VFR special in control zone***

*Special VFR clearance is required to enter or operate in a control zone when the pilot estimates that visual meteorological conditions are not met or are no longer to be met.*

**1.2.4.2 VFR Spécial de nuit**

Selon SERA.5010 a), les vols VFR spécial peuvent être effectués de jour uniquement sauf autorisation contraire de l'autorité compétente. En France, pour les hélicoptères seulement (FRA.5010 a) ), un pilote peut recevoir une clairance VFR spécial de nuit s'il évolue à une vitesse indiquée inférieure à 140 nœuds et qu'il peut maintenir les conditions suivantes :

- l'aéronef évolue hors des nuages et en vue du sol ;

- la visibilité en vol est égale à 4000 mètres ou plus ;

- le plafond est au moins égal à 1000 pieds.

***1.2.4.2 VFR Special night***

*According to SERA.5010 a), special VFR flights may be carried out by day only unless otherwise authorized by the competent authority. In France, for helicopters only (FRA.5010 a) ), a pilot may receive a special VFR clearance by night if he is operating at a specified speed of less than 140 kts and can maintain the following conditions :*

*- the aircraft is evolving out of the clouds and in view of the ground ;*

*- in-flight visibility is 4000 meters or more ;*

*- the ceiling is at least 1000 ft.*

**1.2.5 VOL VFR DE NUIT (en application de SERA 5005 c))**

Les vols VFR de nuit sont autorisés en France sous certaines conditions.

***1.2.5 NIGHT VFR FLIGHT (in application of SERA 5005 c))***

*Night VFR flights are permitted in France under certain conditions.*

**1.2.5.1 Préambule**

Dans la présente partie, un vol est considéré comme évoluant aux abords d'un aérodrome s'il est effectué :

a) à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou

b) en l'absence de zone de contrôle :

- à l'intérieur d'une une zone réglementée établie dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou

- à une distance de l'aérodrome inférieure à 12 kilomètres (6,5 milles marins) de l'aérodrome.

***1.2.5.1 Preamble***

*In this Part, a flight is considered to operate at the vicinity of an aerodrome if it is carried out :*

*a) within the lateral limits of a control zone (CTR) and possibly within a volume defined locally within the boundaries of a contiguous TMA and communicated to the users by means of aeronautical information ; or*

*b) in the absence of a control area :*

*- within a restricted area established to protect the aerodrome traffic of the aerodrome with which it is associated, or*

*- at a distance of less than 12 kilometers (6.5 nautical miles) from the aerodrome.*

**1.2.5.2 Plan de vol**

Pour rappel des règles de l'air européennes, lors d'un vol VFR de nuit, un plan de vol doit être déposé si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome.

***1.2.5.2 Flight Plan***

*As a reminder of European rules of the air, during a night VFR flight, a flight plan must be filed if the aircraft leaves the vicinity of an aerodrome.*

**1.2.5.3 Niveau minimal (FRA.5005 c) 5))**

1.2.5.3.1 Aéronefs autres que les hélicoptères

Le niveau minimal pour un vol VFR de nuit effectué hors itinéraire publié, au-delà des abords d'un aérodrome, est, pour les aéronefs autres que les hélicoptères, fixé à :

i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, 600 mètres (2000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au i), 450 mètres (1500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

1.2.5.3.2 Cas spécifique des ballons

Dans le cas de vols de ballons, l'obstacle à considérer est le plus élevé situé dans un rayon équivalent à la distance parcourue en 10 mn de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

1.2.5.3.3 Cas spécifique des hélicoptères

Le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est fixé à 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles.

***1.2.5.3 Minimum level (FRA.5005 c) 5))***

*1.2.5.3.1 Aircraft other than helicopters*

*The minimum level for a night VFR flight conducted outside the published route beyond an aerodrome shall be, for aircraft other than helicopters, fixed at :*

*i) over high terrain or mountainous areas, 600 meters (2000 ft) above the highest obstacle within a radius of 8 km around the estimated position of the aircraft ;*

*ii) 450 meters (1500 ft) above the highest obstacle within 8 km of the estimated position of the aircraft, other than in the areas specified in (i).*

*1.2.5.3.2 Specific case of balloons*

*In the case of balloon flights, the obstacle to be considered is the highest within a radius equivalent to the distance travelled in 10 minutes of flight around the estimated position of the aircraft.*

*1.2.5.3.3 Specific case of helicopters*

*The minimum level for night VFR by helicopter flight outside any published route is set at 300 meters (1000 ft) above the highest obstacle within a radius equivalent to one minute of flight around the estimated position of the aircraft.*

*Except when following a route specifying a flight altitude, the pilot is responsible for obstacle clearance.*

**1.2.5.4 Aérodromes de départ et de destination**

Un vol VFR de nuit est effectué au départ et à destination d'aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

En outre, les vols d'hélicoptères en VFR de nuit peuvent être effectués au départ ou à destination d'hélisurfaces sur lesquelles l'exploitant d'hélicoptère s'est assuré qu'il peut effectuer son vol en sécurité.

***1.2.5.4 Aerodromes of departure and destination***

*A night VFR flight shall be made to and from approved aerodromes communicated to the uses by means of aeronautical information c*

*In addition, night helicopter VFR flights can be operated at departure or destination of helisurfaces on which the helicopter operator has ensured that he can safely fly.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

←

**1.2.5.5 Itinéraires : FRA.5005 c) 5) ter**

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

***1.2.5.5 Routes: FRA.5005 c) 5) ter***

*Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the ATC unit.*

*In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Such routes are mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight. The use of these routes is recommended in other cases. The mandatory or recommended nature of the VFR route is indicated through aeronautical information.*

**1.2.5.6 VFR de nuit : procedures particulieres en nouvelle-caledonie**

1.2.5.6.1 Consignes générales

- Aérodrome de NOUMEA MAGENTA :

TKOF et LDG interdits si balisage lumineux butte Pentecost (128 ft) ou feu é.R (1.5 s) du HBN Normandie (322 ft) U/S.

- Aérodrome de NOUMEA LA TONTOUTA : bon fonctionnement du feu N'Dui et du PAPI de la piste en service.

- Bon fonctionnement du balisage.

- Survol de l'agglomération de Nouméa interdit au-dessous de 5000 ft AMSL.

- En finale intercepter et suivre la pente du PAPI.

- Sauf hélicoptères, utiliser toute la longueur de piste.

1.2.5.6.2 Consignes en cas de panne de radiocommunication

Redoubler de vigilance afin d'éviter tout risque d'abordage avec les aéronefs évoluant en IFR et VFR.

**Au départ :**

En cas de panne avant d'avoir clôturé avec l'aérodrome de départ faire demi tour pour se poser sur l'aérodrome en arrivant face à la tour perpendiculairement à la piste à 1500 ft AMSL phares et feux allumés et appliquer les consignes locales.

**A l'arrivée :**

Poursuivre le vol tel que prévu en se conformant aux dernières instructions reçues.

Arriver face à la tour perpendiculairement à la piste à 1500 ft AMSL phares et feux allumés et appliquer les consignes locales.

1.2.5.6.3 Consignes particulieres aux aérodromes concernés

**- Aérodrome de NOUMEA MAGENTA**

**Piste 17**

Au départ :

Si virage à gauche : monter dans l'axe vers 500 ft AMSL, puis virer en montée vers 1500 ft AMSL MNM.

Si virage à droite : monter dans l'axe, puis contourner l'agglomération par le sud, en montée vers 1500 ft AMSL MNM.

A l'arrivée :

Intégrer le circuit de piste.

Circuit RWY 17 :

Monter dans l'axe jusqu'à 500 ft AMSL, virage à gauche en montée vers 1000 ft AMSL. Suivre le circuit main gauche.

**Piste 35**

Au départ :

La montée s'effectue selon une pente minimale théorique de 6.5%. Le premier virage s'effectue au plus tard par le travers du feu é.R (1.5 s) du HBN Normandie en montée vers 1500 ft AMSL MNM.

A l'arrivée :

Intégrer le circuit de piste.

Circuit RWY 35 :

La montée s'effectue selon une pente minimale théorique de 6.5%.

Le premier virage à droite s'effectue au plus tard par le travers du feu é.R (1.5 s) du HBN Normandie en montée vers 1000 ft AMSL.

Toucher-décoller interdit, sauf pour les hélicoptères, alignement au seuil pour un nouveau décollage.

**- Aérodrome de NOUMEA LA TONTOUTA**

**Piste 11**

Circuit RWY 11

Circuit main droite, côté sud, 1500 ft AMSL à atteindre en début de vent arrière. Ne reprendre la descente qu'une fois établi en finale 11.

Autres vols

***1.2.5.6 Night VFR : particular procedures in new caledonia***

*1.2.5.6.1 General instructions*

*- NOUMEA MAGENTA AD :*

*TKOF and LDG prohibited if lighting on Pentecost hill (128 ft) or light é.R (1.5 s) of HBN Normandie (322 ft) U/S.*

*- NOUMEA LA TONTOUTA AD : correct operation of N'Dui light and PAPI on runway-in-use.*

*- Correct operation of lighting.*

*- Flying over the city of Noumea is prohibited below 5000 ft AMSL.*

*- On final approach, intercept and follow the PAPI slope.*

*- Except for helicopters, use the whole runway length.*

*1.2.5.6.2 Instructions in the event of a radiocommunication failure*

*Take special care to avoid any risk of collision with aircraft flying in IFR and VFR conditions.*

***On departure :***

*In the event of a failure occurring before ending communication with the departure airfield, turn back to land on this airfield, arriving in front of the tower, across the runway track, at 1500 ft AMSL, with navigation and landing lights on and obey local instructions.*

***On arrival :***

*Continue the flight as planned in compliance with the last received instructions.*

*Arrive in front of the tower, across the runway track, at 1500 ft AMSL, with navigation and landing lights on and obey local instructions.*

*1.2.5.6.3 Specific instructions for concerned airfields*

***- NOUMEA MAGENTA AD***

***RWY 17***

*On departure :*

*If left turn : climb straight ahead to 500 ft AMSL, then turn climbing to 1500 ft AMSL MNM.*

*If right turn : climb straight ahead, then bypass the city to the south, climbing to 1500 ft AMSL MNM.*

*On arrival :*

*Join the aerodrome circuit.*

*RWY 17 circuit :*

*Climb straight ahead to 500 ft AMSL, turn left climbing to 1000 ft AMSL. Follow the left hand circuit.*

***RWY 35***

*On departure :*

*Climb at a minimum nominal gradient of 6.5%. Perform the first turn no later than abeam light é.R (1.5 s) of HBN Normandie, climbing to 1500 ft AMSL MNM.*

*On arrival :*

*Join the aerodrome circuit.*

*RWY 35 circuit :*

*Climb at a minimum nominal gradient of 6.5%.*

*Perform the first right hand turn no later than abeam light é.R (1.5 s) of HBN Normandie, climbing to 1000 ft AMSL.*

*Touch-and-go prohibited except for helicopters, lining-up at threshold for a new take-off.*

***- NOUMEA LA TONTOUTA AD***

***RWY 11***

*RWY 11 circuit*

*Right hand circuit, southern side, reach 1500 ft AMSL at beginning of downwind leg. Begin descent only when steady on final approach RWY 11.*

*Other flights*

- Au départ : monter dans le circuit de piste 1500 ft AMSL MNM en vent arrière.

- A l'arrivée : intégrer le circuit de piste.

**Piste 29**

Circuit RWY 29

Circuit main gauche, côté sud, 1500 ft AMSL à atteindre en début de vent arrière. Suivi impératif des indications du PAPI.

Autres vols

- Au départ : monter dans l'axe 1500 ft AMSL MNM, virage à gauche.

- A l'arrivée : intégrer le circuit de piste.

*- On departure : climb up to 1500 ft AMSL at the minimum in the aerodrome circuit, downwind leg.*

*- On arrival : join the aerodrome circuit.*

***RWY 29***

*RWY 29 circuit*

*Left hand circuit, southern side, reach 1500 ft AMSL at beginning of downwind leg. Obey compulsorily the PAPI indications.*

*Other flights*

*- On departure : climb on runway track up to 1500 ft AMSL at the minimum, turn left.*

*- On arrival : join the aerodrome circuit.*

**1.2.6 HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL**

Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

**En outre (FRA.5005 f) 2)) :**

a) Les planeurs effectuant des vols de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f) 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

b) Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA 5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.

Les aéronefs mentionnés au a) et b) maintiennent en permanence une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel.

***1.2.6 MINIMUM OVERFLIGHT HEIGHTS***

*Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.*

***In addition (FRA.5005 f) 2)):***

*a) Gliders flying on slopes, balloons and ultra light gliders may fly at a height lower than the minimum height set by SERA.5005 (f) (2), at the condition they do not put at risk persons or property on the surface.*

*b) In the case of an instruction flight, the minimum height set by the provisions of SERA 5005 (f) (2) shall be reduced to 50 m (150 ft) for forced landings.*

*Aircraft referred to in a) and b) shall maintain a distance of 150 m from any person, vehicle, surface ship and artificial obstruction at all times.*

**1.2.7 CALAGE ALTIMETRIQUE ET NIVEAUX DE CROISIERE**

Sauf indication contraire figurant dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière ci-dessous (voir aussi Appendice 3 de SERA).

Les niveaux de croisière (SERA.3105) auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Pour plus de renseignements sur les procédures de calage altimétrique qui peuvent varier selon les régions, se référer à la partie ENR 1.7 de l'AIP.

***1.2.7 ALTIMETER SETTING AND CRUISING LEVELS***

*Except where otherwise indicated in air traffic control clearances, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3000 ft) from the ground or water, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the following table of cruising levels (see also in Appendix 3.of SERA).*

*The cruising levels (SERA.3105) at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of :*

*(a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;*

*(b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.*

*For more information on altimeter setting procedures that may vary by region, refer to ENR 1.7 of the AIP.*

| **ROUTE** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **De 000 à 179** | | | **De 180 à 359** | | |
| Vols VFR | | | Vols VFR | | |
| Niveau de vol | Pieds | Mètres | Niveau de vol | Pieds | Mètres |
| - | - | - | - | - | - |
| 035 | 3500 | 1050 | - | - | - |
| 055 | 5500 | 1700 | 045 | 4500 | 1350 |
| 075 | 7500 | 2300 | 065 | 6500 | 2000 |
| 095 | 9500 | 2900 | 085 | 8500 | 2600 |
| 115 | 11500 | 3500 | 105 | 10500 | 3200 |
| 135 | 13500 | 4100 | 125 | 12500 | 3800 |
| 155 | 15500 | 4700 | 145 | 14500 | 4400 |
| 175 | 17500 | 5350 | 165 | 16500 | 5050 |
| 195 | 19500 | 5950 | 185 | 18500 | 5650 |
| 215 | 21500 | 6550 | 205 | 20500 | 6250 |
| 235 | 23500 | 7150 | 225 | 22500 | 6850 |
| 255 | 25500 | 7750 | 245 | 24500 | 7450 |
| 275 | 27500 | 8400 | 265 | 26500 | 8100 |
| | | | 285 | 28500 | 8700 |

**1.2.8 RADIOCOMMUNICATIONS**

**1.2.8.1 Régions et routes nécessitant une écoute permanente (FRA.5005 i)**

Les régions à l'intérieur ou à destination desquelles et les routes le long desquelles un vol VFR garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sont publiées dans l'information aéronautique.

***1.2.8 RADIOCOMMUNICATIONS***

***1.2.8.1 Regions and routes requiring permanent monitoring (FRA.5005 i)***

*Regions within or to which and the routes along which a VFR flight maintains a permanent listening of air-to-ground voice communications are published in aeronautical information.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 1.2.9 SURVOLS MARITIMES

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef ;

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

- Le pilote garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position audit organisme

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

## *1.2.9 MARITIME OVERFLIGHT*

*If an ACFT is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :*

*1° The maximum distance permitting the ACFT, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;*

*2° The distance equal to fifteen times the altitude of the ACFT ;*

*The flight must comply with the following rules :*

*- The pilot shall file a flight plan.*

*- The pilot shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.*

*- ACFT operating in these regions follow the mandatory routes published in ENR 3.3 or on aeronautical charts. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.*

## 1.2.10 ITINERAIRES OBLIGATOIRES (FRA.5006)

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques.

## *1.2.10 MANDATORY ROUTES (FRA.5006)*

*When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published in ENR 3.3 or on aeronautical charts.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

*INSTRUMENT FLIGHT RULES*

## 1.3.1 RÈGLES APPLICABLES À TOUS LES VOLS IFR

### 1.3.1.1 Introduction

Les règles de vol aux instruments (IFR) sont fixées par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au règlement (UE) n°923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA). Le règlement européen est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

En complément de celles établies par le règlement (UE) n°923/2012, les règles qui suivent sont applicables en France aux usagers de la circulation aérienne générale circulant conformément aux règles de vol aux instruments. Elles sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution n°923/2012 (FRA).

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser de façon exhaustive les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

### 1.3.1.2 Plans de vol (FRA.4001 b) 3))

En France, le dépôt d'un plan de vol est requis pour les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments.

Toutefois, les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier peuvent déroger à cette règle.

### 1.3.1.3 Niveau minimal

Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

## 1.3.2 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR À L'INTÉRIEUR DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

### 1.3.2.1 Limitation de vitesse en espace aérien contrôlé

Les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.

Toutefois, une vitesse supérieure à 250 nœuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 nœuds.

Note : Lorsque l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL.

## 1.3.3 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR HORS DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

### 1.3.3.1 Niveau minimal (FRA.5025 a))

Outre le respect de la hauteur minimum de survol des agglomérations, installations et des rassemblements de personnes fixée par la réglementation (voir ENR 1.1.2), sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, un vol IFR doit être effectué à un niveau supérieur ou égal au niveau défini en SERA.5015 b) et au plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer et 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

Une possibilité de dérogation à cette règle est offerte pour les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier, dans les conditions définies par l'autorité compétente.

### 1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))

Un aéronef en vol IFR évoluant en espace aérien de classe G garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

## *1.3.1 RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS*

### *1.3.1.1 Introduction*

*Instrument Flight Rules (IFR) shall be determined by the provisions of Part 5 ("Meteorological Requirements for Visual Flight, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in Annex To Commission Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions for air navigation services and procedures (SERA). The European regulation can be accessed at the following address :*

*http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012*

*In addition to those laid down in Regulation (EU) NR 923/2012, the following rules shall apply in France to general air traffic users operating in accordance with instrument flight rules. They are the result of the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).*

*Important note: The rules outlined below recall the additional national rules, without exhaustively specifying the European rules that apply throughout European Union.*

### *1.3.1.2 Flight plans (FRA.4001 b) 3))*

*In France, a flight plan is required for any IFR flight.*

*However, helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport may derogate from this rule.*

### *1.3.1.3 Minimum level*

*Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.*

## *1.3.2 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE*

### *1.3.2.1 Speed limitation in controlled airspace*

*IFR flights operating at an altitude of less than 3 050 m (10 000 ft) AMSL on an ATS route or a standard route of departure and arrival or under radar guidance shall apply an airspeed limit (IAS) of 250 knots unless cleared otherwise.*

*However, a speed of more than 250 knots is permitted, subject to the approval of the air traffic control, for aircraft which for technical or flight quality reasons, cannot maintain speed lower or equal to 250 knots.*

*Note : When the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10 000 ft AMSL.*

## *1.3.3 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE*

### *1.3.3.1 Minimum level (FRA.5025 a))*

*In addition to respecting the minimum flight height for the agglomerations, installations and gatherings of persons set by regulation (see ENR 1.1.2), except for take-off, landing and related manoeuvres, an IFR flight shall be operated at a level higher or equal to the level defined in SERA.5015 b) and to the highest of the following levels : 900 m (3000 ft) above mean sea level and 300 m (1000 ft) above ground.*

*An exemption to this rule may be granted to helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport, subject to conditions defined by the competent authority.*

### *1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))*

*An aircraft flying under IFR in G class airspace shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish bilateral communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.*

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.4 CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS

## *ATS AIRSPACE CLASSIFICATION*

**1.4.1 Classification des espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne.**

Conformément au réglement d'exécution (UE) N° 923/2012, les espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne sont classés en fonction des services rendus aux vols VFR et aux vols IFR, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

**1.4.1 Classification of airspaces within which French organism provide air traffic services.**

In compliance with European regulation (UE) NR 923/2012, airspaces within which French organism provide air traffic services are classified, according to, the types of services provided to VFR flights and IFR flights, as depicted in the following table.

| **CLASSES D'ESPACES** *Airspace class* | **VOLS ADMIS** *Authorized flights* | **SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AERIENNE** *Services provided by air traffic services units* | | | **OBLIGATION CONTACT RADIO BILATERAL** *Bilateral radio contact mandatory* | **SOUMIS A CLAIRANCE** *Subject to clairance* | **LIMITATION DE VITESSE (1)** Speed *limitation (1)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **SEPARATION** *Separation* | **INFORMATION** *Information* | **ALERTE** *Alert* | | | |
| **A** | **IFR** | Séparation/ *Separation* IFR / *IFR* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt sauf clairance contraire / *unless otherwise instructed by control* ( 2 ) |
| **C** | **IFR** | Séparation/ *Separation* IFR / *IFR* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt sauf clairance contraire / *unless otherwise instructed by control* ( 2 ) |
| | **VFR** | Séparation/ *Separation* VFR / IFR | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / Yes | Oui / Yes | 250 kt ( 3 ) |
| **D** | **IFR** | Séparation/ *Separation* IFR / IFR | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR** | NON / *NO* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR S (CTR)** | Séparation/ Separation VFR S / IFR | Oui / Yes | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| **E** | **IFR** | Séparation/ Separation IFR / IFR | Oui dans la mesure du possible *Yes if possible* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR** | Non / *No* | Oui dans la mesure du possible *Yes if possible* | Oui dans la mesure du possible *Yes if possible* | Non / *No* | Non / *No* | 250 kt ( 3 ) |
| **G** | **IFR** | Non / *No* | Oui sur demande *Yes on request* | Oui / Yes | Oui / *Yes* | Non / *No* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR** | Non / *No* | Oui sur demande *Yes on request* | Oui / Yes | Non / *No* | Non / *No* | 250 kt ( 3 ) |

VFR S = VFR Spécial / *Special VFR.*

(1) sous FL 100 (ou 10000 ft si TA>10000 ft AMSL) / *below FL 100 (or 10000 ft if TA>10000 ft AMSL).*

(2) En classe A et C, les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3 050m (10 000 ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.
• Toutefois, une vitesse supérieure à 250 nœuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 nœuds.
• Note : Lorsque l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL.
*In Class A and C, IFR flights operating at an altitude of less than 3 050m (10 000 ft) AMSL on an ATS route or a standard departure and arrival route or in radar guidance apply a specified air speed limitation (IAS) at 250 knots, unless explicitly agreed otherwise by the controller.*
*• However, a speed exceeding 250 knots is possible, after approval of the air traffic control, for aircraft which, for technical reasons or flight quality, cannot maintain a speed less than or equal to 250 knots.*
*• Note: When the transition altitude is less than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10 000 ft AMSL.*

(3) La limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.
*The indicated air speed limitation (IAS) of 250 kts applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except in cases approved by the competent authority for aircraft types which , for technical or safety reasons, can not maintain this speed.*

L'une des classes décrites ci-dessus est attribuée aux espaces aériens contrôlés à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne.

La classification de ces espaces est précisée en :

- ENR 2.1 pour :

- ENR 2.1.1 : les régions d'information de vol de l'espace inférieur (FIR) et de l'espace supérieur (UIR),
- ENR 2.1.2 : la région inférieure de contrôle (LTA),
- ENR 2.1.2 : la région supérieure d'information de vol (UIR),

One of these classes above mentionned is assigned to controlled airspace within which French units ensure air traffic services.

The airspace's classification is specified in chapter:

- ENR 2.1 for:

- ENR 2.1.1: flight information regions within lower area (FIR) and upper area (UIR),
- ENR 2.1.2: lower traffic area (LTA),
- ENR 2.1.2: upper flight information region (UIR),

© Service de l'Information Aéronautique, France

- ENR 2.1.2 : la région supérieure de contrôle (UTA),
- ENR 2.1.2 : les régions de contrôle (CTA),
- ENR 2.1.3 : les régions de contrôle terminales (TMA).
- ENR 3.1 pour les AWY.
- AD 2 pour les zones de contrôle qui sont classées, suivant le cas D ou A en totalité ou en partie, en fonction de la densité et la complexité des diverses circulations.

- ENR 2.1.2: upper control area (UTA),
- ENR 2.1.2: control areas (CTA),
- ENR 2.1.3: terminal control areas (TMA).
- ENR 3.1 for the AWY.
- AD 2 for the control zones, classified D or A entirely or partly, depending on the density and complexity of traffic.

**Notes importante sur l'information de vol :**

.(1) Les informations relatives aux risques de collision comprennent uniquement les activités connues qui constituent des risques pour l'aéronef concerné. La disponibilité de ces informations auprès des services de la circulation aérienne peut parfois être incomplète (par exemple les limites dans la couverture radar ou radio, le contact radio facultatif par les pilotes, les limites de la précision des informations rapportées par les pilotes ou des informations de niveau non confirmées) et, par conséquent, les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude (GM1 SERA.9005(b)(2) PORTEE DU SERVICE d'INFORMATION DE VOL, INFORMATION RELATIVE AUX RISQUE DE COLLISION )

(2) Lorsque des organismes de services de la circulation aérienne assurent à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exigera. (SERA 9001)

(1) Information relating to collision hazards includes only known activities that constitute risks to the aircraft concerned. The availability of such information to air traffic services may sometimes be incomplete (e.g. limitations in radar or radio coverage, optional radio contact by pilots, limitations in the accuracy of reported information by pilots, or unconfirmed level of information) and, therefore, air traffic services cannot assume responsibility for its issuance at all times or for its accuracy. (GM1 SERA.9005(b)(2) Scope of flight information service, INFORMATION RELATED TO COLLISION HAZARDS)

(2) Where air traffic services units provide both flight information service and air traffic control service, the provision of air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires. (SERA.9001)


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.5 PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART

*HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES*

## 1.5.1 GENERALITES

← a) La règlementation française applicable aux procédures de vol aux instruments est fixée par l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instrument

← https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573

Ce texte national complète les dispositions règlementaires du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, modifié notamment par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

Les critères de conception des procédures de vol aux instruments et les règles de détermination des minimums opérationnels associés à certaines procédures d'approche sont fixés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

Un moyen acceptable de conformité pour la conception des procédures et la détermination des minimums opérationnels est le document national intitulé : « Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés ».

Ce recueil est publié sur le site du ministère chargé de l'aviation civile :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments

Les procédures peuvent également être conçues en application des critères fixés dans le document OACI N°8168, volume II (PANS-OPS), ou dans le document OACI n°9905 (manuel RNP-AR).

b) Les critères français de conception des procédures de vol aux instruments figurant dans le recueil mentionné ci-dessus s'inspirent largement du document OACI N°8168, volume II (PANS-OPS).
Les critères généraux sont similaires.

Des différences existent entre les deux documents au sujet des procédures particulières. Ces différences sont signalées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Les procédures de vol aux instruments conçues en application du document OACI n°8168 sont portées à la connaissance des usagers au moyen d'une annotation spécifique sur les cartes aéronautiques.

Les règles françaises de cartographie sont définies dans l'arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux cartes aéronautiques :

https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/7/6/TRAA1813148A/jo/texte

Ces règles sont définies sur la base des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI. Les différences sont signalées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Enfin, il est rappelé que les règles d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en IFR sont définies dans l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038864224&categorieLien=id

### 1.5.1.1 Catégories d'aéronef et vitesses indiquées associées

Les aéronefs étant classés par catégorie, les catégories prises en compte pour la protection des procédures sont précisées sur chaque carte d'approche aux instruments.

## *1.5.1 GENERAL*

*a) The French regulation on instrument flight procedures is set in the 24th of January 2022 order relating to the establishment and design of instrument flight procedures for general air traffic, as last amended.*

*https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573*

*This national document completes and supplements Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, amended in particular by Commission implementing regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.*

*The design criteria for instrument flight procedures and the rules for determining the operational minima to be published for some approach procedures are defined in a decision from the minister in charge of civil aviation.*

*One acceptable means of compliance for the design of instrument flight procedures and determination of operational minima is the national document entitled : "Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for instrument flight procedure design and rules for operational minima determination).*

*This document is published on the website of the ministry in charge of civil aviation :*

*https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments*

*Procedures may also be designed in accordance with the criteria set in ICAO document 8168 volume II (PANS-OPS) or in ICAO document NR 9905 (RNP-AR Manual).*

*b) French criteria for instrument flight procedures design set in the national document mentioned here above stem from ICAO document NR 8168, volume III (PANS-OPS). General criteria are very similar but some differences exist for specific procedures.*

*These differences are indicated in part GEN 1.7 of the AIP.*

*Instrument flight procedures designed in application of ICAO document N°8168 are notified to airspace users through a specific annotation on aeronautical charts.*

*French cartographic rules are set in the following order :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/7/6/TRAA1813148A/jo/texte*

*These rules stem from ICAO Annex 4 and differences are indicated in AIP part GEN 1.7.*

*Finally, it is reminded that the use of aerodromes by aircraft in IFR is subject to the application of the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038864224&categorieLien=id*

### *1.5.1.1 Aircraft categories and associated indicated speeds*

*Aircraft are classified by category ; procedures protection is provided for the categories indicated on each instrument approach chart.*

| **Catégorie d'aéronefs** *Aircraft Category* | **Vat +** | **Vitesse d'approche initiale** *Initial approach Speed* | | **Vitesse d'approche finale** *Final approach Speed* | | **Vitesse MAX pour manoeuvres à vue (VPT ou MVL)** *MAX speed for circling manoeuvring (VPT / circling)* | **Vitesse MAX pour approche interrompue** *MAX speed for missed approach* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **MNM.** | **MAX.** | **MNM.** | **MAX.** | **VPT ou MVL** ***circling*** | **Initiale et intermediaire** ***Initial and intermediate*** | **Finale** ***Final*** |
| A | ≤ 91 | 90 | 150 | 70 | 100 | 100 | 100 | 110 |
| B | 91/120 | 120 | 180 (170*) | 85 | 130 | 135 | 130 | 150 |
| C | 121/140 | 160 | 240 (220*) | 115 | 160 | 180 | 160 | 240 |
| D, DL | 141/165 | 185 | 250 (220*) | 130 | 185 | 205 | 185 | 265 |
| E | 166/210 | 185 | 250 (220*) | 155 | 230 | 240 | 230 | 275 |
| H | S/O | 70 | 120** | 60 | 90 | S/O | 90 | 90 |
| H (PinS) | S/O | 70 | 120 | 60 | 90 | S/O | 70 ou 90 | 70 ou 90 |

+ Vat : vitesse au seuil égale à 1,3 fois la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage ou à 1,23 VS1 G, suivant le cas.
* : vitesse maximale pour procédures d'inversion ou en hippodrome.

** : la vitesse maximale pour les procédures d'inversion et en hippodrome jusqu'à 6 000 ft inclusivement est de 100 kt, et la vitesse maximale pour les procédures d'inversion et en hippodrome au-dessus de 6 000 ft est de 110 kt.

*+ Vat : (Speed at threshold) : 1.3 times stalling speed in landing configuration at the maximum certificated landing mass.*

** Maximum speed for reversal or racetrack procedure.*

***: maximum speed for reversal or racetrack procedures is 100 kt (at or below 6 000 ft) or 110 kt (above 6000 ft).*

**1.5.1.2 Procédures PBN**

**1.5.1.2.1 Procédures PBN RNP APCH**

Les procédures d'approche PBN publiées sur les cartes IAC sont des approches de non-précision (LNAV), des approches avec guidage vertical (LNAV-VNAV et LPV), ou des approches de précision (LPV 200 ft). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx" et au cartouche des minimums associés. Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

Pour suivre une procédure d'approche PBN (intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système de navigation certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

**1.5.1.2.2 Procédures PBN RNP AR APCH**

Les procédures d'approche RNP AR publiées dans l'AIP, sont des approches avec guidage vertical présentant des éléments de conception plus exigeant au niveau de leur exécution pour les systèmes de bord et les équipages, que les procédures d'approche de type RNP APCH (valeur de la précision de navigation demandée, présence de segment de type RF en finale, longueur potentiellement courte de la trajectoire finale axée sur la piste). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx (AR)" et au cartouche des minimums associés. Elles sont établies en utilisant les critères de conception issus du Doc 9905 de l'OACI.

Pour suivre une procédure d'approche RNP AR, l'aéronef et l'équipage doivent répondre aux exigences de la spécification de navigation RNP AR APCH telle que décrite dans le "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

En complément, l'exécution de ces procédures par un exploitant d'aéronef nécessite la délivrance d'une approbation opérationnelle spécifique conformément à l'annexe 6 de l'OACI.

Il existe deux types d'approbations :

• Une approbation permettant à un exploitant de réaliser toutes les procédures RNP AR qui répondent aux deux critères suivants :

- être publiques (non-privées), et
- être entièrement conformes aux critères de la 3ème édition du document OACI 9905.

→ L'« approbation RNP AR » doit être délivrée par l'autorité de tutelle de l'exploitant, ainsi qu'une attestation indiquant que l'« approbation RNP AR » a été délivrée conformément au Doc 9997 de l'OACI.

→ Ce type de procédure fait l'objet sur la carte IAC dans l'AIP français, de la mention : « Réservée aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5 ».

• Cette approbation sera complétée d'une approbation spécifique à une procédure, nécessaire à un exploitant pour exécuter toute procédure RNP AR ne répondant pas à au moins l'un des deux critères précédents.

***1.5.1.2 PBN procedures***

***1.5.1.2.1 RNP APCH PBN procedures***

*The PBN approach procedures published in IAC charts are either non-precision approaches (LNAV), approaches with vertical guidance (LNAV-VNAV and LPV) or precision approaches (LPV 200 ft). They are identified with the "RNP RWY xx" title and with the associated minimum box. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.*

*To follow a PBN approach procedure (intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a navigation system certified in compliance with the RNP specification (APCH) of the ICAO Doc 9613, "Performance Based Navigation (PBN) Manual".*

***1.5.1.2.2 RNP AR APCH PBN procedures***

*The RNP AR approach procedures published in the AIP are vertically guided approaches with more demanding design elements in their execution for aircraft systems and crews than the usual RNP APCH approach procedures (required navigation accuracy value, presence of RF type segments on final, potentially short length of the final path centered on the runway). They can be identified by the title "RNP RWY xx (AR)" and the associated minimums. They are established using design criteria from ICAO Doc 9905.*

*To fly an RNP AR approach procedure, the aircraft and crew must meet the requirements of the RNP AR APCH navigation specification as described in the ICAO "Performance Based Navigation (PBN) Manual" (Doc 9613).*

*In addition, the execution of these procedures by an aircraft operator requires the issuance of a specific operational approval in accordance with ICAO Annex 6.*

*There are two types of approvals :*

*• An approval allowing an operator to perform all RNP AR procedures that meet the following two criteria :*

- *be public (non-private), and*
- *fully compliant with the criteria of ICAO 9905, 3rd edition.*

*→ The "RNP AR approval" must be issued by the operator's supervisory authority, together with a statement that the "RNP AR approval" has been issued in accordance with ICAO Doc 9997.*

*→ This type of procedure is identified on the IAC chart in the French AIP as "Reserved for approved operators, see ENR 1.5".*

*• This approval will be supplemented by a procedure-specific approval, required for an operator to perform any RNP AR procedure not meeting at least one of the two previous criteria.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

→ Ce type de procédure, si elle est publiée dans l'AIP, fait l'objet sur la carte IAC dans l'AIP français, de la mention : « Réservée aux exploitants munis d'une approbation française, voir AD 2.22 ». Par ailleurs le caractère « spécifique » de la procédure est explicité dans la partie AD 2.22 de l'aérodrome concerné.

→ L'approbation « spécifique à une procédure » est délivrée par la DSAC/NO de la DGAC-France. Elle vise à s'assurer que l'exploitant et son autorité de tutelle ont pris en compte les particularités d'exploitation de la procédure.

La demande d'approbation doit être adressée à la DGAC-France DSAC/NO 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France, et par courriel à : dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr.

*→ This type of procedure, if published in the AIP, is identified on the IAC chart in the French AIP as "Reserved for operators with French approval, see AD 2.22". Furthermore, the "specific" nature of the procedure is explained in the AD 2.22 section of the concerned aerodrome.*

*→ The "procedure-specific" approval is issued by the DSAC/NO of the DGAC-France. It is intended to ensure that the operator and his supervisory authority have taken into account the operating characteristics of the procedure.*

*The request for approval should be addressed to DGAC-France DSAC/NO 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France, and by e-mail to : dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr.*

**1.5.1.3 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention "RNP- 1 "**

Les procédures PBN en zone terminale (SID et STAR) publiées avec l'identification "RNP-1" sont utilisables par les aéronefs équipés d'un système de navigation conforme à cette spécification de navigation.

Ces procédures sont uniquement protégées GNSS.

***1.5.1.3 PBN procedures in terminal area published with the "RNP-1" mention***

*PBN procedures in terminal area (SID and STAR) published with « RNP-1» identification are available for aircraft equipped with a navigation system in compliance with this navigation specification.*

*These procedures are protected for GNSS only.*

**1.5.1.4 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention "RNAV- 5"**

Non utilisées en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

***1.5.1.4 PBN procedures in terminal area published with "RNAV-5" mention***

*Not used in New-Caledonia and Wallis-et-Futuna.*

**1.5.2 VOLS A L'ARRIVEE**

***1.5.2 ARRIVING FLIGHTS***

**1.5.2.1 Altitude minimale de secteur (MSA) ou route d'arrivée spécifiée**

L'altitude minimale de secteur est calculée avec une marge de franchissement d'obstacle de 300 m. Toutefois cette marge peut être augmentée d'une valeur pouvant atteindre 300 m en cas de relief important. L'altitude minimale de franchissement d'obstacles sur une route d'arrivée spécifiée est calculée :

• s'il n'existe pas d'espace contrôlé associé à la procédure :

• à partir du dernier repère en route, s'il est situé à moins de 25 NM de l'IAF, sinon du point situé à 25 NM de l'IAF sur la route d'arrivée.

• s'il existe un espace contrôlé associé à la procédure :

- à partir de la limite de cet espace ou du repère le plus proche possible de cette limite.

- à partir de la limite de cet espace ou du repère le plus proche possible de cette limite.

Une contrainte de circulation aérienne (altitude de procédure) peut être, si nécessaire, publiée ; elle précède alors l'altitude minimale de franchissement d'obstacles.

Exemple : "4300* 3000 *si LFR50 active.

***1.5.2.1 Minimum sector altitude (MSA) or specified arrival route***

*Minimum sector altitude is calculated with an obstacle clearance margin of 300 m. However this margin can be increased to 300 m when surface inequalities are considerable. Minimum obstacle clearance altitude is calculated on a specified arrival route :*

*• if no controlled airspace is associated with the procedure :*

*• from the last fix, within a radius of 25 NM from the IAF, if not, from the point located at 25 NM from IAF on the arrival route.*

*• if a controlled airspace is associated with the procedure :*

*- An Air Traffic constraint (procedure altitude) may be published if necessary ; it then precedes the minimum obstacle clearance altitude.*

*- from the limit of this airspace or from the nearest possible fix to this limit.*

*An Air Traffic constraint (procedure altitude) may be published if necessary ; it then precedes the minimum obstacle clearance altitude.*

*Example : "4300* 3000 *if LFR50 active.*

**1.5.2.2 Altitudes d'arrivée en région terminale (TAA)**

Des altitudes minimales d'arrivée en TMA (TAA), associées à des aires basées sur le repère d'approche initiale et/ou le repère d'approche intermédiaire peuvent être fournies pour faciliter la descente et l'entrée dans la procédure.

La configuration type prévoit 3 secteurs de TAA : entrée directe, base gauche et base droite.

Les principes de construction et d'utilisation sont similaires à ceux des altitudes minimales de secteur qui figurent sur les cartes d'approche aux instruments des procédures conventionnelles, mais les limites latérales de ces secteurs sont adaptées à l'utilisation des récepteurs GNSS et plus généralement, des systèmes de navigation

***1.5.2.2 Arrival altitude in terminal area (TAA)***

*Terminal arrival altitudes in TMA (TAA), associated with areas based on the initial approach fix and/or the intermediate approach fix, can be provided to ease the descent and the approach procedure entry.*

*The typical configuration provides three TAA sectors : direct entry, left base and right base.*

*The principles for design and operational use are the same to those of minimum sector altitudes included in instrument approach charts for conventional procedures, but the lateral limits of these sectors are adapted to the use of GNSS receivers and more usually, of navigation systems.*

**1.5.2.3 Procédure en hippodrome**

En principe, le ralliement d'un hippodrome s'effectue à l'issue d'un circuit d'attente. Cependant pour permettre à un aéronef, qui n'a pas à attendre, d'entrer directement dans l'hippodrome, les entrées sont étudiées comme pour une attente du même type. Pour un hippodrome basé à la verticale d'une installation VOR, NDB ou sur une intersection de rayons VOR, la durée d'éloignement pour l'entrée est de une minute trente secondes maximum.

En conséquence :

• pour les hippodromes dont le temps d'éloignement et l'altitude minimale sont ceux de l'attente, les entrées dans les hippodromes sont automatiquement protégées ; aucune mention n'est portée sur la carte IAC ;

***1.5.2.3 Racetrack procedure***

*In principle, an aircraft enters a racetrack procedure when leaving a holding pattern. However, to allow an aircraft that has not to be kept on hold to directly enter the racetrack procedure, the entries are examined in the same way as if the aircraft had been on hold. When a racetrack is based on a VOR or NDB, or on the intersection of a VOR radial, the outbound time to the entry point is one minute and thirty seconds maximum.*

*Consequently :*

*• in the case of racetrack for which the outbound time and the minimum altitude are those of the holding pattern, entries into the racetrack are automatically protected and no special mention is made on the IAC.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

• pour les hippodromes dont le temps d'éloignement est de une minute trente secondes, les entrées sont étudiées et mention en est faite sur la carte IAC. (Exemple : « les entrées dans l'hippodrome sont protégées » ou « Entrées dans l'hippodrome secteurs 1 et 3 protégées » (les entrées dans le secteur 2 ne sont alors pas possibles) ou « Entrées dans l'hippodrome de une minute trente sont protégées » (lorsque l'hippodrome est de une minute trente pour certaines catégories et supérieur à une minute trente pour d'autres).

• pour un hippodrome basé sur des informations VOR et DME, les entrées sont étudiées comme pour une attente du même type. Mention est faite sur la carte IAC.

Dans certains cas, un seul circuit est utilisé pour représenter, sur la vue en plan des cartes IAC, l'attente et l'hippodrome ; dans ce cas, les entrées en hippodrome sont protégées.

Lorsque l'attente et l'hippodrome sont représentés séparément, les entrées doivent s'effectuer dans l'attente, l'exécution de l'hippodrome ne pouvant être effectuée qu'une fois l'avion stabilisé en attente, à l'altitude minimale de celle-ci ; si, dans ce cas, les entrées en hippodrome sont néanmoins possibles pour certains avions, ceci est mentionné (CAT MAX ou IAS MAX).

*• in the case of racetracks with an outbound time of one minute and thirty seconds, entries are defined and detailed on the IAC for example : "entries to racetrack protected" or "entries into the racetrack of sectors 1 or 3 protected" (entries into the sector 2 are then impossible) or "entries into the racetrack of one minute and thirty seconds are protected" (when the racetrack outbound time is one minute and thirty seconds for certain categories, and greater than one minute and thirty seconds for others).*

*• in the case of a racetrack using VOR or DME information, the entries are determined as for a holding pattern of the same type. This is then specified on the IAC.*

*Sometimes only one circuit represents on the IAC the holding pattern and the racetrack. In these cases, the entries in racetrack are protected.*

*When the holding pattern and the racetrack are shown separately, the entries must be done in the holding pattern, the racetrack can be executed only when the ACFT is stabilized at the minimum altitude in the holding pattern. In such a case, entries in racetrack are however possible for certain ACFT, if mentioned on the chart (CAT. MAX or IAS MAX).*

**1.5.2.4 Virages conventionnels 45°/180°**

Sauf instruction contraire figurant sur la carte, le temps d'éloignement compté à partir du début du virage de 45° est de :

• 1 min pour les aéronefs de catégorie A et B,

• 1 min 15 pour les aéronefs de catégorie C et D.

***1.5.2.4 Procedure turns of 45°/180°***

*Unless otherwise specified on the chart, flying time from the start of 45° turn is :*

*• one minute for aircraft of categories A and B,*

*• one minute 15 sec, for aircraft of categories C and D.*

**1.5.2.5 Procédures d'approche finale à forte pente**

Afin d'attirer l'attention des pilotes sur les approches finales dont la pente est supérieure à 3,5° dans le cas d'une approche de précision et à 6,5% dans le cas d'une approche classique, les cartes d'approche concernées comportent, sur la vue en plan, un cartouche :

• "ILS avec GP calé à plus de 3,5° " dans le cas d'une approche de précision ILS ou,

• "Angle de descente > à 3,5°" dans le cas d'une approche SBAS,

• "Pente finale supérieure à 6,5% (CAT A, B) à 6,1% (CAT C, D) dans le cas d'une approche classique NPA.

Ces mentions signifient que des qualifications appropriées pour l'aéronef et l'équipage de conduite sont nécessaires pour suivre une telle procédure.

Par ailleurs, il convient pour les vols en transport public de se référer au règlement (UE) 965/2012 qui contient des dispositions spécifiques supplémentaires pour les procédures d'approche à forte pente de 4,5° et plus.

***1.5.2.5 Steep angle final approach procedures***

*In order to draw pilot's attention to final approaches whose glide path angle is more than 3,5° for a precision approach and more than 6,5% for a non-precision approach, the appropriate approach charts include a box in the plan view :*

*• "ILS with GP tuned over 3,5 %" for a precision approach or,*

*• "Descent slope angle > 3,5 %" for a SBAS approach or,*

*• "Final slope angle > 6,5 % (CAT. A, B) or > 6,1 % (CAT. C, D)" for a non-precision approach.*

*These notes are meaning that appropriate aircraft and fight crew qualifications are required to use the related procedures.*

*In addition, it is required for commercial flights to refer to the European rule (EU) 965/2012 which contains additional specific provisions for steep angle approach procedures whose glide path is equal or more than 4,5°.*

**1.5.2.6 Approche classique : définition du MAPT**

Pour une approche classique de non-précision (NPA), il est défini un MAPT ; ce point est la limite aval à laquelle la procédure d'approche interrompue doit être amorcée afin de garantir la marge minimale de franchissement d'obstacle.

***1.5.2.6 Non precision approach : MAPT***

*For non-precision approaches (NPA), an MAPT is specified, this is the downstream limit at which a missed approach procedure must be started to ensure a minimal obstacle clearance margin.*

**1.5.2.7 Approche interrompue**

En approche interrompue, le franchissement d'obstacle est étudié en se basant sur un calcul de pente de 2,5 % jusqu'à la hauteur minimale d'accélération ; cette valeur n'est pas portée sur les cartes mais les minimums calculés pour cette pente sont systématiquement publiés. Lorsque des minimums supplémentaires sont calculés en prenant en compte des pentes supérieures à 2,5 %, ces pentes sont alors publiées en regard des minimums correspondants.

Cependant, une pente minimale de 3,3 % est prise en compte pour vérifier la séparation avec une autre trajectoire ou espace et pour calculer le dimensionnement des espaces. Cette pente n'est publiée que dans les cas où elle est supérieure à 3,3 %. En conséquence, à défaut de pente supérieure publiée en API, une pente minimale de 3,3 % doit être respectée.

En cas de rejointe d'une attente, l'aire de protection pour la partie du palier située dans l'attente considère notamment les éléments suivants :

• inclinaison : 25° (ou taux de virage de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°).

Le palier d'accélération peut ne pas être étudié : la mention "Palier d'accélération non étudié" est alors publiée dans la description de l'API.

Pour les procédures PBN, le segment d'approche interrompue (API) est normalement basé sur la navigation de surface mais peut, dans certains cas, être basé sur une navigation à l'estime ou une navigation effectuée à l'aide de moyens de radio-navigation tels que VOR ou le NDB.

***1.5.2.7 Missed approach***

*In case of missed approach, the obstacle clearance is check with a climb gradient of 2,5 % up to minimal height of acceleration. This value is not referred on the charts, but the computed minimums for this slope are systematically published. Where supplementary minimums are provided with more than 2,5 % climb gradient, these gradient are published with corresponding minimums.*

*However, minimum slope of 3,3 % is used to verify the separations with another track or airspace and to design airspaces limits. This climb gradient is published, only if it is greater than 3,3 %. Consequently, if no greater slope is published in missed approach, a minimum climb gradient of 3,3 % must be observed.*

*In the case of joining a holding pattern, the protection area for the part of the horizontal segment within the holding pattern takes into consideration the following elements :*

*• bank angle: 25° (or a 3°/s turn rate if the resulting bank angle is less than 25°).*

*The acceleration leg may not be studied : the mention "Acceleration level not studied" is then laid down in the missed approach description.*

*The missed approach segment for PBN procedures is usually based on the area navigation but, sometimes, it may be based on dead reckoning navigation or navigation carried out by conventional radio navigation aids such VOR and NDB.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Dans le cas où l'approche est interrompue en raison d'une panne ou d'une perte du guidage du système de navigation GNSS, l'exploitant doit définir et suivre une procédure d'urgence (suivie d'une phase de ralliement).

La phase de ralliement pour effectuer une nouvelle approche PBN ou une approche conventionnelle devra ensuite être réalisée à l'aide des moyens de navigation conventionnels et/ou sous assistance radar.

*In the case where the missed approach is due to a loss or a failure of the GNSS guidance system, the aircraft operator must define and execute an contingency procedure (followed by a homing phase).*

*The homing phase to execute a new PBN approach or conventional approach shall then be carried out using conventional navigation aids and/or under radar assistance.*

**1.5.2.8 Référence altimétrique**

Les indications de hauteur d'obstacles, de DH ou de MDH sont données par rapport à l'altitude de l'aérodrome, excepté dans les cas suivants :

• pour les approches de précision (ILS ou SBAS CAT I, PAR) et les approches avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ; et

• pour les approches classiques, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome.

Dans ces deux cas, le niveau de référence est alors l'altitude du seuil de la piste.
Lorsqu'un niveau de référence autre que le niveau moyen de la mer est utilisé, il est porté bien en évidence sur la carte.

***1.5.2.8 Altimetric reference***

*Information on obstacle heights, DH or MDH are expressed in relation to the aerodrome elevation, except in the following cases:*

*• for precision approaches (ILS or SBAS CAT I, PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro); and*

*• for non-precision approaches, when the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is located more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation.*

*In both cases, the reference level is the runway threshold elevation.*

*Where a reference level other than mean sea level is used, it shall be prominently displayed on the chart.*

**1.5.2.9 Représentation du relief et des obstacles**

Le relief est représenté d'une manière schématique par des courbes de niveau et des points cotés pour les points culminants. Des teintes hypsométriques sont utilisées pour souligner le relief. Les obstacles significatifs sont indiqués.

Sur les cartes d'approche autres que les cartes VPT, le relief est représenté à partir d'une courbe de niveau située au moins à 300 m AAL. Au-dessus de ce niveau, l'intervalle entre courbes de niveau est fonction du relief à représenter.

Sur les cartes VPT, la courbe de niveau la plus basse, ainsi que l'intervalle entre courbes de niveau est fonction du relief à représenter. La présentation du relief diffère donc d'une carte à l'autre.

***1.5.2.9 Illustration of relief and obstacles :***

*The relief is illustrated schematically by contour lines and values indicating peaks. Hypsometric tints are used to depict ranges of elevation. Significant obstacles are indicated.*

*On approach charts other than VPT charts, relief is illustrated by a level curve located at least at 300 m AAL. Above this level, the interval between level curves depends on the height to be indicated.*

*On VPT charts, the lowest level curve and the interval between level curves depends on the height to be illustrated. Therefore, the indication of the relief differs on the various charts.*

**1.5.2.10 Utilisation des procédures d'approche aux instruments en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome**

Les procédures d'approche aux instruments ne sont autorisées que lorsque la diffusion du calage altimétrique QNH est assurée :

• soit via un système de transmission automatique de paramètres (STAP) sur l'aérodrome de destination ;

• soit via une station désignée indiquée sur la carte IAC de l'aérodrome de destination.

Les procédures d'approches sont alors obligatoirement suivies d'une MVL pour laquelle des minimums éventuellement majorés sont publiés. De nuit, pour les opérations de transport public régulier un représentant de l'exploitant devra être présent sur l'aérodrome et devra disposer de consignes approuvées par les services compétents de l'aviation civile lui permettant de déclencher le plan de secours de l'aérodrome ainsi que les phases d'urgence si nécessaire.

Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées lorsque :

• la mention suivante est publiée : "Procédure interdite en dehors des horaires ATS" (cas d'une nécessité de coordination, d'un environnement dangereux interdisant d'une façon définitive de telles manoeuvres).

• aucune procédure d'agrément d'une station n'est publiée, cette dernière n'ayant pas été étudiée et l'aérodrome n'est pas doté d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP).

Les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

***1.5.2.10 Use of instrument procedures without air traffic services at the aerodrome***

*Instruments approach procedures are only permitted when the QNH altimeter setting is transmitted :*

*• either from an automatic parameter transmission system (STAP) at the destination aerodrome ;*

*• or from a designated station indicated on the IAC chart of the destination aerodrome.*

*The approaches procedures are compulsorily followed with a circling for which minima are possibly increased and published. By night, an operator agent should have to be at the aerodrome to carry out scheduled air public transport operations and should to get approval instructions from the suitable air traffic service enabling him to trig the safety plan of aerodrome and emergency phases if necessary.*

*The instruments approach procedures are not allowed when :*

*• the following sentence is published : "prohibited procedure out of ATS HOR" (on account of necessary coordination, dangerous surroundings which prohibit definitely such manoeuvres) :*

*• no approved station is published, and no STAP (Automatic transmission system of parameters) on the aerodrome.*

*The rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft.*

**1.5.3 VOLS AU DEPART**

***1.5.3 DEPARTURE FLIGHTS***

**1.5.3.1 Procédures de départ omnidirectionnel**

**a) Publication des procédures :**

Des procédures de départ omnidirectionnel sont décrites :

• sur les cartes de départ TMA des aérodromes dotés d'espaces aériens contrôlés pour lesquels une telle documentation est disponible ;

• sur les cartes d'aérodrome IAC pour les aérodromes pour lesquels aucune information n'est disponible en carte TMA (Aérodromes en espace de classe G notamment).

Le recueil pour la conception des procédures de vol aux instruments distingue deux types de départs omnidirectionnels :

***1.5.3.1 Omnidirectional departure procedures***

***a) Publication of the procedures :***

*Omnidirectional departures procedures are discribed :*

*• on TMA departures charts for aerodromes with controlled airspace for which such documents are available ;*

*• on AD IAC charts : for those aerodromes where there is no information in TMA chart (aerodromes in class G airspace, mainly).*

*The manual for the flight procedure design distinguishes two types of omnidirectional departures :*

Type A : monter depuis le décollage, suivant une route magnétique spécifiée jusqu'à une altitude/hauteur spécifiée à partir de laquelle l'aéronef peut effectuer un départ omnidirectionnel ou par secteur.

Type B : monter, depuis le décollage, vers un repère (en général l'IAF de la procédure d'approche), une altitude à atteindre au repère étant, si nécessaire, spécifiée, puis départ omnidirectionnel ou par secteur.

Les principes généraux relatifs aux procédures de départ s'appliquent : en particulier, la pente théorique de montée n'est publiée que si elle est supérieure à 3,3 %.

Il est important de noter qu'après avoir atteint l'altitude/hauteur permettant une route directe, la protection vis à vis des obstacles a été étudiée, en supposant que l'aéronef poursuit sa montée selon une pente au moins égale à la pente spécifiée ou au moins égale à 3,3 % si aucune pente n'est spécifiée, jusqu'à ce que l'aéronef atteigne l'altitude minimale de sécurité en route. L'obstacle le plus pénalisant ayant servi à déterminer la pente théorique de montée est indiqué ; il ne peut être fait abstraction de cet obstacle sauf lorsque la procédure précise la nouvelle pente en cas d'abstraction, en raison de la présence éventuelle d'autres obstacles non publiés ; la pente publiée peut ne pas prendre en compte des obstacles très proches de la piste et justifiant normalement une pente très élevée ; les informations relatives à ces obstacles sont publiées

**b) Utilisation:**

En espace aérien contrôlé, des clairances pour suivre des départs omnidirectionnels peuvent être délivrées :

• sur demande du pilote,

• à l'initiative de l'organisme de la circulation aérienne lorsque des départs omnidirectionnels sont publiés.

• En espace aérien non contrôlé, ces procédures sont désignées "consignes recommandées pour un départ IFR" ; elles ne sont que des indications destinées à aider l'exploitant à définir une procédure assurant le franchissement des obstacles avec des marges suffisantes.

*A type : initial climb after take-off and follow a specified magnetic track climbing to a specified altitude/height from which the aircraft can make an omnidirectional departure or a departure by sector.*

*B type : initial climb after take-off, to a fix (generally the approach procedure IAF), an altitude to be reached to the fix being defined if necessary, then proceed to an omnidirectional departure or a departure by sector.*

*The general principles relating to departure procedures are applicable : in particular, the theoretical climb gradient is only published when greater than 3,3 %.*

*It is important to note that after reaching the altitude/height that allows to proceed direct to an omnidirectional departure, or a departure by sector, protection against obstacles has been reviewed assuming that the aircraft continues to gain height to a climb gradient at least equal to the gradient specified, or at least 3,3 % when no gradient is specified, until it reaches the minimum safety altitude. The controlling obstacle which has been used to calculate the theoretic climb gradient is indicated. No abstraction of this obstacle may be made except when the procedure specify the new climb gradient, on account of others unpublished obstacles. The published climb gradient may not take into account the very closer obstacles to the runway justifying a very hight climb gradient. Informations related to these obstacles are published*

***b) Utilization***

*In controlled airspace, omnidirectional departures clearances may be ordered :*

*• on pilot request,*

*• from ATC when omnidirectional departures are published.*

*• In uncontrolled airspace, these procedures are called, "Recommanded instruction for IFR departure". They are only indications to help the aircraft operator to define a procedure which ensure obstacle clearance with sufficie margins.*

**1.5.3.2 Confirmation de la clairance de départ normalisé aux instruments (SID) ou du départ omnidirectionnel**

a) Procédure pilote

Le pilote d'un aéronef en vol IFR, ayant obtenu une clairance de départ comportant le suivi d'un départ normalisé aux instruments (SID) ou d'un départ omnidirectionnel annonce, lors du premier contact radiotéléphonique avec le contrôleur d'approche :

• l'indicatif d'appel de l'aéronef ;

• l'indicatif du SID ou la route ;

• le niveau vers lequel il monte (altitude ou niveau de vol).

b) Procédure contrôleur

Lorsque les éléments annoncés par le pilote sont erronés le contrôleur d'approche utilise la phraséologie " Négatif " suivie des éléments dans leur version correcte.

Lorsque le pilote oublie d'annoncer l'indicatif du SID ou la route et/ou le niveau associé, le contrôleur d'approche rappelle l'élément ou les éléments manquants.

***1.5.3.2 Confirmation of SID clearance or omnidirectional departure clearance***

*a) Pilot procedure*

*The pilot of an aircraft in IFR flight, with a departure clearance including a SID procedure or omni-directional departure procedure, will report on the first radio contact to the approach controller as follows :*

*• Aircraft call sign ;*

*• SID Identification or Flight Route ;*

*• Level to which aircraft is climbing (altitude or flight level).*

*b) Controller procedure*

*When data from pilot are erroneous, the approach controller use the phraseology "Negative" followed with the data in correct version.*

*When the pilot forgets to report SID identification or Flight route and/or the associated level, the approach controller will recall the missing data.*

**1.5.3.3 Départs à vue**

L'arrêté du 21 avril 2017 relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale prévoit en son Annexe, paragraphe 4.2.3, qu'un départ à vue puisse être exécuté par un aéronef en régime IFR qui ne suit pas une procédure de départ aux instruments ou qui n'en suit une que partiellement, mais qui exécute le départ par référence visuelle au sol.

Un aéronef en régime IFR peut être autorisé à effectuer un départ à vue à la demande du pilote ou si le pilote accepte la proposition du contrôleur.

Le départ à vue est exécuté dans les conditions suivantes :

• Les conditions météorologiques dans la direction du décollage et de la montée qui y fait suite ne compromettent pas la procédure jusqu'à l'altitude minimale de secteur publiée en ENR 6.1 - CARTES EN-ROUTE FIR NANDI ;

• La manœuvre est appliquée de jour uniquement ;

• Le pilote est responsable du franchissement des obstacles jusqu'à l'altitude minimale de secteur. Les clairances ultérieures (route, cap, point) sont délivrées par l'ATC ;

• La séparation est assurée entre un aéronef autorisé à effectuer un départ à vue et les autres aéronefs à l'arrivée et au départ.

Avant le décollage, le pilote accepte d'exécuter un départ à vue en collationnant la clairance de l'ATC.

***1.5.3.3 Visual departures***

*21st of April 2017 order on the rules and procedures for air traffic services provided to aircraft operating under the rules of general air traffic indicates in §4.2.3 of its appendix that a visual departure may be executed by an IFR aircraft that does not follow an instrument departure procedure, or only partially follows one, but executes the departure by visual reference to the ground.*

*An IFR aircraft may be authorized to undertake a visual departure on pilot request or if the pilot accepts the controller's proposal.*

*Visual departure is performed under the following conditions :*

*• The meteorological conditions in the take-off direction and the subsequent climb do not compromise the procedure up to the minimum sector altitude published in ENR 6.1 - FIR NANDI CRUISE CHARTS ;*

*• Applicable by day only ;*

*• The pilot is responsible for clearing obstacles until the minimum sector altitude is reached. Subsequent clearances (route, course, point) are issued by ATC ;*

*• Separation is provided between an aircraft authorized to fly a visual departure and other aircraft on arrival and departure.*

*Before take-off, the pilot agrees to execute a visual departure by collating ATC clearance.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Lorsque les départs à vue sont utilisables sur un aérodrome de Nouvelle-Calédonie, un paragraphe « Départs à vue » est créé en partie AD 2.22 Procédures de vol, de l'aérodrome concerné. Dans ce paragraphe, le service de la navigation aérienne fixe les conditions météorologiques requises dans la direction du décollage et de la montée qui y fait suite jusqu'à l'altitude minimale de secteur, qui y est rappelée.

*When departures can be performed at a New-Caledonia aerodrome, a paragraph "Visual departures" is created in part AD 2.22 "Flight Procedures" of the concerned aerodrome. In this paragraph, the air navigation service sets the meteorological conditions required in the direction of take-off and of the subsequent climb up to the minimum sector altitude. The MSA is specified.*

## 1.5.4 CIRCUITS D'ATTENTE

## *1.5.4 HOLDING PATTERNS*

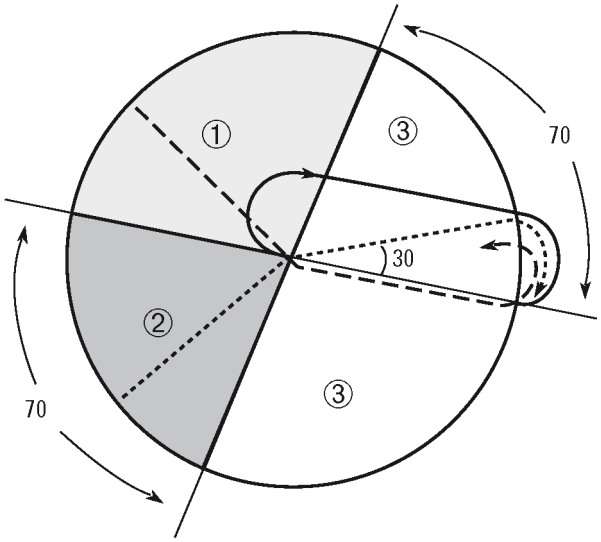
### 1.5.4.1 Procédure d'entrée omnidirectionnelle dans les attentes VOR ou NDB.

L'entrée dans l'attente est supposée s'effectuer selon le cas en fonction des trois secteurs d'entrée représentés ci-dessous, en admettant une tolérance de ± 5° par rapport aux limites de secteurs.

### *1.5.4.1 Omnidirectional entry procedure in VOR or NDB holding patterns.*

*Entry into the holding pattern is assumed to depend on the three entry sectors illustrated below, assuming a tolerance of ± 5° in relation to the entry sector boundaries.*

**SECTEURS D'ENTREE /** *ENTRY SECTORS*




**Note** : cette représentation se rapporte à une attente droite.

• Procédure de secteur (entrée parallèle)

Au survol du repère, tourner pour prendre un cap parallèle et inverse au cap spécifié de la trajectoire de rapprochement et maintenir ce cap pendant la durée d'éloignement spécifiée pour l'attente. Si cette durée est supérieure à une minute et demi, la valeur du temps d'éloignement lors de l'entrée ne doit pas dépasser une minute et demi, ou une distance limite correspondante.

Ensuite tourner à gauche pour rejoindre le parcours de rapprochement ou directement le repère.

Au deuxième passage verticale repère, suivre le circuit d'attente.

• Procédure de secteur (entrée décalée)

Au survol du repère, prendre un cap permettant de suivre une trajectoire faisant un angle de 30° avec le parcours de rapprochement du côté attente et s'éloigner à ce cap pendant un temps égal au temps d'éloignement spécifié. Cette durée peut être limitée dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Tourner ensuite à droite pour rejoindre le parcours de rapprochement du circuit d'attente.

• Procédure de secteur (entrée directe)

Au survol du repère, tourner à droite pour suivre le circuit d'attente.

***Note** : this illustration shows a right hand pattern.*

*• Sector procedure (parallel entry)*

*When flying over the reference point (fix), turn to take a heading parallel and opposite to the heading specified for the approach and keep this heading during the flying time specified for holding. Should this time be greater than one minute and a half, the flying time when entering must not be more than one and a half minute, or a corresponding limiting distance.*

*Then turn left to join the inbound track, or the reference fix directly.*

*When passing for the second time overhead above the reference fix, follow the holding pattern.*

*• Sector procedure (offset entry)*

*When flying over the reference fix, take a heading allowing the aircraft to follow a route at an angle of 30° with the approach path on the holding side and leave this heading for a time equal to the specified flying time. This time can be limited under the same conditions as above.*

*Then turn to the right to join the approach path of the holding pattern.*

*• Sector procedure (direct entry)*

*When flying over the reference point (fix), turn to the right to follow the holding pattern.*

### 1.5.4.2 Procédures d'entrée en attente VOR-DME Principes généraux

L'arrivée dans une attente VOR DME peut s'effectuer :

• en suivant l'axe de rapprochement de l'attente.

• en suivant une trajectoire publiée.

En cas de guidage radar, les aéronefs doivent être établis sur des trajectoires réglementaires protégées.

Le point d'entrée est :

• soit le repère d'attente,

• soit le repère de fin d'éloignement.

**Différents types d'arrivées dans une attente VOR-DME et entrées correspondantes**

### *1.5.4.2 Entry procedures in a VOR DME holding pattern General principle*

*Entries in a VOR DME holding pattern can be done :*

*• by following the inbound track of the holding pattern.*

*• by following a published track.*

*In radar vectoring, aircraft must be established on regulatory protected tracks.*

*The entry point is :*

*• either the holding pattern fix,*

*• or the end of flying distance fix.*

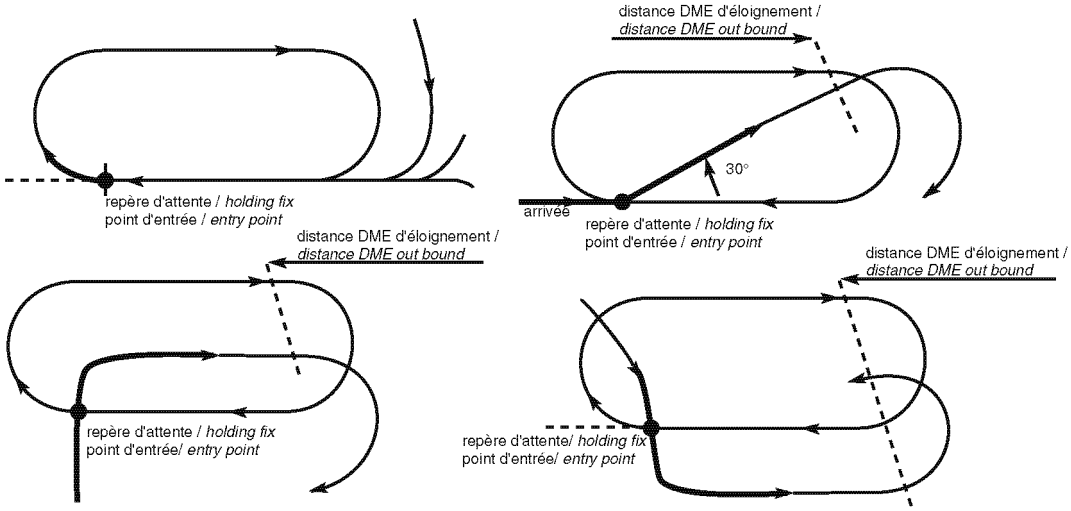
***Types of arrivals into a VOR DME holding pattern and corresponding entries***

Les procédures d'entrée réglementaires sont décrites sur les schémas suivants :

a) Cas où le point d'entrée est le repère d'attente :

*The regulatory entry procedures are illustrated on the diagrams below :*

*a) Entry point is the holding fix :*

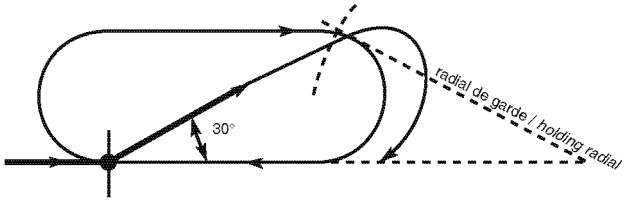



Cas particulier d'une attente VOR DME en éloignement avec entrée nécessitant un radial de garde.

Dans le cas où le radial de garde est atteint avant l'arc DME, l'aéronef est supposé suivre le radial de garde jusqu'à la distance DME limite d'éloignement.

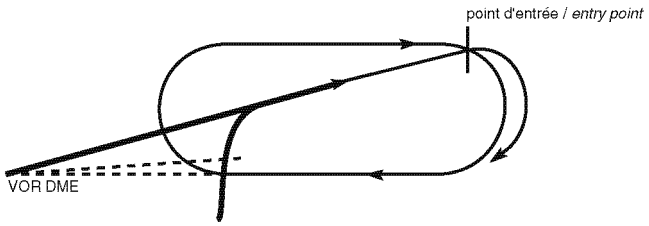
*The particular case of a VOR DME holding pattern with entry requiring a limiting bearing.*

*When the limiting radial is reached before the DME arc, the aircraft is assumed to be following the limiting bearing up to the DME leg limit.*




b) Cas où le point d'entrée est le repère de fin d'éloignement de l'attente.

*b) The entry point is the outbound holding pattern fix.*




### 1.5.4.3 Procédures d'entrée en attente sur intersection de radials VOR

Les entrées en attente sur intersection de radials VOR s'effectuent à l'issue d'une arrivée le long de l'un des deux radials définissant le repère d'attente.

Les procédures sont les mêmes que pour les entrées omnidirectionnelles selon la position du radial sécant à l'intérieur de chaque secteur.

### *1.5.4.3 Procedures for entries into a holding pattern on VOR radial intersections*

*Entries into a holding pattern at VOR bearings intersection are performed when arriving along one of the two bearings defining the holding pattern fix.*

*The procedures are the same as those for omnidirectional entries, depending on the position of the intersecting bearing within each sector.*

### 1.5.4.5 Attente protégée RNAV/GNSS

Différentes attentes RNAV/GNSS peuvent être publiées :

• Attente pour les systèmes disposant de la fonction attente.

• Attente pour les systèmes ne disposant pas de la fonction attente.

a) Systèmes disposant de la fonction attente :

Toutes les attentes publiées peuvent être réalisées à l'aide de cette fonction. Elles sont codées et intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

b) Systèmes ne disposant pas de la fonction attente :

Ces attentes peuvent être réalisées manuellement, sauf publication d'une mention spéciale (fonction attente requise) sur la carte d'approche. Elles ne sont pas intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

Elles peuvent être exécutées manuellement à l'aide des fonctions de base des systèmes de navigation GNSS (cf. consigne opérationnelle F- 2012-01).

### *1.5.4.5 RNAV/GNSS protected holding pattern*

*Various RNAV/GNSS holding patterns may be published :*

*• Holding pattern for systems with holding function.*

*• Holding pattern for systems without holding function.*

*a) Systems with holding function :*

*All published holding patterns can be executed, using this function. They are encoded and embedded in data bases of navigation systems.*

*b) Systems without holding function :*

*These holding patterns can be executed manually, unless a special mention is published (holding function required) on the approach chart. They are not embedded in data bases of navigation systems.*

*They can be manually flown, using basic functions of GNSS navigation systems (refer to operational instruction NR F-2012-01).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 1.5.5 PROCEDURES D'APPROCHE PBN

#### 1.5.5.1 Généralités

Les procédures d'approche PBN publiées sur les cartes IAC peuvent être des approches de non-précision (LNAV), des approches avec guidage vertical (LNAV-VNAV ou LPV) ou des approches de précision (LPV 200 ft). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx". Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

Ces procédures sont constituées de segments rectilignes généralement disposés suivant une configuration en "T" ou en "Y".

Pour suivre une procédure d'approche PBN (intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système de navigation certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

La consigne opérationnelle N° F-2007-01C traite de la réalisation d'approches de non précision au moyen d'équipements embarqués PBN.

#### 1.5.5.2 Identification des repères

Chaque repère est déterminé sous forme d'un point de cheminement défini par ses coordonnées géographiques avec une résolution du dixième de seconde (ou du centième de seconde pour les seuils de piste), en référence au système géodésique mondial de 1984 - WGS 84 et représenté sur la carte d'approche aux instruments avec le symbole correspondant à son type (selon le cas : "à survoler" ou "par le travers »).

#### 1.5.5.3 Tableau pour les Intégrateurs de données

Avec chaque carte d'approche aux instruments PBN est publié un tableau pour les intégrateurs de données comprenant, pour chaque point : le type de repère (IAF, IF, FAF, MAPT), l'identification, les coordonnées géographiques, le codage proposé (IF, TF, CF, DF, FA), le statut (FLY BY ou FLY OVER).

#### 1.5.5.4 Concept en "T" ou en "Y"

Une configuration dite en "T" ou en "Y" est adoptée, sauf contraintes particulières, afin de permettre une exécution simple de la procédure, quelle que soit la direction d'arrivée. Dans cette configuration, on dispose :

- d'un segment final aligné sur la piste, en aval d'un segment intermédiaire et de segments initiaux pouvant aller jusqu'au nombre de trois, disposés de part et d'autre du prolongement de la trajectoire d'approche finale, pour constituer un "T" ou un "Y ».

- de segments latéraux d'approche initiale, fondés sur des différences de trajectoires de 70° à 90° par rapport à la trajectoire du segment intermédiaire.

#### 1.5.5.5 Concept d'altitudes d'arrivée en région terminale (TAA)

Des altitudes minimales d'arrivée en région terminale (TAA), associées à des aires basées sur le repère d'approche initiale et/ou le repère d'approche intermédiaire peuvent être fournies pour faciliter la descente et l'entrée dans la procédure.

La configuration type prévoit trois aires de TAA : entrée directe, base gauche et base droite.

Les principes de construction et d'utilisation sont similaires à ceux des altitudes minimales de secteur qui figurent sur les cartes d'approche aux instruments des procédures conventionnelles, mais les limites latérales de ces secteurs sont adaptées à l'utilisation des récepteurs GNSS de base et plus généralement, des systèmes RNAV.

#### 1.5.5.6 Approche interrompue

1.5.5.6.1 Le segment d'approche interrompue (API) est normalement basé sur la navigation de surface mais peut, dans certains cas, être basé sur une navigation à l'estime ou une navigation effectuée à l'aide de moyens radioélectriques classiques tels que VOR, NDB.

1.5.5.6.2 Dans le cas où l'approche est interrompue pour une raison indépendante du fonctionnement du système RNAV/GNSS, l'équipage doit continuer à utiliser le guidage RNAV/GNSS pour conduire la procédure d'approche interrompue.

### *1.5.5 PBN APPROACH PROCEDURES*

#### *1.5.5.1 General*

*The PBN approach procedures published in IAC charts are either non-precision approaches (LNAV), approaches with vertical guidance (LNAV-VNAV or LPV) or precision approaches (LPV 200 ft). They are identified with the "RNP RWY xx" title. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.*

*These procedures consist in straight segments generally located according to a "T" or "Y" configuration.*

*To follow a PBN approach procedure (intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a navigation system certified in compliance with the RNP APCH specification of the ICAO "Performance based navigation (PBN) manual" - Doc 9613).*

*The operational instruction NR F-2007-01C deals with the execution of non-precision approaches, using PBN aircraft equipment.*

#### *1.5.5.2 Identification of fixes*

*Each fix is determined as a waypoint defined by its geographic coordinates with a resolution of a tenth of a second (or a hundredth of a second for runway thresholds), according to the World Geodetic System of 1984 - WGS 84) and shown on the Instrument Approach Chart with the appropriate symbol for its type: "fly over" or "fly by").*

#### *1.5.5.3 Table for data integrators*

*With every PBN instrument approach chart, a table is published for data integrators including for each waypoint : type of fix (IAF, IF, FAF, MAPT), identification, geographic coordinates, proposed coding (IF, TF, CF, DF, FA), status (FLY BY or FLY OVER).*

#### *1.5.5.4 "T" or "Y" concept*

*A configuration, called "T" or "Y" configuration, is adopted, except in case of special requirements, and in order to ensure a simple conduct of the procedure, irrespective of the arrival direction. In this configuration, we have :*

*- a final segment aligned with the runway, downstream from an intermediate segment and initial segments being three as a maximum, located on both sides of the final approach path extension, to make a "T" or a "Y".*

*- Lateral initial approach segments based on path differences by 70° to 90° with respect to the intermediate segment path.*

#### *1.5.5.5 Arrival altitude concept in terminal area (TAA)*

*Minimum arrival altitudes in terminal area (TAA), associated with areas based on the initial approach fix and/or the intermediate approach fix, can be provided to make the descent and the approach procedure entry easier.*

*The typical configuration provides three TAA areas : direct entry, left base and right base.*

*The principles for preparation and operation are identical to those of minimum sector altitudes included in instrument approach charts for conventional procedures, but the lateral limits of these sectors are adapted to the use of basic GNSS receivers and more usually, of RNAV systems.*

#### *1.5.5.6 Missed approach*

*1.5.5.6.1 The missed approach segment (API) is usually based on the area navigation but, in some cases, may be based on dead reckoning navigation or navigation carried out by means of conventional radioelectric aids such VOR, NDB.*

*1.5.5.6.2 In the case when the approach is discontinued for a reason not depending on RNAV/GNSS system operation, the flight crew must continue to use the RNAV/GNSS guidance to execute the missed approach procedure.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.5.5.6.3** Dans le cas où l'approche est interrompue en raison d'une panne ou d'une perte du guidage du système RNAV/GNSS, l'exploitant doit définir et suivre une procédure d'extraction d'urgence (suivie d'une phase de ralliement). Elle consiste à atteindre une altitude suffisante le long d'une trajectoire dégagée d'obstacles. Elle doit prendre en compte la présence des obstacles, les performances de l'aéronef, les caractéristiques de ses systèmes de bords.

La phase de ralliement pour effectuer une nouvelle approche RNAV/GNSS ou un autre type d'approche devra ensuite être réalisée à l'aide des moyens de navigation conventionnels et/ou sous assistance radar

*1.5.5.6.3 In the case when the approach is discontinued because of RNAV/GNSS system guidance loss or failure, the operator must define and execute an emergency extraction procedure (followed with a homing phase). It consists in reaching a sufficient altitude along an obstacle-free flight path. It must consider the presence of obstacles, aircraft performance and characteristics of aircraft systems.*

*The homing phase to execute a new RNAV/GNSS approach or another approach, shall then be carried out, using conventional navigation aids and/or under radar assistance.*

**1.5.5.7 Attente protégée RNAV/GNSS**

Différentes attentes RNAV/GNSS peuvent être publiées :

- Attente pour les systèmes disposant de la fonction attente.

- Attente pour les systèmes ne disposant pas de la fonction attente.

a) Systèmes disposant de la fonction attente :

Toutes les attentes publiées peuvent être réalisées à l'aide de cette fonction. Elles sont codées et intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

b) Systèmes ne disposant pas de la fonction attente :

Ces attentes peuvent être réalisées manuellement, sauf publication d'une mention spéciale (fonction attente requise) sur la carte d'approche. Elles ne sont pas intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

Elles peuvent être exécutées manuellement à l'aide des fonctions de base des systèmes RNAV/GNSS (cf consigne opérationnelle F- 2007-01).

***1.5.5.7 RNAV/GNSS protected holding pattern***

*Various RNAV/GNSS holding patterns may be published :*

*- Holding pattern for systems with holding function.*

*- Holding pattern for systems without holding function.*

*a) Systems with holding function :*

*All published holding patterns can be executed, using this function. They are encoded and embedded in data bases of navigation systems.*

*b) Systems without holding function :*

*These holding patterns can be executed manually, unless a special mention is published (holding function required) on the approach chart. They are not embedded in data bases of navigation systems.*

*They can be manually flown, using basic functions of RNAV/GNSS systems (refer to operational instruction NR F-2007-01).*

**1.5.5.8 Phraséologie**

La clairance d'approche PBN est demandée par le pilote après vérification qu'elle peut être entreprise.

Phraséologie de base du pilote, puis du contrôleur :

**Pilote : Lille, Citron Air 32 45. demandons approche R N P piste 0 8.**

Contrôle **: Citron Air 32 45, autorisé approche R N P piste 0 8.**

En cas d'impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :

**Pilote : Lille, Citron Air 32 45, approche R N P piste 0 8 impossible cause équipement.**

***1.5.5.8 Phraseology***

*The PBN approach clearance is requested by the pilot after checking that it could be undertaken.*

*Basic phraseology between pilot and controller :*

***Pilot : Lille, Citron AIR 32 45, requesting R N P approach runway 0 8.***

*Controller* ***: Citron Air 32 45 cleared for R N P approach runway 0 8.***

*In case of impossibility to continue the approach when started :*

***Pilot : Lille, Citron Air 32 45, R N P approach runway 0 8 is not possible because of equipment failure.***

**1.5.6 Responsabilité du commandant de bord en espace de classe G**

Lorsque le service de contrôle d'approche n'est pas assuré (mention "NIL" dans la rubrique APP), le pilote commandant de bord doit :

- transmettre des comptes-rendus de positions et indiquer ses intentions :

- avant d'entamer l'approche ;

- à chaque position caractéristique de la procédure aux instruments ;

- assurer sa séparation vis à vis des autres ACFT en IFR, après entente éventuelle entre pilotes, en tenant compte, si nécessaire, de la procédure prévue en API.

***1.5.6 Responsibility of the pilots in command in class G airspace***

*Without APP service (mention "NIL" on the chart), the pilots in command must :*

*- transmit positions reports and say their intentions :*

*- before beginning the approach ;*

*- at each distinctive point of the IFR procedure ;*

*- secure their separations with the other IFR aircraft according themself together, and respecting specified procedure for missed approach.*

**1.5.7 Intégration dans la circulation d'aérodrome**

**a)** Les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

**b)** Sur un aérodrome contrôlé, la tour de contrôle délivre des clairances en fonction de l'ordre d'atterrissage.

**c)** Sur un aérodrome doté d'un AFIS, les vols VFR doivent normalement manoeuvrer pour ne pas gêner l'approche, suivie d'un atterrissage direct ou d'une VPT, effectuée par un vol IFR. Cette disposition est prévue pour permettre aux IFR de respecter la trajectoire VPT publiée. Toutefois les ACFT en IFR appliquent les règles suivantes :

- ils s'intègrent directement en finale si une approche aux instruments directe est possible ;

- ils s'intègrent sur la trajectoire VPT si une VPT est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques ;

***1.5.7 Joining aerodrome circuit***

***a)*** *Rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft.*

***b)*** *In the case of a controlled aerodrome, the control tower gives clearances in accordance with the aircraft landing order.*

***c)*** *On aerodromes provided with an AFIS, VFR flights must normally manoeuvre so that they do not interfere with the approach followed by a direct landing or a VPT (visual manoeuvring with prescribed track), made by an IFR flight. This provision is made to allow IFR flights to respect the VPT published. However IFR ACFT comply with following rules :*

*- they integrate directly in final if instrument direct approach is possible ;*

*- they integrate the VPT circuit if a VPT is possible and necessary because of MTO conditions ;*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- ils effectuent une MVL si une MVL est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intègrent dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR ; si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodromes publiés pour la piste en service à moins que l'aérodrome ne soit accessible qu'aux ACFT munis de radio et qu'aucun autre ACFT n'évolue dans la circulation d'aérodrome et sous réserve de respecter les consignes particulières publiées.

*- They perform one circling if a circling is possible and necessary because of MET conditions. They integrate aerodrome circuit, respecting VFR integration rules, except particular instructions as for the circling circuit. If MET conditions permit it, the descent is interrupted at an upper height than the higher circuit of the aerodrome, which is published for the runway in use ; except if the radio is compulsory for aircraft and no other ACFT is performing in aerodrome circuit, and in the respect of published particular instructions.*

**d)** Sur un aérodrome non pourvu d'une TWR ou AFIS sur lesquels une procédure d'approche aux instruments est autorisée seule une MVL est autorisée en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR ; si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodromes publiés pour la piste en service.

***d)*** *On aerodrome not provided with a TWR or AFIS and where instrument approach is authorized only a circling is authorized with the aircraft joining the aerodrome circuit and complying with the rules applicable to VFR flights, unless any particular instructions are given on visual manoeuvring. If MET conditions permit it, the descent is interrupted at the upper height than the higher circuit of the aerodrome, which is published for the runway in use.*

**e)** En espace aérien non contrôlé, un aéronef IFR qui décide d'effectuer une approche à vue doit évoluer en VMC et s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux règles applicables aux vols VFR.

***e)*** *When the airspace is not controlled, an aircraft flying under IFR which decides to make a visual approach must operate under VMC and join the aerodrome circuit in accordance with the rules applicable to VFR flights.*

**f)** Les éléments du circuit d'aérodrome (sens et hauteur) sont indiqués dans la case « observations » des cartes IAC lorsque le circuit d'aérodrome ne répond pas à la définition du circuit type (virages par la gauche - hauteur 300 m/1000 ft).

***f)*** *Information on the aerodrome circuits (direction and height) are given in the "observations" box of IAC when the aerodrome circuit does not meet the conditions laid down for a standard circuit (left hand turn height 300 m/1000 ft).*

Les émissions ATIS sont assurées sur un certain nombre d'aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume de communication VHF air-sol des services ATS.

*ATIS transmissions are provided on a certain number of aerodromes where it is necessary to reduce the volume of VHF air-ground communications made by ATS.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 1.5 A - UTILISATION DES PROCEDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS EN IFR EN L'ABSENCE D'ORGANISME DE LA CIRCULATION AERIENNE SUR L'AERODROME

***Utilization of instrument approach procedures under IFR without ATC***

Les procédures d'approche aux instruments ne sont autorisées que dans les conditions suivantes :

- le paramètre "calage altimétrique" est diffusé par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) ;

- une station désignée pour fournir le QNH est indiquée sur la carte IAC.

- l'aérodrome de dégagement, choisi par l'exploitant ou l'équipage est pourvu d'un organisme de la circulation aérienne dans les plages horaires d'utilisation prévues.

Les procédures d'approches sont alors obligatoirement suivies d'une MVL pour laquelle des minimums éventuellement majorés sont publiés. De nuit, pour les opérations de transport public régulier un représentant de l'exploitant devra être présent sur l'aérodrome et devra disposer de consignes approuvées par les services compétents de l'aviation civile lui permettant de déclencher le plan de secours de l'aérodrome ainsi que les phases d'urgence si nécessaire.

En corollaire, les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées lorsque :

- la mention suivante est publiée : "Procédure interdite en dehors des horaires ATS" (cas d'une nécessité de coordination, d'un environnement dangereux interdisant d'une façon définitive de telles manoeuvres).

- aucune procédure d'agrément d'une station n'est publiée, cette dernière n'ayant pas été étudiée et l'aérodrome n'est pas doté d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP).

**1 Responsabilité du commandant de bord en espace de classe G**

Lorsque le service de contrôle d'approche n'est pas assuré (mention "NIL" dans la rubrique APP), le pilote commandant de bord doit :

- transmettre des comptes-rendus de positions et indiquer ses intentions :

- avant d'entamer l'approche ;

- à chaque position caractéristique de la procédure aux instruments ;

- assurer sa séparation vis à vis des autres ACFT en IFR, après entente éventuelle entre pilotes, en tenant compte, si nécessaire, de la procédure prévue en API.

**2 Intégration dans la circulation d'aérodrome :**

**a)** Les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

**b)** Sur un aérodrome contrôlé, la tour de contrôle délivre des clairances en fonction de l'ordre d'atterrissage.

**c)** Sur un aérodrome doté d'un AFIS, les vols VFR doivent normalement manoeuvrer pour ne pas gêner l'approche, suivie d'un atterrissage direct ou d'une VPT, effectuée par un vol IFR. Cette disposition est prévue pour permettre aux IFR de respecter la trajectoire VPT publiée. Toutefois les ACFT en IFR appliquent les règles suivantes :

- ils s'intègrent directement en finale si une approche aux instruments directe est possible ;

- ils s'intègrent sur la trajectoire VPT si une VPT est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques ;

- ils effectuent une MVL si une MVL est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intègrent dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR ; si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodromes publiés pour la piste en service à moins que l'aérodrome ne soit accessible qu'aux ACFT munis de radio et qu'aucun autre ACFT n'évolue dans la circulation d'aérodrome et sous réserve de respecter les consignes particulières publiées.

**d)** Sur un aérodrome non pourvu d'une TWR ou AFIS sur lesquels une procédure d'approche aux instruments est autorisée seule une MVL est autorisée en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR ; si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodromes publiés pour la piste en service.

*Instruments approach procedures are only permitted in following conditions :*

*- the parameter "altimeter setting" is transmitted by a STAP (Automatic transmission system of parameters) ;*

*- QNH is transmitted by a designated station refered on the IAC.*

*- diversion airfield, selected by operator or aircrew is provided with an ATC unit during planned operating hours.*

*The approaches procedures are compulsorily followed with a circling for which minima are possibly increased and published. By night, an operator agent should have to be at the aerodrome to carry out scheduled air public transport operations and should to get approval instructions from the suitable air traffic service enabling him to trig the safety plan of aerodrome and emergency phases if necessary.*

*It results : the instruments approach procedures are not allowed when :*

*- the following sentence is published : "prohibited procedure out of ATS HOR" (on account of necessary coordination, dangerous surroundings which prohibit finally such manoeuvres) :*

*- no approved station is published, and no STAP (Automatic transmission system of parameters) on the aerodrome.*

***1 Responsibility of the pilots in command in class G airspace***

*Without APP service (mention "NIL" on the chart), the pilots in command must :*

*- transmit positions reports and say their intentions :*

*- before beginning the approach ;*

*- at each distinctive point of the IFR procedure ;*

*- secure their separations with the other IFR aircraft according themself together, and respecting specified procedure for API.*

***2 Joining aerodrome circuit :***

***a)*** *Rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft.*

***b)*** *In the case of a controlled aerodrome, the control tower gives clearances in accordance with the aircraft landing order.*

***c)*** *On aerodromes provided with an AFIS, VFR flights must normally manoeuvre so that they do not interfere with the approach followed by a direct landing or a VPT (visual manoeuvring with prescribed track), made by an IFR flight. This provision is made to allow IFR flights to respect the VPT published. However IFR ACFT apply following rules :*

*- they integrate directly in final if instrument direct approach is possible ;*

*- they integrate the VPT circuit if a VPT is possible and necessary because of MTO conditions ;*

*- they perform one circling (visual manoeuvring without prescribed track) if a circling is possible and necessary because of MTO conditions. They integrate aerodrome circuit, respecting VFR integration rules, except particular instructions as for the circling circuit. If MTO conditions permit it, the descent is interrupted at an upper height than the higher circuit of the aerodrome, which is published for the runway in use ; except if the radio is compulsory for aircraft and no other ACFT is performing in aerodrome circuit, and in the respect of published particular instructions.*

***d)*** *On aerodrome not provided with a TWR or AFIS and where instrument approach is authorized only a circling is authorized with the aircraft joining the aerodrome circuit and complying with the rules applicable to VFR flights, unless any particular instructions are given on visual manoeuvring. If MET conditions permit it, the descent is interrupted at the upper height than the higher circuit of the aerodrome, which is published for the runway in use.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**e)** En espace aérien non contrôlé, un aéronef IFR qui décide d'effectuer une approche à vue doit évoluer en VMC et s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux règles applicables aux vols VFR.

***e)*** *When the airspace is not controlled, an aircraft flying under IFR which decides to make a visual approach must operate under VMC and join the aerodrome circuit in accordance with the rules applicable to VFR flights.*

**f)** Les éléments du circuit d'aérodrome (sens et hauteur) sont indiqués dans la case « observations » des cartes IAC lorsque le circuit d'aérodrome ne répond pas à la définition du circuit type (virages par la gauche - hauteur 300 m/1000 ft).

***f)*** *Information on the aerodrome circuits (direction and height) are given in the ''observations" box of IAC when the aerodrome circuit does not meet the conditions laid down for a standard circuit (left hand turn height 300 m/1000 ft).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS

*ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES*

## 1.6.1 RADAR PRIMAIRE (PSR)

## *1.6.1 PRIMARY RADAR (PSR)*

NIL

## 1.6.2 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

## *1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)*

NIL

## 1.6.3 SURVEILLANCE DEPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE DIFFUSION (ADS-B)

### 1.6.3.1 Définition de l'ADS-B

La Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) est un moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

### 1.6.3.2 Services rendus

Le Service de la Navigation Aérienne en Nouvelle-Calédonie (SNA-NC), fournisseur de services ATS en Nouvelle-Calédonie, a validé l'utilisation des informations ADS-B pour fournir les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte aux aéronefs équipés et certifiés dans la zone de visibilité ADS-B.

← Cette utilisation permet, pour les aéronefs équipés et certifiés :

- de détecter des erreurs de route, de niveau, de coordination, et un suivi des trajectoires dans le cadre des services du contrôle, d'information de vol et d'alerte,

- de bénéficier dans la zone couverte par le système de surveillance ATS ADS-B d'une norme de séparation de 8 NM.

### 1.6.3.3 Obligation d'emport ADS-B

Les exigences en matière d'emport ADS-B sont précisées dans la partie GEN 1.5.

## *1.6.3 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE - BROADCAST (ADS-B)*

### *1.6.3.1 Definition of ADS-B*

*Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) is a mean by which aircraft, aerodrome vehicles and other objects can automatically transmit and/or receive data such as identification, position and other, as required, on a data link operating in broadcast mode.*

### *1.6.3.2 Services provided*

*The Air Navigation Service in New Caledonia (SNA-NC), provider of ATS services in New Caledonia, has validated the use of ADS-B information to provide control, flight information and alert services to aircraft equipped and certified in the ADS-B visibility area.*

*This use allows, for equipped and certified aircraft :*

*- to detect errors in lateral track, flight level, or coordination, and to monitor trajectories in the context of control, information and alert services,*

*- to benefit in the ADS-B ATS surveillance system coverage zone of a standard separation of 8 NM.*

### *1.6.3.3 ADS-B carriage requirement*

*The requirements related to carriage of ADS-B are described in part GEN 1.5.*

## 1.6.4 MULTILATERATION

### 1.6.4.1 Définition

Un système de multilatération est composé de plusieurs balises qui reçoivent les signaux émis par le transpondeur d'un avion pour le localiser. Ces signaux sont soit spontanés (squitters du Mode S), soit des réponses (Mode A+C ou Mode S) aux interrogations de ces balises. La localisation se fait grâce au principe de différence de temps d'arrivée de ces signaux. Ce système est actuellement déployé en Nouvelle-Calédonie.

### 1.6.4.2 Services rendus

Le Service de la Navigation Aérienne en Nouvelle-Calédonie (SNA-NC), fournisseur de services ATS en Nouvelle-Calédonie, a validé l'utilisation des informations fournies par le système de multilatération pour fournir les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte aux aéronefs équipés et certifiés dans la zone de visibilité du système de multilatération.

Cette utilisation permet, pour les aéronefs équipés et certifiés, de détecter des erreurs de route, de niveau, de coordination, et un suivi des trajectoires dans le cadre des services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

### 1.6.4.3 Obligation d'emport transpondeur

Les exigences en matière d'emport transpondeur sont précisées dans la partie GEN 1.5.

### 1.6.4.4 Rappel sur les modalités d'activation du transpondeur

Le transpondeur doit être activé lorsque l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.

## *1.6.4 MULTILATERATION*

### *1.6.4.1 Definition*

*Multilateration system is composed of several beacons that receive the transmissions of the transponder of an aircraft to locate it. These transmissions are either spontaneous (squitters of Mode S), or replies (Mode A+C or Mode S) to interrogations of these beacons. The localisation is done thanks to the principle of the time difference of arrival of these transmissions. This system is currently deployed in New Caledonia.*

### *1.6.4.2 Services provided*

*The Air Navigation Service in New Caledonia (SNA-NC), provider of ATS services in New Caledonia, has validated the use of information provided by the multilateration system to provide control, flight information and alert services to aircraft equipped and certified in the multilateration system visibility area.*

*This use allows, for equipped and certified aircraft, to detect errors in lateral track, flight level, or coordination, and to monitor trajectories in the context of control, information and alert services.*

### *1.6.4.3 Transponder carriage requirement*

*The requirements related to carriage of transponder are described in part GEN 1.5.*

### *1.6.4.4 Reminder on how to activate the transponder*

*The transponder must be activated when the aircraft leaves its parking position to take-off, until it comes to rest in the designated parking position, after all engines or all propellers are stopped.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.7 PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE

*ALTIMETER SETTING PROCEDURES*

## 1.7.1 INTRODUCTION

### 1.7.1.1 Généralités

Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne contient les dispositions applicables en matière de calage altimétrique.

De plus, les règles de calage altimétrique utilisées et les procédures qui en découlent se basent sur les pratiques prévues dans les dispositions de l'OACI contenues dans les documents suivants :

- DOC 8168 - Procédures pour les Services de Navigation Aérienne, volume III « Procédures d'exploitation technique des aéronefs » ;

- DOC 4444-Chap 4.10 - Procédures pour les Services de circulation aérienne

- Règles de l'air et Service de la circulation aérienne ;
- DOC 7030 - Procédures complémentaires régionales.

### 1.7.1.2 But et application des procédures de calage altimétrique

Les procédures de calage altimétrique sont établies dans le but :

- d'assurer durant toutes les phases du vol, une séparation verticale convenable entre aéronefs ;
- de permettre, durant toutes les phases du vol, le franchissement des obstacles avec les marges applicables.

## 1.7.2 PROCEDURES ELEMENTAIRES DE CALAGE ALTIMETRIQUE

### 1.7.2.1 Séparation verticale des aéronefs

Sauf pour les opérations d'atterrissage et de décollage, la séparation verticale des aéronefs est basée sur l'utilisation d'un système prédéfini de niveaux de vol.

Le niveau de vol zéro coïncide avec la surface isobare 1013,2 hPa et les niveaux de vol successifs sont séparés par des intervalles de 152,4 m (500 ft) en atmosphère standard.

Suivant la portion d'espace considérée, la séparation verticale est obtenue en utilisant des niveaux de vols distants de 500, 1000 ou 2000 ft (en atmosphère standard).

### 1.7.2.2 En route

Les commandants de bord peuvent vérifier en vol que le niveau de vol utilisé ou prévu assure une marge de franchissement des obstacles convenable, à l'aide des renseignements QNH fournis par le réseau des stations météorologiques.

Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

- en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

- en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

### 1.7.2.3 Pour les opérations d'atterrissage et de décollage

L'altitude de transition est l'altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

## *1.7.1 INTRODUCTION*

### *1.7.1.1 Generalities*

*The implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation contains the provisions applicable to altimeter setting.*

*Moreover, the rules for altimeter setting used and the resulting procedures are based on the practices provided in the ICAO provisions contained in the following documents :*

*- DOC 8168 - Procedures for Air Navigation Services, volume III "Aircraft Operating Procedures" ;*

*- DOC 4444-Chap 4.10 - Procedures for Air Navigation Services ;*

*- Air traffic Management ;*
*- DOC 7030 - Regional Supplementary Procedures.*

### *1.7.1.2 Purpose and application of altimeter setting procedures*

*The purpose of altimeter setting procedures is :*

*- to ensure, during all phases of flight, a suitable vertical separation between aircraft ;*

*- to allow, during all phases of flight, the clearance of obstacles with the applicable margins.*

## *1.7.2 BASIC ALTIMETER SETTING PROCEDURES*

### *1.7.2.1 Vertical separation of aircraft*

*Except for landing and take-off operations, vertical separation of aircraft is based on the use of a pre-defined system of flight levels.*

*The flight level zero coincides with the 1013.2 hPa isobaric surface and successive flight levels are separated by intervals of 152.4 m (500 ft) in standard atmosphere.*

*Depending on the portion of air space considered, vertical separation is obtained by using flight levels 500, 1000 or 2000 ft apart (in standard atmosphere).*

### *1.7.2.2 En route*

*Pilot-in-command may verify in flight that the flight level used or planned provides adequate obstacle clearance, using QNH information provided by the weather station network.*

*The cruising levels at which a flight or part of a flight must be performed are expressed :*

*- in flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;*

*- in altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.*

### *1.7.2.3 Landing and taking-off operations*

*The transition altitude is the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is given by its altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Une altitude de transition est fixée pour chaque région de contrôle terminale (TMA). Elle est publiée sur les cartes de procédures de vol aux instruments (IAC) des aérodromes situés dans les limites de la TMA ainsi que sur celles des aérodromes situés sous la TMA lorsque l'altitude minimale d'attente est au-dessus du plancher de la TMA. Elle est également publiée sur la carte au 1/500 000 publiée par le SIA, à l'attention des vols VFR, lorsque sa valeur est différente de 5000 ft.

*A transition altitude is established for each Terminal Control Area (TMA). It is published on the Instrument Approach Chart (IAC) of aerodromes within the TMA boundary on those of aerodromes below the TMA where the minimum holding altitude is above the TMA base. It is also published on the 1:500 000 chart issued from the Aeronautical Information Service, for VFR flights, when its value is different from 5000 ft.*

L'altitude de transition n'est pas inférieure à 450 m (1500 ft) au-dessus de l'aérodrome.

*The transition altitude is not less than 450 m (1500 ft) above the aerodrome.*

Le niveau de transition est le niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition. Le niveau de transition est situé 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'altitude de transition.

*The transition level is the lowest flight level available for use above the transition altitude. The transition level is at least 300 m (1000 ft) above the transition altitude.*

Les organismes des services de la circulation aérienne déterminent le niveau de transition à utiliser dans les zones où une altitude de transition est établie, pour la période de temps appropriée sur la base des rapports QNH et de la pression prévue au niveau moyen de la mer, si nécessaire.

*Air traffic services units shall determine the transition level to be used in areas where a transition altitude is established, for the appropriate period of time on the basis of QNH reports and predicted pressure at the mean sea level, if required.*

Le changement de calage altimétrique a lieu au plus tard en traversant :

*The change of altimeter setting takes place at the latest when crossing :*

- le niveau de transition pour les aéronefs en descente,

*- the transition level in the case of a descending aircraft,*

- l'altitude de transition pour les aéronefs en montée.

*- the transition altitude in the case of an ascending aircraft.*

Le QNH est fourni :

*The QNH is provided :*

- par le service automatique d'information de région terminale (ATIS) ; les calages sont alors rappelés par les organismes de la circulation aérienne conformément aux instructions en vigueur ;

*- by the Automatic Terminal Information Service (ATIS) ; the settings are then repeated by the air traffic services in accordance with the instructions in force ;*

- par les organismes habilités à communiquer les paramètres en l'absence d'ATIS ;

*- by organisations authorised to communicate parameters in the absence of ATIS.*

Le QFE est fourni sur demande du pilote.

*The QFE (aerodrome and / or threshold) is provided upon request of the pilot.*

Si un aéronef qui a reçu la clairance d'atterrissage termine son approche en utilisant la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE), la position de cet aéronef dans le plan vertical est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé.

*If an aircraft that has been cleared to land completes its approach using the atmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE), the position of that aircraft in the vertical plane is expressed as a function of the height above the aerodrome elevation for the portion of the flight for which the QFE may be used.*

La position de l'aéronef est toutefois exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau du seuil de la piste :

*However, the position of the aircraft is expressed as a function of the height above the runway threshold elevation :*

- pour les pistes aux instruments dont le seuil se trouve à 2 m (7 ft) ou plus au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ;

*- for instrument runways where the threshold is 2 m (7 ft) or more below the aerodrome elevation ;*

- pour les pistes avec approche de précision.

*- for runways with precision approach.*

Le choix des calages altimétriques utilisés pendant la procédure d'approche interrompue est déterminé selon que la procédure peut ou non être effectuée au-dessous de l'altitude de transition.

*The choice of altimeter settings used during the missed approach procedure is determined by whether or not the procedure can be conducted below the transition altitude.*

### 1.7.2.4 Procédures particulières dans le secteur Nouvelle-Calédonie de la FIR Nandi

### *1.7.2.4 Particular procedures in New Caledonia sector of the Nandi FIR*

Dans la zone QNH Nouvelle-Calédonie, l'altitude de transition est de 11 000 ft : à 11 000 ft et en-dessous, les aéronefs doivent exprimer leur position verticale en référence au QNH régional, à l'exception des aéronefs évoluant :

*In the New Caledonia QNH area, the transition altitude is 11 000 ft : at 11 000 ft and below, aircraft must express their vertical position in reference to the regional QNH, except for aircraft manoeuvring :*

- dans la TMA NOUMEA partie 1.1 LA TONTOUTA et dans l'espace du SIV situé sous la TMA NOUMEA partie 1.1 LA TONTOUTA, où il sera fait usage du QNH local de l'aérodrome de Nouméa La Tontouta,

*- within TMA NOUMEA part 1.1 LA TONTOUTA and in SIV airspace located under TMA NOUMEA part 1.1 LA TONTOUTA, where the Nouméa La Tontouta aerodrome local QNH is to be used,*

- dans la TMA NOUMEA partie 1.2 MAGENTA et dans l'espace du SIV situé sous la TMA NOUMEA partie 1.2 MAGENTA, où il sera fait usage du QNH local de l'aérodrome de Nouméa Magenta,

*- within TMA NOUMEA part 1.2 MAGENTA and in SIV airspace located under TMA NOUMEA part 1.2 MAGENTA, where the Nouméa Magenta aerodrome local QNH is to be used,*

- dans les CTR où il sera fait usage du QNH local d'aérodrome,

*- within CTR airspace where the aerodrome local QNH is to be used,*

- dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome où il sera fait usage du QNH local d'aérodrome.

*- within the aerodrome traffic of an aerodrome where the aerodrome local QNH is to be used.*

Le QNH régional est défini comme le QNH minimum de toutes les stations QNH de Nouvelle-Calédonie excepté celles situées sur les aérodromes de Ile Art Waala, Nouméa La Tontouta et Nouméa Magenta, moins 2 hPa.

*The regional QNH is defined as the minimum QNH of all QNH stations of New Caledonia except those from Ile Art Waala, Nouméa La Tontouta and Nouméa Magenta aerodromes, minus 2 hPa.*

Le niveau de transition est fonction du QNH régional selon le tableau :

*The transition level is based on the regional QNH according to the table :*

| QNH R (hPa) | < 978 | 978 à / *to* 1012 | 1013 à / *to* 1048 | > 1048 |
|---|---|---|---|---|
| Niveau de transition / *Transition level* | FL 140 | FL 130 | FL 120 | FL 110 |

A l'intérieur de la zone QNH Nouvelle-Calédonie, si le réglage altimétrique ne peut être obtenu avant le départ, le commandant de bord doit régler son altimètre par rapport à l'altitude de l'aérodrome et se faire communiquer le réglage altimétrique par l'organisme de la circulation aérienne responsable aussitôt que possible et de toute façon avant d'entrer en conditions IMC.

*Within the New Caledonia QNH area, if the altimeter setting cannot be obtained prior to departure, the pilot in command must set his altimeter with regard to the aerodrome altitude and request communication of the altimeter setting from the air traffic unit concerned as early as possible and in any case before entering IMC conditions.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.7.2.5 Valeurs du QNH et du QFE**

La valeur du QNH et du QFE transmise aux aéronefs dans les instructions de contrôle est arrondie au hPa entier immédiatement inférieur.

***1.7.2.5 QNH and QFE values***

*The QNH and QFE values provided to aircraft in the control instructions are rounded down to the nearest integral hPa.*

**1.7.2.6 Séries de niveaux de vol**

Il est rappelé que dans les voies aériennes et en espace supérieur, seuls sont utilisés les niveaux dont le numéro est un multiple entier de 10, hormis les exceptions mentionnées au paragraphe SERA.5005.d.2 du règlement (UE) N° 923/2012.

Pour faciliter la désignation d'ensemble de niveaux de vol, deux termes sont utilisés :

- Série Paire,
- Série Impaire.

La série paire désigne, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple pair de 10, c'est-à-dire :

40, 60, 80, 100, etc.

La série impaire désigne, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple impair de 10, c'est-à-dire :

50, 70, 80, 110, etc.

Cependant à partir du niveau de vol 410, la séparation verticale étant basée sur un espacement de 600 m (2000 ft), les niveaux suivants sont utilisés :

- 470, 510, etc.
- 410, 450, 490, etc.

***1.7.2.6 Flight level series***

*It is reminded that in airways and in upper airspace, only those levels whose number is an integral multiple of 10 shall be used,with the exceptions mentioned in paragraph SERA.5005.d.2 of Regulation (EU) NR 923/2012.*

*To facilitate the designation of flight level sets, two terms are used :*

- *Series Even,*
- *Series Odd.*

*Series Even consists of flight levels whose number is an even multiple of 10 i.e. :*

*40, 60, 80, 100, etc.*

*Series Odd consists of flight levels whose number is an odd multiple of 10 i.e. :*

*50, 70, 90, 110, etc.*

*However, as from flight level 410, since the vertical separation is based on a distance of 600 m (2000 ft) the following levels are used :*

- *470, 510, etc.*
- *410, 450, 490, etc.*

**1.7.3 DESCRIPTION DES REGIONS DE CALAGE ALTIMETRIQUE**

Les stations de QNH suivantes situées sur des aérodromes civils émettent des METAR automatiques toutes les 30 minutes, sauf celles marquées d'un astérisque pour lesquelles le QNH est uniquement disponible via le STAP :

***1.7.3 DESCRIPTION OF ALTIMETER SETTING REGIONS***

*The following QNH stations at civil aerodromes issue automatic METARs every 30 minutes, except those marked with an asterisk for which the QNH is only available via STAP :*

*ILE ART WAALA, ILE DES PINS MOUE, KONE, KOUMAC, LIFOU OUANAHAM, MARE LA ROCHE, NOUMEA LA TONTOUTA, NOUMEA MAGENTA, OUVEA OULOUP, TOUHO.

L'information QNH est mise à jour toutes les 30 minutes et mise à disposition des usagers et des organismes de la circulation aérienne dans les 5 minutes, sauf pour les stations marquées d'un astérisque pour lesquelles le QNH est uniquement disponible via le STAP.

Les commandants de bord peuvent en obtenir communication par l'intermédiaire de l'organisme rendant les services ATS à l'intérieur de la région d'information de vol dans laquelle ils se trouvent.

Les centres de contrôle d'approche déterminent les niveaux de vol les plus bas utilisables pour la totalité des régions de contrôle de type CTA/TMA dans lesquels ils assurent les services ATS.

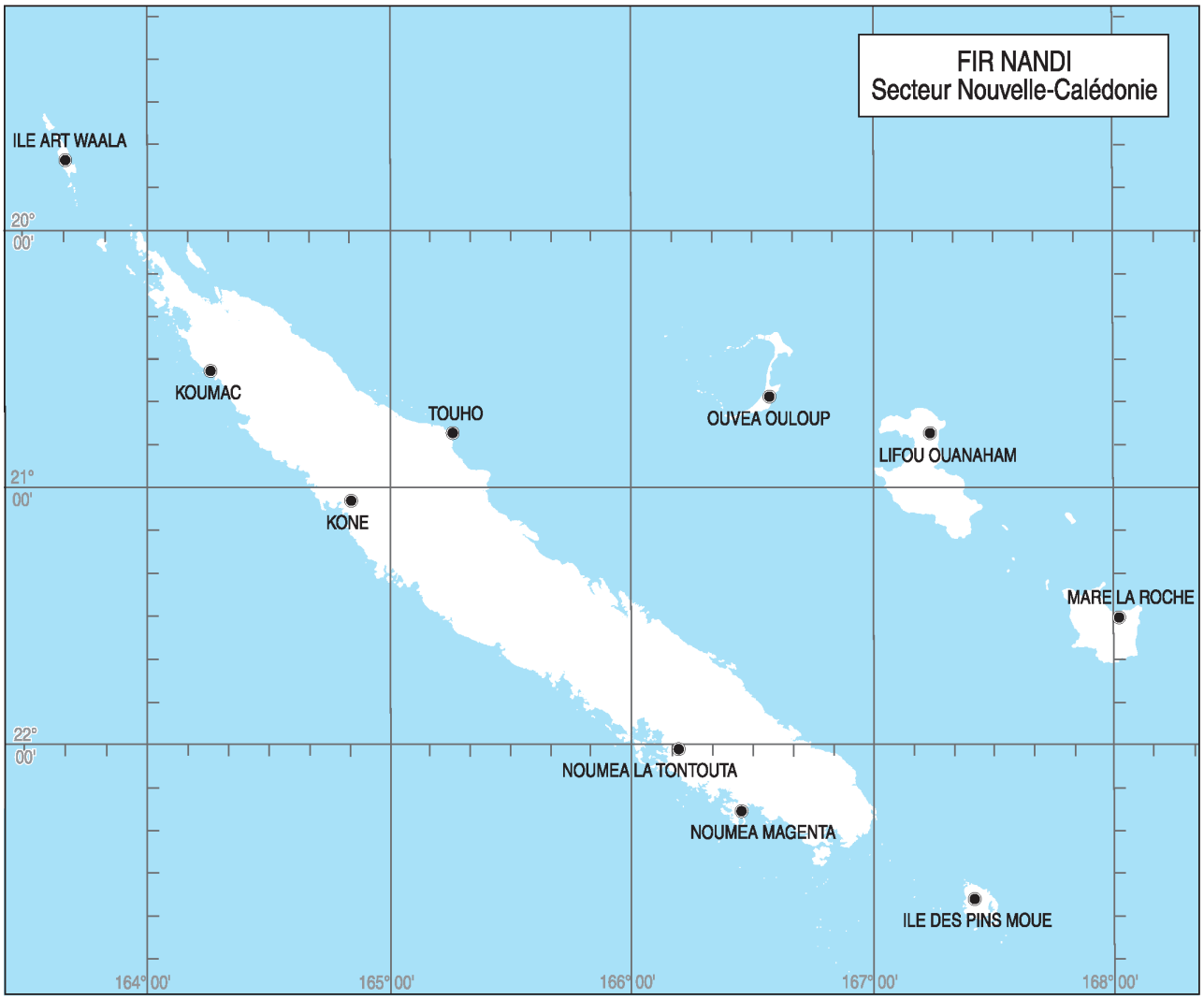
*The QNH information is updated every 30 minutes and made available to users and ATS units within 5 minutes, except for the stations marked with an asterisk for which the QNH is only available via STAP.*

*Pilots-in-command may obtain this information through the organisation providing ATS within the Flight Information Region in which they are located.*

*Approach Control Centers shall determine the lowest usable flight levels for the whole control area (i.e. CTA/TMA) in which they provide ATS.*

**CARTE DES STATIONS QNH**

*CHART OF QNH STATIONS*





© Service de l'Information Aéronautique, France

### 1.7.4 PROCEDURES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS D'AERONEFS

Les niveaux de vol sont spécifiés dans le plan de vol par des numéros alors que les altitudes sont spécifiées par leurs valeurs en mètres ou en pieds.

Le ou les niveaux de vol choisis pour effectuer un vol doivent :

- assurer une marge de franchissement d'obstacles réglementaire et le respect des hauteurs minimales de survol en tous points de la route à parcourir ;

- satisfaire aux exigences du contrôle de la circulation aérienne et particulièrement aux spécifications concernant les niveaux utilisables sur les voies aériennes et les itinéraires prédéterminés ;

- le cas échéant, être compatibles avec les spécifications des tableaux fixant les niveaux de vol utilisables en fonction de la route magnétique en dehors des espaces contrôlés (publié en ENR 1.7.5).

Les données nécessaires pour déterminer le niveau de vol le plus bas qui assure une marge suffisante de franchissement des obstacles peuvent être obtenues du centre météorologique de l'aérodrome de départ qui tient à la disposition des exploitants un ou plusieurs des renseignements suivants :

- derniers QNH des stations désignées ;

- prévisions de pression minimum au niveau moyen de la mer pour chaque tronçon de voie, prévisions de température au sol et en altitude.

- QNH déduits des cartes synoptiques.

**NOTE :** lorsque le plancher d'une voie aérienne est défini par un niveau de vol, ce plancher se trouve au minimum à 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km (4,3 NM), tant que le QNH n'est pas inférieur à 960 hPa.

Selon les renseignements utilisés, il convient d'appliquer les méthodes suivantes :

- si l'on utilise les derniers QNH mesurés, il faut tenir compte des corrections de distance vis-à-vis de la dernière station de relèvement du QNH, au moment de l'utilisation et éventuellement de température.

- si l'on utilise des prévisions de QNH ou des QNH déduits des cartes synoptiques, seule la correction de température doit être éventuellement appliquée.

La correspondance entre les niveaux de croisière et la route magnétique prescrite en ENR 1.7.5 ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent :

- dans la section ENR 3 de l'AIP pour chaque segment de route ATS ; ou

- au RAD (Route Availability Document) pour chaque segment de route directe (DCT) ; ou

- dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

### *1.7.4 PROCEDURES APPLICABLE TO OPERATORS*

*Flight levels are specified in the flight plan by numbers while altitudes are specified by their values in meters or feet.*

*The flight level(s) chosen to perform a flight shall :*

*- ensure the regulatory obstacle clearance and compliance with the minimum overflight heights at all points along the route to be flown ;*

*- meet the requirements of air traffic control and in particular the specifications for usable levels on airways and predetermined routes ;*

*- where applicable, be compatible with the specifications in the tables of usable flight levels by magnetic route outside controlled areas (published in ENR 1.7.5).*

*The data necessary to determine the lowest flight level that provides sufficient obstacle clearance may be obtained from the meteorological centre at the departure aerodrome, which puts one or more of the following information at the disposal of operators :*

*- latest QNH of designated stations ;*

*- forecast of minimum pressure at mean sea level for each section of the route, forecast of ground and upper temperature ;*

*- QNH calculated from synoptic charts.*

***NOTE :** where the floor of an airway is defined by a flight level, this floor is at least 300 m above the highest obstacle within a radius of 8 km (4,3 NM), as long as the QNH is not below 960 hPa.*

*Depending on the information used, the following methods should be applied :*

*- if the last measured QNH is used, distance corrections to the last QNH reading station at the time of use and possibly temperature corrections must be taken into account.*

*- if QNH forecasts or QNH derived from synoptic charts are used, only the temperature correction may need to be applied.*

*The correspondence between cruising levels and the magnetic route prescribed in ENR 1.7.5 does not apply where contrary indications are given :*

*- to AIP ENR 3 for each ATS route segment ; or*

*- in the RAD (Route Availability Document) for each segment of direct route (DCT) ; or*

*- in the air traffic control clearances.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 1.7.5 TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIERE DANS LE SECTEUR NOUVELLE-CALEDONIE

Les niveaux de croisière à respecter dans le secteur Nouvelle-Calédonie sont indiqués ci-après :

### *1.7.5 TABLE OF CRUISING LEVELS IN NEW CALEDONIA SECTOR*

*The cruising levels to be respected in New Caledonia sector are indicated below :*

| ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC TRACK* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De 000° à 179° / *from 000° to 179°* | | | | | | De 180° à 359° / *from 180° to 359°* | | | | | |
| Vols IFR / *IFR flight* | | | Vols VFR / *VFR flight* | | | Vols IFR / *IFR flight* | | | Vols VFR / *VFR flight* | | |
| Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | |
| | m | ft | | m | ft | | m | ft | | m | ft |
| | 300 | 1 000 | | | | | 600 | 2 000 | | | |
| | 900 | 3 000 | | 1 050 | 3 500 | | 1 200 | 4 000 | | 1 350 | 4 500 |
| | 1 500 | 5 000 | | 1 700 | 5 500 | | 1 850 | 6 000 | | 2 000 | 6 500 |
| | 2 150 | 7 000 | | 2 300 | 7 500 | | 2 450 | 8 000 | | 2 600 | 8 500 |
| | 2 750 | 9 000 | | 2 900 | 9 500 | | 3 050 | 10 000 | | 3 200 | 10 500 |
| 110 | 3 350 | 11 000 | 115 | | | 120 | | | 125 | | |
| 130 | | | 135 | | | 140 | | | 145 | | |
| 150 | | | 155 | | | 160 | | | 165 | | |
| 170 | | | 175 | | | 180 | | | 185 | | |
| 190 | | | 195 | | | 200 | | | | | |
| 210 | | | | | | 220 | | | | | |
| 230 | | | | | | 240 | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.8 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)

*REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)*

**NIL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN

*AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT*

**NIL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 2 ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATIONS AERIENNE

*AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE*

## ENR 2.1 FIR, UIR, TMA ET CTA

*FIR, UIR, TMA AND CTA*

### ENR 2.1.1 FIR - UIR

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|

## ENR 2.1.2 UTA - CTA - LTA

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **OCA NOUVELLE CALEDONIE partie 1**<br>14°00'00"S , 161°15'00"E - 14°00'00"S , 163°00'00"E - 21°00'00"S , 170°30'00"E - 24°00'00"S , 170°30'00"E - 24°00'00"S , 163°00'00"E - 17°40'00"S , 163°00'00"E - 14°00'00"S , 161°15'00"E | D | FL 195<br>----------<br>9500ft AMSL | NWWW TONTOUTA<br>APP<br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |
| **OCA NOUVELLE CALEDONIE partie 2**<br>14°00'00"S , 161°15'00"E - 14°00'00"S , 163°00'00"E - 21°00'00"S , 170°30'00"E - 24°00'00"S , 170°30'00"E - 24°00'00"S , 163°00'00"E - 17°40'00"S , 163°00'00"E - 14°00'00"S , 161°15'00"E | A | FL 245<br>----------<br>FL 195 | NWWW TONTOUTA<br>APP<br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.1.3 TMA

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA NOUMEA** | TA : 11000 ft | | | |
| TMA NOUMEA partie 1.1 TONTOUTA<br>21°27'00"S , 165°36'00"E - 22°00'00"S , 166°30'00"E - 22°33'30"S , 166°06'30"E - 22°00'00"S , 165°12'00"E - 21°27'00"S , 165°36'00"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>1500ft ASFC | NWWW TONTOUTA<br><br>APP<br><br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |
| TMA NOUMEA partie 1.2 MAGENTA<br>22°00'00"S , 166°30'00"E - 22°18'00"S , 167°00'00"E - 22°48'00"S , 167°00'00"E - 22°48'00"S , 166°30'00"E - 22°33'30"S , 166°06'30"E - 22°00'00"S , 166°30'00"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>1500ft ASFC | NWWM MAGENTA<br><br>APP<br><br>MAGENTA Approche (FR)<br>MAGENTA Approach (EN) | HOR NOTAM / NOTAM SKED.<br>PPR PN 24 HR hors HOR prévus par NOTAM.<br>Extension sans NOTAM possible au profit des vols commerciaux autorisés.<br>Service précisé sur la fréquence AD ou sur la fréquence FIC 128.3 MHz.<br>En dehors de ces HOR, TMA déclassée en G.<br>PPR PN 24 HR outside NOTAM SKED.<br>Possible extension without NOTAM for authorized commercial flights.<br>Service noticed on AD frequency or on FIC frequency 128.3 MHz.<br>Outside these SKED, TMA downgraded to G. |
| TMA NOUMEA partie 1.3 ILE DES PINS<br>22°18'00"S , 167°00'00"E - 22°18'00"S , 167°43'00"E - 22°48'00"S , 167°43'00"E - 22°48'00"S , 167°00'00"E - 22°18'00"S , 167°00'00"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>1500ft ASFC | NWWW TONTOUTA<br><br>APP<br><br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |
| TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE<br>21°48'06"S , 168°21'05"E - 21°57'52"S , 167°45'57"E - arc anti-horaire de 75 NM de rayon centré sur 22°18'55"S , 166°28'23"E ( VORDME MGA ) - 21°05'02"S , 166°13'05"E - 20°20'40"S , 166°04'02"E - arc horaire de 120 NM de rayon centré sur 22°18'55"S , 166°28'23"E ( VORDME MGA ) - 20°55'08"S , 168°00'53"E - arc horaire de 120 NM de rayon centré sur 22°00'20"S , 166°12'42"E ( VORDME LTO ) - 21°48'06"S , 168°21'05"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>1200ft ASFC | NWWW TONTOUTA<br><br>APP<br><br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |
| TMA NOUMEA partie 2<br>cercle de 120 NM de rayon centré sur 22°00'20"S , 166°12'42"E | D | FL 195<br>----------<br>6500ft AMSL | NWWW TONTOUTA<br><br>APP<br><br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |
| TMA NOUMEA partie 3<br>cercle de 120 NM de rayon centré sur 22°00'20"S , 166°12'42"E | A | FL 245<br>----------<br>FL 195 | NWWW TONTOUTA<br><br>APP<br><br>TONTOUTA Approche (FR)<br>TONTOUTA Approach (EN) | H24 |

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 2.2 AUTRE ESPACE RÉGLEMENTÉ

*OTHER REGULATED AIRSPACE*

## ENR 2.2.1 RMZ

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.2 TMZ

NIL.


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.3 RMZ-TMZ

NIL.

## ENR 2.2.4 SECTEURS DE CONTROLE
## *CONTROL SECTORS*

NIL.


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.5 CELLULES FRA
## *FRA CELLS*

NIL.

## ENR 2.2.6 DELEGATIONS DE SERVICES ATS
## *DELEGATION OF AIR TRAFFIC SERVICES*

NIL.


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.7 SIV

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV NOUVELLE CALEDONIE**<br><br>14°00'00"S , 161°15'00"E - 14°00'00"S , 163°00'00"E - 21°00'00"S , 170°30'00"E - 24°00'00"S , 170°30'00"E - 24°00'00"S , 163°00'00"E - 17°40'00"S , 163°00'00"E - 14°00'00"S , 161°15'00"E | 9500ft AMSL<br>----------<br>SFC | ACC/ FIC TONTOUTA<br>TONTOUTA INFORMATION<br>FR-EN<br>128.2 MHz (Nord/ North)<br>128.3 MHz (Sud/ South) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.8 NPZ

NIL.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 3.1 ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE

*CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES*

Les portions de routes publiées à l'AIP ENR 3.2 et qui sont balisées au moins par une aide radioélectrique de navigation en état de fonctionnement sont utilisables en navigation conventionnelle.

*Routes segments published in AIP ENR 3.2 as area navigation routes and which are marked by at least one radioelectric navigation aid can be used for conventional navigation.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 3.2 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

*AREA NAVIGATION ROUTES*

## ENR 3.2.1 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

***AREA NAVIGATION ROUTES***

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A579** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | VIRAR | 24°47'36.0"S 167°44'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | 219 | 266.4 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | PUPEX | 22°06'00.0"S 171°35'18.0"E | | | | | | | | | | |
| **A597** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | VIRAR | 24°47'36.0"S 167°44'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 319 | 141 | 186.9 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 321 | 142 | 119.8 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | GOPRA | 20°12'30.0"S 165°16'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 323 | 145 | 410.9 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | ENOUS | 14°00'00.0"S 162°11'30.0"E | | | | | | | | | | |
| **B474** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MEPAB | 21°22'48.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 023 | 203 | 425.5 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | NDB ( SON ) | 15°30'22.1"S 167°12'59.8"E | | | | | | | | | | |
| **B578** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BAVAP | 22°05'48.0"S 170°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 258 | 078 | 119.2 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | ADKAD | 22°04'06.0"S 168°21'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 259 | 079 | 119.9 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 231 | 051 | 120.2 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | NISAS | 22°54'12.0"S 164°16'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 232 | 052 | 78.4 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | TEBUR | 23°28'24.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| **B580** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ELSAX | 19°19'36.0"S 168°37'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 208 | 028 | 90.1 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | PULON | 20°29'00.0"S 167°35'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 208 | 028 | 119.5 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 212 | 032 | 120.2 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | POXAK | 23°26'18.0"S 164°41'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 212 | 032 | 130.8 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | VESUN | 24°58'48.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **B586** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BODEG | 20°07'36.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 111 | 290 | 92.3 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | ONIBA | 20°57'06.0"S 164°23'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 110 | 289 | 120.1 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| **B590** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LEDIT | 18°32'42.0"S 167°50'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 192 | 012 | 62.4 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| △ | NIPOG | 19°30'00.0"S 167°23'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 192 | 011 | 163.9 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| **B599** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 057 | 237 | 119.7 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | MESUS | 21°18'00.0"S 168°13'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 056 | 236 | 137.9 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | ATPEN | 20°27'06.0"S 170°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| **B601** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | VESUN | 24°58'48.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 045 | 225 | 238.4 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | LAMAK | 22°50'56.0"S 166°39'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 043 | 223 | 257.8 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | ATPEN | 20°27'06.0"S 170°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| **B602** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | TEBUR | 23°28'24.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 054 | 234 | 455.6 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | ATPEN | 20°27'06.0"S 170°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| **G591** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MEPAB | 21°22'48.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 090 | 270 | 63.2 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | TEPAM | 21°36'12.0"S 164°06'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 089 | 269 | 120.1 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | NOUMEA LA TONTOUTA VOR-DME ( LTO ) | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | 335 | 120.5 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | SCUBA | 23°58'30.0"S 166°40'06.0"E | | | | | | | | | | |
| **R587** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MEPAB | 21°22'48.0"S 163°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 041 | 221 | 371.0 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP NANDI ACC | |
| ▲ | VOR ( VLI ) | 17°39'43.7"S 168°14'38.2"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **R599** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SADIM | 25°43'35.0"S 170°36'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 330 | 151 | 149.2 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP AUCKLAND ACC | |
| ▲ | NONON | 23°19'30.0"S 169°52'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 330 | 151 | 249.2 | FL 245 | 9500 ft AMSL | | | | TONTOUTA APP | |
| ▲ | ELSAX | 19°19'36.0"S 168°37'00.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 3.2.2 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE POUR HÉLICOPTÈRES
## *HELICOPTERS AREA NAVIGATION ROUTES*

NIL.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 3.3 ROUTES IFR DOMESTIQUES : TRACÉS DE NAVIGATION

## *DOMESTIC IFR ROUTES : NAVIGATION TRACKS*

Les tracés de navigation disposant d'une altitude de sécurité publiée décrits ci-après ne sont pas des routes ATS.

La classe d'espace qui s'y applique est celle de l'espace aérien qu'ils traversent.

Les services ATC peuvent demander dans les espaces pertinents à un pilote de suivre ces tracés. Des informations de positionnement pourront lui être demandées (distance DME ou altitude par exemple).

Une carte de ces tracés de navigation est publiée dans la partie ENR 6 de l'AIP PAC-N.

*Navigation tracks with a published safety altitude described below are not ATS routes.*

*The class of space that applies is the class of the airspace they cross.*

*ATC services may request in the relevant spaces a pilot to follow these tracks. Positioning information may be requested (DME distance or altitude for example).*

*A chart of these navigation tracks is published in part ENR 6 of AIP PAC-N.*

**TMA NOUMEA partie 1.4 Iles Loyauté :**

MOCA : 1700 ft, altitude minimale de vol : 2000 ft.

***TMA NOUMEA part 1.4 Iles Loyauté :***

*MOCA : 1700 ft, minimum flight altitude : 2000 ft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |

**ILE ART WAALA**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BL (NDB) | 19°43'19.7''S 163°39'48.1''E | | | | | | | | |
| | | 134 | 59 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**ILE DES PINS MOUE**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 341 | 109 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1"S 167°14'16.9"E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 264 | 55 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2400 | TONTOUTA | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 274 | 57 | 25 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 014 | 74 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**KONE**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 302 | 48 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4900 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 070 | 134 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 114 | 92 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |

**KOUMAC**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 314 | 59 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | (1) |
| BL (NDB) | 19°43'19.7''S 163°39'48.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 123 | 48 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4900 | TONTOUTA | (1) |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 117 | 140 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | (1) |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**LIFOU OUANAHAM**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1"S 167°14'16.9"E | | | | | | | | |
| | | 162 | 109 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| IP (NDB) | 22°35'24.0"S 167°27'03.9"E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 249 | 134 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | (1) |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 206 | 93 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 193 | 102 | 25 | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5700 | TONTOUTA | (1) |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 121 | 62 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 270 | 38 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1600 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |

**MARE LA ROCHE**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 194 | 74 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 301 | 62 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 240 | 107 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 227 | 100 | 25 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4700 | TONTOUTA | (1) |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 289 | 96 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |

**NOUMEA LA TONTOUTA**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 296 | 140 | 115 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 293 | 92 | 67 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 026 | 93 | 68 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 141 | 32 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 130 | 24 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 061 | 107 | 82 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 002 | 84 | 59 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6100 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |

**NOUMEA MAGENTA**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| | | 085 | 55 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2400 | TONTOUTA | |
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| | | 321 | 32 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| | | 349 | 10 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 095 | 57 | 32 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 013 | | 102 | 77 | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5700 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 309 | | 24 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 169 | | 10 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 048 | | 100 | 75 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4700 | TONTOUTA | (1) |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 351 | | 100 | 75 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |

**OUVEA OULOUP**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 090 | | 38 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1600 | TONTOUTA | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 182 | | 84 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6100 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 171 | | 100 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 110 | | 96 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 3.4 ATTENTES EN-ROUTE

*EN-ROUTE HOLDING*

**NIL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 3.5 ROUTES IFR DOMESTIQUES : TRACÉS DE NAVIGATION

## *DOMESTIC IFR ROUTES : NAVIGATION TRACKS*

Les tracés de navigation disposant d'une altitude de sécurité publiée décrits ci-après ne sont pas des routes ATS.

La classe d'espace qui s'y applique est celle de l'espace aérien qu'ils traversent.

Les services ATC peuvent demander dans les espaces pertinents à un pilote de suivre ces tracés. Des informations de positionnement pourront lui être demandées (distance DME ou altitude par exemple).

Une carte de ces tracés de navigation est publiée dans la partie ENR 6 de l'AIP PAC-N.

*Navigation tracks with a published safety altitude described below are not ATS routes.*

*The class of space that applies is the class of the airspace they cross.*

*ATC services may request in the relevant spaces a pilot to follow these tracks. Positioning information may be requested (DME distance or altitude for example).*

*A chart of these navigation tracks is published in part ENR 6 of AIP PAC-N.*

**TMA NOUMEA partie 1.4 Iles Loyauté :**

MOCA : 1700 ft, altitude minimale de vol : 2000 ft.

***TMA NOUMEA part 1.4 Iles Loyauté :***

*MOCA : 1700 ft, minimum flight altitude : 2000 ft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |

**ILE ART WAALA**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BL (NDB) | 19°43'19.7''S 163°39'48.1''E | | | | | | | | |
| | | 134 | 59 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BL (NDB) | 19°43'19.7''S 163°39'48.1''E | | | | | | | | |
| | | 114 | 110 | | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6300 | TONTOUTA | (1) |
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**ILE DES PINS MOUE**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 341 | 109 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1"S 167°14'16.9"E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 264 | 55 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2400 | TONTOUTA | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 274 | 57 | 25 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| | | 014 | 74 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**KONE**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 302 | 48 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4900 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 070 | 134 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 114 | 92 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| | | 037 | 29 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5900 | TONTOUTA | (1) |
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**KOUMAC**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 314 | 59 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | (1) |
| BL (NDB) | 19°43'19.7''S 163°39'48.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 123 | 48 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4900 | TONTOUTA | (1) |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 117 | 140 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | (1) |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| | | 093 | 58 | | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | (1) |
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**LIFOU OUANAHAM**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1"S 167°14'16.9"E | | | | | | | | |
| | | 162 | 109 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| IP (NDB) | 22°35'24.0"S 167°27'03.9"E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 249 | 134 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | (1) |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 206 | 93 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 193 | 102 | 25 | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5700 | TONTOUTA | (1) |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 121 | 62 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 270 | 38 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1600 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| | | 257 | 111 | | FL 245 | 4000 ft AMSL | 4000 | TONTOUTA | (1) |
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**MARE LA ROCHE**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 194 | 74 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2100 | TONTOUTA | (1) |
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 301 | 62 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 240 | 107 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 227 | 100 | 25 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4700 | TONTOUTA | (1) |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| | | 289 | 96 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |

**NOUMEA LA TONTOUTA**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 296 | 140 | 115 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 293 | 92 | 67 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6200 | TONTOUTA | |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 026 | 93 | 68 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 141 | 32 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 130 | 24 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 061 | 107 | 82 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 002 | 84 | 59 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6100 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| | | 311 | 90 | 65 | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5600 | TONTOUTA | (1) |
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

**NOUMEA MAGENTA**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| | | 085 | 55 | | FL 245 | 3000 ft AMSL | 2400 | TONTOUTA | |
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| | | 321 | 32 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |
| | | 349 | 10 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 095 | 57 | 32 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| IP (NDB) | 22°35'24.0''S 167°27'03.9''E | | | | | | | | |

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 013 | 102 | 77 | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5700 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 309 | 24 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5500 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 169 | 10 | | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4400 | TONTOUTA | |
| MD (NDB) | 22°28'40.8''S 166°28'02.2''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 048 | 100 | 75 | FL 245 | 5000 ft AMSL | 4700 | TONTOUTA | (1) |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |
| | | 351 | 100 | 75 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |

**OUVEA OULOUP**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 090 | 38 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1600 | TONTOUTA | |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 182 | 84 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6100 | TONTOUTA | |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 171 | 100 | 25 | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | |
| MGA (VOR/DME) | 22°18'55.4''S 166°28'23.4''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 110 | 96 | | FL 245 | 2000 ft AMSL | 1700 | TONTOUTA | |
| MR (NDB) | 21°28'53.8''S 168°02'08.9''E | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| | | 251 | 75 | | FL 245 | 4000 ft AMSL | 4000 | TONTOUTA | (1) |
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG *MAG track* | Dist. (NM) | COP (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | ACC *UAC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Désignation | Coordonnées *Coordinates* | | | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | | |

**TOUHO**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| | | 293 | 110 | | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6300 | TONTOUTA | (1) |
| BL (NDB) | 19°43'19.7''S 163°39'48.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| | | 273 | 58 | | FL 245 | 7000 ft AMSL | 6600 | TONTOUTA | (1) |
| KO (NDB) | 20°32'30.3''S 164°15'39.8''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| | | 217 | 29 | | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5900 | TONTOUTA | (1) |
| KQ (NDB) | 21°06'17.5''S 164°52'20.1''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| | | 078 | 111 | | FL 245 | 4000 ft AMSL | 4000 | TONTOUTA | (1) |
| LU (NDB) | 20°46'31.1''S 167°14'16.9''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| | | 132 | 90 | 25 | FL 245 | 6000 ft AMSL | 5600 | TONTOUTA | (1) |
| LTO (VOR/DME) | 22°00'19.6''S 166°12'42.0''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TH (NDB) | 20°47'25.0''S 165°15'20.2''E | | | | | | | | |
| | | 072 | 75 | | FL 245 | 4000 ft AMSL | 4000 | TONTOUTA | (1) |
| OA (NDB) | 20°38'31.7''S 166°34'19.4''E | | | | | | | | |
| (1) Selon altitude de vol, tracé partiellement en espace aérien non contrôlé / *Depending on flight altitude, track partially in non-controlled airspace* | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 3.6 ATTENTES EN-ROUTE

*EN-ROUTE HOLDING*

**NIL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 4 AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION

*RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS*

## ENR 4.1 AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE

*RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE*

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **FUTUNA POINTE VELE** | NDB | FN | 326 kHz | H24 | 14°18'40.9"S 178°04'10.1"W 50NM | | | | |
| **ILE ART WAALA** | NDB | BL | 342 kHz | H24 | 19°43'19.7"S 163°39'48.1"E 25NM | | | | Mât frangible. / Frangible pole. |
| **ILE DES PINS MOUE** | NDB | IP | 332 kHz | H24 | 22°35'24.0"S 167°27'03.9"E 25NM | | | | |
| **KONE** | NDB | KQ | 305 kHz | H24 | 21°06'17.5"S 164°52'20.1"E 25NM | | 140°/3.44 NM DTHR27 | | |
| **KOUMAC** | NDB | KO | 313 kHz | H24 | 20°32'30.3"S 164°15'39.8"E 25NM | | | | |
| **LIFOU OUANAHAM** | NDB | LU | 264 kHz | H24 | 20°46'31.1"S 167°14'16.9"E 25NM | | | | |
| **MARE LA ROCHE** | NDB | MR | 388 kHz | H24 | 21°28'53.8"S 168°02'08.9"E 25NM | | | | |
| **NOUMEA LATONTOUTA** | NDB | FND | 354 kHz | H24 | 22°00'00.9"S 166°11'15.4"E 200NM | | 289°/1438 m THR 11 | | |
| | NDB | NW | 325.5 kHz | H24 | 21°56'15.9"S 166°04'32.3"E | | 289°/8.05 NM THR 11 | | |
| | VOR-DME | LTO | 112.9 MHz Ch 76X | H24 | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E 200NM | | | | DME non co-implanté avec VOR LTO. Position GEO DME : 22°00'20.0"S 166°12'41.9"E. DME not co-implanted with VOR LTO. DME GEO position : 22°00'20.0"S 166°12'41.9"E. VOR : 070°/1265 m THR 11. DME : 071°/1260 m THR 11. |
| **NOUMEA MAGENTA** | NDB | MD | 383 kHz | H24 | 22°28'40.8"S 166°28'02.2"E 25NM | | 169°/12.85 NM DTHR 35 | | |
| | NDB | MG | 394 kHz | H24 | 22°16'11.6"S 166°28'23.1"E 25NM | | 166°/0.40 NM DTHR 35 | | |
| | VOR-DME | MGA | 113 MHz Ch 77X | H24 | 22°18'55.4"S 166°28'23.4"E | 131 ft | 167°/3.12 NM DTHR 35 | | RDL 012° MGA inutilisable au-delà de 32 NM à 5500 ft et au-dessous, et pas de réception DME au-delà de 28 NM à 5500 ft et au-dessous. RDL 047° MGA inutilisable au-delà de 14 NM à 3700 ft et au-dessous, et au-delà de 18 NM à 5000 ft et au-dessous. RDL 080° MGA inutilisable à 3000 ft et au-dessous entre 13 et 16 NM MGA. RDL 094° MGA inutilisable entre 11.5 et 14 NM à 3000 ft et au-dessous. RDL 012° MGA not available beyond 32 NM at 5500 ft and below, and no DME reception beyond 28 NM at 5500 ft and below. RDL 047° MGA not available beyond 14 NM at 3700 ft and below, and beyond 18 NM at 5000 ft and below. RDL 080° MGA not available at 3000 ft and below between 13 and 16 NM MGA. RDL 094° MGA not available between 11.5 and 14 NM at 3000 ft and below. |
| **OUVEA OULOUP** | NDB | OA | 402 kHz | H24 | 20°38'31.7"S 166°34'19.4"E 25NM | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **WALLIS HIHIFO** | NDB | HO | 315 kHz | H24 | 13°14'25.8"S 176°11'50.8"W 100NM | 126 ft | 242° / 890 m THR 26 | | |
| | VOR-DME | HOI | 113 MHz Ch 77X | H24 | 13°14'22.5"S 176°12'06.6"W 80NM | 112 ft | 088° / 782 m THR 08 | | Portée VOR : 140 NM<br>VOR coverage : 140 NM |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 4.2 SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION

*SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 4.3 SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

*GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)*

**Liste et description des éléments du système mondial de navigation par satellite (GNSS) assurant le service de navigation établi pour les besoins en route.**

***List and description of elements of the global navigation satellite system (GNSS) providing the navigation service established for en-route purposes.***

| **Identification de l'élément du GNSS**<br>*Name of the GNSS element* | **Fréquences**<br>*Frequencies* | **Zone de service nominale et zone de couverture**<br>*Nominal service area and coverage area* | **Observations**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **EGNOS**<br>Service complémentaire européen de navigation par satellites géostationnaires.<br>*European geostationary navigation overlay service.* | L1 : 1575.42 MHz | Espaces aériens européens. Plus de précisions sur le site internet du prestataire ESSP.<br>*European airspaces. More information on the ESSP website.*<br>https://egnos-user-support.essp-sas.eu/new_egnos_ops/aviation-portal/aviation-dashboard | Système de renforcement satellitaire européen fourni par le prestataire ESSP.<br>*European SBAS provided by ESSP.* |
| **GPS**<br>Système mondial de localisation par satellite.<br>*Global positioning system.* | L1 : 1575.42 MHz | Couverture mondiale. Disponible dans tous les espaces aériens où la France rend des services de circulation aérienne, sous réserve de la vérification préalable d'une disponibilité suffisante des satellites sur la trajectoire envisagée.<br>*Global coverage. Available in all airspaces where France provides air traffic services, subject to prior verification of sufficient satellite availability on the planned trajectory.* | Constellation satellitaire de base fournie par le ministère de la défense des États-Unis / *Core satellite constellation provided by the US Department of Defense :*<br>https://www.gps.gov/<br>L'utilisation dans l'espace aérien d'un État membre de l'Union européenne d'une constellation satellitaire de base autre que le GPS relève d'une décision de la Commission européenne.<br>*The use of a core satellite constellation other than GPS in the EU Member States' airspace is subject to approval by the European Commission.* |
| **WAAS**<br>Système de renforcement à couverture étendue.<br>*Wide area augmentation system.* | L1 : 1575.42 MHz | Espaces aériens de Saint-Pierre-et-Miquelon. Plus de précisions sur le site internet.<br>*Saint-Pierre-and-Miquelon islands airspace. More information on website.* https://www.nstb.tc.faa.gov/ | Système de renforcement satellitaire fourni par l'administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis.<br>*Satellite-based augmentation system provided by the US Federal Aviation Administration (FAA).* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS

*NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS*

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ADKAD | 22°04'06.0"S 168°21'42.0"E | B578 | |
| ADORA | 21°56'24.0"S 166°24'03.0"E | | |
| ATPEN | 20°27'06.0"S 170°30'00.0"E | B599 , B601 , B602 | |
| ATSAR | 22°17'56.0"S 166°16'45.0"E | | |
| BAPUS | 22°00'58.0"S 166°31'36.0"E | | |
| BASAR | 21°44'18.0"S 166°04'12.0"E | | |
| BASSA | 22°24'51.0"S 166°18'20.0"E | | |
| BAVAP | 22°05'48.0"S 170°30'00.0"E | B578 | |
| BEDON | 22°08'00.0"S 165°56'25.0"E | | |
| BODEG | 20°07'36.0"S 163°00'00.0"E | B586 | |
| DETIS | 21°51'56.0"S 166°16'44.0"E | | |
| ELSAX | 19°19'36.0"S 168°37'00.0"E | B580 , R599 | |
| ENOUS | 14°00'00.0"S 162°11'30.0"E | A597 | |
| GIRAD | 22°08'40.0"S 166°14'37.0"E | | |
| GOPRA | 20°12'30.0"S 165°16'06.0"E | A597 | |
| GOSLA | 22°03'37.0"S 166°36'05.0"E | | |
| KAORI | 22°09'39.0"S 166°46'06.0"E | | |
| KOKOL | 22°16'23.0"S 165°38'32.0"E | | |
| LAMAK | 22°50'56.0"S 166°39'53.0"E | B601 | |
| LATEM | 22°22'51.0"S 165°49'04.0"E | | |
| LECNA | 21°14'00.0"S 166°34'50.0"E | | |
| LEDIT | 18°32'42.0"S 167°50'12.0"E | B590 | |
| MAMIT | 22°19'35.8"S 166°19'51.5"E | | |
| MATAV | 13°14'01.0"S 176°22'23.0"W | | |
| MEPAB | 21°22'48.0"S 163°00'00.0"E | B474 , G591 , R587 | |
| MESUS | 21°18'00.0"S 168°13'00.0"E | B599 | |
| MIDIN | 21°29'43.2"S 167°50'10.2"E | | |
| MISGA | 22°27'51.0"S 167°00'00.0"E | | |
| NEMID | 22°32'22.0"S 167°00'00.0"E | | |
| NIPOG | 19°30'00.0"S 167°23'36.0"E | B590 | |
| NISAS | 22°54'12.0"S 164°16'36.0"E | B578 | |
| NONON | 23°19'30.0"S 169°52'30.0"E | R599 | |
| NORAC | 22°23'45.0"S 166°45'45.0"E | | |
| NULVI | 22°16'26.0"S 166°21'22.0"E | | |
| OBOLI | 21°59'40.0"S 166°29'32.0"E | | |
| ONIBA | 20°57'06.0"S 164°23'06.0"E | B586 | |
| ONULU | 20°54'24.3"S 167°04'44.3"E | | |
| OUANA | 22°05'46.0"S 166°53'19.0"E | | |
| PEPIT | 22°07'06.1"S 165°58'18.8"E | | |
| PIROG | 22°19'29.0"S 166°41'19.0"E | | |
| POXAK | 23°26'18.0"S 164°41'30.0"E | B580 | |
| PULON | 20°29'00.0"S 167°35'42.0"E | B580 | |
| PUPEX | 22°06'00.0"S 171°35'18.0"E | A579 | |
| REDIK | 22°30'00.5"S 166°39'20.5"E | | |
| SADIM | 25°43'35.0"S 170°36'50.0"E | R599 | |
| SAMID | 21°55'25.7"S 165°46'20.7"E | | |
| SARAM | 21°40'40.0"S 165°56'02.0"E | | |
| SCUBA | 23°58'30.0"S 166°40'06.0"E | G591 | |
| SONIT | 22°43'31.0"S 166°22'38.0"E | | |
| SOTAL | 21°50'18.0"S 165°19'05.0"E | | |
| SUDOV | 22°12'29.6"S 165°59'57.2"E | | |
| TAVER | 15°00'00.0"S 172°17'12.0"E | | |
| TEBUR | 23°28'24.0"S 163°00'00.0"E | B578 , B602 | |
| TEPAM | 21°36'12.0"S 164°06'12.0"E | G591 | |
| TESRA | 21°35'44.0"S 165°29'40.0"E | | |
| TIMDU | 22°11'26.0"S 166°22'04.0"E | | |
| TOSAM | 21°47'15.6"S 165°49'46.7"E | | |
| UVIKI | 21°53'23.0"S 166°19'05.0"E | | |
| VAITU | 13°13'50.0"S 176°01'51.0"W | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| VESUN | 24°58'48.0"S 163°00'00.0"E | B580 , B601 | |
| VIRAR | 24°47'36.0"S 167°44'30.0"E | A579 , A597 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 4.5 FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE

*AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE*

La section ENR 4.5 donne la liste des feux aéronautiques au sol avec leurs caractéristiques.
Les feux aéronautiques au sol comprenant :

a) des feux à éclats (proprement dit, ou feux tournants) - feux donnant un ou plusieurs faisceaux tournants à faibles divergences latérales.

b) des feux à éclipses - feux dont le rythme est produit par l'éclipse de la source lumineuse. Ces feux émettent un signal déterminé (lettre Morse, en général).

Les caractéristiques des feux à éclats sont données par :

- le nombre d'éclats au cours d'une période ou éventuellement, leur groupement :

- la couleur des éclats (uniquement lorsqu'ils sont colorés ou diversement colorés : G = vert, R = rouge, W = blanc),

- la période, entre parenthèse, en secondes.

Lorsqu'il s'agit d'éclats (ou groupe d'éclats) également espacés, la période s'entend par l'intervalle de temps séparant 2 éclats (ou groupe d'éclats) consécutifs.

Les caractéristiques des feux à éclipses sont données par :

- la lettre émise (majuscule entre guillemets) :

- la couleur du faisceau (uniquement lorsque le feu comporte des éclats colorés : G = vert, R = rouge, W = blanc) ;

La période, entre parenthèse, en secondes.

Aeronautical ground lights are listed in ENR 4.5 part with their characteristics.
Aeronautical ground lights include:

a) flashing lights (strictly speaking or revolving lights) - emitting one or several rotating beams with small lateral diverging angles.

b) occulting lights - in which the period is given by occulting the light-source. These lights emit a set signal (usually a letter in Morse code).

Flashing lights caracteristics are given by:

- the number of flashes within one cycle, or possibly the way they are grouped:

- the colour of flashes (only when fashes show a distinct colour or various different colours: G = green, R = red, W = white),

- the cycle period in seconds, between brackets.

In the case of equally spaced flashes (or groups of flashes) the cycle period means the time interval between two successive flashes (or groups of flashes).

Occulting lights characteristics are given by:

- the letter emitted (in capital between quotes):

- the beam colour (only when the light shows coloured flashes: G = green, R = red, W = white);

The cycle period in seconds, between brackets.

**CARACTERISTIQUES DES TABLEAUX**

**TABLE CHARCATERISTICS**

| **Feux aéronautiques au sol**<br>Aeronautical ground lights | |
|---|---|
| **Nom**<br>Nom de la localité ou autre identification du phare. | **Name**<br>Name of the city or town or other identification of beacon. |
| **Numéro**<br>N'appelle aucune explication. | **Number**<br>No comment. |
| **Type**<br>HBN : Phare de danger<br>IBN : Phare d'identification. | **Type**<br>HBN: Hazard beacon<br>IBN: Identification beacon. |
| **Caractéristiques**<br>Nature du feu :<br>- à éclats : é<br>- fixe : f<br>Le cas échéant, lettre(s) d'identification(s) transmise(s) en code Morse international.<br>Couleur du feu :<br>- vert : G<br>- rouge : R<br>- blanc : W<br>- jaune : Y<br>Fréquence :<br>Elle est indiquée entre parenthèses et en secondes. | **Characteristics**<br>Characteristics of the signal:<br>- flashing: é<br>- fixed: f<br>In the event, letter(s) of identification(s) transmitted in international Morse code.<br>Color of the light:<br>- green: G<br>- red: R<br>- white: W<br>- yellow: Y<br>Frequency:<br>Mentionned in brackets in seconds. |
| **Horaire** | **Operating hours** |
| **Coordonnées**<br>Position géographique. | **Coordinates**<br>Geographical position. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom<br>*Name* | Type | NR | Caractéristiques<br>*Characteristics* | Intensité<br>*Intensity* | HOR | Position GEO | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KONE | HBN | 6 | é.R (1.5s) | | HO | 21°04'26"S , 164°52'21"E | Disponible H24<br>Available H24 |
| Mont KALAOUIE | HBN | 3 | 20é.R (60s) | 2000 | H24 | 22°05'20"S , 166°14'48"E | 873 ft |
| Mont OUASSIO | HBN | 5 | 20é.R (60s) | 2000 | H24 | 22°03'15"S , 166°10'57"E | 972 ft |
| Mont TAMINGIA | HBN | 4 | 20é.R (60s) | 2000 | H24 | 22°03'50"S , 166°12'42"E | 703 ft |
| N'DUI | HBN | 1 | 40é.R (60s) | | H24 | 22°00'00"S , 166°09'30"E | 758 ft |
| NORMANDIE | HBN | 2 | é.R (1.5s) é (0.5s) | | HO | 22°13'41"S , 166°29'04"E | Disponible H24<br>Available H24<br>Colline 322 ft<br>Hill 322 ft |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5 AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION
# *NAVIGATION WARNINGS*

## ENR 5.0 LISTES DES ZONES PROVISOIREMENT INACTIVES
## *LIST OF TEMPORARILY INACTIVE ZONES*

## ENR 5.0 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE *SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT*

**Cette information a été déplacée en rubrique ENR-5.7**
***This information was moved to ENR-5.7***

# ENR 5 AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION

*NAVIGATION WARNINGS*

## ENR 5.0 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE

*SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **001 . Site industriel de Vale NC à GORO - Usine** | | | |
| 22°19'56"S , 166°54'50"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR NANDI<br>Secteur Nouvelle-Calédonie<br>Province Sud |
| **002 . Site industriel de Vale NC à GORO - Port** | | | |
| 22°21'07"S , 166°53'31"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR NANDI<br>Secteur Nouvelle-Calédonie<br>Province Sud |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS*

## ENR 5.1-1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS*

→ **TYPE DE RESTRICTION**

→ Des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au service de l'État peuvent évoluer dans toutes les zones réglementées pour lesquelles la mention « activités spécifiques Défense » figure en colonne « Type de restriction ».

***TYPE OF RESTRICTION***

*Unmanned aircraft fulfilling a mission on State service may manœuvre within all restricted areas for which the indication « Defence specific activities » appears in the « Type of restriction » column.*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **NW R 1** | **Montagne des sources** | | | |
| 22°08'02"S , 166°34'00"E | 4300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Réserve naturelle<br>Nature reserve | Survol interdit H24 sauf :<br>-autorisation spéciale du service des Eaux et Forêts<br>-pour ACFT MIL en cas de nécessité de service<br>-aux ACFT effectuant des opérations de secours et sauvetage.<br>Overflight prohibited H24 excepted :<br>-with a special authorization from the Eaux et Forêts service<br>-for MIL ACFT<br>-for ACFT in search and rescue operations. |
| **NW R 2** | **Champ de tir de Plum** | | | |
| cercle de 0.7 NM de rayon centré sur 22°15'41"S , 166°38'18"E | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI : SR-SS | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground firings | CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité<br>GAT/OAT : bypassing mandatory during activity. |
| **NW R 3 A** | **Complexe de tir de la rivière des pirogues** | | | |
| 22°12'12"S , 166°42'22"E - 22°12'31"S , 166°43'54"E - 22°12'57"S , 166°44'10"E - 22°15'12"S , 166°43'56"E - 22°16'00"S , 166°42'27"E - 22°16'03"S , 166°40'26"E - 22°13'15"S , 166°39'55"E - 22°12'12"S , 166°42'22"E | FL 205<br>----------<br>3200ft AMSL | Possible activation by NOTAM | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol (dont mortiers), sol/air (dont mortiers) et air/sol, destruction d'explosifs<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground firings (among which mortars), ground to air firings (among which mortars) and air to ground, destruction of explosives | CAM : seuls les aéronefs participant aux tirs air/sol sont autorisés pendant l'activité<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité réelle<br>Activité réelle connue de MAGENTA APP et TONTOUTA APP<br>OAT : only ACFT taking part in air to ground firings are authorized during activity<br>GAT : bypassing mandatory during real activity<br>Actual activity known on MAGENTA APP and TONTOUTA APP |
| **NW R 3 B** | **Complexe de tir de la rivière des pirogues** | | | |
| 22°12'12"S , 166°42'22"E - 22°12'31"S , 166°43'54"E - 22°12'57"S , 166°44'10"E - 22°15'12"S , 166°43'56"E - 22°16'00"S , 166°42'27"E - 22°16'03"S , 166°40'26"E - 22°13'15"S , 166°39'55"E - 22°12'12"S , 166°42'22"E | 3200ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol (dont mortiers), sol/air (dont mortiers) et air/sol, destruction d'explosifs<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground firings (among which mortars), ground to air firings (among which mortars) and air to ground, destruction of explosives. | Gestionnaire :<br>Complexe de tir de la rivière des pirogues - Directeur des tirs<br>Station radio de Plum H24.<br>TEL : 46 37 40 ou 83 35 57<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf sur autorisation du gestionnaire pour vols urgents, aéronefs en opération de sécurité/sauvetage, et avec préavis de 24 HR pour le travail aérien.<br>Administrator :<br>Complexe de tir de la rivière des pirogues - Firings director<br>Plum radio station H24.<br>TEL : 46 37 40 or 83 35 57<br>GAT/OAT : bypassing mandatory except with administrator authorization for emergency flights, ACFT in safety/rescue operation and with 24HR prior notification for air work flights. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **NW R 4** | **Goro** | | | |
| 22°16'00"S , 166°58'48"E - 22°17'56"S , 167°00'18"E - 22°19'09"S , 167°00'21"E - 22°20'06"S , 166°55'29"E - 22°16'21"S , 166°52'45"E - 22°16'00"S , 166°58'48"E | 1500ft ASFC<br>----------<br>SFC | 2000-0700<br>(0700-1800 local time) | Tirs d'explosifs sur site minier.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Explosives on mining site.<br>unmanned aircraft operations. | Gestionnaire :<br>PRONY RESOURCES NEW CALEDONIA (PRNC)<br>TEL : 76 12 56, 46 80 08.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf sur autorisation du gestionnaire pour vols urgents, aéronefs en missions de sécurité/sauvetage, missions aériennes de PRNC et avec préavis de 24 HR pour le travail aérien.<br>Administrator :<br>PRONY RESOURCES NEW CALEDONIA (PRNC)<br>TEL : 76 12 56, 46 80 08.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for emergency flights authorized by administrator, aircraft on safety/rescue missions, PRNC aerial missions and with a 24 HR prior request for aerial work. |
| **NW R 5** | **VKP (Voh - Koné - Pouembout)** | | | |
| 20°53'11"S , 164°31'19"E - 20°55'33"S , 164°41'39"E - 21°01'36"S , 164°40'25"E - 21°05'49"S , 164°44'16"E - 21°10'35"S , 164°40'58"E - 20°54'56"S , 164°29'32"E - 20°53'11"S , 164°31'19"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>500ft ASFC | H24 | Protection du trafic évoluant dans le secteur Voh - Koné - Pouembout (vols touristiques).<br>Protection of traffic flying in the Voh - Koné - Pouembout area (sightseeing flights). . | Gestionnaire : SNA Nouvelle-Calédonie<br>e-mail : dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr<br>CAG IFR / CAM I et T, et CAG VFR / CAM V non équipés de radio :<br>contournement obligatoire, sauf dérogation du gestionnaire, avec préavis de 3 jours ouvrés.<br>Aéronefs sans équipage à bord : la pénétration au sein de la zone est soumise à l'accord préalable du gestionnaire, avec préavis de 3 jours ouvrés.<br>Pour tous les autres vols : messages radio A/A obligatoires sur 123.100 MHz en entrée et en sortie de zone.<br>Le pilote effectue tout autre compte-rendu de position qu'il juge utile pour la sécurité du trafic, et communique :<br>- indicatif et type de l'aéronef,<br>- position et altitude de vol de l'aéronef (AMSL),<br>- intentions de vol de l'aéronef.<br>En cas de panne de radiocommunication, l'aéronef quitte la zone.<br>Points de compte-rendu VFR : voir AD 2 NWWD.22.<br>Administrator : SNA Nouvelle-Calédonie<br>e-mail : dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr<br>GAT IFR / OAT I and T, and GAT VFR / OAT V without radio :<br>compulsory avoidance, except with derogation from managing authority, with 3 working days prior notice.<br>Unmanned aircraft : entry into the area is subject to prior agreement of managing authority, with 3 working days prior notice.<br>For all other flights : compulsory A/A radio messages on 123.100 MHz on entering and leaving the area.<br>The pilot makes any other position report that he considers useful for traffic safety, and communicates the following information :<br>- aircraft call sign and type,<br>- position and flight altitude of aircraft (AMSL),<br>- flight intentions of the aircraft.<br>In case of radio communication failure, the aircraft leaves the area. VFR reporting points : see AD 2 NWWD.22. |
| **NW R 6** | **Camp de Nandaï** | | | |
| 21°27'49"S , 165°26'59"E - 21°29'22"S , 165°27'56"E - 21°30'31"S , 165°28'00"E - 21°30'48"S , 165°28'00"E - 21°30'57"S , 165°27'53"E - 21°30'31"S , 165°27'25"E - 21°29'18"S , 165°25'38"E - 21°28'46"S , 165°25'37"E - 21°28'40"S , 165°25'54"E - 21°28'04"S , 165°26'08"E - 21°27'49"S , 165°26'59"E | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground firings. | CAG/CAM : contournement obligatoire<br>GAT/OAT : bypassing mandatory |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **NW D 2** | | | | |
| cercle de 20 NM de rayon centré sur 19°45'00"S , 164°35'00"E | FL 235<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM | Tirs<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Firings unmanned aircraft flights on State service. | Activation annoncée par NOTAM avec un préavis de publication de 48 HR ouvrables<br>Activité réelle connue de TONTOUTA APP/INFO<br>Activation announced by NOTAM with prior notice of publication 48 business HR<br>Actual activity known on TONTOUTA APP/INFO |
| **NW D 3** | | | | |
| cercle de 20 NM de rayon centré sur 23°00'00"S , 165°58'00"E | FL 235<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM | Tirs<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Firings unmanned aircraft flights on State service. | Activation annoncée par NOTAM avec un préavis de publication de 48 HR ouvrables<br>Activité réelle connue de TONTOUTA APP/INFO<br>Activation announced by NOTAM with prior notice of publication 48 business HR<br>Actual activity known on TONTOUTA APP/INFO |
| **NW D 4** | | | | |
| cercle de 10 NM de rayon centré sur 22°42'00"S , 166°00'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM | Tirs mer/air ou mer/mer<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Firings sea/air ou sea/sea unmanned aircraft flights on State service. | Activation, activité et limites verticales annoncées par NOTAM avec un préavis de publication de 72 HR ouvrables<br>Activité réelle connue de TONTOUTA APP/INFO<br>Activation, activity and vertical limits announced by NOTAM with prior notice of publication 72 business HR<br>Actual activity known on TONTOUTA APP/INFO |
| **NW D 5** | | | | |
| cercle de 10 NM de rayon centré sur 23°00'00"S , 167°20'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM | Tirs mer/air ou mer/mer<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Firings sea/air ou sea/sea unmanned aircraft flights on State service. | Activation, activité et limites verticales annoncées par NOTAM avec un préavis de publication de 72 HR ouvrables<br>Activité réelle connue de TONTOUTA APP/INFO<br>Activation, activity and vertical limits announced by NOTAM with prior notice of publication 72 business HR<br>Actual activity known on TONTOUTA APP/INFO |
| **NW D 6** | | | | |
| cercle de 10 NM de rayon centré sur 22°07'00"S , 167°27'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM | Tirs mer/air ou mer/mer<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Firings sea/air ou sea/sea unmanned aircraft flights on State service. | Activation, activité et limites verticales annoncées par NOTAM avec un préavis de publication de 72 HR ouvrables<br>Activité réelle connue de TONTOUTA APP/INFO<br>Activation, activity and vertical limits announced by NOTAM with prior notice of publication 72 business HR<br>Actual activity known on TONTOUTA APP/INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 5.1-2 ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES ET DANGEREUSES INTERFERANT AVEC L'ESPACE AERIEN SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

*PROHIBITED, RESTRICDED, DANGER AREAS INTERFERING WITH AIRSPACE PLACED UNDER FRENCH JURISDICTION*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.2 ZONES DE MANOEUVRES ET D'ENTRAINEMENT MILITAIRES

*MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.3 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS

*OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS*

## ENR 5.3-1 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE

*OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE*

### 5.3.1.1 BALLONS DE RADIOSONDAGE MÉTÉOROLOGIQUE

*WEATHER RADIO-SOUNDING BALLOONS*

**BALLONS DE RADIOSONDAGE METEOROLOGIQUE**

1) Météo-France procède sur le territoire de la Nouvelle Calédonie à plusieurs lâchers quotidiens de ballons de radiosondage au di-hydrogène qui atteignent couramment des altitudes entre 12000 et 30000 m et dont la vitesse ascensionnelle moyenne est de 300 à 400 m/min.

Les risques de collision ballon aéronef ont été étudiés au plan international par l'OACI.

Le résultat de ces études montre que l'OACI considère que les ballons ''classiques" de radiosondage ne présentent aucun danger notable, dans la mesure où il s'agit de ballons dits « légers ».

Toutefois, dans l'optique d'une amélioration de la sécurité, la présente publication a pour but d'informer les navigateurs aériens sur les lieux et heures de lâchers réguliers de ballons de radiosondage ainsi que de préciser les procédures concernant les cas particuliers de lâchers.

2) STATIONS EFFECTUANT DES RADIOSONDAGES REGULIERS :

La station météorologique de Nouméa située en ville (Faubourg Blanchot) effectue quotidiennement en mode automatique un sondage à 2300 UTC et 1100 UTC, plus ou moins 15 min max.

Point de lâcher : 22° 16,535' S - 166° 27,155' E.

Un deuxième lâcher est possible 45 min après le premier lâcher en cas de non-atteinte des performances d'exploitation.

3) PROCEDURES CONCERNANT DES CAS PARTICULIERS DE LACHERS DE BALLONS DE RADIOSONDAGE

En cas de lâcher à une heure s'écartant de l'heure prévue, Météo-France avisera l'organisme de la Circulation aérienne de NOUMEA Magenta pour notification aux usagers de l'espace aérien concerné.

En cas de déplacement de la station de radiosondage ou de changement d'horaires des lâchers, le Directeur interrégional de Météo-France en Nouvelle-Calédonie informe dès que possible de ces modifications le Service de la Sécurité de l'Aviation Civile (SSAC) et le Service de la Navigation Aérienne (SNA) de la Direction de l'Aviation Civile (DAC/NC). Parallèlement Météo-France engage auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) une demande de mise à jour de la présente page de l'AIP relative à ces évolutions.

Cas de campagnes particulières de radiosondages : elles sont généralement de durée limitée et connue. Dans ce cas, le Directeur interrégional de Météo-France en Nouvelle-Calédonie communique dans les délais suffisants, les informations nécessaires au Service de la Sécurité de l'Aviation Civile (SSAC) et au Service de la Navigation Aérienne (SNA) de la Direction de l'Aviation Civile (DAC/NC).

**METEOROLOGICAL SOUNDING BALLOONS**

1) Over french overseas territory of New Caledonia, Météo-France proceeds to several releases per day of Di-hydrogen sounding balloons which reach commonly an altitude between 12000 and 30000 m at the rate of climb of 300 to 400 m/min.

Collision risks between balloon and aircraft were investigated by ICAO.

Studies results show that ICAO considers that ''classic" weather balloons are not dangerous as far as it is about "light" said balloons.

However, for safety improvement, this publication has to inform crews about place and time of regular releases of weather balloons as to precise special release procedure.

2) REGULAR WEATHER SOUNDING STATION SITES:

Meteorological station of Nouméa situated in town (Faubourg Blanchot) make a daily and scheduled automatic weather balloon release, at 2300 UTC and 1100 UTC, more or less 15 min.

Release point: 22° 16,535' S - 166° 27,155' E.

A second release is possible 45 min after the first one when performances of exploitation are not fulfilled.

3) PROCEDURES CONCERNING SPECIAL CASE OF RELEASES OF SOUNDING BALLOONS:

In case of release outside the scheduled time, Météo-France would inform Air traffic service of NOUMEA Magenta, that would advise users of the concerned airspace.

In case of moving of the weather balloon station or timetable change of releases, the interregional Director of Météo-France in New Caledonia informs as soon as possible about these modifications the Service for Safety of the Civil Aviation (SSAC) and the Service for the Air Navigation (SNA) of the Direction of the Civil Aviation (DAC/NC). At the same time Météo-France makes a demand to the Direction of General Civil Aviation (DGAC) for updating of the present page of the AIP relative to these evolutions.

Case of particular campaigns of weather balloon investigations: they are generally of limited and known duration. In this case, the interregional Director of Météo-France in New Caledonia communicates with a sufficient deadline, the necessary information to the Service for Safety of the Civil Aviation (SSAC) and the Service for the Air Navigation (SNA) of the Direction of the Civil Aviation (DAC/NC).

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 5.3.1.4 ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

#### A- CONTEXTE

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit dans son article 15 que les informations relatives aux zones géographiques pour drones établies à des fins de géovigilance soient rendues publiques par les États dans un format numérique unique et commun.
Une zone géographique est une partie de l'espace aérien dans laquelle des conditions particulières s'appliquent à l'exploitation de drones pour des raisons de sécurité, de respect de la vie privée et de protection des données à caractère personnel, de sûreté ou environnementales. En France, y compris dans ses territoires d'outre-mer, les conditions particulières qui s'appliquent dans les zones géographiques UAS sont établies par des textes de nature règlementaire.

#### B- SPECIFICATIONS FRANCAISES DES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les zones géographiques UAS mises à disposition correspondent aux restrictions d'utilisation de l'espace aérien suivantes qui sont disponibles dans les publications d'information aéronautique (AIP) françaises :
1. Les zones interdites (P), réglementées (R) et dangereuses (D) publiées à la partie ENR 5.1 de l'AIP ;
2. Les zones de contrôle (CTR) et les régions terminales de contrôle (TMA) publiées respectivement en AD 2.17 de chaque aérodrome, en ENR 2.1 de l'AIP;
3. Les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude publiées à la partie ENR 5.7.-1 de l'AIP ;
4. Les parcs nationaux et réserves naturelles publiées à la partie ENR 5.7.-3 de l'AIP ;
5. Les activités d'aéromodélisme et les activités particulières publiées à la partie ENR 5.5 de l'AIP ;
6. Les voisinages des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage
Ces zones géographiques sont disponibles au format numérique ED-269.

#### C- MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES JEUX DE DONNEES NUMERIQUES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les données sont disponibles gratuitement dans la boutique du site internet SIA au lien suivant : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-zones-geographiques-uas.html

### *5.3.1.4 UAS GEOGRAPHICAL ZONES*

#### *A- CONTEXT*

*Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 concerning the rules and procedures applicable to the operation of unmanned aircraft on board requires in its article 15 that the information relating to the geographical areas for drones established for geo-awareness purposes are made publicly available by the States in a common unique digital format.*
*A geographical zone is a part of the airspace in which special conditions apply to the operation of drones for reasons of security, respect for privacy and protection of personal data, safety or environment. In France, including its overseas territories, the special conditions that apply in the UAS geographical zones are established by regulatory texts.*

#### *B- FRENCH SPECIFICATIONS FOR UAS GEOGRAPHICAL ZONES DATASET*

*The UAS geographical areas made available correspond to the following airspace use restrictions that are available in the French aeronautical information publications (AIP):*
*1. Prohibited (P), restricted (R) and danger (D) areas published in part ENR 5.1 of the AIP;*
*2. Control zones (CTR) and terminal maneuvering areas (TMA) published respectively in AD 2.17 of each aerodrome, in ENR 2.1 of the AIP;*
*3. Sites with distinctive marks prohibited for low altitude overflight published in part ENR 5.7.-1 of the AIP;*
*4. National parks and nature reserves published in part ENR 5.7.-3 of the AIP;*
*5. Model aircraft activities and special activities published in part ENR 5.5 of the AIP;*
*6. The neighborhoods of infrastructures intended for landing or take-off.*
*These geographical zones are available in ED-269 digital format.*

#### *C- DETAILS ON GEOGRAPHICAL ZONES DATASET PROVISIONS*

*The data is available for free in the shop of the SIA website at the following link: https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/uas-geographical-zones-data*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 5.3.1.2 BALLONS CAPTIFS

*CAPTIVE BALLOONS*

| Identification *Identification* | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |

### 5.3.1.3 DIVERS

*MISCELLANEOUS*

NIL


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 5.3-2 AUTRES DANGERS POTENTIELS

*OTHER POTENTIAL HAZARDS*

### VOLCANS

*Active volcanoes*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.4-0 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

*AIR NAVIGATION OBSTACLES*

Le SIA met à disposition en ENR 5.4.1 les obstacles à la navigation aérienne (ONA) situés à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, dont la hauteur hors sol est égale ou supérieure à 50 m hors agglomération et 100 m en agglomération.

N'y sont pas inclus :

- les obstacles neutralisés par l'application de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;

- les obstacles longilignes difficiles à décrire sous forme de liste et pour lesquels il y a lieu de se référer à la carte aéronautique de la Nouvelle-Calédonie au 1/500 000 sur laquelle figurent les lignes à haute tension de 225 kV et plus, ainsi que les principales traversées de vallée, téléphériques, etc.

*SIA provides through ENR 5.4.1 obstacles located beyond the limits of aerodromes OLS and that are higher than 50 m ASFC out of urban centers or 100 m ASFC in urban centers.*

*Are not included :*

*- obstacles neutralized by the application of specific regulations relating to the overflight of agglomerations, people or animals groups (10th October 1957 decree) ;*

*- threadlike obstacles which would be difficult to describe in a list and for which it is necessary to refer to New Caledonia 1:500.000 aeronautical chart (on which are also depicted the 225 kV and more voltage lines, the main valley crossings, cableway, etc.).*

**NUMEROTATION**

Les obstacles non éoliens sont identifiés par six chiffres. Les trois premiers correspondent au numéro de département de Nouvelle-Calédonie et les trois derniers correspondent au numéro d'ordre dans le département (ex : 988001).

Les éoliennes isolées suivent la même règle d'identification avec l'ajout de la lettre « E » au début de l'identifiant (ex : E988001)

Les éoliennes faisant partie d'un groupe sont identifiées par la lettre E suivie de 5 à 6 chiffres, suivi d'un tiret et de 1 à 2 chiffres (ex : E98803-1 à E98803-4) :

- les trois premiers chiffres correspondent au numéro de département retenu pour la publication du parc, les deux ou trois derniers chiffres avant le tiret correspondent au numéro d'identification du parc éolien,

- les un à deux derniers chiffres après le tiret correspondent au numéro de l'éolienne unitaire au sein du parc éolien.

***NUMBERING***

*Non-wind turbine obstacles are identified by six digits. The first three correspond to the department number of New-Caledonia and the last three correspond to their sequential number within the department (e.g., 988001).*

*Isolated wind turbines follow the same identification rule, with the addition of the letter "E" at the beginning of the identifier (e.g., E988001).*

*Wind turbines belonging to a group are identified by the letter E followed by 5 to 6 digits, a hyphen, and 1 to 2 digits (e.g., E98803-1 to E98803-4):*

*- The first three digits correspond to the department number used for the publication of the wind farm; the last two or three digits before the hyphen correspond to the wind farm identification number;*

- The last one or two digits after the hyphen correspond to the individual turbine number within the wind farm.

**REGROUPEMENT**

Parfois lorsque plusieurs obstacles non éoliens sont groupés, la position et les caractéristiques de l'obstacle le plus élevé sont les seules retenues.

Exceptionnellement et en particulier, lorsque des obstacles forment une nappe relativement étendue, les coordonnées géographiques moyennes sont indiquées. Mention en est faite dans la partie "OBSERVATIONS".

***OBSTACLE GROUPING***

*When several obstacles that are not windmills are grouped, the location and characteristics of only the highest one may sometimes be described.*

*Exceptionally, only the average geographical coordinates are indicated, particularly when the obstacles are forming quite extensive groups. This is then indicated in the "REMARKS" field.*

**DONNEES NUMERIQUES**

La liste des obstacles disponible au format numérique dans le cadre de la mise à disposition des données numériques de terrain et d'obstacles de la zone 1 est également décrite en GEN 3.1.6.

***DIGITAL DATA***

*Obstacle list available as digital terrain and obstacles data for area 1 are also described in GEN 3.1.6.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.4-1 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

*AIR NAVIGATION OBSTACLES*

| NR | Position GEO | Nature<br>*Type* | Nombre<br>*Number* | ALT sommet (hauteur)<br>*ALT top (height)* | Balisage<br>*Lighting marking* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 987001 | 21°34'08"S 165°29'36"E | Pylône | 1 | 269 ft ( 218 ft ) | jour et nuit | Bourail OPT |
| 987003 | 21°19'42"S 164°59'46"E | Pylône | 1 | 413 ft ( 209 ft ) | jour et nuit | Mueo Nepoui OPT |
| 987005 | 21°34'27"S 167°53'12"E | Pylône | 1 | 558 ft ( 217 ft ) | jour | Mare Lapewedran TDF |
| 988006 | 21°29'20"S 165°52'21"E | Pylône | 1 | 2844 ft ( 183 ft ) | jour | Me Aiu Canala OPT |
| 988007 | 22°19'02"S 166°55'17"E | Pylône | 1 | 1842 ft ( 238 ft ) | jour et nuit | Oungone TDF / OPT |
| 988009 | 21°10'35"S 165°16'04"E | Pylône | 1 | 3534 ft ( 233 ft ) | jour | Aoupinie TDF / OPT |
| 988010 | 21°45'14"S 165°59'59"E | Pylône | 1 | 3534 ft ( 177 ft ) | jour | Mont Do TDF / OPT |
| 988011 | 22°17'55"S 166°29'13"E | Pylône | 1 | 384 ft ( 329 ft ) | jour et nuit | Nouméa Ilot Sainte Marie TDF |
| 988012 | 20°47'51"S 165°13'44"E | Pylône | 1 | 1785 ft ( 214 ft ) | jour | Touho Popomeou TDF / OPT |
| 988021 | 22°15'22"S 166°27'14"E | Tour | 1 | 642 ft ( 130 ft ) | nuit | Montravel Nouméa OPT |
| 988022 | 20°39'07"S 166°32'06"E | Pylône | 1 | 193 ft ( 176 ft ) | non balisé | Fayaoué Ouvéa OPT |
| 988023 | 20°40'44"S 166°33'36"E | Pylône | 1 | 247 ft ( 161 ft ) | jour | Pointe Gervaise Ouvéa TDF |
| 988024 | 21°32'21"S 167°53'34"E | Pylône | 1 | 380 ft ( 167 ft ) | jour | Maré Ruete OPT |
| 988025 | 20°42'13"S 164°57'45"E | Pylône | 1 | 1815 ft ( 165 ft ) | non balisé | Hienghène Gauet TDF |
| 988026 | 22°16'41"S 166°26'48"E | Pylône | 1 | 417 ft ( 247 ft ) | nuit | Mont Coffin Nouméa TDF |
| 988027 | 20°27'40"S 164°12'54"E | Pylône | 1 | 2133 ft ( 184 ft ) | jour | Tiébaghi TDF |
| 988028 | 20°55'04"S 167°17'40"E | Pylône | 1 | 329 ft ( 197 ft ) | non balisé | Lifou WAE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| NR | Position GEO | Nature<br>*Type* | Nombre<br>*Number* | ALT sommet (hauteur)<br>*ALT top (height)* | Balisage<br>*Lighting marking* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| E988001 | 20°52'35"S 167°16'03"E | Eolienne(s) | 1 | 444 ft ( 233 ft ) | jour et nuit | Lifou Lakonyi. |
| E98802-1 | 21°01'41"S 164°44'13"E | Eolienne(s) | 1 | 1062.98 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-10 | 21°02'03"S 164°44'01"E | Eolienne(s) | 1 | 1053.14 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-11 | 21°02'06"S 164°43'59"E | Eolienne(s) | 1 | 1049.86 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-12 | 21°02'07"S 164°43'58"E | Eolienne(s) | 1 | 1046.58 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-13 | 21°02'17"S 164°44'00"E | Eolienne(s) | 1 | 994.08 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-14 | 21°02'20"S 164°44'01"E | Eolienne(s) | 1 | 977.68 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-15 | 21°02'22"S 164°44'01"E | Eolienne(s) | 1 | 974.40 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-16 | 21°02'24"S 164°44'01"E | Eolienne(s) | 1 | 967.84 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-17 | 21°02'26"S 164°43'59"E | Eolienne(s) | 1 | 990.80 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-18 | 21°02'28"S 164°43'59"E | Eolienne(s) | 1 | 990.80 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-19 | 21°02'30"S 164°43'57"E | Eolienne(s) | 1 | 990.80 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-2 | 21°01'42"S 164°44'12"E | Eolienne(s) | 1 | 1069.54 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-20 | 21°02'32"S 164°43'56"E | Eolienne(s) | 1 | 977.68 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-21 | 21°02'34"S 164°43'55"E | Eolienne(s) | 1 | 954.71 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-22 | 21°02'36"S 164°43'53"E | Eolienne(s) | 1 | 935.03 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-23 | 21°02'41"S 164°43'45"E | Eolienne(s) | 1 | 889.10 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-24 | 21°02'42"S 164°43'44"E | Eolienne(s) | 1 | 846.45 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-25 | 21°02'43"S 164°43'42"E | Eolienne(s) | 1 | 823.48 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-26 | 21°02'47"S 164°43'19"E | Eolienne(s) | 1 | 708.65 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-27 | 21°02'48"S 164°43'18"E | Eolienne(s) | 1 | 705.37 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-28 | 21°02'49"S 164°43'16"E | Eolienne(s) | 1 | 692.25 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-29 | 21°02'51"S 164°43'14"E | Eolienne(s) | 1 | 675.84 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-3 | 21°01'44"S 164°44'09"E | Eolienne(s) | 1 | 1059.70 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-30 | 21°02'52"S 164°43'12"E | Eolienne(s) | 1 | 659.44 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-31 | 21°02'53"S 164°43'11"E | Eolienne(s) | 1 | 646.32 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-32 | 21°02'54"S 164°43'09"E | Eolienne(s) | 1 | 620.07 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-33 | 21°02'56"S 164°43'09"E | Eolienne(s) | 1 | 610.23 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-34 | 21°02'58"S 164°43'09"E | Eolienne(s) | 1 | 593.82 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-35 | 21°01'49"S 164°43'56"E | Eolienne(s) | 1 | 1053.14 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-36 | 21°01'51"S 164°43'55"E | Eolienne(s) | 1 | 1069.54 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-37 | 21°01'53"S 164°43'54"E | Eolienne(s) | 1 | 1066.26 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-38 | 21°01'55"S 164°43'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1053.14 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-39 | 21°01'58"S 164°43'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1076.10 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-4 | 21°01'46"S 164°44'06"E | Eolienne(s) | 1 | 1049.86 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-40 | 21°02'22"S 164°43'48"E | Eolienne(s) | 1 | 961.27 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-41 | 21°02'24"S 164°43'47"E | Eolienne(s) | 1 | 967.84 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-42 | 21°02'27"S 164°43'45"E | Eolienne(s) | 1 | 971.12 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-5 | 21°01'48"S 164°44'05"E | Eolienne(s) | 1 | 1066.26 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-6 | 21°01'54"S 164°44'04"E | Eolienne(s) | 1 | 1072.82 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-7 | 21°01'57"S 164°44'04"E | Eolienne(s) | 1 | 1069.54 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-8 | 21°01'59"S 164°44'05"E | Eolienne(s) | 1 | 1046.58 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98802-9 | 21°02'01"S 164°44'02"E | Eolienne(s) | 1 | 1062.98 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98803-1 | 22°16'29"S 166°39'59"E | Eolienne(s) | 1 | 1527.21 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-10 | 22°16'04"S 166°39'46"E | Eolienne(s) | 1 | 1579.71 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-11 | 22°16'04"S 166°39'44"E | Eolienne(s) | 1 | 1573.14 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-12 | 22°16'04"S 166°39'42"E | Eolienne(s) | 1 | 1537.05 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-13 | 22°15'48"S 166°39'41"E | Eolienne(s) | 1 | 1497.69 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-14 | 22°15'45"S 166°39'42"E | Eolienne(s) | 1 | 1514.09 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-15 | 22°15'44"S 166°39'41"E | Eolienne(s) | 1 | 1500.97 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-16 | 22°15'42"S 166°39'40"E | Eolienne(s) | 1 | 1487.84 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-17 | 22°15'40"S 166°39'39"E | Eolienne(s) | 1 | 1468.16 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-18 | 22°15'38"S 166°39'39"E | Eolienne(s) | 1 | 1455.03 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-2 | 22°16'27"S 166°39'57"E | Eolienne(s) | 1 | 1510.81 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-3 | 22°16'25"S 166°39'56"E | Eolienne(s) | 1 | 1500.97 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-4 | 22°16'23"S 166°39'55"E | Eolienne(s) | 1 | 1494.40 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-5 | 22°16'21"S 166°39'57"E | Eolienne(s) | 1 | 1510.81 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-6 | 22°16'19"S 166°39'54"E | Eolienne(s) | 1 | 1484.56 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-7 | 22°16'17"S 166°39'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1464.88 ft ( 159.1199 ft ) | non balisé | |
| E98803-8 | 22°16'13"S 166°39'51"E | Eolienne(s) | 1 | 1484.56 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98803-9 | 22°16'09"S 166°39'45"E | Eolienne(s) | 1 | 1560.02 ft ( 162.3999 ft ) | non balisé | |
| E98804-1 | 22°16'33"S 166°43'30"E | Eolienne(s) | 1 | 1502.61 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| NR | Position GEO | Nature<br>*Type* | Nombre<br>*Number* | ALT sommet (hauteur)<br>*ALT top (height)* | Balisage<br>*Lighting marking* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| E98804-10 | 22°16'00"S 166°43'39"E | Eolienne(s) | 1 | 1578.06 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-11 | 22°15'57"S 166°43'40"E | Eolienne(s) | 1 | 1663.37 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-12 | 22°15'54"S 166°43'40"E | Eolienne(s) | 1 | 1686.33 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-13 | 22°15'51"S 166°43'39"E | Eolienne(s) | 1 | 1696.17 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-14 | 22°15'48"S 166°43'41"E | Eolienne(s) | 1 | 1722.42 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-15 | 22°15'44"S 166°43'40"E | Eolienne(s) | 1 | 1630.56 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-16 | 22°15'44"S 166°43'46"E | Eolienne(s) | 1 | 1601.03 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-17 | 22°15'53"S 166°43'50"E | Eolienne(s) | 1 | 1578.06 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-18 | 22°15'56"S 166°43'50"E | Eolienne(s) | 1 | 1568.22 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-2 | 22°16'30"S 166°43'32"E | Eolienne(s) | 1 | 1574.78 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-3 | 22°16'28"S 166°43'34"E | Eolienne(s) | 1 | 1617.43 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-4 | 22°16'23"S 166°43'37"E | Eolienne(s) | 1 | 1660.08 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-5 | 22°16'19"S 166°43'36"E | Eolienne(s) | 1 | 1597.75 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-6 | 22°16'14"S 166°43'35"E | Eolienne(s) | 1 | 1525.57 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-7 | 22°16'11"S 166°43'36"E | Eolienne(s) | 1 | 1512.45 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-8 | 22°16'07"S 166°43'36"E | Eolienne(s) | 1 | 1459.96 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98804-9 | 22°16'06"S 166°43'38"E | Eolienne(s) | 1 | 1476.36 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98805-1 | 22°18'31"S 166°45'49"E | Eolienne(s) | 1 | 1286.07 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-10 | 22°18'56"S 166°45'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1292.64 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-11 | 22°19'00"S 166°45'53"E | Eolienne(s) | 1 | 1272.95 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-12 | 22°19'02"S 166°45'50"E | Eolienne(s) | 1 | 1263.11 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-13 | 22°19'04"S 166°45'48"E | Eolienne(s) | 1 | 1243.42 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-14 | 22°19'05"S 166°45'45"E | Eolienne(s) | 1 | 1240.14 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-15 | 22°19'07"S 166°45'42"E | Eolienne(s) | 1 | 1223.74 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-16 | 22°19'08"S 166°45'39"E | Eolienne(s) | 1 | 1217.18 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-17 | 22°19'10"S 166°45'36"E | Eolienne(s) | 1 | 1204.05 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-18 | 22°19'12"S 166°45'35"E | Eolienne(s) | 1 | 1210.62 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-19 | 22°19'14"S 166°45'32"E | Eolienne(s) | 1 | 1217.18 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-2 | 22°18'34"S 166°45'51"E | Eolienne(s) | 1 | 1325.44 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-20 | 22°19'17"S 166°45'30"E | Eolienne(s) | 1 | 1253.27 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-21 | 22°19'20"S 166°45'26"E | Eolienne(s) | 1 | 1302.48 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-22 | 22°19'23"S 166°45'24"E | Eolienne(s) | 1 | 1345.13 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-23 | 22°19'25"S 166°45'23"E | Eolienne(s) | 1 | 1361.53 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-24 | 22°19'26"S 166°45'19"E | Eolienne(s) | 1 | 1354.97 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-25 | 22°19'29"S 166°45'15"E | Eolienne(s) | 1 | 1332.00 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-26 | 22°19'32"S 166°45'10"E | Eolienne(s) | 1 | 1351.69 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-27 | 22°19'34"S 166°45'09"E | Eolienne(s) | 1 | 1381.22 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-28 | 22°19'36"S 166°45'07"E | Eolienne(s) | 1 | 1387.78 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-29 | 22°19'38"S 166°45'08"E | Eolienne(s) | 1 | 1394.34 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-3 | 22°18'37"S 166°45'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1328.72 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-30 | 22°19'40"S 166°45'10"E | Eolienne(s) | 1 | 1371.37 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-31 | 22°19'43"S 166°45'12"E | Eolienne(s) | 1 | 1345.13 ft ( 209.97 ft ) | non balisé | |
| E98805-4 | 22°18'42"S 166°45'54"E | Eolienne(s) | 1 | 1341.85 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-5 | 22°18'45"S 166°45'51"E | Eolienne(s) | 1 | 1318.88 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-6 | 22°18'48"S 166°45'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1299.20 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-7 | 22°18'50"S 166°45'54"E | Eolienne(s) | 1 | 1286.07 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-8 | 22°18'52"S 166°45'51"E | Eolienne(s) | 1 | 1292.64 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98805-9 | 22°18'55"S 166°45'54"E | Eolienne(s) | 1 | 1289.35 ft ( 206.69 ft ) | non balisé | |
| E98806-1 | 22°19'55"S 166°47'11"E | Eolienne(s) | 1 | 1220.46 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-10 | 22°19'24"S 166°47'11"E | Eolienne(s) | 1 | 984.24 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-11 | 22°19'10"S 166°47'12"E | Eolienne(s) | 1 | 987.52 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-12 | 22°19'07"S 166°47'15"E | Eolienne(s) | 1 | 1010.49 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-13 | 22°19'01"S 166°47'16"E | Eolienne(s) | 1 | 1007.21 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-14 | 22°19'00"S 166°47'18"E | Eolienne(s) | 1 | 997.36 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-15 | 22°18'58"S 166°47'20"E | Eolienne(s) | 1 | 938.31 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-2 | 22°19'58"S 166°47'07"E | Eolienne(s) | 1 | 1240.14 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-3 | 22°19'55"S 166°47'07"E | Eolienne(s) | 1 | 1259.83 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-4 | 22°19'51"S 166°47'08"E | Eolienne(s) | 1 | 1236.86 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-5 | 22°19'42"S 166°47'06"E | Eolienne(s) | 1 | 1141.72 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-6 | 22°19'39"S 166°47'05"E | Eolienne(s) | 1 | 1141.72 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-7 | 22°19'33"S 166°47'03"E | Eolienne(s) | 1 | 1108.91 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98806-8 | 22°19'30"S 166°47'06"E | Eolienne(s) | 1 | 1069.54 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| NR | Position GEO | Nature<br>*Type* | Nombre<br>*Number* | ALT sommet (hauteur)<br>*ALT top (height)* | Balisage<br>*Lighting marking* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| E98806-9 | 22°19'28"S 166°47'07"E | Eolienne(s) | 1 | 1049.86 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-1 | 22°20'30"S 166°46'59"E | Eolienne(s) | 1 | 1184.37 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-10 | 22°21'00"S 166°46'50"E | Eolienne(s) | 1 | 961.27 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-11 | 22°21'03"S 166°46'52"E | Eolienne(s) | 1 | 928.47 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-12 | 22°21'07"S 166°46'56"E | Eolienne(s) | 1 | 895.66 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-13 | 22°21'09"S 166°46'57"E | Eolienne(s) | 1 | 902.22 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-14 | 22°21'15"S 166°47'00"E | Eolienne(s) | 1 | 954.71 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-15 | 22°21'18"S 166°47'01"E | Eolienne(s) | 1 | 964.56 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-16 | 22°21'24"S 166°47'08"E | Eolienne(s) | 1 | 957.99 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-17 | 22°21'22"S 166°47'08"E | Eolienne(s) | 1 | 935.03 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-18 | 22°21'20"S 166°47'14"E | Eolienne(s) | 1 | 925.19 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-19 | 22°21'28"S 166°47'24"E | Eolienne(s) | 1 | 869.41 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-2 | 22°20'32"S 166°46'56"E | Eolienne(s) | 1 | 1141.72 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-20 | 22°21'27"S 166°47'27"E | Eolienne(s) | 1 | 856.29 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-3 | 22°20'37"S 166°46'53"E | Eolienne(s) | 1 | 1145.00 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-4 | 22°20'39"S 166°46'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1138.44 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-5 | 22°20'43"S 166°46'52"E | Eolienne(s) | 1 | 1154.84 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-6 | 22°20'45"S 166°46'49"E | Eolienne(s) | 1 | 1131.88 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-7 | 22°20'50"S 166°46'49"E | Eolienne(s) | 1 | 1085.94 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-8 | 22°20'53"S 166°46'49"E | Eolienne(s) | 1 | 1043.29 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |
| E98807-9 | 22°20'56"S 166°46'49"E | Eolienne(s) | 1 | 1000.64 ft ( 232.94 ft ) | non balisé | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.5 ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES

*SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES*

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 102 | parachutage QUAI MANTO | FL 145 | H24 |
| 22°03'10"S , 166°13'20"E | | SFC | Activité réservée entrainement Défense.<br>PPR TONTOUTA APP<br>De nuit : déposer descriptif de vol 3 HR avant au BRIA de Nouméa La Tontouta<br>Activity reserved for Defence training.<br>PPR TONTOUTA APP<br>Night use : file a flight description to the Nouméa La Tontouta BRIA 3 HR prior. |
| 103 | parachutage ILE NOU KUENDU BEACH | FL 145 | SR-SS |
| 22°15'51"S , 166°23'16"E | | SFC | PPR MAGENTA APP<br>Coordination préalable avec l'opérateur de l'activité particulière N°98-001.<br>PPR MAGENTA APP<br>Prior coordination with the operator of the special activity NR 98-001. |
| 104 | parachutage AD KOUMAC | FL 135 | SR-SS |
| 20°32'50"S , 164°15'20"E | | SFC | Au dessous de 9500 ft AMSL: largages annoncés sur 122.4, au dessus de 9500 ft AMSL: PPR TONTOUTA Info.<br>Below 9500ft AMSL: activity announced on 122.4, above 9500 ft AMSL: PPR TONTOUTA Info. |
| 105 | parachutage AD LA FOA | FL 145 | SR-SS |
| 21°49'22"S , 165°51'23"E | | SFC | PPR TONTOUTA APP et/ou and/or TONTOUTA Info |
| 106 | parachutage AD BOURAIL | FL 145 | SR-SS |
| 21°36'35"S , 165°23'52"E<br>(ARP) | | SFC | PPR TONTOUTA APP<br>Activité réelle connue de TONTOUTA Info (Sud) ou TONTOUTA APP.<br>PPR TONTOUTA APP<br>Actual activity on TONTOUTA Info (South) or TONTOUTA APP. |
| → 107 | parachutage PLUM | FL 120 | H24 |
| → 22°17'42"S , 166°40'00"E | | SFC | Activité réservée entrainement Défense.<br>PPR PN 7 jours ouvrés MAGENTA APP et TONTOUTA APP.<br>Activité réelle connue de MAGENTA APP et/ou TONTOUTA APP/Info.<br>Activity reserved for Defence training.<br>PPR PN 7 working days MAGENTA APP and TONTOUTA APP.<br>Actual activity on MAGENTA APP and/or TONTOUTA APP/Info |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 201 | voltige AD LA FOA | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 21°49'11"S , 165°51'39"E<br>Axe RWY 13/31, de longueur 2000 m centré sur ARP | | 1500ft AMSL | PPR TONTOUTA APP<br>Activité réservée aux usagers autorisés par :<br>Activity reserved for users authorized by :<br>DAC NOUVELLE-CALEDONIE (voir/see GEN 3.3) |
| 202 | voltige AD TONTOUTA | 6500ft AMSL | LUN-VEN / MON-FRI : SR-SS<br>SAM, DIM et JF / SAT, SUN and HOL : 0900-1200, 1400-SS locales / local time |
| 21°59'53"S , 166°11'02"E<br>Axe RWY 11/29, de longueur 3600 m centré sur PSN | | 3500ft AMSL | PPR TONTOUTA APP<br>Activité réservée aux usagers autorisés par :<br>Activity reserved for users authorized by :<br>DAC NOUVELLE-CALEDONIE (voir/see GEN 3.3) |
| 203 | voltige OUASSIO | 6500ft AMSL | SR-SS |
| 22°03'35"S , 166°11'28"E<br>Axe 108/288, de longueur 6600 m centré sur PSN | | 3500ft AMSL | PPR TONTOUTA APP<br>Activité réservée aux usagers autorisés par :<br>Activity reserved for users authorized by :<br>DAC NOUVELLE-CALEDONIE (voir/see GEN 3.3) |
| 204 | voltige LAGON | 6000ft AMSL | SR-SS |
| 22°18'41"S , 166°20'03"E<br>Axe 109/289, de longueur 7000 m centré sur PSN | | 2500ft AMSL | PPR MAGENTA APP pendant HOR ATS / during ATS SKED,<br>PPR TONTOUTA APP hors HOR ATS / out ATS SKED NOUMEA MAGENTA<br>Activité réservée aux usagers autorisés par :<br>Activity reserved for users authorized by :<br>DAC NOUVELLE-CALEDONIE (voir/see GEN 3.3) |
| 205 | voltige ILE PORC EPIC | 6000ft AMSL | SR-SS |
| 22°20'01"S , 166°34'10"E | | 2500ft AMSL | PPR MAGENTA APP pendant HOR ATS / during ATS SKED,<br>PPR TONTOUTA APP hors HOR ATS / out ATS SKED NOUMEA MAGENTA<br>Activité réservée aux usagers autorisés par :<br>Activity reserved for users authorized by :<br>DAC NOUVELLE-CALEDONIE (voir/see GEN 3.3) |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 301 | aéromodélisme NAKUTAKOIN | 300ft AMSL | HJ |
| 22°10'27"S , 166°25'52"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 302 | aéromodélisme PAÏTA | 170ft ASFC | WED, SAT, SUN : Daytime only |
| 22°08'35"S , 166°22'35"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 303 | aéromodélisme SAVANNAH | 170ft ASFC | 2300-0600 (1000-1700 local time). |
| 22°09'27"S , 166°23'18"E | | SFC | Vols de pente de planeurs radiocommandés.<br>Radio controlled model gliders slope flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 98-001 | Activité particulière KUENDU BEACH | 330ft ASFC | SUN-THU : 2100-0600 (MON-FRI : 0800-1700 local time). |
| 22°15'41"S , 166°23'26"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord (formation pratique).<br>Opérateur : Wamland SARL. TEL : 99 12 05.<br>Unmanned aircraft (practical training).<br>Operator : Wamland SARL. TEL : 99 12 05. |
| 98-002 | Activité particulière PAÏTA ARENE DU SUD | 390ft ASFC | First WED of each month : 2200-0000<br>(local time : first THU of each month : 0900-1100 local time). |
| 22°08'33"S , 166°22'08"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord (vols d'entrainement).<br>Opérateur : mairie de Païta. TEL : 91 08 62, 77 93 04.<br>Unmanned aircraft (training flights).<br>Operator : Païta town hall. TEL : 91 08 62, 77 93 04. |
| 98-003 | Activité particulière DONIAMBO USINE | 390ft ASFC | SUN-THU : 2100-0500 (MON-FRI : 0800-1600 local time). |
| 22°15'09"S , 166°26'15"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Opérateur : Société Le Nickel-SLN. TEL : 75 63 46, 77 38 23.<br>Unmanned aircraft.<br>Operator : Société Le Nickel-SLN. TEL : 75 63 46, 77 38 23. |
| 98-004 | Activité particulière KOUAOUA USINE - PORT | 390ft ASFC | SUN-THU : 2100-0500 (MON-FRI : 0800-1600 local time). |
| 21°24'01"S , 165°49'58"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Opérateur : Société Le Nickel-SLN. TEL : 78 09 04, 92 24 93.<br>Unmanned aircraft.<br>Operator : Société Le Nickel-SLN. TEL : 78 09 04, 92 24 93. |
| 98-005 | Activité particulière NOUMEA HIPPODROME | 260ft ASFC | SUN-FRI : 2100-0500 (MON-SAT : 0800-1600 local time). |
| 22°18'00"S , 166°27'00"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord (vols d'entrainement).<br>Opérateur : mairie de Nouméa. TEL : 83 33 07.<br>Unmanned aircraft (training flights).<br>Operator : Noumea town hall. TEL : 83 33 07. |
| 98-006 | Activité particulière MAGENTA VELODROME | 130ft ASFC | SUN-THU : 2100-0300 (MON-FRI : 0800-1400 local time). |
| 22°15'51"S , 166°28'03"E | | SFC | Aéronefs sans equipage à bord (formation pratique).<br>Opérateur : Wamland SARL. TEL : 99 12 05, 84 54 68.<br>Unmanned aircraft (practical training).<br>Operator : Wamland SARL. Phone : 99 12 05, 84 54 68. |
| 98-007 | Activité particulière NOUVILLE PARC DES EXPOSITIONS | 100ft ASFC | SUN-THU : 2100-0600 (MON-FRI : 0800-1700 local time). |
| 22°16'03"S , 166°25'42"E | | SFC | Aéronefs sans equipage à bord (formation pratique).<br>Opérateur : Calédronie. TEL : 81 59 57.<br>Unmanned aircraft (practical training).<br>Operator : Calédronie. Phone : 81 59 57. |
| 98-008 | Activité particulière DUCOS NDU | 100ft ASFC | SUN-THU : 2100-0600 (MON-FRI : 0800-1700 local time). |
| 22°14'26"S , 166°25'23"E | | SFC | Aéronefs sans equipage à bord (formation pratique).<br>Opérateur : Calédronie. TEL : 81 59 57.<br>Unmanned aircraft (practical training).<br>Operator : Calédronie. Phone : 81 59 57. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.6 MIGRATIONS D'OISEAUX ET ZONES FRÉQUENTÉES PAR UNE FAUNE SENSIBLE

*BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.7 RESTRICTIONS DE SURVOL

*OVERFLIGHT RESTRICTIONS*

## ENR 5.7-1 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE

*SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **001 . Site industriel de Prony Resources à GORO - Usine** | | | |
| 22°19'56"S , 166°54'50"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR NANDI<br>Secteur Nouvelle-Calédonie<br>Province Sud |
| **002 . Site industriel de Prony Resources à GORO - Port** | | | |
| 22°21'07"S , 166°53'31"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR NANDI<br>Secteur Nouvelle-Calédonie<br>Province Sud |
| **003 . Camp militaire de NANDAI** | | | |
| 21°30'23"S , 165°27'29"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR NANDI<br>Secteur Nouvelle-Calédonie<br>Province Sud |
| **004 . Centre de détention de KONE** | | | |
| 21°06'17"S , 164°52'53"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR NANDI<br>Secteur Nouvelle-Calédonie<br>Province Nord |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 5.7-2 INTEDICTION DE SURVOL DE CERTAINS AÉRODROMES RÉSERVÉS À L'USAGE DES ADMINISTRATIONS DE L'ÉTAT

*OVERFLIGHT PROHIBITED FOR SOME AERODROME RESERVED FOR THE ADMINISTRATION USE*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 5.7-3 PARCS NATIONAUX ET RESERVES NATURELLES

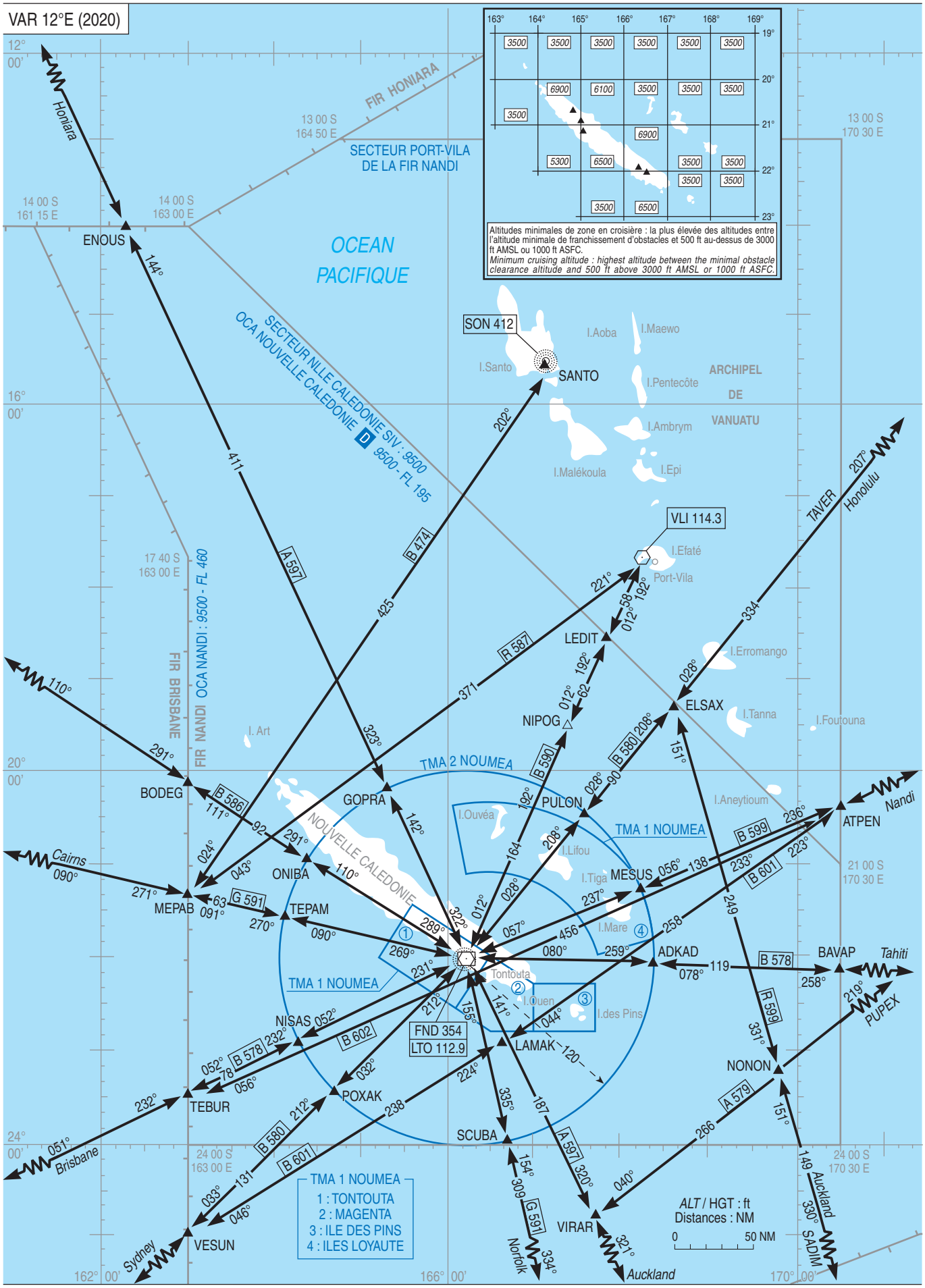
*NATIONAL PARKS AND NATURE RESERVES*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

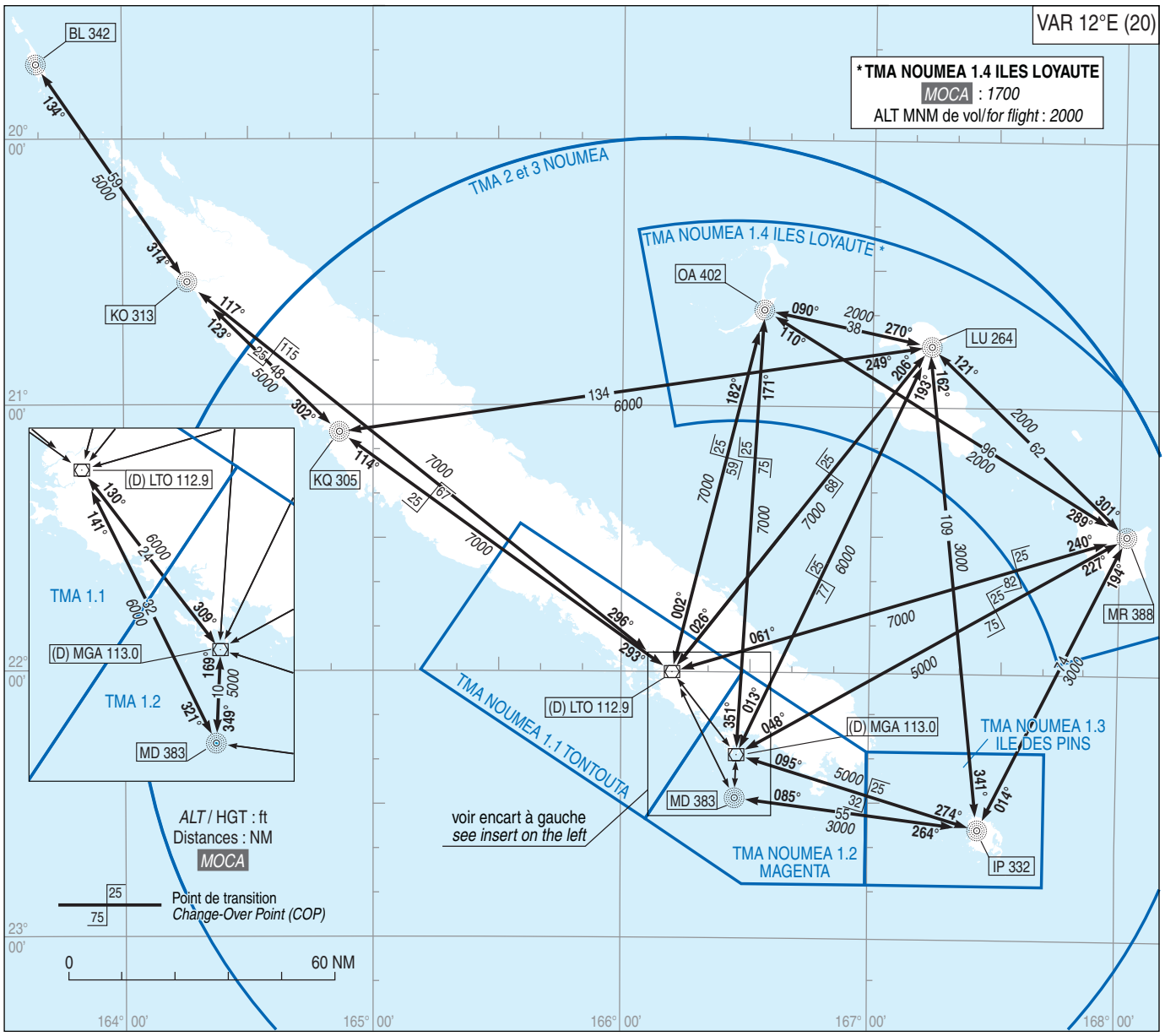
## ENR 6 - CARTES EN-ROUTE / *EN-ROUTE CHARTS*
## ENR 6.1 - FIR NANDI, SECTEUR NOUVELLE CALEDONIE / *NANDI FIR, NEW CALEDONIA SECTOR*






© SIA

# ENR 6.1 - TRACES DE NAVIGATION / *NAVIGATION TRACKS*




**OBSERVATIONS /** *REMARKS* :

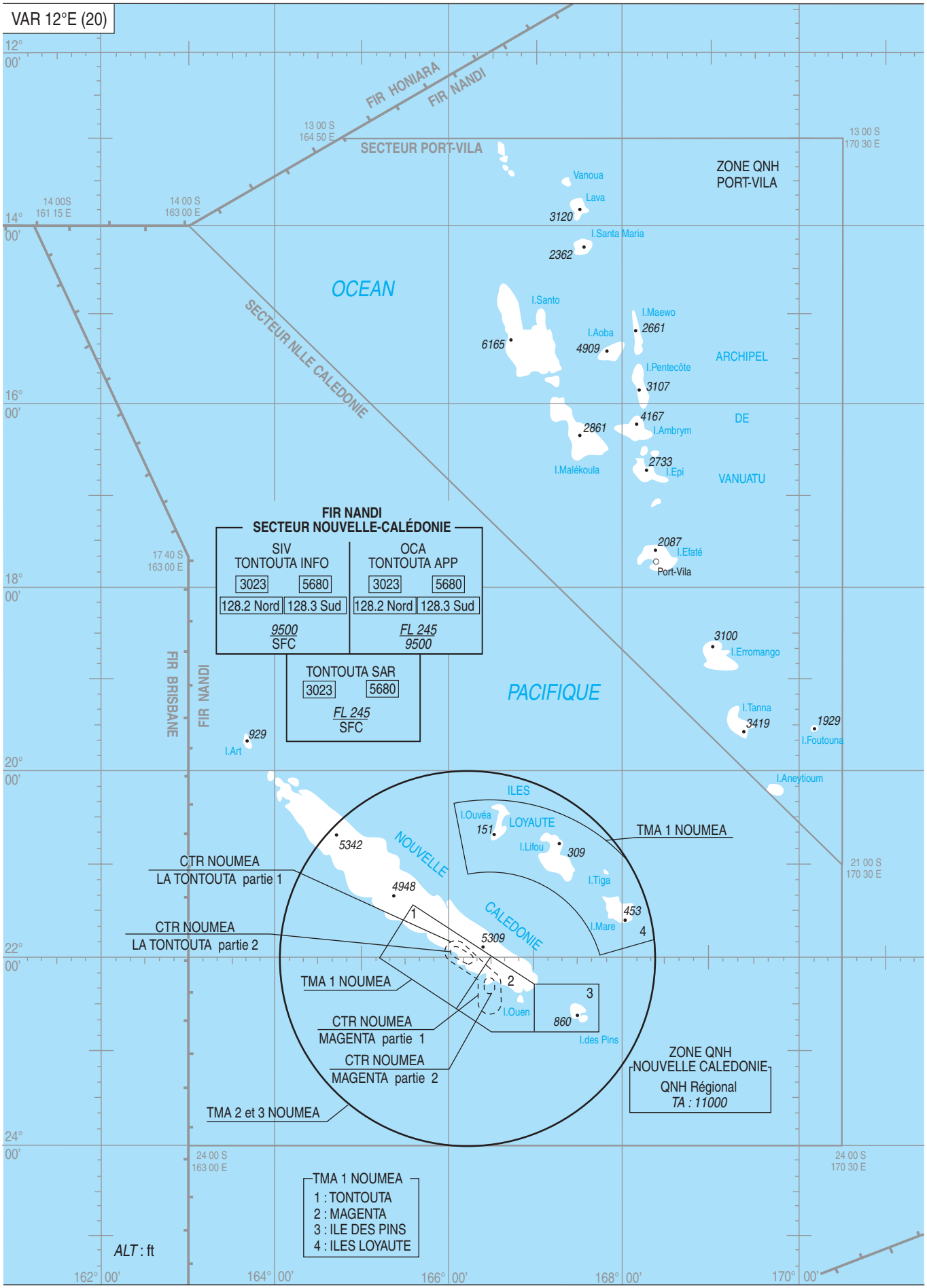
Les valeurs d'altitude publiées sur les tracés de navigation représentent le plancher de l'itinéraire.

*Altitude values published on navigation tracks represent the lower level of the route.*



© SIA

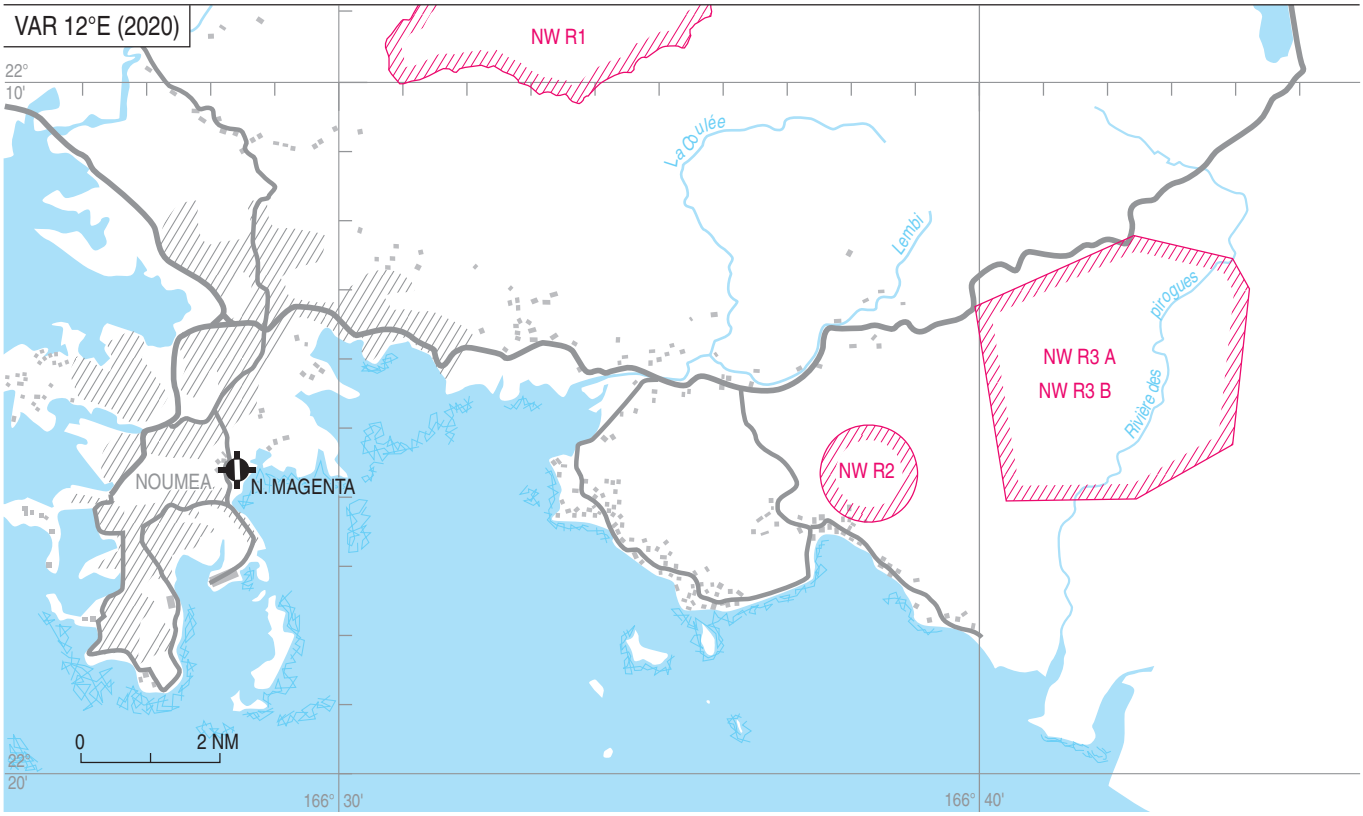
# ENR 6.2 ESPACES ATS et ZONES QNH DE NOUVELLE CALEDONIE
## *ATS AIRSPACE and QNH ZONES OF NEW CALEDONIA*

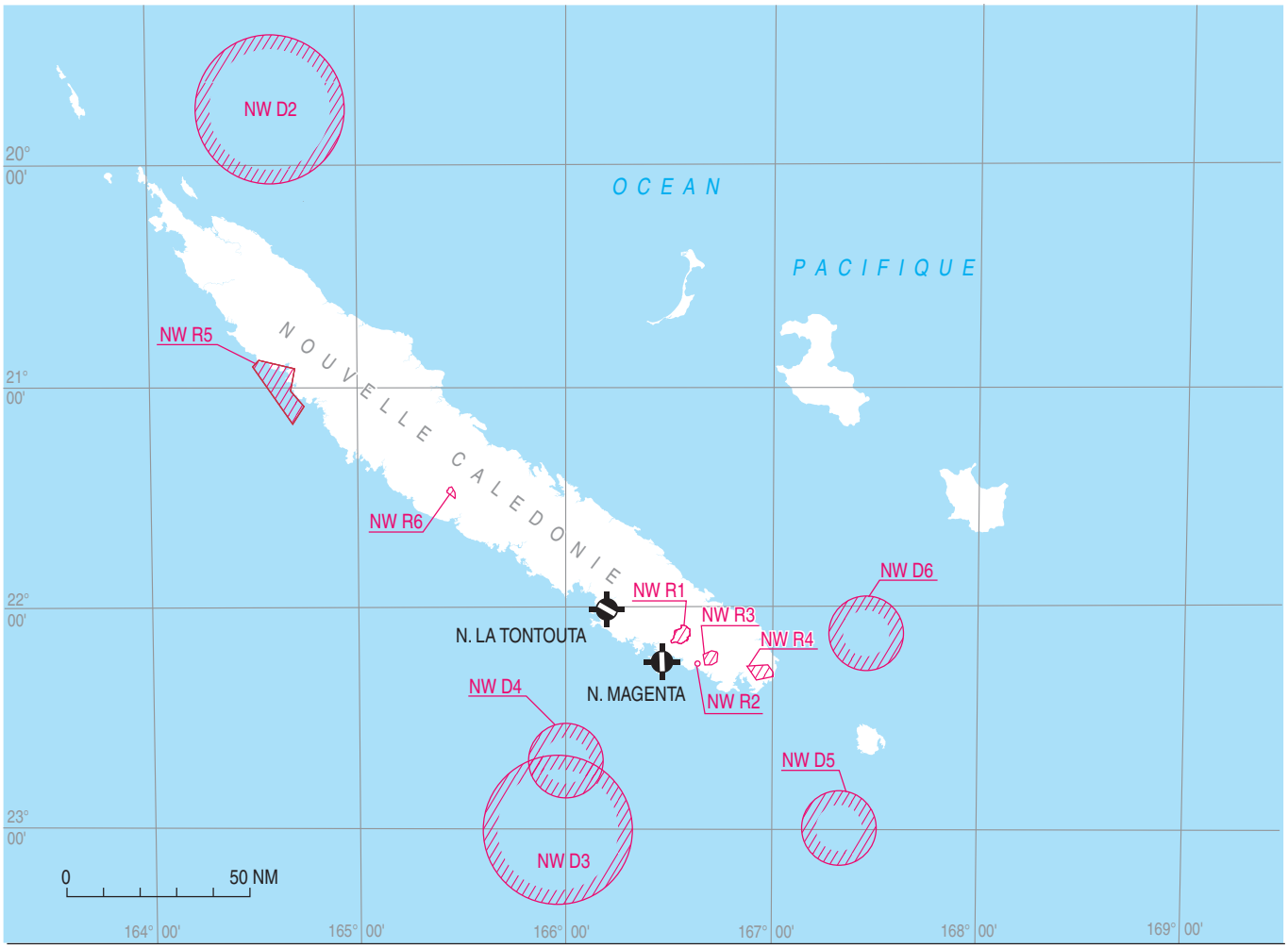





© SIA

## NW R1, NW R2, NW R3A, NW R3B, NW R4, NW R5, NW R6, NW D2, NW D3 , NW D4, NW D5, NW D6.



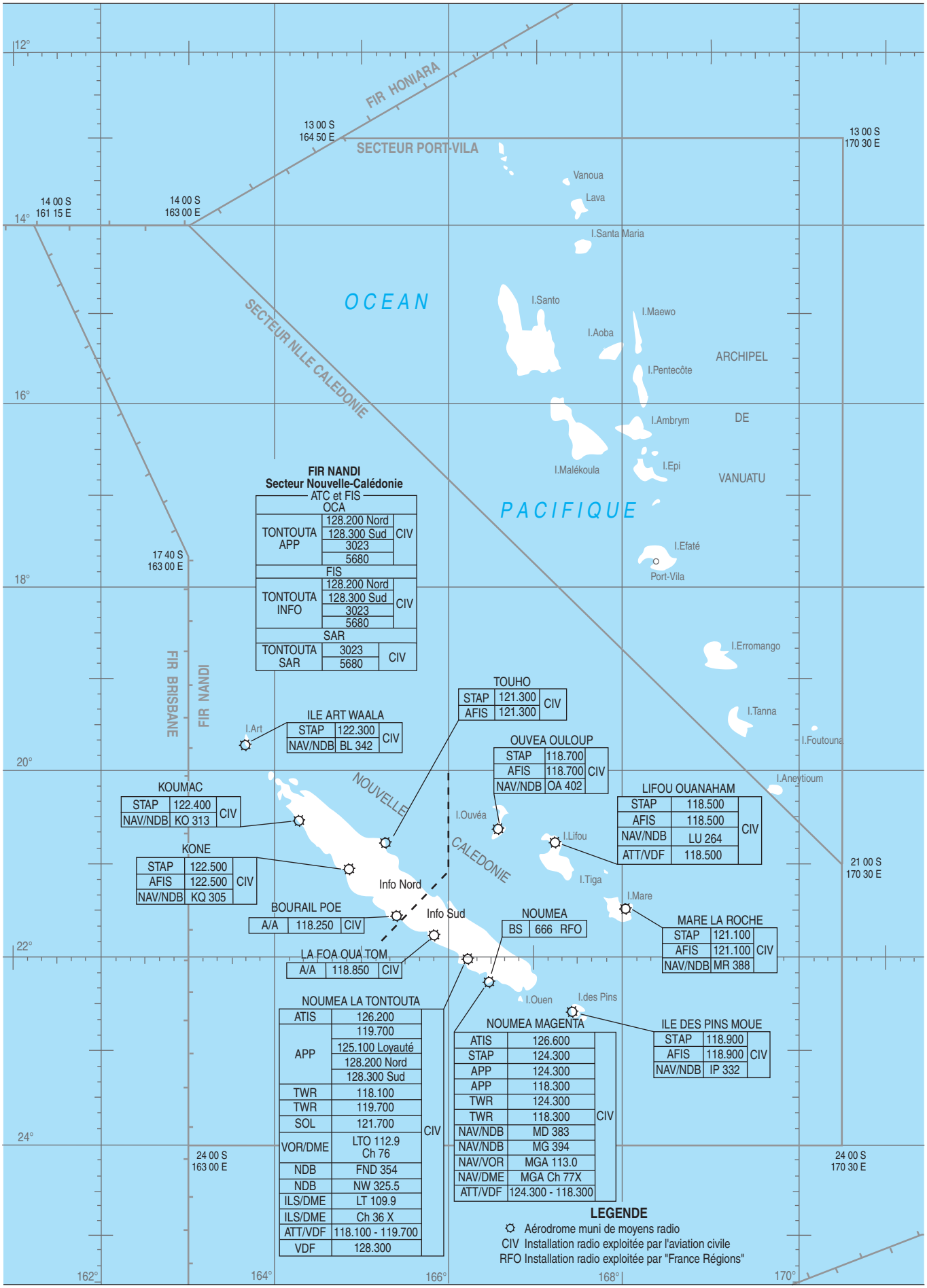






© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 6.7 - CARTES DES MOYENS RADIO / *RADIO FACILITY INDEX CHART*






© SIA

# PARTIE 3 — AERODROMES (AD)

*PART 3 - AERODROMES (AD)*

## AD 0

## AD 0.1 PREFACE *PREFACE*

| | |
|---|---|
| **AD 0.1** | **PREFACE :** voir partie 1 GEN<br>**PREFACE :** see part 1 GEN |
| **AD 0.2** | **REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN<br>**RECORD OF AIP AMENDMENTS :** see part 1 GEN |
| **AD 0.3** | **REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN<br>**RECORD OF AIP SUPPLEMENTS :** see part 1 GEN |
| **AD 0.4** | **LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP :** voir partie 1 GEN<br>**CHECKLIST OF AIP PAGES :** see part 1 GEN |
| **AD 0.5** | **LISTES DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN<br>**LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP :** see part 1 GEN |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3

*TABLE OF CONTENTS TO PART 3*


| | | |
|---|---|---|
| **AD 0** | | |
| AD 0.1 | PREFACE *PREFACE* | AD 0.1-1 |
| AD 0.6 | TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3<br>*TABLE OF CONTENTS TO PART 3* | AD 0.6-1 |
| **AD 1** | **AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION**<br>***AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION*** | |
| AD 1.1 | DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS<br>*AERODROMES / HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE* | AD 1.1-1 |
| AD 1.2 | SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE<br>*RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN* | AD 1.2-1 |
| AD 1.3 | INDEX DES AÉRODROMES ET DES HÉLISTATIONS<br>*INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS* | AD 1.3-1 |
| AD 1.4 | REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS<br>*GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS* | AD 1.4-1 |
| AD 1.5 | ETAT DE CERTIFICATION DES AERODROMES<br>*STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES* | AD 1.5-1 |
| AD 1.7 | Autres espaces aériens<br>*Other airspaces* | AD 1.7-1 |
| AD 1.9 | DISTANCES ORTHODROMIQUES<br>*ORTHODROMIC DISTANCES* | AD 1.9-1 |
| **AD 2** | **AERODROMES**<br>***AERODROMES*** | |
| | **BOURAIL POE** | |
| | **FUTUNA POINTE VELE** | |
| | **ILE ART WAALA** | |
| | **ILE DES PINS MOUE** | |
| | **KONE** | |
| | **KOUMAC** | |
| | **LA FOA OUA TOM** | |
| | **LIFOU OUANAHAM** | |
| | **MARE LA ROCHE** | |
| | **NOUMEA LA TONTOUTA** | |
| | **NOUMEA MAGENTA** | |
| | **OUVEA OULOUP** | |
| | **TIGA** | |
| | **TOUHO** | |
| | **WALLIS HIHIFO** | |
| **AD 3** | **HELISTATIONS**<br>***HELIPORTS*** | |
| | **DUMBEA CHT** | |
| | **KONE CHN** | |
| | **NOUMEA MERIDIEN** | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

*AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION*

## AD 1.1 DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

*AERODROMES / HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE*

### 1.1.1 CONDITIONS GENERALES

#### ← 1.1.1.1 Administration des aérodromes

← L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)) est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat. Les autres aérodromes relèvent de la compétence d'autres personnes, généralement de collectivités territoriales ou d'un groupement de collectivités territoriales.

#### ← 1.1.1.2 Exploitation

← L'exploitant d'un aérodrome est la personne morale qui assure l'exploitation des installations de l'aérodrome, en dehors des compétences des prestataires de services de navigation aérienne. Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris ou une autre entité (établissement public ou société)) à qui l'Etat a confié par contrat l'exploitation de l'aérodrome, soit exceptionnellement l'Etat lui- même. Pour les autres aérodromes, l'exploitant est soit la personne compétente, soit une entité à qui cette dernière a confié l'exploitation de l'aérodrome.

A l'exception des aérodromes à usage privé, un aérodrome recevant des avions dispose :
- soit d'un certificat de sécurité aéroportuaire national délivré en l'application de l'article L.6331-3 du Code des transports,
- soit d'une homologation de ses pistes délivrée conformément aux exigences en vigueur au titre de l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

La liste des aérodromes disposant d'un certificat est disponible en AD 1.5.

#### ← 1.1.1.3 Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes

← Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

← Certains aérodromes, bien qu'en principe réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat, peuvent toutefois, sur autorisation conjointe des autorités compétentes, être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs autres que ceux des administrations qui en ont la disposition.

← Les procédures générales d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en circulation aérienne générale sont rappelées au § 1.1.5.1.

←

#### 1.1.1.4 Circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes

← **a) Délimitation des zones et secteurs**

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome est divisé en zones et secteurs :

- une zone côté ville pouvant comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé,
- l'accès à certaines parties de la zone côté ville peut être subordonné au paiement d'une redevance,
- un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone côté ville pour l'exercice d'activités intéressant le public,
- une zone côté piste dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux,
- la zone côté ville et la zone côté piste peuvent suivant leur utilisation comporter plusieurs secteurs,
- les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

Les limites de ces zones et secteurs sont définies pour chaque aérodrome.

### *1.1.1 GENERAL CONDITIONS*

#### *1.1.1.1 Aerodrome administration*

*The State (Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - French Civil Aviation Authority) has authority to create, develop and operate aerodromes of national or international interest which list is set by decree of the State Council. The other aerodromes are within the jurisdiction of other organisations, generally territorial communities or a group of territorial communities.*

#### *1.1.1.2 Operation*

*The aerodrome operator is the legal entity in charge of operating the aerodrome facilities, outside the competencies of the air navigation service providers. For aerodromes belonging to the State, the operator is either a company appointed by law (Aéroports de Paris, or another entity (public or private organisation)) contracted by the State to operate the aerodrome, or exceptionally the State itself. For other aerodromes, the operator is either the appropriate person, or an entity to which this entity has entrusted the aerodrome operation.*

*With the exception of aerodromes for private use, an aerodrome receiving airplanes has :*
*- either a national aerodrome certificate issued pursuant to article L.6331-3 of the transport regulation,*
*- or, an approval delivered in accordance with the requirements in force under the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.*

*The list of the aerodromes having a certificate is available in part AD 1.5 of the AIP.*

#### *1.1.1.3 General conditions for the use of aerodromes and related facilities and services*

*Possible restrictions to the use of aerodromes open to public air traffic - if any - are stated in the information published in AIP.*

*Some aerodromes, which are normally reserved for the exclusive use of government administrations, may with previous authorization by the concerned authorities, be used, on a temporary basis under special circumstances, by aircraft which do not belong to the administrations normally using these aerodromes.*

*General air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft are reminded in paragraph 1.1.5.1.*

#### *1.1.1.4 Movement of persons and vehicles on aerodromes*

***a) Subdivision into areas and sectors***

*All the land which forms an aerodrome is divided into areas and sectors :*

*- a landside, which may include parts freely accessible to the public and other parts with regulated access,*
*- access to given parts of the landside may be contingent upon payment of dues,*
*- a right of private occupancy may also be granted to given parts of the public area for execution of activities aimed at the public,*
*- an airside, the access to which is subjected to specific instructions and to production of specific passes,*
*- lanside and airside may include several sectors depending on their use,*
*- mixed purpose aerodromes also include a military area.*

*The limits of these areas and sectors are defined for each aerodrome.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**b) Circulation des personnes et des véhicules**

Les circulations des personnes et des véhicules sont fixées par voies réglementaires pour :

a) les conditions de circulation et de stationnement dans la zone côté ville des personnes et des véhicules et notamment des taxis, voitures de louage et véhicules de transport,

b) les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules admis à pénétrer en zone côté piste.

***b) Movement of persons and vehicles***

*The movement of people and vehicles is governed by rules relative to :*

*a) movement and parking of persons and vehicles in the landside, notably movement of taxis, rental cars and transport vehicles,*

*b) conditions of access, movement and parking of persons and vehicles authorized to enter the airside.*

**1.1.1.5 Aérodromes agréés à usage restreint**

Les restrictions d'utilisation des aérodromes à usage restreints découlant de leur arrêté d'agrément figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

**a) Aérodromes agréés à usage restreint** réservés aux aéronefs qui y sont basés et à ceux qui sont basés sur les aérodromes voisins.
Ces aérodromes peuvent être utilisés par d'autres aéronefs sur autorisation exceptionnelle préalable.

Des autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent, de longue durée (limitée à 6 mois) ou occasionnel (pour la durée du vol), peuvent être accordées aux navigateurs aériens qui en feront la demande comme indiqué au paragraphe d) ci-dessous.

***1.1.1.5 Aerodromes agreed for restricted use***

*Restrictions on the use of restricted aerodromes deriving from their approval orders are included in the information published in the AIP.*

***a) Aerodromes agreed for restricted use*** *and reserved for based aircraft and aircraft based on nearby aerodromes.*
*These aerodromes may be used by other aircraft upon exceptional authorization.*

*Exceptional authorizations, of permanent, long term (limited to 6 months), or occasional (for one flight) type, may be granted to air navigators so requesting as stated in paragraph d) below.*

**b) Aérodromes agréés à usage restreint** réservés aux aéronefs qui y sont basés.

Pour ces aérodromes des autorisations de longue durée (limitée à 3 mois) ou à caractère occasionnel ne pourront être accordées qu'aux navigateurs aériens confirmés titulaires de la licence de pilote privé et totalisant 200 heures de vol comme pilote.

La demande doit être établie comme indiqué au paragraphe d) ci-après.

***b) Aerodromes agreed for restricted use*** *and reserved for based aircraft.*

*For these aerodromes, long term (limited to 3 months) or occasional type authorizations may be granted only to confirmed air navigators holding a private aircraft pilot's license, with a total of 200 flying hours as a pilot.*

*The request should be prepared as stated in paragraph d) below.*

**c) Aérodromes agréés à usage restreint** réservés à une ou plusieurs activités aériennes déterminées et aux avions de servitudes.

Les dispositions du paragraphe b) leurs sont applicables.

***c) Aerodromes agreed for restricted use*** *and reserved for one or several determined flying activities or for service aircraft.*

*The provisions of paragraph b) apply.*

**d) Etablissement des demandes**

Les demandes doivent être adressées au directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie ou au directeur du service d'état de l'aviation civile de Wallis-et-Futuna, au moins 30 jours avant la date d'utilisation projetée, lorsqu'il s'agit d'une autorisation à caractère permanent ou de longue durée. Les coordonnées des services de l'aviation civile, en outre-mer, sont disponibles sur le site du ministère des transports (https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0). Ce préavis est réduit à 4 jours ouvrables lorsqu'elles concernent une autorisation à caractère occasionnel.

En ce qui concerne les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent ou de longue durée, seules les demandes d'une utilisation fréquente et régulière de l'aérodrome en cause motivée par des nécessités aéronautiques, sportives ou professionnelles, seront prises en considération.

Elles devront comporter les renseignements suivants :
- Nom et profession du pilote ;
- Type, immatriculation et propriétaire de l'aéronef ;
- Licences et qualifications ;
- Nombre d'heures de vol du pilote ;
- Nombre d'heures de vol sur le type d'aéronef utilisé (au total et au cours des deux mois précédents) ;
- Aéro-club dont il est membre ;
- Aérodrome de départ ;
- Aérodrome de destination ;
- Date et période d'utilisation ;
- Raison ;
- Remarques particulières.

***d) Requested preparation***

*Requests must be addressed to the head of the Wallis-et-Futuna civil aviation State service or to the head of the New-Caledonian civil aviation directorate, not later than 30 days before the proposed date of use, for permanent or long term type authorizations. Contact details for the overseas civil aviation services are available on the the Ministry of Transport website (https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0). This notice is reduced to 4 working days for occasional type authorizations.*

*As regards permanent or long-term type exceptional authorization of use, requests will not be considered unless they are frequent and regular use of the concerned aerodrome, for aeronautical, sports or professional reasons.*

*Requests should show the following data :*
*- Pilot's name and profession ;*
*- Aircraft type, registration number and owner ;*
*- Licenses and ratings ;*
*- Pilot's flying hours ;*
*- Flying hours on the type of aircraft being used (total and during last two months) ;*
*- Flying club ;*
*- Aerodrome of departure ;*
*- Aerodrome of destination ;*
*- Date and time period of use ;*
*- Reason ;*
*- Special remarks.*

**e) Délivrance des autorisations**

Les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent et de longue durée, sont délivrées par le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie ou par le directeur du service d'État de l'aviation civile à Wallis-et-Futuna.

Les autorisations sont assorties de l'obligation pour le demandeur :
- de prévenir le responsable de l'aérodrome de destination de son heure d'arrivée ou de l'ajournement du vol projeté ;
- de recueillir les dernières informations aéronautiques sur l'état d'utilisation de l'aérodrome ;
- de prendre connaissance des renseignements météorologiques les plus récents ;

***e) Authorization delivery***

*Permanent and long term type exceptional authorizations of use are delivered by the head of the Wallis-et-Futuna civil aviation State service or by the head of the New-Caledonian civil aviation directorate.*

*These authorizations involve an obligation for the applicant to :*
*- inform the person in charge of the aerodrome of his time of arrival or the postponement of the intended flight ;*
*- to collect the latest aeronautical information about the aerodrome usability condition ;*
*- to study the latest weather information ;*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- de clôturer s'il y a lieu son plan de vol VFR dès son arrivée.

A cet effet la désignation et le numéro de téléphone du responsable de l'aérodrome et de la station météorologique la plus proche seront mentionnés dans l'autorisation délivrée.

Les autorisations accordées sont renouvelables sur demande au directeur du service de l'aviation civile auquel l'aérodrome est rattaché.

Tout manquement aux dispositions et obligations énoncées ci-dessus entraînera le retrait de l'autorisation exceptionnelle accordée.

*- to close his VFR flight plan, when applicable, as soon as he arrives.*

*For this purpose, the aerodrome and nearest weather station manager's names and telephone numbers are stated in the delivered authorization.*

*Granted authorizations may be renewed upon request sent to the head of the civil aviation directorate in charge of the aerodrome.*

*Any failure to comply with the above stated provisions will entail the withdrawal of the granted exceptional authorization for use.*

**1.1.1.6 Hélistations et hélisurfaces**

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant, à des emplacement réservés ou désignés a cet effet ;
- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations ;
- à titre occasionnel, sur les emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont dénommés hélisurfaces.

Les hélistations et les hélisurfaces peuvent être situées à terre ou en mer.

Les conditions d'utilisation des hélistations et des hélisurfaces sont fixées ci-après :

**a) Hélistations**

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères.

Les hélistations sont classées suivant leur usage aéronautique en :
a) hélistations ouvertes à la circulation aérienne publique ;
b) hélistations réservées à l'usage exclusif des administrations de l'Etat ;
c) hélistations agréées à usage restreint.

Les hélistations à usage privé ainsi que celles spécialement destinées au transport public à la demande sont créées par arrêté.

Le répertoire sous-section AD 1.3-2 donne les caractéristiques des hélistations à l'exception des hélistations à usage privé.

Les cartes des hélistations sont regroupées dans la section AD 3 de l'AIP PAC-N.

**b) Hélisurfaces**

Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel (nombre de mouvements inférieur à 200/ an et 20/jour).

Les hélisurfaces ne sont pas des aérodromes et leur utilisation est soumise à des conditions et restrictions particulières.
Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent être titulaires d'une habilitation.

***1.1.1.6 Heliports and helipads***

*Helicopters may land on or take-off from :*

*- either aerodromes mainly intended for fixed wing aircraft, in case of need, at places specially reserved or designated for this purpose ;*
*- or aerodromes equipped to receive only helicopters, which are called heliports ;*
*- on an occasional basis : places located outside aerodromes which are called helipads.*

*Heliports and helipads can be located on land or at sea.*

*The conditions for the use of heliports and helipads are set out as follows :*

***a) Heliports***

*Heliports are aerodromes equipped to receive helicopters exclusively.*

*Depending on their aeronautical use, heliports are classified as follows:*
*a) heliports open to public air traffic;*
*b) heliports for the exclusive use of government entities;*
*c) heliports approved for restricted use.*

*Heliports intended for private use as well as heliports specifically intended for on-demand public transport are created by decree.*

*The sub-section AD 1.3-2 directory gives the characteristics of helipads, with the exception of heliports for private use.*

*Heliports charts are included in section AD 3 of the PAC-N AIP.*

***b) Helipads***

*Helipads are not necessarily arranged areas which may be used on an occasional basis only (less than 200 movements per year and 20 movements per day).*

*Helipads are not regarded as aerodromes and their use is subject to the dedicated requirements and restrictions.*
*Helicopter pilots using helipads must hold an authorization.*

**1.1.1.7 Altiports**

Sans objet.

***1.1.1.7 Altiports***

*Not applicable.*

**1.1.1.8 Altisurfaces**

Sans objet.

***1.1.1.8 Mountain airfields***

*Not applicable.*

**1.1.2 UTILISATION DE BASES AERIENNES MILITAIRES**

Sans objet.

***1.1.2 USE OF MILITARY AIR BASES***

*Not applicable.*

**1.1.3 PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE (LVP)**

**1.1.3.1 Mise en vigueur des LVP sur les aérodromes français**

Sans objet.

**1.1.3.2 Précautions à prendre pour effectuer des entrainements aux approches de précision de catégorie III ou des atterrissages automatiques en dehors du cadre de protection des LVP**

Sans objet.

***1.1.3 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)***

***1.1.3.1 LVP enforcement on French aerodromes***

*Not applicable.*

***1.1.3.2 Precautions to be taken when executing category III precision approaches for training or automatic landings when LVP protection procedures are not in force***

*Not applicable.*

**1.1.4 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME**

**1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments**

En application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments (disponible sur le site https://www.legifrance.gouv.fr, la France établit et publie des minimums opérationnels d'aérodrome, sous la forme de MDH/DH et de RVR/Visi, pour les procédures suivantes :

***1.1.4 AERODROME OPERATING MINIMA***

***1.1.4.1 Operating minima for instrument approach procedures***

*Pursuant to 24th of January 2022 order relating to the design and establishment of instrument flight procedures (available at https://www.legifrance.gouv.fr), France determines and publishes aerodrome operating minima as MDH/DH and RVR/Visi for the following procedures :*

• les approches de précision de catégorie I avec DH supérieure ou égale à 200 ft ;
• les approches avec guidage vertical (APV) ;
• les approches classiques ; et
• les manœuvres à vue

Ces minimums sont publiés à l'AIP sur les cartes d'approche aux instruments. Ils constituent les minimums opérationnels les plus bas pouvant être utilisés sans autorisation opérationnelle de l'autorité de tutelle de l'exploitant d'aéronef. Par ailleurs, les exploitants d'aéronefs peuvent être amenés à majorer ou à réduire les minimums publiés en application de la règlementation opérationnelle.

Les règles de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome sont fixées dans la partie VII du « Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés » : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-aux-instruments

Ces règles sont établies sur la base du règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

L'autorité de l'aviation civile territorialement compétente peut majorer les valeurs des minimums déterminées en application des règles mentionnées ci-dessus dans les cas prévus par l'arrêté du 28 août 2003 modifie relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes. Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

*• Category I precision approaches with DH greater than or equal to 200 ft ;*
*• approaches with vertical guidance (APV) ;*
*• non precision approaches ; and*
*• visual manoeuvres.*

*These minima are published on instrument approach charts. They constitute the lowest operating minima that can be used without an operational approval by the aircraft operator's surveillance authority. In addition, aircraft operators may increase or reduce the published minima in application of operational regulations.*

*The rules for the determination of aerodrome operating minima are set out in part VII of the document entitled "Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for the design of instrument procedures and rules for the determination of the associated operating minima) that can be found at : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-aux-instruments*

*These rules are established on the basis of Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) N° 216/2008 of the European Parliament and of the Council ;*

*The territorially competent civil aviation authority may increase the values of the minima that have been determined in application of the rules mentioned here above in application of the decree of 28th of August 2003 relating to approval conditions and operating procedures for aerodromes. This order is available at : https://www.legifrance.gouv.fr*

**1.1.4.2 Minimums pour les départs aux instruments**

Des minimums opérationnels pour les départs aux instruments par RVR supérieure à 75 m sont publiés sur les cartes d'aérodrome sous forme de RVR/Visi. Il s'agit des minimums les plus bas utilisables.

De plus, pour effectuer des départs par RVR inférieure à 400 m, une autorisation opérationnelle « LVTO » (low visibility take-off – décollage par faible visibilité) peut être requise.

Les règles de détermination des minimums de décollage sont issues de la règlementation relative aux opérations aériennes (règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes et les moyens acceptables de conformités associés).

Les minimums de départ dépendent essentiellement du niveau des équipements de l'aérodrome pour la réalisation des mouvements au décollage et notamment les caractéristiques du balisage de la piste concernée et des voies d'accès associées.

***1.1.4.2 Operating minima for instrument departures***

*Operating minima are published on aerodrome charts in the form of RVR/Visi for instrument departures by RVR greater than 75 m. These are the lowest minima that can be used.*

*In addition, for departures by RVR less than 400 m, a low visibility take-off (LVTO) operational approval may be required.*

*The rules for the determination of take-off minima are derived from the air operations regulation (Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5th of October 2012).*

*These minima mainly depend on the aerodrome level of equipment for take-off movements and in particular on the characteristics of the runway and taxiways marking and lighting.*

**1.1.5 AUTRES RENSEIGNEMENTS**

**1.1.5.1 Utilisation par les aéronefs des aérodromes**

**a) Procédures générales de circulation aérienne**

Les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Elles s'appliquent aux aéronefs qui évoluent en circulation aérienne générale dans la circulation d'aérodrome à l'exception des aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

***1.1.5 OTHER INFORMATION***

***1.1.5.1 Use of aerodromes by aircraft***

***a) General air traffic procedures***

*The rules for aircraft integration and evolution in aerodrome traffic are set out in the following French order: arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.*

*Those rules apply to aircraft operating as general air traffic in aerodrome traffic, except for unmanned aircraft.*

*This order is available at: https://www.legifrance.gouv.fr*

**b) Radiocommunications**

Pour l'application du point 9 de la partie B de l'arrêté, en l'absence de canal assigné à un aérodrome dépourvu d'ATS, la fréquence commune d'auto-information 123.5 MHz est utilisée.

***b) Radiocommunications***

*For the application of point 9 of Part B of the order, in the absence of a channel assigned to an aerodrome without ATS, the common self-information frequency 123.5 MHz shall be used.*

**c) ATS hors HOR publiés**

En dehors des horaires programmés :

• Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
• Une CTR est susceptible d'être maintenue sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des horaires programmés. L'activité réelle est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
• Le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

***c) ATS outside published SKED***

*Outside scheduled times :*

*• The control service may be provided at any time without prior notice in aerodrome traffic. The actual provision of this service is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).*
*• A CTR is likely to be maintained without a NOTAM within an hour after the end of the scheduled time. The actual activity is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).*
*• AFIS service may be provided at any time without notice. The actual provision of this service is known on the AFIS frequency.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

← **1.1.5.2 Télécommande radioélectrique de balisage (PCL)**

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de PCL sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr
Des modalités spécifiques d'utilisation peuvent le cas échéant être définies dans la section AD 2 des aérodromes concernés.

***1.1.5.2 Lighting radioelectrical remote control (PCL)***

*The rules for using aerodromes equipped with PCL are set out in the French order : arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.*

*This order is available at : https://www.legifrance.gouv.fr*
*Specific conditions of use may be defined in section AD 2 of the concerned aerodromes.*

**1.1.5.3 Système de transmission automatique de paramètres (STAP)**

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de STAP sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

***1.1.5.3 Parameter automatic transmission system (STAP)***

*The rules governing the use of aerodromes equipped with STAP are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.*

*This order is available at : https://www.legifrance.gouv.fr*

**1.1.5.4 Prévention du risque animalier**

**a) Généralités**

Les règles de mise en œuvre de la prévention du risque animalier sur les aérodromes internationaux de Nouvelle-Calédonie et à Wallis et Futuna sont définies dans :

- les articles D. 6332-29 à D. 6332-46 du code des transports ;
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes.

Les règles de mise en œuvre de la prévention du risque animalier sur les aérodromes domestiques de Nouvelle-Calédonie et à Wallis et Futuna sont définies par la délibération n° 146 du 4 mai 2021 relative à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.

**b) Informations à l'attention des pilotes**

Les équipages signalent à l'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome avec lequel ils sont en contact, les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs.

L'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe les pilotes des aéronefs en approche, à l'atterrissage ou au décollage de l'activité animalière locale.

Ces informations actualisent ou complètent les informations permanentes ou temporaires. Elles sont diffusées soit par l'ATIS soit sur les fréquences de l'organisme de circulation aérienne (TWR-APP-AFIS).

L'indisponibilité des moyens nécessaires à la prévention du risque animalier est communiquée aux usagers par l'organisme de la circulation aérienne et le cas échéant par un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Les modalités de notification des comptes-rendus de rencontre d'animaux sont décrites sur la page suivante : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (ecologie.gouv.fr).

***1.1.5.4 Prevention of wildlife risk***

***a) General***

*The implementing rules of the prevention of wildlife risk on international aerodromes in New-Caledonia and Wallis et Futuna are defined in :*

*- Article D. 6332-29 to D. 6332-46 of the code of transports,*
*- Order of June 13th, 2024 on the prevention of wildlife risk at aerodromes.*

*The implementing rules of the prevention of wildlife risk on domestic aerodromes in New-Caledonia and Wallis et Futuna are defined within the délibération n° 146 du 4 mai 2021 relative à la prévention du péril animalier sur les aerodromes.*

***b) Information interesting the pilots***

*Aircrews shall report to the air traffic services at the aerodrome with which they are in contact, animal concentrations, movements on aircraft to the air traffic organisations as well as animal strikes on their aircraft.*

*The air traffic services at the aerodrome inform pilots of aircraft in the approach, landing or take-off phase on local animal activity.*

*This information updates or complements the permanent or temporary information. It is broadcast either by ATIS or on the frequencies of the air traffic organisation (TWR-APP-AFIS).*

*The unavailibility of means necessary to wildlife risk prevention, is disseminated to the users by the air traffic service and if necessary, by NOTAM.*

*The notification conditions of wildlife strike report are depicted on the following website : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (ecologie.gouv.fr).*

**1.1.5.5 Résistance des chaussées aéronautiques**

Les principes de bases relatifs à résistance des chaussées sont spécifiés dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

En cas de modalités particulières de publication de la résistance des chaussées, celles-ci sont publiées dans l'information aéronautique de chaque aérodrome et en particulier la partie AD 2 de l'AIP et l'atlas VAC.

***1.1.5.5 Runway bearing strength***

*The basic principles relating to runway bearing strength are defined by the Order of July 10 th, 2006 on the technical characteristics of aerodromes receiving airplanes.This order is available at : https://www.legifrance.gouv.fr*

*In the event of special conditions for the publication of pavement resistance, these are published in the aeronautical information for each aerodrome and in particular in part AD 2 of the AIP and the VAC atlas.*

**1.1.5.6 Conditions d'ouverture des aérodromes internationaux (départements et collectivités d'Outre-Mer)**

**a)** Les territoires de la Nouvelle-Calédonie, des Îles Wallis et Futuna comprennent deux catégories d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique :
- aérodrome d'intérêt général,
- aérodrome d'intérêt local.

Seuls les aérodromes d'intérêt général sont normalement ouverts aux vols internationaux :
- NOUMEA La Tontouta pour la Nouvelle-Calédonie,
- WALLIS Hihifo pour les Iles Wallis et Futuna.

**b)** La période dite "de jour" est celle pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés au dessus de l'horizon. Il est admis que pour des latitudes inférieures ou égales à 30°, le jour commence 15 minutes avant le lever du soleil, et se termine 15 minutes après le coucher du soleil.

***1.1.5.6 Opening conditions of international aerodromes (overseas departments and communities)***

***a)*** *The territories of New Caledonia, Wallis and Futuna islands include two categories of aerodromes open to public air traffic :*
*- general service aerodromes,*
*- local service aerodromes.*

*Only the general service aerodromes are normally open to international flights :*
*- NOUMEA La Tontouta for New Caledonia,*
*- WALLIS Hihifo for Wallis and Futuna Islands.*

***b)*** *The period called "day time "occurs as long as the centre of the solar disc is up to 6 degrees beyond the horizon. It is considered that for latitudes below or equal to 30°, the "day time "period begins 15 mn before sunrise and finishes 15 mn after sunset.*

Un aérodrome n'est contrôlé que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer le service de contrôle de la circulation aérienne. Ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

*An aerodrome is only controlled during the operating hours of the unit which is in charge of the air traffic control. These operating hours are brought to the users knowledge by the mean of aeronautical information.*

Lorsque les services fonctionnent sur demande, le transport des fonctionnaires des douanes et de police ainsi que des représentants du service de la santé incombe à l'usager pour lequel le contrôle est demandé.

*When services are operating on a request basis, the transportation of customs and immigration officers and also of health service representatives is at the charge of the user for whom the control has been required.*

Les contrôles sur demande ne peuvent avoir lieu que si les préavis suivants sont respectés :

*Controls on request can be performed only if, the following conditions are respected :*

Les demandes d'exécution de nuit de contrôles de police, douane et santé sur un aérodrome ouvert en permanence de jour et sur demande de nuit doivent parvenir à l'aérodrome au moins 3 HR avant l'heure locale de coucher du soleil, sauf pour les services réguliers entraînant l'ouverture normale de nuit.

*Requests for immigration, customs or health control services by night at an aerodrome opened all day on request at night-time, must reach said aerodrome at the latest 3 hours before local sunset time, except for scheduled flights involving normal night opening of the aerodrome.*

Dans tous les autres cas d'ouverture à la demande, un préavis de vingt quatre heures est nécessaire, sauf régime particulier (fixé par NOTAM) sur certains aérodromes. Ce préavis sera déposé le dernier jour ouvrable précédant l'utilisation avant 1600 UTC et pour les samedis et dimanches, le vendredi avant 1700 UTC.

*In all other cases of "on request "opening, a 24 hour's notice is required, except special conditions set out by NOTAM on some aerodromes. Such notice shall be delivered on the last working day preceding the intended use, before 1600 UTC, and on friday before 1700 UTC for saturdays and sundays.*

Toutefois, lorsqu'il s'agit de demandes motivées par un déroutement pour incident technique ou pour des circonstances atmosphériques particulières, les usagers ne seront pas tenus d'observer ces préavis, mais devront néanmoins provoquer l'intervention des services de contrôle aux frontières.

*However, in the case of requests arising from diversions due to technical incidents or special weather conditions, users will not be bound to meet notice conditions but shall nevertheless call for an intervention of boarder control services.*

← En ce qui concerne la vérification des marchandises par le service de douane, les contrôles effectués en dehors des heures normales d'ouverture du bureau dont dépend l'aérodrome ainsi que les dimanches et jours fériés donnent lieu au paiement de redevances suivant un barème établi par l'administration des douanes.

*As regards goods inspection by customs office, controls performed outside normal opening hours of the office in charge of the aerodrome, or on sundays or public holidays, will require fees to be paid, according to a tarif as set out by the customs administration.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1.2 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE

*RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN*

## A- NORMES TECHNIQUES APPLICABLES AU SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS (SSLIA) SUR LES AERODROMES

Références :

Décret n° 99-1162 du 29 décembre 1999 relatif à l'agrément des organismes chargés d'assurer les SSLIA sur les aérodromes étendu aux Collectivités de l'Outre- Mer par décret n° 2007- 432 du 25 mars 2007.

Décret n° 2001-26 du 9 janvier 2001 modifiant le CAC (3ème Partie) et relatif aux normes techniques applicables au SSLIA.

Arrêté du 23 mai 2001 modifié portant création et composition de la commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire.

Arrêté du 23 avril 2004 modifié relatif aux spécifications techniques des véhicules et émulseurs affectés à la lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

Arrêté du 20 décembre 2004 portant attribution aux aérodromes d'un niveau de protection en matière de SSLIA.

Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques SSLIA sur les aérodromes (avec 5 annexes).

Décret n° 2007-432 du 25 mars 2007 relatif aux normes techniques applicables au SSLIA dans les Collectivités de l'Outre-Mer ainsi qu'à la prévention du Péril Animalier sur les aérodromes.

Arrêté du 16 avril 2007 étendant les dispositions de l'arrêté SSLIA du 18 janvier 2007 aux Collectivités de l'Outre-Mer.

Arrêté du 5 novembre 2007 relatif aux spécifications techniques communes des vêtements de feu affectés à la lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs a pour objet principal de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place, sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou agréés à usage restreint où le préfet exerce le pouvoir de police, de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis.

Les exploitants d'aérodromes civils et les gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal sont tenus d'assurer, sous l'autorité du Préfet, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs. Ils peuvent, en tout ou partie, confier l'exécution de ces missions, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé.

### 1.2.1 Définition du niveau de protection

**I -** Le ministre chargé de l'aviation civile détermine, après consultation de l'exploitant d'aérodrome, le niveau de protection N, d'un aérodrome correspondant à la classe d'avions la plus élevée, A.

Toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions relevant de la classe A et des classes supérieures non retenues est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic, le niveau N de protection pourra correspondre à A-1.

**II -** La détermination du nombre de mouvements par classe d'avions tient compte :

**.** pour les vols réguliers, des mouvements réalisés l'année antérieure pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic,

**.** pour les vols non réguliers, des mouvements réalisés en moyenne sur les trois dernières années pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

Toutefois, si le programme prévisionnel du trafic de l'aérodrome laisse apparaître des modifications substantielles dans la répartition des avions par classe, il est tenu compte du nombre de mouvements, par classe, prévu par le programme précité pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

## *A- TECHNICAL STANDARDS APPLICABLE TO AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES (ARFFS) AT AERODROMES*

*References :*

*Decree No. 99-1162 of December 29 th, 1999 on accreditation of organisations ensuring RFFS at aerodromes, extended to Overseas Communities by the Decree No. 2007- 432 of March 25 th, 2007.*

*Decree No. 2001-26 of January 9 th, 2001 modifying the French Code of Civil Aviation (3rd part) and pertaining to technical standards applicable to RFFS.*

*Modified Order of May 23 rd, 2001 on the creation and composition of CNMSA (Commission Nationale des Matériels de Sécurité Aéroportuaire - National commission for airport safety equipment).*

*Modified Order of April 23 rd, 2004 on technical specifications of vehicles and foam concentrates allocated to aircraft fire fighting at aerodromes.*

*Order of December 20 th, 2004 on the attribution of RFFS protection levels to aerodromes.*

*Order of January 18 th, 2007 on technical standards applicable to RFFS at aerodromes (with 5 Appendices).*

*Decree No. 2007-432 of March 25 th, 2007 on technical standards applicable to RFFS in Overseas Communities and on the prevention of animal hazards at aerodromes.*

*Order of April 16 th, 2007 applying the Provisions of the RFFS Order of January 18 th, 2007 to Overseas Communities.*

*Order of November 5 th, 2007 on technical specifications common to fire-fighting clothes used during aircraft fire fighting at aerodromes.*

*The purpose of the aircraft rescue and fire fighting services is to save human lives in case of an aircraft accident or incident, by the implementation of means and services adapted to the required protection level, at airports open to public air traffic or approved for restricted use where the Prefect is the principal police authority.*

*Operators of civil aerodromes and managers of aerodrome civil areas open to commercial air traffic whose Ministry of Defence is the main controlling authority, shall ensure, under the authority of the Prefect, aircraft rescue and fire-fighting services. They may entrust these missions in whole or in part, by convention, to the Departmental Fire and Rescue Service, the military authority or any accredited organisation.*

### *1.2.1 Defining the protection level*

***I -*** *The Minister in charge of civil aviation determines the aerodrome protection level (N) which corresponds to the highest aircraft category (A) after consulting the aerodrome operator.*

*However, when the number of movements of Category A aircraft and higher category aircraft not taken into account is less than 700 in the busiest consecutive three months, the protection level N could correspond to A-1.*

***II -*** *The determination of the number of movements per aircraft category shall consider :*

***.*** *for scheduled flights, the movements during the previous year in the busiest consecutive three months ;*

***.*** *for non-scheduled flights, the average movements over the last three years in the busiest consecutive three months.*

*However, if the estimated aerodrome traffic schedule reveals major modifications in the number of aircraft per category, the calculation considers the number of movements per category as planned by the traffic schedule in the busiest consecutive three months.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau ont par défaut un niveau de protection 1. De même, lorsqu'un aérodrome de niveau de protection 1 est fréquenté par des avions de classe supérieure assurant des vols réguliers, sa protection est de niveau 2.

*The protection level of the aerodromes that are not classified in a level is 1 by default. Similarly, when an aerodrome with protection level 1 is used by aircraft of higher category for scheduled flights, its protection level is 2.*

### ← 1.2.1.1 Classes d'avions

### *1.2.1.1 Aircraft categories*

Les classes d'avions permettant de déterminer les classes A et A-1 sont au nombre de 10 et regroupent par ordre croissant les avions en fonction de leur longueur hors- tout et de la largeur de leur fuselage :

*Categories A and A-1 are based on ten aircraft categories which classify the aircraft by increasing number according to their overall length and fuselage width.*

| **Classe / *Class*** | **Longueur hors tout du fuselage / *Overall length of aircraft*** | **Largeur maximale du fuselage / *Maximum width of fuselage*** |
|---|---|---|
| 1 | 0 à 9 m non inclus / *0 up to but not including 9 m* | 2 m |
| 2 | 9 à 12 m non inclus / *9 up to but not including 12 m* | 2 m |
| 3 | 12 à 18 m non inclus / *12 up to but not including 18 m* | 3 m |
| 4 | 18 à 24 m non inclus / *18 up to but not including 24 m* | 4 m |
| 5 | 24 à 28 m non inclus / *24 up to but not including 28 m* | 4 m |
| 6 | 28 à 39 m non inclus / *28 up to but not including 39 m* | 5 m |
| 7 | 39 à 49 m non inclus / *39 up to but not including 49 m* | 5 m |
| 8 | 49 à 61 m non inclus / *49 up to but not including 61 m* | 7 m |
| 9 | 61 à 76 m non inclus / *61 up to but not including 76 m* | 7 m |
| 10 | 76 à 90 m non inclus / *76 up to but not including 90 m* | 8 m |

Pour déterminer la longueur hors- tout et la largeur du fuselage de chaque avion, seules les valeurs figurant dans la documentation associée au certificat de navigabilité sont prises en considération.

*The calculation of the overall length and fuselage width of each aircraft considers only the values provided in the documentation associated with the airworthiness certificate.*

Si, après avoir établi la classe correspondant à la longueur hors-tout d'un avion, il apparaît que la largeur de son fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée pour cette classe, l'avion est classé dans la classe immédiatement supérieure.

*If, after the determination of the category based on the aircraft overall length, the fuselage width of this aircraft is greater than the aircraft maximum fuselage width set out for this category, the aircraft category shall be the next higher category.*

Est rangé dans la classe d'avions qui correspond à sa longueur hors-tout divisée par trois, tout avion effectuant un mouvement dans le cadre de l'une des opérations aériennes suivantes :

*Any aircraft conducting the following air movements is classified according to its overall length divided by three :*

**.** transport de fret ou de courrier exclusivement,

***.*** *flights performed exclusively for the purpose of transporting cargo or mail ;*

**.** « vols d'essais » ou « vols de réceptions » définis par le code de l'aviation civile,

***.*** *test flights or acceptance flights as defined by the French Code of Civil Aviation ;*

**.** vols de travail aérien, vols d'entraînement et de mise en place.

***.*** *aerial work flights, training flights and positioning flights.*

### ← 1.2.1.2 Personnels, produits extincteurs et véhicules

### *1.2.1.2 Staff, fire extinguishing agents and fire fighting vehicles*

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est doté sur chaque aérodrome d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériel divers permettant de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef, avec la mise en place d'une organisation adaptée au niveau de protection requis.

*The aircraft rescue and fire fighting services at aerodromes are provided with infrastructures, staff, fire extinguishing agents, fire fighting vehicles and miscellaneous equipment for the purpose of saving human lives in case of an aircraft accident or incident. An organisation adapted to the required protection level is also implemented.*

Ces infrastructures et ces moyens sont adaptés aux circonstances dans lesquelles le service intervient telles que la configuration géographique de l'aérodrome et les variations de trafic des aéronefs durant l'année.

*The infrastructures and resources are adapted to the circumstances under which the services operate, such as aerodrome geographical configuration and yearly air traffic variations.*

Les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 3 sont dotés d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par chef de manoeuvre et pompier d'aérodrome en service.

*On aerodromes with protection level greater than or equal to 3, each fire warden and aerodrome firefighter on duty is provided with self-contained breathing apparatus (SCBA).*

Sur les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 4 et où tout ou partie des arrivées et des départs d'aéronefs s'effectuent au dessus d'une étendue d'eau, dans une limite de 1200 mètres à compter des seuils de pistes et lorsque l'étendue d'eau est contiguë ou à l'intérieur de l'emprise de l'aérodrome (aérodromes dits « côtiers »), les moyens suivants sont mis en place :

*On aerodromes with protection level greater than or equal to 4, and when aircraft arrivals and departures in whole or in part are executed above water, within 1,200 metres from runway thresholds, and when the area of water is contiguous or within the area of jurisdiction of the aerodrome (coastal aerodromes), the following resources shall be implemented :*

1. une embarcation à déplacement rapide et d'un tirant d'eau adapté aux lieux,

*1. one speed boat with a draught adapted to the location,*

2. des plates-formes propres à recueillir les passagers d'un aéronef et en nombre suffisant pour offrir une capacité totale de :

*2. platforms designed to take in the aircraft passengers and in sufficient number to provide a total capacity of :*

- 60 places, sur les aérodromes de niveau de protection 4 et 5

*- 60 places, on aerodromes with protection level 4 and 5*

- 120 places, sur les aérodromes de niveau de protection 6

*- 120 places, on aerodromes with protection level 6*

- 180 places, sur les aérodromes de niveau de protection 7.

*- 180 places, on aerodromes with protection level 7*

- 240 places, sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 8.

*- 240 places, on aerodromes with protection level greater than or equal to 8.*

Le préfet peut adapter ces exigences en fonction du contexte local.

*The Prefect is entitled to modify these requirements according to the local context.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Une réserve d'agent complémentaire et d'agent de propulsion égale à 200% des quantités requises visées au a) doit être conservée sur l'aérodrome, ainsi qu'une réserve d'agents moussants correspondant à 4 pleines charges d'eau des véhicules requis pour atteindre les quantités définies au a).

Si, sur un aérodrome, les avions relevant de la classe d'avions la plus élevée ou d'une classe supérieure non retenue, tels que définis dans le code de l'aviation civile, n'effectuent leurs mouvements qu'à certaines périodes précises, journalières, hebdomadaires ou saisonnières, les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et matériels peuvent être réduits en dehors de ces périodes, sans toutefois être inférieurs au niveau de protection correspondant à la classe d'avions la plus élevée utilisant l'aérodrome en période réduite .

*Reserve stock of additional extinguishing agents and propulsion gas equal to 200% of the amounts provided for in a) shall be kept on the aerodrome, with reserve stock of foaming agents corresponding to 4 full loads of water of the vehicles required to comply with the amounts provided for in a).*

*If, on an aerodrome, aircraft in the highest category or in a higher category not taken into account, as defined in the French Code of Civil Aviation, conduct their movements only at specific times of the day, week, or season, the staff, fire extinguishing agents, vehicles and equipment could be reduced outside these times, without being less than the protection level corresponding to the highest aircraft category that uses the aerodrome during the reduced periods.*

**a) Quantités minimales d'agents extincteurs principal et complémentaire requises**

***a) Minimum statutory amounts of main and additional extinguishing agents***

| **Aérodrome / *Aerodrome*** | **Agent extincteur principal / *Main extinguisher*** | | **Agent complémentaire *Secondary extinguisher*** |
|---|---|---|---|
| **Niveau de protection *Protection level*** | **Quantité d'eau en litres *Water quantity / litres*** | **Débit en litres par mn *Output litres / min*** | **En kg / *In kg*** |
| 10 | 32 300 | 11 200 | 450 |
| 9 | 24 300 | 9 000 | 450 |
| 8 | 18 200 | 7 200 | 450 |
| 7 | 12 100 | 5 300 | 225 |
| 6 | 7 900 | 4 000 | 225 |
| 5 | 5 400 | 3 000 | 180 |
| 4 | 2 400 | 1 800 | 135 |
| 3 | 1 200 | 900 | 135 |
| 2 | | | 250 |
| 1 | | | 50 |

1- Les quantités d'agent extincteur principal figurant dans le tableau ci-dessus sont exprimées en quantités d'eau disponibles pour la production de mousse. Le débit d'agent extincteur principal est exprimé en débit de solution moussante projeté par le moyen d'action principal du véhicule.

2- La quantité d'agent moussant disponible sur un véhicule doit être suffisante pour assurer une production de mousse correspondant à deux pleines charges au moins de cette quantité d'eau.

3- L'agent complémentaire est une poudre extinctrice de type BC.

4- Les quantités et débits d'eau et d'agents extincteurs fixés dans le tableau ci-dessus peuvent être modifiés dans la mesure où une efficacité équivalente est obtenue par un procédé technique déclaré conforme aux spécifications techniques.

*1- The amounts of main extinguishing agent indicated in the table above are expressed in amounts of water available for foam production. The flow of the main extinguishing agent is expressed in the flow of foam solution produced by the main nozzle on a foam-making vehicle.*

*2- The amounts of foaming agent available on a vehicle shall be sufficient to ensure foam production corresponding to at least 2 full loads of this amount of water.*

*3- The additional agent shall be an extinguishing powder of BC type.*

*4- Amounts and flows of water and extinguishing agents indicated in the table above can be modified, provided that equivalent efficiency is obtained through a technical process that complies with the technical specifications.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**b) Nombre minimal de véhicules et de personnels requis**

***b) Minimum statutory number of vehicles and staff***

| **Niveau de protection de l'aérodrome**<br>***Aerodrome protection level*** | **Nombre de véhicules SSLIA**<br>***Number of RFFS vehicles*** | **Nombre de personnels**<br>***Number of staff*** |
|---|---|---|
| 10 | 3 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre<br>*6 aerodrome firemen + 1 fire warden* |
| 9 | 3 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre<br>*6 aerodrome firemen + 1 fire warden* |
| 8 | 3 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre<br>*6 aerodrome firemen + 1 fire warden* |
| 7 | 2 | 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre<br>*4 aerodrome firemen + 1 fire warden* |
| 6 | 2 | 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre<br>*4 aerodrome firemen + 1 fire warden* |
| 5 | 1 | 2 pompiers d'aérodrome<br>*2 aerodrome firemen* |
| 4 | 1 | 2 pompiers d'aérodrome<br>*2 aerodrome firemen* |
| 3 | 1 | 2 pompiers d'aérodrome<br>*2 aerodrome firemen* |
| 2 | 1 véhicule léger / *1 light vehicle* | 1 pompiers d'aérodrome<br>*1 aerodrome firemen* |
| 1 | | |

1) La dotation en personnels et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 de l'arrêté du 18 janvier 2007.

2) Lorsqu'une configuration particulière de l'aérodrome ou une répartition des agents extincteurs sur les véhicules conduit, pour atteindre la dotation réglementaire en agents extincteurs, à mettre en oeuvre un nombre de véhicules supérieur au nombre minimal requis pour la catégorie, le nombre de postes de pompiers correspondants est déterminé, en plus du poste de chef de manoeuvre lorsqu'il est requis, par le nombre de postes nécessaires pour utiliser les véhicules.

3) Sur les aérodromes de niveau de protection supérieur à 2, chacun des véhicules SSLIA composant la dotation ci-dessus doit être doté de l'agent extincteur principal ».

*1) The number of staff and vehicles is determined to meet the operational requirements defined in Article 20 of the Order of January 18 th, 2007.*

*2) When the number of vehicles required to meet the extinguishing agent allocation exceeds the minimum required number for the aerodrome category, because of the aerodrome configuration or the arrangement of extinguishing agents on the vehicles, the corresponding number of firemen (in addition to the fire warden) shall be determined by the number of persons needed to operate the vehicles.*

*3) On aerodromes with a protection level greater than 2, each RFFS vehicle included in the regulatory allocation must be equipped with the main extinguishing agent.*

**1.2.1.3 Objectif opérationnel du SSLIA**

L'objectif opérationnel du SSLIA consiste à pouvoir atteindre, dans des conditions optimales de roulement des véhicules, chaque extrémité de piste et être en mesure d'y projeter, sans discontinuité :

**.** dans un délai de trois minutes après le déclenchement de l'alerte, un débit de solution moussante égale à 50% au moins du débit prévu au a), pendant au moins une minute ou, pour les aérodromes de niveau de protection égal à 2, être en mesure d'y projeter l'agent complémentaire,

**.** au plus tard quatre minutes après le déclenchement de l'alerte, la totalité du débit de solution moussante et d'agent complémentaire prévus au a).

Il n'y a pas d'objectif de délai pour les aérodromes de niveau de protection égal à 1.

***1.2.1.3 Operational objective of the RFFS***

*The operational objective of the RFFS is to reach each end of the runway in optimum driving conditions, to deliver without interruption :*

***.*** *within three minutes after the alarm has been activated, a flow of foam solution not less than 50% of the flow provided for in a) during at least 1 minute or, for aerodromes with protection level 2, the additional agent,*

***.*** *not later than four minutes after the alarm has been activated, the full flow of foam solution and additional agent provided for in a).*

*There is no response time objective for aerodromes with protection level 1.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.2.1.4 Cas d'indisponibilité du SSLIA**

L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.

Dans cette hypothèse, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

En cas d'indisponibilité prévisible, toutes dispositions sont prises pour une publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Durant cette période, les mesures suivantes sont prises :

A - Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, deux cas sont à prévoir :

1) l'indisponibilité parait devoir être de courte durée et il semble possible d'y remédier avant la fin du délai de douze heures : toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible. Les usagers de l'aérodrome sont informés de cette situation par les organismes chargés de la circulation aérienne.

2) l'indisponibilité a de fortes probabilités de dépasser le délai des douze heures :

a) toutes les dispositions sont prises en vue de remédier aussi rapidement que possible à cette situation,

b) les usagers de l'aérodrome sont informés par les organismes de la circulation aérienne de la réduction temporaire du niveau de protection tant que l'information n'est pas disponible par voie d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM),

c) l'organisme de la circulation demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

B- Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aérodrome demeurent indisponibles au-delà de douze heures à compter de leur survenance, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés de la réduction temporaire du niveau de protection par NOTAM.

Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, le ministre chargé de l'aviation civile fixe un nouveau niveau de protection à l'aérodrome correspondant aux moyens effectivement disponibles sur la plateforme. Le trafic accueilli sur l'aérodrome doit être adapté en conséquence ».

***1.2.1.4 Unavailability of the RFFS***

*Unavailability of the RFFS, in whole or in part, is declared when the resources required on the aerodrome are briefly unavailable for their use, without such unavailability being greater than two months from its occurrence.*

*In such a case, the aerodrome operator agrees to inform the air traffic organisations, which shall inform the aerodrome users.*

*In the event of planned unavailability, all arrangements shall be taken to issue a prior notice to air navigators (NOTAM).*

*During this time, the following measures shall be taken :*

*A - During the first twelve hours of unavailability, the following two cases should be considered :*

*1) either the unavailability period seems to be of short duration and remedy seems to be possible before the twelve-hour period has elapsed : all arrangements shall be taken to remedy the situation as soon as possible. Aerodrome users are informed of the situation by the air traffic organisations.*

*2) or the unavailability period is very likely to exceed the twelve-hour period :*

*a) all arrangements shall be taken to remedy the situation as soon as possible ;*

*b) aerodrome users are informed by the air traffic organisations of the temporary reduction of the protection level, in as much as the information is not available to the air navigators (NOTAM) ;*

*c) the air traffic organisation requests the issuance of a notice to air navigators (NOTAM).*

*B- If the resources required by the aerodrome protection level remain unavailable beyond the twelve-hour period after their occurrence, air navigators and public airlines are informed of the temporary reduction of the protection level by a NOTAM.*

*If unavailability extends beyond a two-month period, the Minister in charge of civil aviation establishes a new protection level for the aerodrome corresponding to the resources effectively available on the platform. Air traffic shall be adapted accordingly.*

**1.2.1.5 Modulation du niveau de protection dans le temps**

Sur certains aérodromes, il peut arriver que les mouvements d'avions programmés, dont la classe est supérieure ou égale au niveau de l'aérodrome, aient lieu seulement pendant des périodes pouvant être précisées et qu'en dehors de ces périodes, le trafic de l'aérodrome ne soit plus constitué que par des mouvements d'avions de classes inférieures.

Il est alors possible de programmer la présence du personnel de telle sorte que le niveau requis par la catégorie de l'aérodrome ne soit assuré que pendant les périodes considérées ci-dessus et qu'un niveau correspondant à une catégorie inférieure puisse être assuré en dehors de ces périodes, à condition toutefois que cette catégorie corresponde à la classe la plus élevée des avions utilisant alors l'aérodrome.

Selon le caractère de la répartition du trafic dans le temps, cette modulation du niveau de protection peut être :

**.** journalière - niveau variable suivant les heures de la journée;

**.** hebdomadaire- niveau variable suivant les jours de la semaine;

**.** saisonnière- niveau variable suivant des périodes de l'année.

***1.2.1.5 Time modulated protection level***

*On some aerodromes, scheduled movements of aircraft from classes equal to or higher than that of the aerodrome category, may occur only during specified periods, while outside these periods the aerodrome traffic only involves movements of aircraft of lower classes.*

*Under these condition, personnel assignment may be scheduled in such a way that the protection level required by the aerodrome category is assured only during the periods mentioned above, and a lower level is ensured the rest of the time, provided the latter level corresponding to the highest class of aircraft using the aerodrome during that time.*

*Depending on the traffic time pattern, the aerodrome protection level may be modulation :*

***.** on a daily basis : the level varies at different times of day ;*

***.** on a weekly basis : the level varies on different days of the week ;*

***.** on a seasonal basis : level varies at different periods of the year.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

a) Renseignements à caractère permanent

Pour permettre aux usagers aériens d'identifier l'importance des moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur un aérodrome, les renseignements suivants sont publiés :

**.** niveau de protection, périodes pendant lesquelles ce niveau est appliqué.

Ces renseignements sont portés dans les publications d'information aéronautique :

**.** au verso de la carte d'atterrissage à vue ou sur une page complémentaire à cette carte (rubrique « service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ») pour tous les aérodromes.

**.** en partie AD 2.1-1 pour les aérodromes à trafic commercial international régulier.

Exemple : niveau 6

**.** niveau 6 de 0500 à 1100 et de 1300 à 2200 les jours ouvrables du lundi au vendredi,

**.** niveau 2 de 1100 à 1300 les jours ouvrables du lundi au vendredi, de 0500 à 2200 les samedis, dimanches et jours fériés.

b) Modification des renseignements publiés

**.** Changement décidé du niveau de protection et de l'horaire. Le changement est notifié par NOTAM, puis par BMJ AIP.

Exemple de NOTAM :

A) Identification de l'aérodrome

B) Date/heure de début

C) Néant

D) Horaire éventuellement

E) SSLIA :
niveau 7

niveau 7 de 0500 à 2200

niveau 5 de 2200 à 0500

**.** Indisponibilité temporaire d'un moyen (application des dispositions du paragraphe 1.2.3).

Dès que l'indisponibilité dépasse le délai de 12 heures ou avant, s'il est estimé au moment de la défaillance que cette indisponibilité dépassera ce délai, la réduction temporaire du niveau de protection est notifiée par NOTAM.

Exemple :

A) Identification de l'aérodrome

B) Date/heure de début

C) Fin de validité prévue

D) Horaire éventuellement

E) SSLIA :

niveau 5 seulement de 0500 à 2200

Si l'indisponibilité se prolonge et doit dépasser un délai de deux mois, une nouvelle notification est diffusée par NOTAM pour signaler le nouveau niveau de protection de l'aérodrome.

Exemple :

A) Identification de l'aérodrome

B) Date/heure de début

C) Fin de validité prévue

D) Horaire éventuellement

E) SSLIA :

niveau 5

niveau 5 de 0500 à 2200

*a) Permanent Ratings*

*To allow aircraft users to identify the level of rescue and fire fighting services available at an aerodrome, the following information is published :*

***.*** *ensured protection level, periods in which this level is ensured.*

*This information shall be included in aeronautical information publications :*

***.*** *on the back of the visual landing chart or on an attached page (under the heading "Safety and Fire fighting") for all aerodromes,*

***.*** *in item 5 on the AD 2.1 part for aerodromes with scheduled international commercial traffic.*

*Example : level 6*

***.*** *level 6 from 0500 to 1100 and from 1300 to 2200 on workdays from Monday to Friday.*

***.*** *level 2 from 1100 to 1300 on workdays from Monday to Friday, and from 0500 to 2200 on Saturdays, Sundays and holidays (1).*

*b) Revision of Published Ratings*

***.*** *Decision to revise the category, protection level and time schedule. The change shall be notified by a NOTAM, then by AMDT AIP.*

*NOTAM example :*

*A) aerodrome identification*

*B) time and date the change becomes effective*

*C) (not applicable)*

*D) time schedule (if applicable)*

*E) Rescue and fire fighting services ensured as follows :*

*level 7*

*level 7 from 0500 to 2200*

*level 5 from 2200 to 0500*

***.*** *Temporary unavailability of resources (in application of the provisions of paragraph 1.2.3).*

*As soon as the period of unavailability exceeds 12 hours, or before, if it is expected to last beyond 12 hours, the diminished level of ensured protection and the types of acceptable flights shall be notified by NOTAM.*

*Example :*

*A) aerodrome identification*

*B) time and date the change becomes effective*

*C) scheduled end of temporary unavailability*

*D) time schedule (if applicable)*

*E) rescue and fire fighting services ensured as follows :*

*Only level 5 ensured from 0500 to 2200*

*If the resource unavailability is expected to last longer than one month, a new notification shall be issued by NOTAM to indicate the new aerodrome category.*

*Example :*

*A) aerodrome identification,*

*B) time and date when the change becomes effective*

*C) scheduled end of temporary unavailability*

*D) time schedule (if applicable)*

*E) rescue and fire fighting services ensured as follows :*

*Level 5*

*Level 5 from 0500 to 2200.*

**1.2.2 EVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE**

**1.2.2.1 Organisation du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal**

***1.2.2 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN***

***1.2.2.1 Organization of the runway surface condition reporting and winter service***


© Service de l'Information Aéronautique, France

L'exploitant d'aérodrome est en charge du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal en coordination avec les organismes des services de la circulation aérienne lorsqu'ils sont présents sur l'aérodrome ainsi que les services de l'information aéronautique.

Les règles relatives au report de l'état de surface des pistes seront contenues dans l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes.

Elles s'appliquent uniquement aux aérodromes de Nouméa-La Tontouta, Wallis Hihifo et Futuna Pointe Vélé.

Les autres aérodromes ne sont pas soumis aux exigences d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes au format harmonisé telles que décrites dans les sections 3) et 5). Toutefois, le cadre général en ce qui concerne la communication des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement est défini par l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

*The aerodrome operator is responsible for reporting runway surface conditions and winter service in coordination with the air traffic services organisations when they are present at the aerodrome and with the aeronautical information services.*

*The rules for reporting runway surface conditions are contained in the Order of the 9th of June 2021 on movement area inspections of an aerodrome, evaluation and reporting of runway surface conditions.*

*They apply at Noumea-La Tontouta, Wallis Hihifo and Futuna Pointe Vélé aerodromes only.*

*Other aerodromes are not subject to assessment and reporting runway surface condition requirements in the global reporting format as described in sections 3) and 5). However, the general framework for reporting on the movement area conditions is defined in the amended Order of 28 August 2003 on the conditions of approval and operating procedures for aerodromes.*

**1.2.2.2 Surveillance des aires de mouvements**

L'exploitant d'aérodrome est en charge de la surveillance de l'aire de mouvement.

Ses services sont organisés pour inspecter et communiquer les renseignements importants du point de vue opérationnel.

Les services de l'exploitant sont susceptibles de se rendre sur les pistes lors des inspections quotidiennes, et en complément dès qu'un changement significatif de l'état de surface de piste survient ou à la demande des organismes des services de la circulation aérienne.

***1.2.2.2 Surveillance of movement areas***

*The aerodrome operator is responsible for movement area surveillance.*

*Its services are organised to inspect and communicate operationally important information.*

*The operator's services are likely to visit the runways during daily inspections, and additionally as soon as a significant change in runway surface condition occurs or at the request of air traffic services organisations.*

**1.2.2.3 Méthodes d'évaluation de l'état de surface ; Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales**

**1.2.2.3.1 Méthodes d'évaluation de l'état de surface**

Pour les aérodromes disposant d'un certificat européen ou ceux entrant dans le champ des exigences de l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes (tel que mentionné à la section 1), la caractérisation de l'état de la surface d'une piste est établie en prenant en compte la nature, la couverture et l'épaisseur des contaminants observés sur la piste, ainsi que les rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage.

Ces éléments font l'objet d'une communication dans un format harmonisé au niveau mondial et sont plus communément appelés « Global Reporting Format » (GRF).

Le fonctionnement du GRF est le suivant :

• A chaque changement significatif de l'état de surface de la piste, l'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface par tiers de piste et établit un rapport sur l'état de la piste RCR (Runway condition report), contenant un code d'état de piste RWYCC (Runway condition code) et un ensemble d'informations décrivant l'état de surface des pistes, dont le type de contamination, l'épaisseur, la couverture pour chaque tiers de piste ;

• La détermination du code d'état de piste s'appuie sur la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM - Runway Condition Assessment Matrix) qui établit une correspondance entre la description de l'état de surface de piste et les performances de freinage des aéronefs.

Une matrice simplifiée pour les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales est également proposée (voir tables 1 et 2 ci-après) ;

• La longueur de piste prise en compte pour l'évaluation et la communication de l'état de surface de la piste est la longueur physique de la piste à l'exclusion des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et des prolongements d'arrêt et dégagés ;

• Le pilote utilise les informations diffusées conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité. Lorsque les performances de freinage constatées par le pilote sont moins bonnes que celles qui ont été communiquées, les pilotes produisent un rapport sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome en vue d'une éventuelle nouvelle évaluation de l'état de surface des pistes. Cet AIREP sera transmis par l'équipage dès que possible après l'atterrissage, si possible avant de quitter la fréquence de contrôle, notamment pour pouvoir être pris en compte par les équipages suiveurs. La transmission de l'AIREP utilise les expressions convenues dans la matrice RCAM.

Conformément à la réglementation en vigueur :

• Les mesures de frottement opérationnelles (µ) ne sont plus communiquées aux usagers ;

***1.2.2.3.1 Surface condition assessment methods***

*For aerodromes with a European certificate or those falling within the scope of the requirements of the Order of the 9th of June 2021 on movement area inspections of an aerodrome, evaluation and reporting of runway surface condition (as mentioned in section 1), the characterization of runway surface condition is established taking into account the nature, coverage and depth of the contaminants observed on the runway, as well as the pilots' reports on braking efficiency.*

*These elements are reported in a globally harmonised format and are more commonly known as the Global Reporting Format (GRF).*

*The GRF works as follows :*

*• Each time there is a significant change in runway surface condition, the aerodrome operator assesses the surface condition for each third of the runway and produces a Runway condition report (RCR), containing a runway condition code (RWYCC) and a set of information describing the runway surface condition, including type of contamination, depth, coverage for each third of runway ;*

*• The determination of the runway condition code is based on the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) which matches the runway surface condition description to aircraft braking performance.*

*A simplified RCAM applicable for regions without winter weather conditions is also proposed (see tables 1 and 2 hereunder) ;*

*• The runway length taken into account for the assessment and reporting of the runway surface condition is the physical length of the runway excluding runway end safety areas (RESAs), stopways and clearways ;*

*• The pilot uses the information disseminated in conjunction with performance data provided by the aircraft manufacturers to determine whether landing or take-off operations can be conducted safely. When the braking performances observed by the pilot do not correspond to that communicated, the pilots produce a braking action report (AIREP) which ATS communicates to the aerodrome operator with a view to a possible new assessment of the runway surface condition. This AIREP will be transmitted by the crew as soon as possible after landing, if possible before leaving the control frequency, in particular to be taken into account by the following crews. The transmission of the AIREP uses the conventional expressions agreed in the RCAM matrix.*

*In accordance with the regulations in force :*

*• Operational friction measurements (µ) are no longer communicated to users ;*

• Le descripteur HUMIDE est supprimé. Une piste est considérée comme MOUILLEE lorsqu'elle est recouverte de toute trace visible d'humidité ou d'une épaisseur d'eau inférieure ou égale à 3mm ;

• Les informations sur l'état de piste ne sont plus diffusées au moyen du METAR.

La mise en œuvre du GRF à l'échelle européenne, ainsi que sur les aérodromes de Nouméa-La Tontouta, Wallis Hihifo et Futuna Pointe Vélé, est fixée au 12 août 2021.

La mise en œuvre à l'échelle mondiale est prévue le 4 novembre 2021.

*• The DAMP descriptor is removed. A runway is considered WET when it is covered with any visible trace of moisture or a thickness of water less than or equal to 3 mm ;*

*• Runway surface condition information are no longer disseminated via METAR.*

*The European implementation, as well as at Noumea-La Tontouta, Wallis Hihifo and Futuna Pointe Vélé aerodromes, of the GRF is scheduled for August, the 12th 2021.*

*Global implementation is scheduled world wide for November, the 4th 2021.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**RCAM- Matrice simplifiée utilisée dans les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales**

| Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) | | | |
|---|---|---|---|
| **Critères d'évaluation** | | **Critères d'évaluation pour déclassement** | |
| **Code d'état des pistes (RWYCC)** | **Description de la surface des pistes** | **Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction** | **Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage** |
| **6** | • SÈCHE | --- | --- |
| **5** | • MOUILLÉE (La surface de la piste est couverte de toute humidité visible ou de toute eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3 mm) | La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale | BON |
| **4** | | La décélération au freinage OU maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne | BON À MOYEN |
| **3** | • MOUILLÉE GLISSANTE | La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise de la direction est sensiblement réduite | MOYEN |
| **2** | **Epaisseur d'eau supérieure à 3 mm :**<br>• EAU STAGNANTE | La décélération au freinage OU la maîtrise de la direction se situe entre moyenne et faible | MOYEN À FAIBLE |
| **1** | | La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite | FAIBLE |
| **0** | | La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine | INFÉRIEUR À FAIBLE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

***RCAM- Simplified Matrix used in regions encountering no winter conditions***

| Runway condition assessment matrix (RCAM) | | | |
|---|---|---|---|
| **Assessment criteria** | | **Downgrade assessment criteria** | |
| **Runway condition code (RWYCC)** | **Runway surface description** | **Aeroplane decelaration or directional control observation** | **Pilot report of runway braking action** |
| 6 | • DRY | --- | --- |
| 5 | • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) | Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal. | GOOD |
| 4 | | Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium. | GOOD TO MEDIUM |
| 3 | • SLIPPERY WET | Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced. | MEDIUM |
| 2 | ***More than 3 mm depth of water :***<br>• STANDING WATER | Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor. | MEDIUM TO POOR |
| 1 | | Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced. | POOR |
| 0 | | Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain. | LESS THAN POOR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.2.2.3.2 Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales**

NIL.

***1.2.2.3.2 Operation on specially treated runways in winter conditions***

*NIL.*

**1.2.2.4 Dispositions prises en vue de maintenir utilisables les aires de mouvement**

Lorsque l'état des pistes ne permet plus la réalisation des opérations en toute sécurité, l'exploitant d'aérodrome communique les informations à sa disposition aux organismes des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont présents sur la plateforme, en vue d'une éventuelle suspension des opérations.

Dans ce cas, cette situation est signalée aux équipages par NOTAM, ainsi que sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

***1.2.2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas***

*When the condition of the runways no longer allows operations to be carried out safely, the aerodrome operator communicates the information available to him to the air traffic services organisations, when present on the platform, in view of a possible suspension of operations.*

*In this case, this situation is reported to the crews by NOTAM, as well as on the frequency and on the ATIS or the D-ATIS, if available.*

**1.2.2.5 Système et moyens de compte-rendu**

Les informations relatives à l'état des pistes font l'objet d'un rapport sur l'état des pistes (RCR) qui comprend 2 sections ordonnées comme suit :

Une section contenant des informations nécessaires au calcul des performances des avions :

- indicateur d'emplacement de l'aérodrome ;
- date et heure de l'évaluation ;
- numéro d'identification de la piste le plus faible ;
- code d'état de piste pour chaque tiers de piste ;
- pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;
- épaisseur des contaminants solides ;
- description de l'état pour chaque tiers de piste ;
- largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée.

Une section relative à la conscience de la situation contenant des informations additionnelles présentant un intérêt pour la sécurité des opérations :

- longueur de piste réduite le cas échéant ;
- chasse-neige basse sur la piste ;
- sable non adhérent sur la piste ;
- traitement chimique sur la piste ;
- congères sur la piste ;
- congères sur la voie de circulation ;
- congères à proximité de la piste ;
- état des voies de circulation ;
- état de l'aire de trafic ;
- observations en langage clair.

Sur la base du RCR produit par l'exploitant d'aérodrome, l'ATS communiquera ces informations aux équipages sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

Cette diffusion sera complétée par l'émission d'un SNOWTAM dans les cas prévus par les règlements.

***1.2.2.5 System and means of reporting***

*Runway condition information is reported in a Runway Condition Report (RCR) which consists of 2 sections ordered as follows :*

*A section containing information necessary for the aeroplane performance calculation :*

*- aerodrome location indicator ;*
*- date and time of the assessment ;*
*- lowest runway designation number ;*
*- runway condition code for each third of the runway ;*
*- percentage contaminant coverage for each third of the runway ;*
*- depth of loose contaminants ;*
*- condition description for each runway third ;*
*- width of the runway to which the RWYCC applies, if lower than the published width.*

*A situational awareness section containing additional information relevant to safe operations :*

*- reduced runway length where applicable ;*
*- drifting snow on the runway ;*
*- loose sand on the runway ;*
*- chemical treatment on the runway ;*
*- snowbanks on the runway ;*
*- snowbanks on the taxiway ;*
*- snowbanks adjacent to the runway ;*
*- taxiway conditions ;*
*- apron conditions ;*
*- plain language observations.*

*On the basis of the RCR produced by the aerodrome operator, ATS will disseminate this information to crews on the frequency and on the ATIS or D-ATIS where available.*

*This communication will be completed by the dissemination of a SNOWTAM in the cases provided for by the regulations.*

**1.2.2.6 Cas de suspension des opérations et fermeture des pistes**

← Lorsque l'état des pistes ne permet plus la réalisation des opérations en toute sécurité et en particulier lorsque le code d'état de piste est inférieur à 1, l'exploitant d'aérodrome communique les informations à sa disposition aux organismes des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont présents sur la plateforme, en vue d'une éventuelle suspension des opérations.

Dans ce cas, cette situation est signalée aux équipages par NOTAM, ainsi que sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

***1.2.2.6 Cases of runway suspension and closure***

*When the condition of the runways no longer allows operations to be carried out safely in particular when the runway condition code is lower than 1, the aerodrome operator communicates the information available to the air traffic services organisations, when present on the platform, in view of a possible suspension of operations.*

*In this case, this situation is reported to the crews by NOTAM, as well as on the frequency and on the ATIS ou the D-ATIS, if available.*

**1.2.2.7 Diffusion de l'information relative à l'état de surface des pistes**

***1.2.2.7 Distribution of information about runway surface conditions***

**1.2.2.7.1 Diffusion par les organismes ATS**

***1.2.2.7.1 Dissemination by ATS organisations***

← Les informations relatives à l'état de surface des pistes sont communiquées aux aéronefs par l'organisme des services de la circulation aérienne pendant ses horaires d'ouverture, sauf si l'ATS sait que les équipages ont déjà reçu ces informations, en totalité ou en partie, via d'autres sources, y compris NOTAM, diffusions ATIS ou D-ATIS et affichage de signaux appropriés. En effet, les informations relatives au GRF diffusées par l'ATS seront prioritairement communiquées à l'ATIS ou D-ATIS le cas échéant.

*Runway surface condition information shall be passed to aircraft by the air traffic services organisation during their hours of operation unless the organisation is aware that crews have already received all or part of the information from other sources, including NOTAMs, ATIS or D-ATIS disseminations and appropriate signal displays. Indeed, the GRF information disseminated by ATS will be given in priority on the ATIS, or D-ATIS if available.*

La communication des informations par tiers de piste par les organismes ATS se fait dans l'ordre de la direction des opérations d'atterrissage ou de décollage.

*The communication of information by runway thirds by ATS units is done in the direction of landing or take-off operations.*

← Les éléments du RCR sont diffusés en s'appuyant sur les expressions conventionnelles ATC (SERA).
A cet effet, le code d'état de piste (RWY CC) pour les trois tiers de piste sera diffusé en priorité, suivi si nécessaire des informations sur la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture du contaminant, pour chaque tiers de piste ainsi que d'autres informations jugées pertinentes. Cette transmission pourra être partielle pour tenir compte de l'encombrement de la fréquence de contrôle.
Toutefois, l'ensemble des informations disponibles pourra être transmis à la demande de l'équipage.

*The elements of the RCR are broadcast using conventional ATC expressions (SERA).*
*To this end, the runway condition code (RWY CC) for the three thirds of the runway will be broadcast as a priority, followed if necessary by information on the nature, depth and percentage of coverage of the contaminant, for each third of the runway as well as other information deemed relevant. This transmission may be partial to take into account the congestion of the control frequency.*
*However, all available information may be transmitted at the request of the crew.*

**1.2.2.7.2 Diffusion par l'AIS**

***1.2.2.7.2 Dissemination by AIS***

Les informations concernant la présence de neige, neige fondante, glace, gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement sont également diffusées au moyen d'un SNOWTAM.

*This information concerning snow, slush, ice, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area is also disseminated by means of SNOWTAM.*

Le prestataire AIS diffuse un SNOWTAM pour une validité maximale de 8 heures, à chaque RCR reçu.

*The AIS provider issues a SNOWTAM for a maximum validity of 8 hours for each RCR received.*

Le modèle de SNOWTAM permettant la diffusion des renseignements relatifs au GRF figure à l'appendice 3 de l'annexe VI au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

*The SNOWTAM template for the dissemination of GRF information is contained in Appendix 3 of Annex VI to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services and other air traffic management network functions, and for their oversight, as amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.*

La communication des informations par tiers de piste par les prestataires AIS se fait par ordre de QFU croissant.

*The reporting of information by runway thirds via AIS providers is done from lowest to highest QFU.*

Lorsque la piste est considérée comme "mouillée glissante", un NOTAM indiquant la longueur de la section de piste dégradée est publié en complément des supports précédents.

*When the runway is considered as "slippery wet", a NOTAM indicating the length of the degraded runway section is issued in addition to the preceding communications.*

**1.2.2.7.3 Périodes de disponibilité**

***1.2.2.7.3 Availability periods***

← Les horaires de fonctionnement du service GRF sont disponibles dans la rubrique AD 2.3 de chaque aérodrome concerné, et au besoin par NOTAM. Le cas échéant, l'indisponibilité du service GRF est communiquée par les services ATS aux équipages.

*The operating hours of the GRF service are available in the AD 2.3 section of each concerned aerodrome, and if necessary by NOTAM. If necessary, the unavailability of the GRF service is communicated by ATS to the crews.*

← Lorsque les services de l'exploitant d'aérodrome en charge de l'évaluation de l'état de surface des pistes et de sa communication ne sont pas disponibles, l'organisme des services de la circulation aérienne, pendant ses horaires d'ouverture, transmet aux pilotes sur la fréquence les informations pertinentes à sa disposition, selon le format et la terminologie qu'il jugera appropriés en fonction des circonstances.

*When the aerodrome operator's services in charge of runway surface condition assessment and communication are not available, the air traffic services organization, during its opening hours, shall transmit to pilots on the frequency the relevant information at its disposal, in the format and terminology it deems appropriate to the circumstances.*

← En dehors des horaires d'ouverture de l'organisme des services de la circulation aérienne, les services de l'exploitant d'aérodrome, s'ils sont présents, diffusent les informations qu'il est essentiel de communiquer au personnel chargé des opérations aériennes par voie de NOTAM ou SNOWTAM uniquement lorsque la durée de validité de ces informations le permet. Le pilote se conforme dès lors aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

*Out of the opening hours of the air traffic services organization, the aerodrome operator's services, if present, will disseminate the information that is essential to be communicated to the personnel in charge of air operations by means of NOTAM or SNOWTAM only when the period of validity of this information allows it. The pilot shall therefore comply with the provisions set out in the Order of 12 July 2019 on general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft to integrate into aerodrome traffic.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1.3 INDEX DES AÉRODROMES ET DES HÉLISTATIONS

*INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS*

**NOTA : LES VALEURS DE MAG VAR SONT LES VALEURS CALCULÉES AU 01 JAN 2025.**
***NOTA : MAG VAR VALUES ARE THE VALUES CALCULATED AS OF 01 JAN 2025.***

## AD 1.3-1 INDEX DES AÉRODROMES

*INDEX TO AERODROMES*

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| NWWB | BOURAIL POE | 12.3079 ° | 21°36'35"S 165°23'52"E | 20 | NTL VFR P | 195 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 800 x 18<br>revêtue | 107 °<br>287 ° | 21°36'31.33"S 165°23'38.66"E<br>21°36'39.06"S 165°24'05.22"E | 17<br>20 | | | voir aussi AD2 |
| NLWF | FUTUNA POINTE VELE | 12.0581 ° | 14°18'42"S 178°03'59"W | 16 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 1100 x 30<br>revêtue | 83 °<br>263 ° | 14°18'44.08"S 178°04'17.34"W<br>14°18'39.44"S 178°03'40.95"W | 16<br>16 | | | voir aussi AD2 |
| NWWC | ILE ART WAALA | 11.4888 ° | 19°43'14"S 163°39'40"E | 305 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 202 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 600 x 20<br>revêtue | 107 °<br>287 ° | 19°43'11.09"S 163°39'30.27"E<br>19°43'16.78"S 163°39'49.98"E | 268<br>305 | 19°43'11.37"S 163°39'31.25"E<br>19°43'16.49"S 163°39'48.99"E | 270<br>303 | voir aussi AD2 |
| NWWE | ILE DES PINS MOUE | 12.942 ° | 22°35'19"S 167°27'19"E | 317 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 198 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1250 x 30<br>revêtue | 114 °<br>294 ° | 22°35'10.64"S 167°26'59.13"E<br>22°35'27.27"S 167°27'39.04"E | 316<br>283 | | | voir aussi AD2 |
| NWWD | KONE | 12.0545 ° | 21°03'13"S 164°50'22"E | 24 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 201 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1220 x 30<br>revêtue | 100 °<br>280 ° | 21°03'09.40"S 164°49'58.97"E<br>21°03'16.21"S 164°50'40.60"E | 24<br>19 | 21°03'10.24"S 164°50'04.12"E<br>21°03'15.38"S 164°50'35.51"E | 23<br>18 | voir aussi AD2 |
| NWWK | KOUMAC | 11.8118 ° | 20°32'47"S 164°15'20"E | 42 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 200 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 1100 x 25<br>revêtue | 67 °<br>247 ° | 20°32'53.79"S 164°15'02.67"E<br>20°32'39.94"S 164°15'37.74"E | 24<br>42 | | | voir aussi AD2 |
| NWWT | LA FOA OUA TOM | 12.4492 ° | 21°49'11"S 165°51'39"E | 98 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 800 x 50<br>non revêtue | 139 °<br>319 ° | 21°49'01.47"S 165°51'30.30"E<br>21°49'21.22"S 165°51'48.43"E | 90<br>93 | | | voir aussi AD2 |
| NWWL | LIFOU OUANAHAM | 12.3929 ° | 20°46'28"S 167°14'21"E | 94 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 205 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1250 x 30<br>revêtue | 135 °<br>315 ° | 20°46'13.59"S 167°14'05.62"E<br>20°46'42.29"S 167°14'36.21"E | 90<br>94 | | | voir aussi AD2 |
| NWWR | MARE LA ROCHE | 12.7139 ° | 21°28'52"S 168°02'15"E | 138 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 202 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1250 x 30<br>revêtue | 139 °<br>319 ° | 21°28'41.38"S 168°02'04.24"E<br>21°29'12.06"S 168°02'32.85"E | 131<br>136 | | | voir aussi AD2 |
| NWWW | NOUMEA LA TONTOUTA | 12.5659 ° | 22°00'52"S 166°12'47"E | 51 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 201 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 3250 x 45<br>revêtue | 121 °<br>301 ° | 22°00'25.05"S 166°11'58.32"E<br>22°01'19.65"S 166°13'35.37"E | 29<br>50 | | | voir aussi AD2 |
| NWWM | NOUMEA MAGENTA | 12.6808 ° | 22°15'30"S 166°28'22"E | 9 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 199 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 1381 x 30<br>revêtue | 179 °<br>359 ° | 22°15'05.49"S 166°28'21.53"E<br>22°15'50.44"S 166°28'22.73"E | 9<br>6 | 22°15'14.34"S 166°28'21.74"E<br>22°15'47.45"S 166°28'22.65"E | 8<br>7 | voir aussi AD2 |
| NWWV | OUVEA OULOUP | 12.2479 ° | 20°38'26"S 166°34'22"E | 24 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 206 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1100 x 30<br>revêtue | 143 °<br>323 ° | 20°38'11.87"S 166°34'10.75"E<br>20°38'40.53"S 166°34'33.33"E | 19<br>24 | 20°38'14.46"S 166°34'12.79"E | 20 | voir aussi AD2 |
| NWWA | TIGA | 12.5701 ° | 21°05'46"S 167°48'14"E | 125 | NTL VFR S/NS/P | 198 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 16<br>34 | 1000 x 23<br>revêtue | 171 °<br>351 ° | 21°05'29.66"S 167°48'10.73"E<br>21°06'01.75"S 167°48'16.30"E | 112<br>125 | | | voir aussi AD2 |
| NWWU | TOUHO | 12.0604 ° | 20°47'24"S 165°15'34"E | 10 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 207 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1100 x 30<br>revêtue | 146 °<br>326 ° | 20°47'08.86"S 165°15'23.21"E<br>20°47'38.39"S 165°15'44.68"E | 9<br>9 | | | voir aussi AD2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| NLWW | WALLIS HIHIFO | 11.8499 ° | 13°14'18"S 176°11'57"W | 79 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 133 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 2100 x 45<br>revêtue | 90 °<br>270 ° | 13°14'17.99"S 176°12'32.15"W<br>13°14'17.90"S 176°11'22.40"W | 59<br>75 | 13°14'17.90"S 176°11'24.56"W | 75 | voir aussi AD2 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1.3-2 REPERTOIRE DES HELISTATIONS

*HELIPORT DIRECTORY*

| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **DUMBEA CHT** NWHT Transport public à la demande 12.663° | | | | CHT Gaston Bourret TEL : 20 80 00 |
| 22°12'31"S 166°27'10"E | 72 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 200 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 2 extincteurs poudre 100 kg et 150 kg<br>Réservée aux vols de sauvetage et d'évacuation sanitaire.<br>EVASAN PPR PN 1 HR centre TEL : 15.<br>Réservée aux HEL munis de radio.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **KONE CHN** NWHN Transport public à la demande 12.0756° | | | | Centre Hospitalier du Nord TEL : 42 11 68 |
| 21°05'55"S 164°53'18"E | 69 ft | FATO 18.2 x 18.2 TLOF 18.2 x 18.2 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Asphalte ( 7.4 T )<br>TLOF Asphalte ( 7.4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur poudre 50 kg sur roues.<br>L'extincteur est stocké dans le local technique et sorti avant toute arrivée sur la voie d'accès à l'hélistation.<br>Réservée aux vols de sauvetage et d'évacuation sanitaire.<br>Aire de sécurité (non matérialisée) : 24.4 x 24.4 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NOUMEA CASERNE NORMANDIE** Réservé aux administrations de l'Etat 12.674° | | | | Gendarmerie Nationale. |
| 22°13'35"S 166°29'12"E | 99 ft | FATO Diamètre 20 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>Réservé à l'usage de la Gendarmerie Nationale. |
| **NOUMEA MERIDIEN** NWHH Transport public à la demande 12.6922° | | | | Province Sud DAEM TEL : 20 42 50 |
| 22°18'44"S 166°26'54"E | 10 ft | FATO Diamètre 30 TLOF Diamètre 30 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 3 T )<br>TLOF Béton ( 3 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur poudre 50 kg<br>Réservée aux HEL effectuant des vols de transport public à la demande.<br>Utilisable par les HEL mis en oeuvre par la puissance publique et pour les opérations d'assistance et de sauvetage.<br>Exceptionnellement, sous réserve de l'accord préalable de la Province Sud par l'intermédiaire de l'hôtel Le Méridien, utilisable pour vols de travail aérien et vols privés, avec PPR PN 48 HR.<br>Réservée aux HEL munis de radio.<br>Accès sécurisé par cadenas à code. Demande d'assistance et de poser : contacter l'hôtel Le Méridien, Tél. 26 50 00.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NOUMEA POINTE DE L'ARTILLERIE** Réservé aux administrations de l'Etat 12.6812° | | | | Forces armées |
| 22°16'59"S 166°26'01"E | 158 ft | FATO 25 x 25 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>Réservé à l'usage des Forces armées. |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.4 REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS

## *GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS*

La présente section décrit les modalités selon lesquelles les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes de Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna sont publiés à l'AIP.

*The present sub-section describes the criteria based upon which the aerodromes / heliports located on the New-Caledonia and Wallis and Futuna islands territory are sorted and grouped for the provision of aeronautical information purposes.*

### 1.4.0 Carte interactive des aérodromes

La visualisation des aérodromes et des hélistations sur fond cartographique géolocalisé est possible en consultant le Visualiseur de l'AIP du site Internet du SIA : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip.

Il est possible de filtrer les terrains en fonction de la nature du revêtement et/ou de la longueur de la piste.

On accède aux cartes des terrains grâce à un clic sur leur symbole.

Enfin, il est possible d'effectuer une recherche, via la loupe, d'un aérodrome ou d'une hélistation.

### *1.4.0 Interactive map of aerodromes*

*Aerodromes and heliports can be visualised on a geolocated map by consulting the AIP viewer on the SIA website: https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip*

*It is possible to filter the aerodromes according to the type of surface and/or the length of the runway.*

*The aerodromes charts can be accessed by clicking on their symbol.*

*Finally, it is possible to search for an aerodrome or a heliport using the magnifying glass (search box).*

### 1.4.1 Répertoire des aérodromes

Un répertoire des aérodromes internationaux et nationaux destinés aux aéronefs à voilure fixe, y compris les aérodromes à usage privé disposant d'une piste revêtue, figure dans la sous-section AD 1.3.

La colonne « Type/Usage » précise :

1) le type d'aérodrome comme sur les cartes OACI et conformément au manuel OACI 8126 ;
2) l'usage aéronautique et les conditions d'utilisation de l'AD au sens de l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation (Listes 1, 2 et 3) ainsi que le statut « Privé » de certains Aérodromes :

Valeurs « Type » possibles :

- **« Civil » : utilisation civile, activité militaire à la marge possible.** Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou à usage restreint dont l'affectataire principal ou unique est l'aviation civile.
- **« Mixte » : utilisation principale militaire, mais utilisation civile possible.** Aérodome ouvert à la circulation aérienne publique mais qui a pour affectataire principal le Ministère des Armées.
- **« Militaire » : pas d'utilisation civile régulière possible.** Aérodrome réservé aux administrations de l'État ou à usage restreint dont le Ministère des Armées est affectataire principal ou unique (certains aérodromes militaires peuvent néanmoins tolérer une activité aéronautique unique ou principale civile basée ou jugée significative par les autorités compétentes).

Valeurs « Usage » possibles :

- **« Ouvert à la CAP » :** Aérodrome ouvert à la Circulation Aérienne Publique
- **« Réservé à l'État » :** Aérodrome réservé à l'usage d'administration de l'État
- **« Restreint » :** Aérodrome Agréé à usage restreint
- **« Privé » :** Aérodrome à usage privé

La colonne « trafic » apporte les précisions suivantes :

1) Trafic International (INTL) : indique si l'AD accueillant le trafic est un aérodrome international au sens de l'article R6312-14 du code des transports, c'est-à-dire faisant partie d'une des catégories suivantes :

- *un point de passage frontalier (PPF),*
- un point de passage contrôlé (uniquement en outre-mer),
- un aéroport international de l'UE.

2) Trafic National (NTL) : indique si l'AD accueillant le trafic n'est pas un aérodrome international tel que défini ci-dessus.

3) Trafic IFR/VFR : indique si l'AD est doté d'au moins une procédure de départ aux instruments (y compris omnidirectionnel) et/ou d'approche aux instruments.

4) Trafic VFR : indique si l'AD accueillant le trafic n'est doté d'aucune procédure de départ aux instruments (y compris omnidirectionnel) ni d'approche aux instruments.

5) Trafic Régulier (S) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic commercial régulier c'est-à-dire aux trafics qui ont un ou plusieurs créneaux aéroportuaires réservés à l'année.

### *1.4.1 Aerodrome index*

*An index containing international and national aerodromes intended for fixed-wing aircraft, including private aerodromes with a paved runway, is published in sub-section AD 1.3.*

*The 'Type/Usage' column specifies :*

*1) the type of aerodrome as on ICAO charts and in accordance with ICAO Manual 8126 ;*
*2) the aeronautical use and conditions of use of the AD within the meaning of the order of 23 November 1962 relating to the classification of aerodromes according to their aeronautical use and the conditions of their use (Lists 1, 2 and 3) as well as the 'Private' status of certain aerodromes:*

*Possible 'Type' values :*

- *' **Civil': civilian use, possible marginal military activity.** Aerodrome open to public air traffic or for restricted use whose assignment is civil.*
- ***'Mixte': main use for military operations, but civilian activity possible.** Aerodrome open to public air traffic whose assignment is military.*
- ***'Militaire': no regular civilian use possible.** Aerodrome reserved for state aircraft whose assignment is military. Some aerodrome with restricted use and military can nevertheless tolerate a civil activity if the authorities deem it significant.*

*Possible 'Usage' values :*

- ***'Ouvert à la CAP':** Aerodrome open to Public Air Traffic*
- ***'Réservé à l'État':** Aerodrome reserved for the use of the State administration*
- ***'Restreint':** Approved aerodrome for restricted use*
- ***'Privé':** Aerodrome for private use*

*The 'traffic' column provides the following specifications:*

*1) International Traffic (INTL): indicates whether the AD handling the traffic is an international aerodrome as defined by Article R6312-14 of the Transport Code, i.e. belonging to one of the following categories:*

- *a border crossing point,*
- *a controlled crossing point (only overseas),*
- *an EU international airport.*

*2) National Traffic (NTL): indicates whether the AD handling the traffic is not an international aerodrome as defined above.*

*3) IFR/VFR traffic: indicates whether the AD has at least one instrument departure procedure (including omnidirectional) and/or instrument approach.*

*4) VFR traffic: indicates whether the AD handling the traffic has no instrument departure procedure (including omnidirectional) or instrument approach.*

*5) Scheduled Traffic (S): indicates whether the AD handling the traffic is open to regular commercial traffic, i.e. traffic with one or more airport slots reserved for the whole year.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

6) Trafic Non- Régulier (NS) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic commercial non régulier, de type Charter, c'est-à-dire aux trafics qui n'ont pas de créneaux aéroportuaires réservés à l'année, mais sur une période de l'année seulement.

7) Trafic Privé (P) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic de l'aviation générale.

*6) Non-Scheduled Traffic (NS): indicates whether the AD handling the traffic is open to non-scheduled commercial traffic, such as Charters, i.e. traffic that does not have airport slots reserved for the whole year, but only for a certain period of the year.*

*7) Private Traffic (P): indicates whether the AD handling the traffic is open to general aviation traffic.*

**1.4.2 Aérodromes IFR et VFR**

Les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes accueillant des aéronefs évoluant selon les règles de la CAG et destinés aux aéronefs à voilure fixe figurent dans la section AD 2 de l'AIP. Les aérodromes y sont classés par ordre alphabétique.

***1.4.2 IFR and VFR aerodromes***

*Aeronautical information relating to aerodromes intended for fixed-wing aircraft flying in general air traffic is located in the AD 2 part of then AIP. Aerodromes are sorted by alphabetical order.*

**1.4.3 Hélistations**

Les renseignements aéronautiques relatifs aux hélistations, y compris celles qui sont exclusivement réservées au transport public à la demande, sont publiés sous la forme :

- d'un répertoire figurant dans la section AD 3 de l'AIP ;
- de cartes d'approche et d'atterrissage à vue classées par ordre alphabétique dans la section AD 3 de l'AIP.

Les renseignements relatifs aux aménagements dédiés aux aéronefs à voilure tournante situés sur des aérodromes dotés de pistes pour avion figurent en sous-section AD 2.16 de l'aérodrome concerné.

***1.4.3 Heliports***

*Aeronautical information relating to heliports including those exclusively intended for « on-demand public transport », are published in:*

- *an index in AD 3;*
- *visual approach and visual landing charts sorted by alphabetical order in the AD 3 section of the AIP.*

*Information relating to facilities for rotary wing aircraft located at aerodromes with airplane runways can be found in AD 2.16 of the aerodrome concerned.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

***Aerodromes and heliports index chart***

- Aérodrome ouvert à la CAP / *AD open to public air traffic*
- Aérodrome agréé à usage restreint / *AD licensed with restricted use*
- Hélistation / *Heliport*
- Hélistation hospitalière / *Hospital heliport*



© SIA

# AD 1.5 ETAT DE CERTIFICATION DES AERODROMES

*STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES*

| **Nom de l'aérodrome**<br>*Aerodrome name*<br>**Indicateur d'emplacement**<br>*ICAO Location indicator* | **Date de certification**<br>*Date of certification* | **Validité de la certification**<br>*Validity of certification* | **Remarque**<br>*Remark* |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 (1) |
| NOUMEA La Tontouta<br>NWWW | 18/12/2023 | 18/12/2028 | Certification nationale<br>*National certification* |
| WALLIS-Hihifo<br>NLWW | 10/06/2024 | 10/06/2029 | Certification nationale<br>*National certification* |
| (1) Certification nationale : aérodrome certifié selon le L.6331 du code des transports / *National certification : aerodrome certified in accordance with L.6331 of Transports Code.* | | | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.7 AUTRES ESPACES AÉRIENS

*OTHER AIRSPACES*

## AD-1.7.1 AUTRES ESPACES AÉRIENS ASSOCIÉS À DES AÉRODROMES VFR

OTHER AIRSPACES ASSOCIATED TO VFR AERODROMES

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD-1.7.2 CTR INTERFÉRANT AVEC L'ESPACE AÉRIEN SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

CTR INTERFERING WITH AIRSPACE PLACED UNDER FRENCH JURISDICTION

NIL.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# DISTANCES ORTHODROMIQUES (NM)

*ORTHODROMIC DISTANCES (NM)*

| LAT(S) | LONG(E) | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 213635 | 1652352 | **BOURAIL** | | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | | | | |
| ☛ 194314 | 1633940 | 149 | **ILE ART** | | | | | | | | | | | | |
| ☛ 223519 | 1672719 | 129 | 273 | **ILE DES PINS** | | | | | | | | | | | |
| ☛ 210313 | 1645022 | 46 | 104 | 172 | **KONE** | | | | | | | | | | |
| ☛ 203247 | 1641520 | 90 | 60 | 217 | 45 | **KOUMAC** | | | | | | | | | |
| ☛ 214911 | 1655139 | 29 | 176 | 100 | 73 | 118 | **LA FOA** | | | | | | | | |
| ☛ 204628 | 1671421 | 115 | 211 | 109 | 136 | 168 | 99 | **LIFOU** | | | | | | | |
| ☛ 212852 | 1680215 | 148 | 268 | 74 | 181 | 220 | 123 | 62 | **MARE** | | | | | | |
| ☛ 220052 | 1661247 | 52 | 198 | 77 | 96 | 140 | 23 | 94 | 107 | **NOUMEA LA TONTOUTA** | | | | | |
| ☛ 221530 | 1662822 | 71 | 219 | 58 | 116 | 161 | 43 | 99 | 99 | 21 | **NOUMEA MAGENTA** | | | | |
| ☛ 203826 | 1663422 | 88 | 173 | 126 | 100 | 131 | 81 | 38 | 96 | 85 | 97 | **OUVEA** | | | |
| ☛ 210546 | 1674814 | 138 | 248 | 91 | 166 | 202 | 117 | 37 | 26 | 105 | 102 | 74 | **TIGA** | | |
| ☛ 204724 | 1651534 | 50 | 111 | 163 | 28 | 58 | 70 | 111 | 161 | 91 | 111 | 74 | 144 | **TOUHO** | |


© SIA

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

**AD 2 NLWF.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NLWF - FUTUNA POINTE VELE

**AD 2 NLWF.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 14°18'42"S 178°03'59"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY 07/25 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km E Leava |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 16 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 31.1 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.0581°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.01°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS DE WALLIS ET FUTUNA |
| | Adresse / *Address* | BP 13<br>MATA-UTU<br>98600 WALLIS |
| | Telephone | (681) 72 33 26, (681) 72 38 11, (681) 72 26 26 |
| | FAX | (681) 72 21 15 |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | NLWFZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail gestionnaire/administration : aerodrome.futuna-dir@travaux-publics.wf<br>CAA : SEAC des îles WALLIS ET FUTUNA - BP 1 MATA UTU - 98600 WALLIS<br>TEL (681) 72 12 00 - FAX (681) 72 29 54.<br>E-mail : seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr, RSFTA / AFTN : NLWWZTZX |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BRIA de rattachement : NOUMEA La Tontouta H24 (voir GEN 3) | Attaching BRIA : NOUMEA La Tontouta H24 (see GEN 3) |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS : HO. PPR PN 48 HR à CAA (E-mail ou RSFTA).<br>EVASAN : PPR sans délai à CAA (E-mail ou RSFTA). | AFIS : HO. PPR PN 48 HR to CAA (E-mail or AFTN).<br>EVASAN : PPR without delay to CAA (E-mail or AFTN). |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HO. | GRF (global reporting format) : HO. |

**AD 2 NLWF.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 2 chariots (Aircalin) | 2 hand trucks (Aircalin) |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Avitaillement réservé à Aircalin : FUEL : JET A1.<br>Stock stratégique de 6 fûts de 200L (soit 1200L).<br>1 pompe manuelle (JAPY) + 1 diable pour fût 200L. | Fueling reserved for Aircalin : FUEL : JET A1.<br>Strategic stock of 6 barrels of 200L (i.e. 1200L).<br>1 drum pump (JAPY) + 1 dolly-truck for 200L drums. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NLWF.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | 1 hôtel au village de Nuku et 1 autre au Nord de Toloke. | 1 hotel in Nuku village and another in Toloke village, in the North. |
| 2 | Restaurants | A Leava et dans chaque hôtel. | In Leava and in each hotel. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Véhicules de location dans les hôtels. | Car rental in hotels. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital de Kaleveleve au village de Taoa. | Hospital in Kaleveleve in Taoa village. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billets à Leava.<br>Poste à Leava. | ATM in Leava.<br>Post office in Leava. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NLWF.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 2 : VIP, VIM 24.<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg, face au PRKG. | Level 2 : VIP, VIM 24.<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg, in front of apron. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyens extérieurs à l'AD. | External technical means. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : pendant HOR ATS et sur PPR PN 48 HR au CAA (E-mail ou RSFTA).<br>EVASAN : PPR sans délai.<br>En dehors de ces HOR : niveau 1. | Level 2 : during ATS SKED and on PPR PN 48 HR to CAA (E-mail or AFTN).<br>MEDEVAC : PPR without delay.<br>Outside these SKED : level 1 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2 NLWF.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NLWF.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Hors PRKG : asphalte.<br>PRKG (169 m2) : béton. | Outside apron : asphalt.<br>Apron (169 m2) : concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Hors PRKG : 18 F/A/W/T | Outside apron : 18 F/A/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 12 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 21 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | NIL |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NLWF ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NLWF .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL |

**AD 2 NLWF.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NLWF.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NLWF .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>18-24-06-12 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>(incluant vent de Mamati dans champ RMK / including Mamti wind in item RMK) |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Capteur de vent installé au mont Mamati |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NLWF.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 082.55 (071) | 1100 x 30 | 21 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 14°18'44.08"S 178°04'17.34"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 16ft |
| 25 | 262.55 (251) | 1100 x 30 | 21 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 14°18'39.44"S 178°03'40.95"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 16ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 25 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Asphalte/Asphalt

(2) Asphalte/Asphalt

**AD 2 NLWF.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 25 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |

**AD 2 NLWF.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |

**AD 2 NLWF.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | NIL | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène de secours. | Emergency generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NLWF.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NLWF.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NLWF.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | FUTUNA Information (FR)<br>*FUTUNA Information (EN)* | 118.300 MHz | HO | |
| A/A | FUTUNA (FR) | 118.300 MHz | HX | Absence ATS |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 003.425 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 003.467 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 005.643 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 006.553 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 008.846 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 008.867 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 011.339 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | FUTUNA Radio (FR)<br>*FUTUNA Radio (EN)* | 013.261 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |

**AD 2 NLWF.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | FN | 326 kHz | H24 | 14°18'40.9"S 178°04'10.1"W | | 50NM | | | |

**AD 2 NLWF.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY et TWY.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

**AD 2 NLWF.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1** Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 25 : Monter en suivant le QDR 239° FN jusqu'à 1400 ft AMSL (1384), virer à gauche pour intercepter et suivre le QDM 042° FN jusqu'à la verticale. A 3000 ft AMSL (2984) départ omnidirectionnel. Pente minimale théorique de montée : 3,60 %.

RWY 07 : Monter dans l'axe à 1300 ft AMSL (1284) départ omnidirectionnel en montée vers l'altitude de sécurité en route. Pente minimale théorique de montée : 4,80 %. Obstacle déterminant : Mont Kolofau 1369 ft AMSL (1353), 130° 2,5 NM ARP.

Obstacle le plus pénalisant : Mont Puke 1719 ft AMSL, 288° 4,9 NM ARP.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Circuits uniquement sur la mer, cause relief.

**22.3 VFR DE NUIT**

Interdit.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

***22.1.1*** *Recommended instructions for IFR departures*

*RWY 25 : Climb following QDR 239° FN up to 1400 ft AMSL (1384), turn left to intercept and follow QDM 042° FN to over it. At 3000 ft AMSL (2984) multidirectionnal departure. Minimal theoretical climb gradient : 3.60 %.*

*RWY 07 : Climb straight ahead at 1300 ft AMSL (1284) multidirectionnal departure climbing up to en-route safety altitude. Minimal theoretical climb gradient : 4.80 %. Main obstruction : Mont Kolofau 1369 ft AMSL (1353), 130° 2.5 NM ARP.*

*Most penalizing obstacle : Mount Puke 1719 ft AMSL, 288° 4.9 NM ARP.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circuits only above the sea due to high terrain.*

***22.3 NIGHT VFR***

*Prohibited.*

**AD 2 NLWF.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

AD ouvert de jour uniquement.

Usage de l'AD restreint aux ACFT français ou étrangers et aux pilotes français ou étrangers satisfaisant les conditions ci-après :

AD réservé aux aéronefs munis de radio, ayant des caractéristiques et des performances appropriées, et aux pilotes ayant acquis une connaissance des conditions particulières d'utilisation de l'aérodrome jugée suffisante par un pilote instructeur ou le chef du Service d'Etat de l'Aviation Civile des îles Wallis et Futuna.

Tout exploitant d'un ACFT civil dont la distance de référence (1) est supérieure ou égale à 800 mètres devra soumettre au SEAC Wallis et Futuna, un mois avant le début de l'exploitation souhaitée, un dossier démontrant la conformité de l'exploitation avec les particularités du terrain. Ce dossier devra faire apparaître :
1. Les limitations liées à la longueur de piste et aux obstacles, et le calcul des performances associées.
2. Pour les avions exploités en transport aérien public, le programme de formation des pilotes.
(1) Distance de référence : longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère standard, en air calme et, avec une pente de piste nulle comme l'indique le manuel de vol de l'ACFT approuvé par l'autorité compétente, ou une documentation équivalente fournie par le constructeur de l'ACFT.

Stationnement autorisé par l'exploitant de l'AD.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*Day use AD only.*

*Use of the AD restricted to French or foreign ACFT and French or foreign pilots complying with the conditions here after :*

*AD reserved for radio-equipped aircraft with appropriate specifications and performances, and for pilots with sufficient knowledge of the specific operating conditions, as per a flying instructor or the head of the Wallis and Futuna Civil Aviation Department.*

*Any operator of a civil ACFT whose reference distance (1) is greater than or equal to 800 m will have to submit to the SEAC Wallis and Futuna, one month before the desired commencement of operations, a report proving the conformity of exploitation fitted with the specific aspects of the airfield. This report should contain :*
*1. Limitations related to the length of the RWY and obstacles and the calculation of associated performances.*
*2. For ACFT operated for public airline, training program of pilots.*
*(1) Reference distance : minimum length necessary for the take off at the certified maximum take off weight, at sea level, in the conditions corresponding to the standard atmosphere, in still air and with a RWY slope zero as indicates the ACFT flight manual, approved by the competent authority, or an equivalent documentation supplied by the manufacturer of the ACFT.*

*Parking authorized by the AD operator.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Turbulences en approche et lors des manoeuvres de décollage et d'atterrissage par vent de secteur Nord.

ATT interdit par vent de travers supérieur à 20 kt sur piste mouillée, et 25 kt sur piste sèche.

Piste potentiellement inondable en cas d'orage violent.

Présence d'oiseaux de mer toute l'année.

L'attention des pilotes est attirée sur l'absence de visibilité du seuil 25 depuis la vigie.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Turbulences on approach and during take-off and landing with North sector wind.*

*LDG prohibited if crosswind exceeds 20 ft on wet RWY, and 25 kt on dry RWY.*

*RWY potentially flooded after heavy storms.*

*Presence of seabirds all year long.*

*Pilots' attention is drawn towards lack of visibility on THR 25 from TWR.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

**23.4 OBSTACLES AUX ABORDS DE L'AERODROME**

L'attention des équipages est attirée sur la présence des obstacles suivants dans la trouée d'envol :

- clôture à 27 mètres de l'axe et circulation de véhicules en bordure de l'aérodrome à l'extrémité Nord-Est de la piste,
- relief en falaise au Nord de la piste, en particulier éperon rocheux au seuil 07.

***23.4 AERODROME OBSTACLES***

*Air crew's attention is drawn towards the presence of following obstacles in take-off funnel :*

- *presence of a fence 27 meters out of RWY axis and vehicles traffic on the edge of AD at North-East extremity of RWY,*
- *cliff-shaped relief North of RWY, in particular a rock mass at THR 07.*

**AD 2 NLWF.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NLWF.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

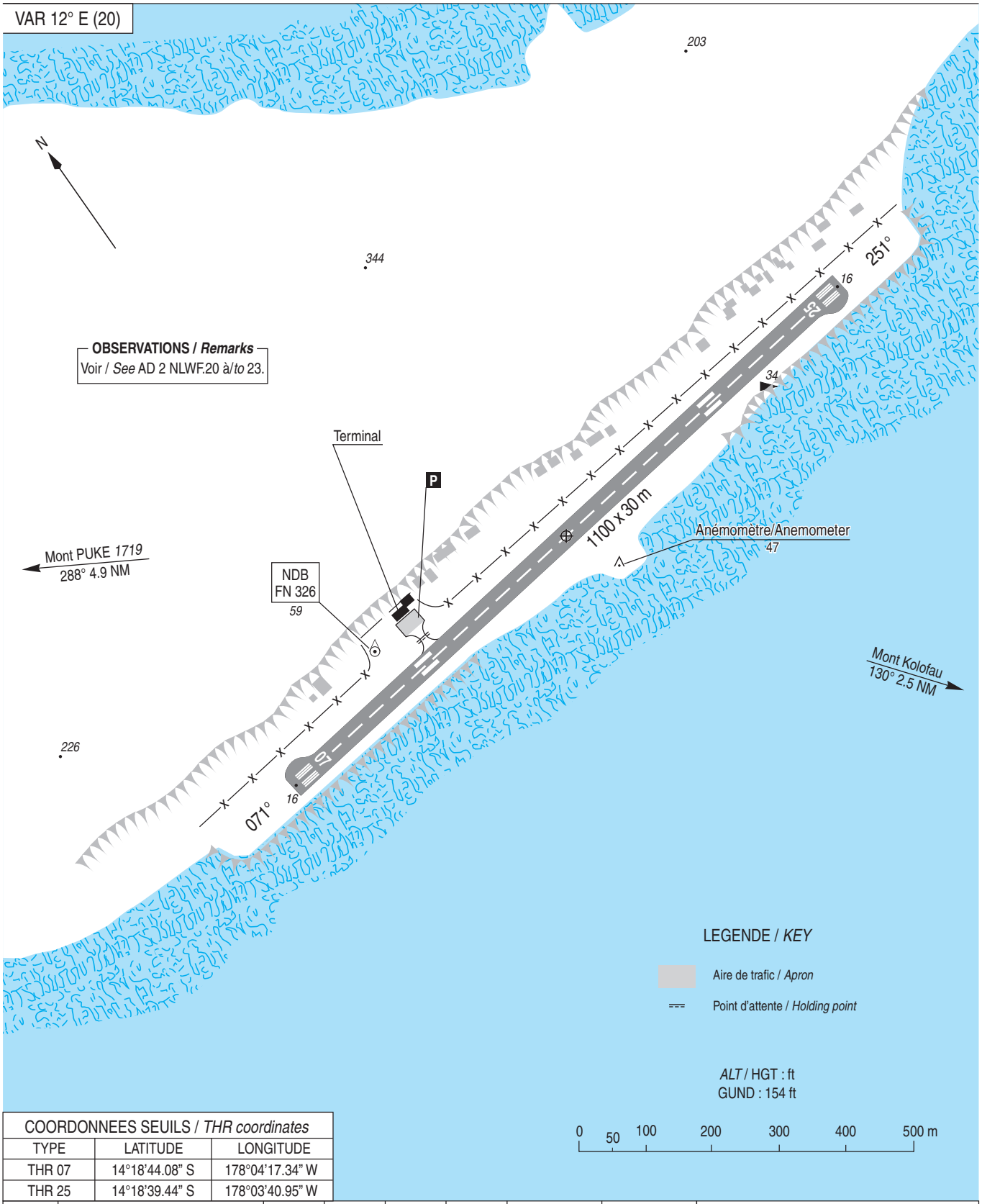
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RNP RWY 07 | LNAV, LNAV/VNAV |
| RWY 25 | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS :** voir/*see* AD 2 NLWF.3

## FUTUNA POINTE VELE
14 18 42 S - 178 03 59 W
*ALT AD : 16 (1 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 07 | 14°18'44.08" S | 178°04'17.34" W |
| THR 25 | 14°18'39.44" S | 178°03'40.95" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | NIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | Revêtue *Paved* | 21 F/A/W/T | 1500* | 1500* | - | - |
| 25 | NIL | NIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | | | 1500* | 1500* | - | - |
| | | | | | | | | | * HJ seulement / *only* | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| IAF NDB FN | REF AD 2 NLWF.19 | | | X |
| IAF WF414 | 14°24'03.7"S | 178°14'20.1"W | X | |
| IAF WF416 | 14°16'05.6"S | 178°15'23.8"W | X | |
| IF IWF07 | 14°20'04.7"S | 178°14'52.0"W | X | |
| FAF FWF07 | 14°19'31.7"S | 178°10'31.6"W | X | |
| THR RW07 | 14°18'44.08"S | 178°04'17.34"W | X | |
| MATF WF410 | 14°18'15.4"S | 178°00'31.9"W | X | |
| MATF WF412 | 14°24'21.5"S | 178°00'33.3"W | X | |
| IAF WF502 | 14°21'05.1"S | 177°52'53.5"W | X | |
| IAF WF504 | 14°13'36.0"S | 177°53'54.0"W | X | |
| IF IWF25 | 14°17'31.3"S | 177°54'47.6"W | X | |
| FAF FWF25 | 14°17'59.1"S | 177°58'24.5"W | X | |
| MAPT MWF25 | 14°18'24.6"S | 178°01'44.5"W | X | |
| MATF WF512 | 14°19'03.6"S | 178°06'50.9"W | X | |
| MATF WF514 | 14°23'50.7"S | 178°03'18.0"W | X | |



© SIA

**FUTUNA** POINTE VELE
**PRECODING RNP** RWY 07

| RNP RWY 07 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2020 11.8°E | | | Ref NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | WF414 | | | | | | | | | | |
| INA WF416 | IF | WF416 | | | | | | 2800 | | | | RNP APCH |
| | TF | IWF07 | N | 161 | 172.6 | 4.0 | | 2000 | | | | RNP APCH |
| INA WF414 | IF | WF414 | | | | | | 2800 | | | | RNP APCH |
| | TF | IWF07 | N | 341 | 352.6 | 4.0 | | 2000 | | | | RNP APCH |
| APCH | IF | IWF07 | | | | | | 2000 | | | | RNP APCH |
| | TF | FWF07 | N | 071 | 082.6 | 4.3 | | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW07 | Y | 071 | 082.6 | 6.1 | | 56 | 56 | | -3.0 / 12 | RNP APCH |
| | TF | WF410 | Y | 071 | 082.6 | 3.7 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | WF412 | N | | | | R | | | | | RNP APCH |
| | TF | WF414 | N | 259 | 271.2 | 13.4 | | 2800 | | | | RNP APCH |


© SIA

**FUTUNA** POINTE VELE
**PRECODING RNP** RWY 25

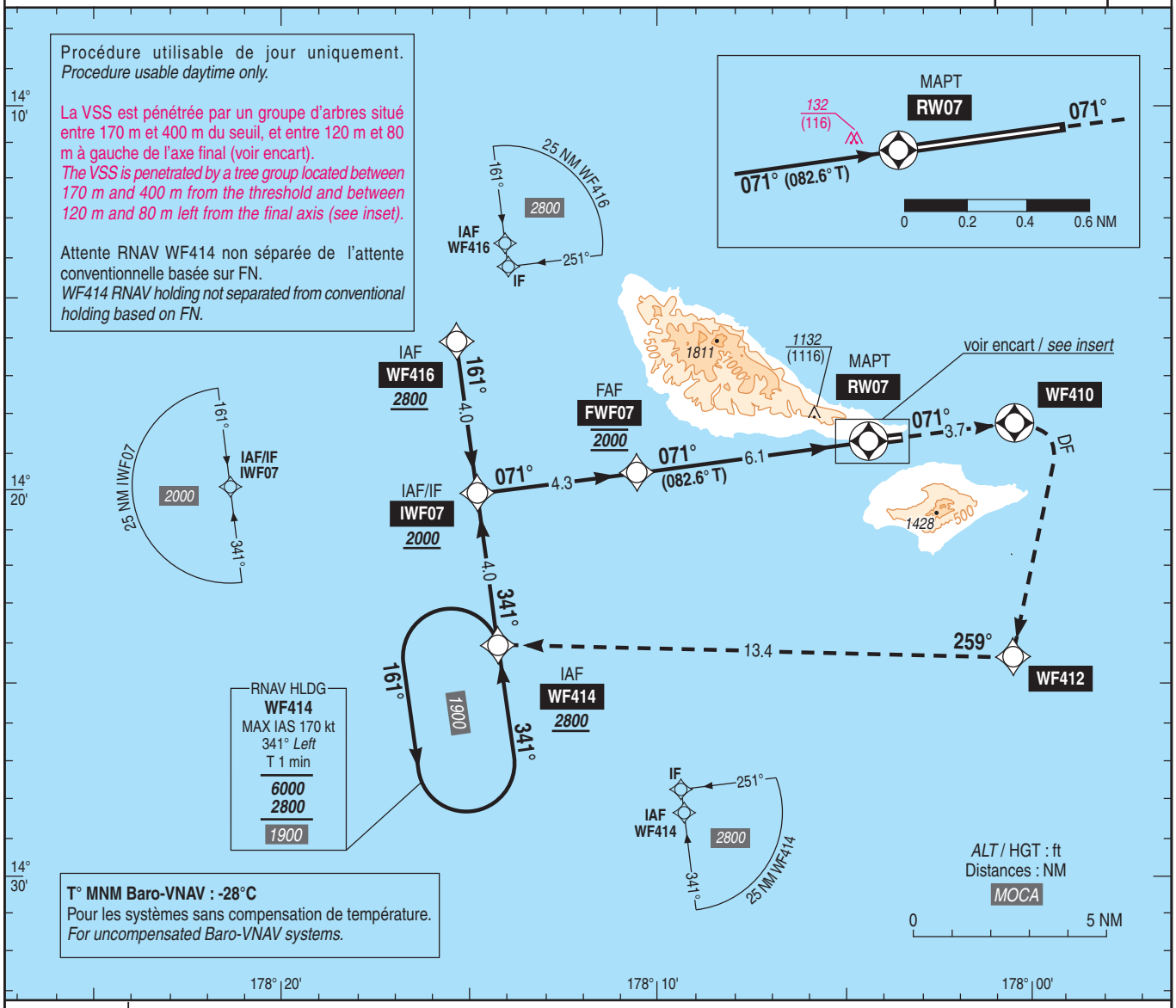
| RNP RWY 25 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2020 11.8°E | | | Ref NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | WF502 | | | | | | | | | | |
| INA WF502 | IF | WF502 | | | | | | 2800 | | | | RNP APCH |
| | TF | IWF25 | N | 321 | 332.5 | 4.0 | | 1700 | | | | RNP APCH |
| INA WF504 | IF | WF504 | | | | | | 2800 | | | | RNP APCH |
| | TF | IWF25 | N | 181 | 192.5 | 4.0 | | 1700 | | | | RNP APCH |
| APCH | IF | IWF25 | | | | | | 1700 | | | | RNP APCH |
| | TF | FWF25 | N | 251 | 262.5 | 3.5 | | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| | TF | MWF25 | Y | 251 | 262.5 | 3.3 | | 660 | 660 | | -3.0 / 12 | RNP APCH |
| | TF | WF512 | Y | 251 | 262.6 | 5.0 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | WF514 | N | | | | L | | | | | RNP APCH |
| | TF | WF502 | N | 063 | 074.8 | 10.5 | | 2800 | | | | RNP APCH |


© SIA

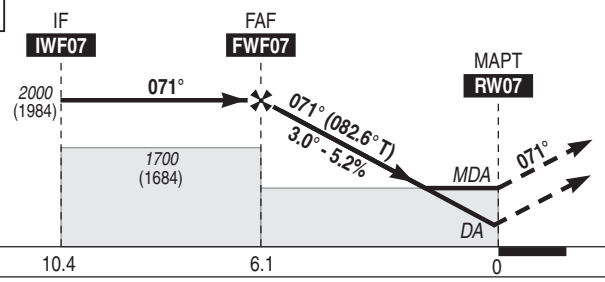
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 16, **THR : 16 (1 hPa)***

## **FUTUNA** POINTE VELE
**RNP** RWY 07

| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS :** FUTUNA Information 118.300 (L) | **RNP APCH**<br>RDH : 39 | VAR<br>12° E<br>(20) |
|---|---|---|




*TA : 11000*




API : Monter jusqu'à **WF410,** puis tourner à **droite** direct vers **WF412**, puis vers **WF414,** en montée vers ***2800*** (2784).
Monter à ***1400*** (1384) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to **WF410**, then turn **right** direct to **WF412**, then to **WF414,** climbing to **2800** (2784).*
*Climb to **1400** (1384) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL / *Circling* (2) HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1030*** (1020) | 1500 | 1011 | ***1150*** (1130) | 1500 | 1130 | ***1630*** (1610) | 1500 |
| B | ***1040*** (1030) | 1600 | 1024 | | 1600 | | | 1600 |

| **DIST RW07** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1970*** (1950) | ***1650*** (1630) | ***1330*** (1310) |

Observations : (1) Perte de guidage GNSS pendant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(2) MAX IAS 105 kt

| FAF - RW07 6.1 NM | 70 kt<br>5 min 14 | 85 kt<br>4 min 19 | 100 kt<br>3 min 40 | 115 kt<br>3 min 11 | 130 kt<br>2 min 49 |
|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

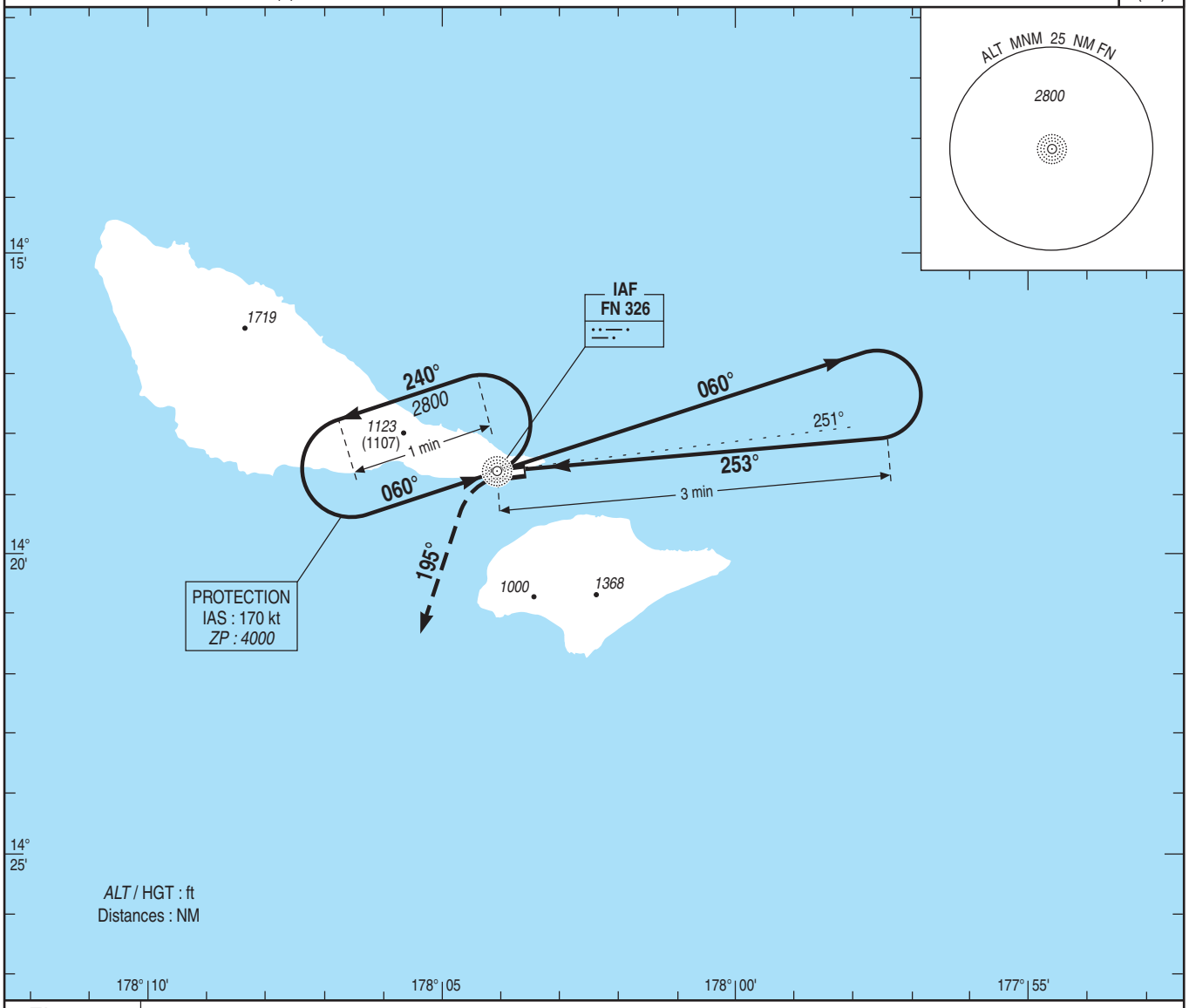
***ALT AD : 16 (1 hPa),*** *THR : 16*

**FUTUNA** POINTE VELE

NDB RWY 25

APP : NIL
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled*)
**AFIS** : FUTUNA Information 118.3 (L)

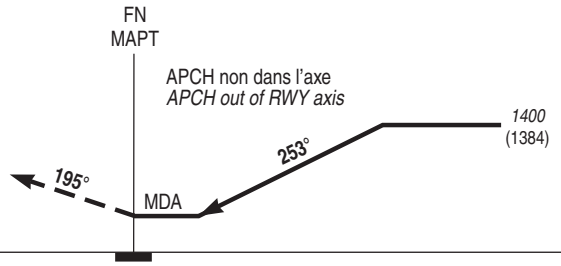
VAR
12° E
(10)




*TA : 11000*

API : Ne pas virer avant le MAPT.
Au **MAPT** virer **à gauche RM 195°**,
à ***1400*** (1384) virer **à gauche** pour rejoindre **FN**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Don't turn before MAPT.*
*At **MAPT** turn **left MAG track 195°**,*
*at **1400*** (1384) *turn **left** to join **FN**.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB OCH : 1156 | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1180*** (1160) | 1500 | ***1720*** (1700) | 1500 |
| B | | 1600 | | 1600 |

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement / *only*.

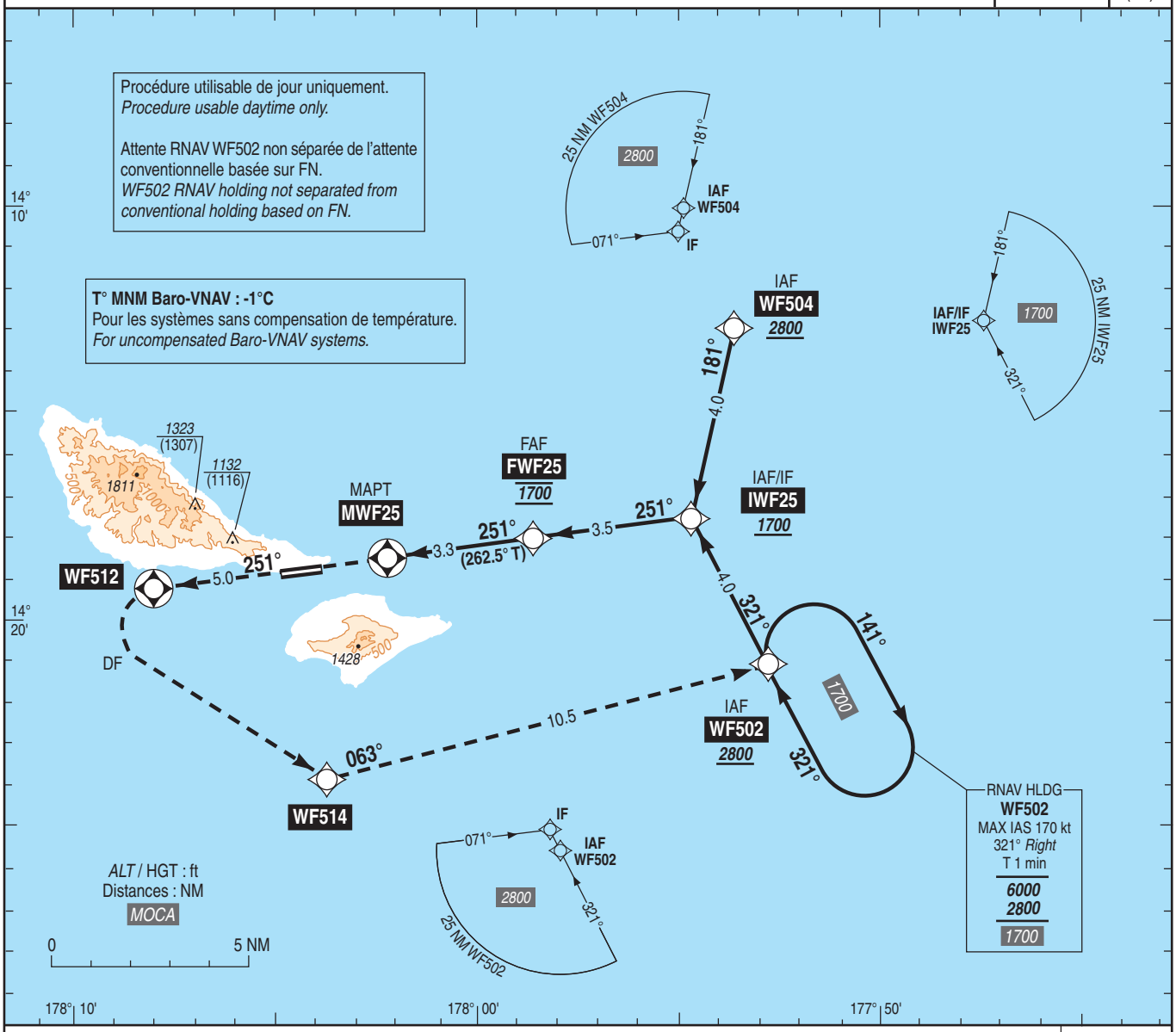

© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 16, **THR : 16 (1 hPa)***

**FUTUNA** POINTE VELE

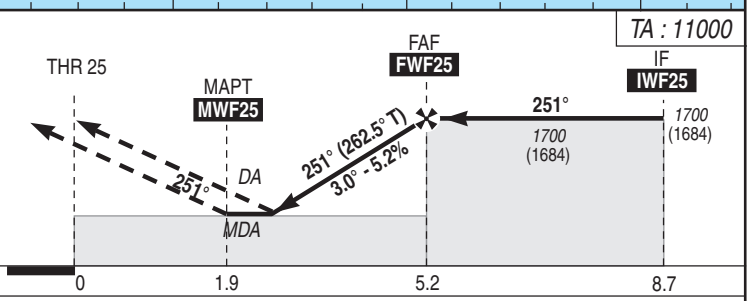
**RNP** RWY 25

| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS :** FUTUNA Information 118.300 (L) | **RNP APCH**<br>RDH : 39 | VAR<br>12° E<br>(20) |
|---|---|---|




API : Monter jusqu'à **WF512,** puis tourner à **gauche** direct vers **WF514**, puis vers **WF502,** en montée vers ***2800*** (2784).
Monter à ***1500*** (1484) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to **WF512**, then turn **left** direct to **WF514**, then to **WF502,** climbing to **2800** (2784).*
*Climb to **1500** (1484) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV (1) API 2.5% | | | LNAV-VNAV (1) API 3.0% | | | LNAV (1) | | | MVL / *Circling* (2) HJ seulement / *only* | | **DIST THR 25 NM** | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***ALT*** (HGT) | ***1010*** (990) | ***1330*** (1310) | ***1650*** (1630) |
| A | ***790*** (780) | 1500 | 774 | ***710*** (690) | 1500 | 689 | ***770*** (760) | 1500 | 754 | ***1630*** (1610) | 1500 | | | | |
| B | ***810*** (790) | 1600 | 786 | ***720*** (710) | 1600 | 701 | ***800*** (780) | 1600 | 778 | | 1600 | | | | |

Observations : (1) Perte de guidage GNSS pendant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(2) MAX IAS 105 kt

| FAF - MWF25 3.3 NM | 70 kt<br>2 min 48 | 85 kt<br>2 min 18 | 100 kt<br>1 min 58 | 115 kt<br>1 min 42 | 130 kt<br>1 min 30 |
|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 |


© SIA

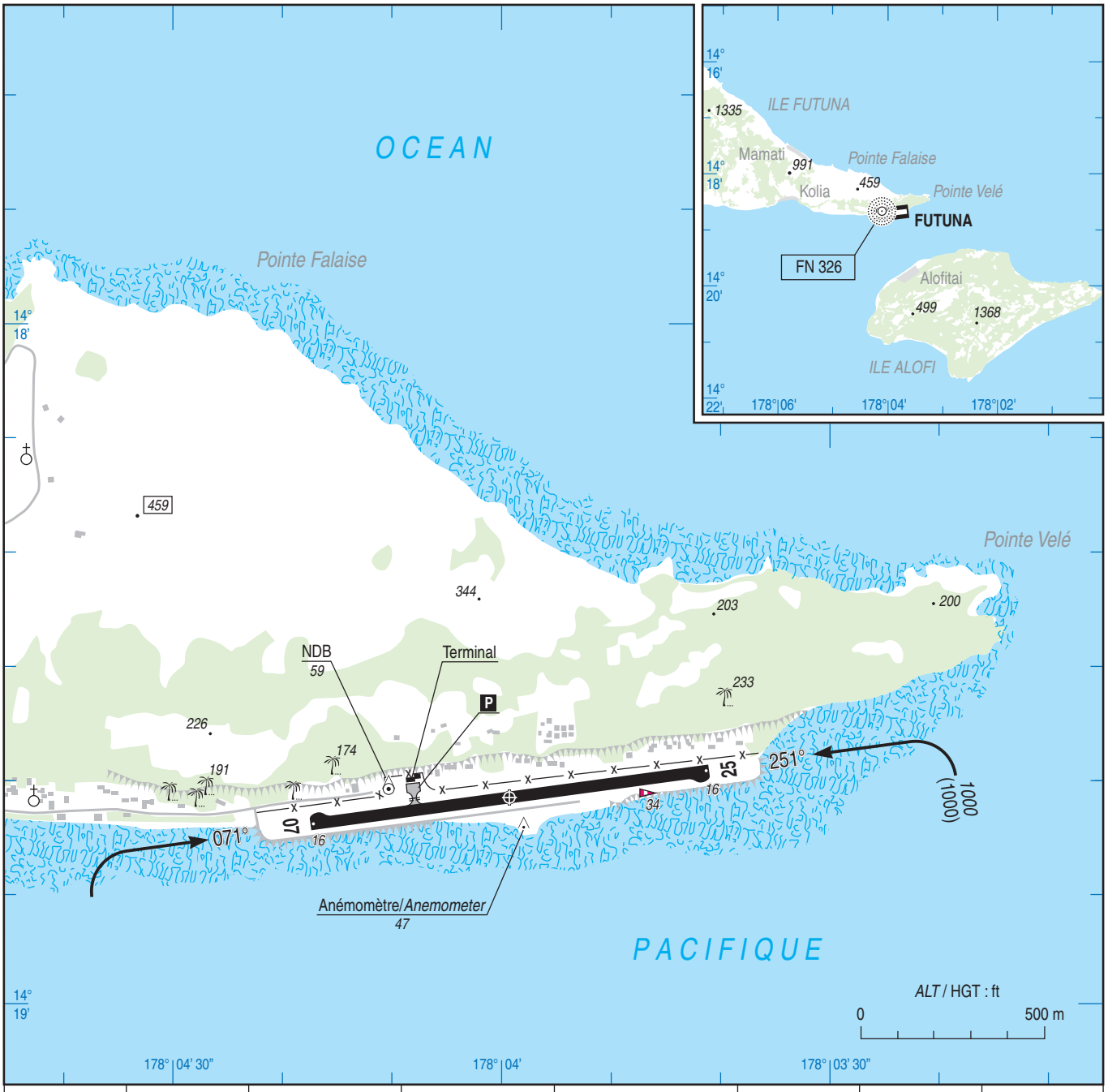
## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

Usage restreint
*Restricted use*

## **FUTUNA** POINTE VELE

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 16 ft (1 hPa)***<br>LAT : 14 18 42 S<br>LONG : 178 03 59 W | **NLWF**<br>VAR 12° E (20) |

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS :** 118.300 (L)




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 07<br>25 | 071<br>251 | 1100 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 21 F/A/W/T | 1100<br>1100 | 1100<br>1100 | 1100<br>1100 |

**Aides lumineuses :** NIL

***Lighting aids :*** *NIL*



© SIA

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

**AD 2 NLWW.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NLWW - WALLIS HIHIFO

**AD 2 NLWW.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 13°14'18"S 176°11'57"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur RWY 08/26, à 1050 m du THR 08 | On RWY 08/26, at 1050 m from THR 08 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5.6 km NNW Mata Utu | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 79 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 31.3 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 133 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 11.8499°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.007°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CAA : SEAC DES ILES WALLIS ET FUTUNA | |
| | Adresse / *Address* | BP 1 MATA UTU 98600 WALLIS | |
| | Telephone | (681) 72 12 00 | |
| | FAX | (681) 72 29 54 | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | NLWWZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail gestionnaire : seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PPR 48 HR à l'exploitant d'AD (E-mail ou RSFTA). EVASAN : O/R. | PPR 48 HR from AD operator (E-mail or AFTN). EVASAN : O/R. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | PPR 48 HR à l'exploitant d'AD (E-mail ou RSFTA). EVASAN : O/R. | PPR 48 HR from AD operator (E-mail or AFTN). EVASAN : O/R. |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BRIA de rattachement : NOUMEA La Tontouta H24 (voir GEN 3). | Attaching BRIA : NOUMEA La Tontouta H24 (see GEN 3). |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS: HO. PPR 48 HR à l'exploitant d'AD (E-mail ou RSFTA). EVASAN : O/R.<br>TEL (681) 72 12 10<br>FAX (681) 72 12 12 | AFIS : HO. PPR 48 HR from AD operator (E-mail or AFTN). EVASAN : O/R.<br>TEL (681) 72 12 10<br>FAX (681) 72 12 12 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Pendant HOR AFIS pour vols réguliers. Vols non réguliers : PPR 48 HR à l'exploitant d'AD (E-mail ou RSFTA). EVASAN : O/R. Prépaiement obligatoire auprès de Total Nouméa, TEL : (687) 27 91 64, (687) 78 18 40 ou E-mail : thierry.duclos@total.com | During AFIS SKED for scheduled flights. Non scheduled flights : PPR 48 HR from AD operator (E-mail or AFTN). EVASAN : O/R. Prepayment is compulsory, contact Total Noumea, TEL : (687) 27 91 64, (687) 78 18 40 or E-mail : thierry.duclos@total.com |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | PPR 48 HR à compagnie Aircalin pour les vols non réguliers<br>TEL : (681) 72 00 01 | PPR 48 HR to Aircalin airline for non scheduled flights<br>TEL : (681) 72 00 01 |
| 10 | Sûreté / *Safety* | PPR 48 HR à l'exploitant d'AD (E-mail ou RSFTA) pour les vols non réguliers | PPR 48 HR from AD operator (E-mail or AFTN) for non scheduled flights |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HO | GRF (global reporting format) : HO |

**AD 2 NLWW.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Ambulift THUNDERLIFT L, Loader LAM 3000, Passerelles passagers ABT 2045, Tapis à bande NBL, Tracma JST25, chariots à bagages, GPU 90KVA. | Ambulift THUNDERLIFT L, Loader LAM 3000, Mobil stairs ABT 2045, Hold conveyor truck NBL, Tracma JST25, baggage carts, GPU 90KVA. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | FUEL : JET A1<br>Lubrifiant/lubricant : NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : hydrant system 600l/min | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NLWW.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur l'AD et en ville | At the airport and in town |
| 2 | Restaurants | à MATA UTU | In MATA UTU |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Voitures de location | Car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à MATA UTU et 3 dispensaires | Hospital in MATA UTU and 3 dispensaries |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Banque et distributeur automatique de billets à MATA UTU<br>Poste à MATA UTU et 2 postes annexes | ATM in MATA UTU<br>Post office in MATA UTU and 2 annex post offices |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NLWW.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM 90 de 9000 L munis d'un émulseur de type BIOFILM, 2 boules de 250 kg de poudre BC embarquées sur les 2 VIM 90, 1 véhicule d'intervention et de soutien. | 2 VIM 90 of 9000 L equipped with BIOFILM type foaming agent, 2 containers of 250 kg BC powder on the 2 VIM 90, 1 response and support vehicle. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyens extérieurs à l'AD.<br>Contacter le gestionnaire de l'AD. | External technical means.<br>Contact AD administrator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR AFIS. Niveau 7 : PPR 48 HR. En dehors de ces HOR : niveau 1. | Level 5 : AFIS SKED. Level 7 : PPR 48 HR. Outside these SKED : level 1. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2 NLWW.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NLWW.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 46 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 20 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 45 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 26 m (85 ft) | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 NLWW APDC 01 | See AD 2 NLWW APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NLWW ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NLWW .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NLWW.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NLWW.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NLWW .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - P - W - SWL |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO VIS |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NLWW.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 089.92 (078) | 2100 x 45 | 45 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 13°14'17.99"S 176°12'32.15"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 59ft |
| 26 | 269.92 (258) | 2100 x 45 | 45 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 13°14'17.90"S 176°11'22.40"W<br>( 13°14'17.90"S 176°11'24.56"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 75ft<br>DTHR : 75ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 2220 x 200 | NIL | (1) |
| 26 | NIL | NIL | NIL | 2220 x 200 | NIL | (2) |

(1) Asphalte\Asphalt

(2) Asphalte\Asphalt

**AD 2 NLWW.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 2100 | 2100 | 2100 | 2100 | |
| 26 | 2100 | 2100 | 2100 | 2035 | |

**AD 2 NLWW.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | NIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 26 | NIL | DTHR G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 47 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 08 | 2100 | 60 | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 26 | 2100 | 60 | W | LIL | R | NIL | NIL | (2) |

(1) Balisage THR et extrémité : BI / THR and runway end lighting : LIL.
RWY 08 : feux à éclats / flashing lights.
RWY 08 : feux LED utilisés pour le balisage de piste / LED lights used for RWY lighting.

(2) Balisage THR et extrémité : BI / THR and runway end lighting : LIL.
RWY 26 : feux à éclats / flashing lights.
RWY 26 : feux LED utilisés pour le balisage de piste / LED lights used for RWY lighting.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NLWW.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Sur le mat météo | On the weather mast |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI, feux LED. | Blue, LIL, LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Centrale électrique de secours | Emergency electric power plant |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec. | Between 1 and 15 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage raquettes : bleu, feux LED.<br>PRKG : feux LED. | Turnaround areas lighting : blue, LED lights.<br>PRKG : LED lights. |

**AD 2 NLWW.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

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

**AD 2 NLWW.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NLWW.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | WALLIS Information (FR)<br>*WALLIS Information (EN)* | 118.300 MHz | HO | |
| A/A | WALLIS (FR) | 118.300 MHz | HX | Absence ATS |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 003.425 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 003.467 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 005.643 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 006.553 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 008.846 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 008.867 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 011.339 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |
| OTHER | WALLIS Radio (FR)<br>*WALLIS Radio (EN)* | 013.261 MHz | HO | O/R, pendant les HOR AFIS / O/R, during AFIS SKED<br>HF |

**AD 2 NLWW.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | HO | 315 kHz | H24 | 13°14'25.8"S 176°11'50.8"W | 126 ft | 100NM | | 242° / 890 m THR 26 | |
| VOR-DME | HOI | 113 MHz<br>CH 77X | H24 | 13°14'22.5"S 176°12'06.6"W | 112 ft | 80NM | | 088° / 782 m THR 08 | (1) |

(1) Portée VOR : 140 NM
VOR coverage : 140 NM

**AD 2 NLWW.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Retournement interdit en dehors des raquettes de retournement pour les ACFT de plus de 20 t.

Turn back prohibited outside turn-around areas for ACFT more than 20 t.

ATT interdit par vent de travers supérieur à 25 kt sur piste sèche, 20 kt sur piste mouillée, information possible sur WALLIS INFO.

LDG prohibited if crosswind exceeds 25 kt on dry RWY, 20 kt on wet RWY, reading can be obtained from WALLIS INFO.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

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

**AD 2 NLWW.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Circuits uniquement sur la mer, cause relief.

**22.2 UTILISATION DE NUIT**

VOLS DE NUIT : LDG interdit si PAPI U/S.

VFR DE NUIT : autorisé.

***22.1 GENERAL***

Circuits only above the sea, due to high terrain.

***22.2 NIGHT USE***

*NIGHT FLYING : LDG prohibited if PAPI U/S.*

*NIGHT VFR : authorized.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NLWW.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

Consignes d'utilisation diffusées aux usagers habituels de l'AD.

ACB : Aéroclub du LAGON (ULM). TEL : (681) 72 26 27.
E-mail : panagisj@mail.wf

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radioequipped ACFT.*

*AD usable by ULM.*

*Instructions for use are broadcast to AD regular users.*

*Flying club : Aéroclub du LAGON. TEL : (681) 72 26 27.*
*E-mail : panagisj@mail.wf*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

L'attention des pilotes est attirée sur l'absence de visibilité du seuil 26 depuis la vigie.

**Obstacles aux abords de l'aérodrome**

L'attention des équipages est attirée sur les obstacles suivants dans la trouée d'envol :

- QFU 078° : présence d'une clôture ALT 26 m, à 140 m de l'extrémité de piste, 60 m au Sud de l'axe de piste.
- QFU 078° : obstacle mobile ALT 28 m, à 150 m de l'extrémité de piste, 60 m au Sud de l'axe de piste (gabarit routier).

Présence d'un pylône ALT 569 ft sur le Mont Afala.

Présence d'arbres situés à 100 m de l'axe de piste et longeant la piste sur toute sa longueur côté Nord.

Présence d'arbres situés à 100 m de l'axe de piste et longeant la piste côté Sud :

- entre le seuil 08 et la manche à vent,
- entre le seuil 26 et la zone de toucher des roues.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Pilots' attention is drawn to the lack of visibility of THR 26 from the TWR.*

***Obstacles around the aerodomes***

*Air crews must be aware of following obstacles in takeoff funnels :*

- *QFU 078° : presence of fence ALT 26 m, 140 m from the end of RWY, 60 m South of RWY axis.*
- *QFU 078° : mobile obstacle ALT 28 m, 150 m from the end of RWY, 60 m South of RWY axis.*

*Presence of a pylon ALT 569 ft on Mount Afala.*

*Presence of trees located at 100 m from RWY axis and running along the entire length of the RWY on the North side.*

*Presence of trees located at 100 m from RWY axis and running the RWY on the South side :*

- *between THR 08 and the WDI,*
- *between THR 26 and the touchdown zone.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

**AD 2 NLWW.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NLWW.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS** : voir / *see* AD 2 NLWW.18

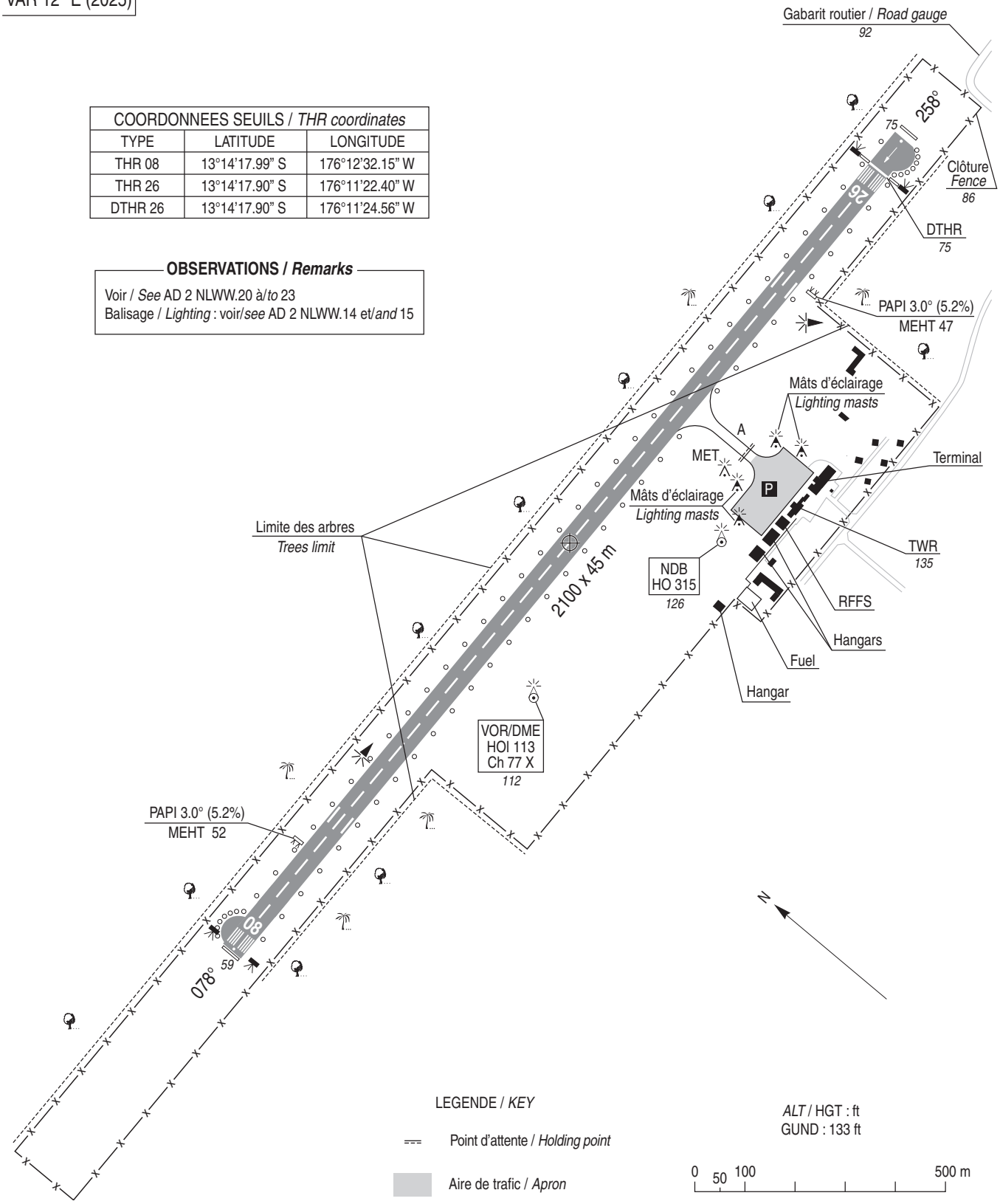
**WALLIS** HIHIFO
13 14 18 S - 176 11 57 W
*ALT AD : 79 (3 hPa)*

VAR 12° E (2025)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 08 | 13°14'17.99" S | 176°12'32.15" W |
| THR 26 | 13°14'17.90" S | 176°11'22.40" W |
| DTHR 26 | 13°14'17.90" S | 176°11'24.56" W |

**OBSERVATIONS / *Remarks***

Voir / *See* AD 2 NLWW.20 à/*to* 23
Balisage / *Lighting* : voir/*see* AD 2 NLWW.14 et/*and* 15




LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 133 ft

0 50 100 500 m

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08 | NIL | LIL | 2100 | 2100 | 2100 | 2100 | Revêtue | 45 F/C/W/T | 800 | 800 | 800 | 800 |
| 26 | NIL | LIL | 2100 | 2100 | 2100 | 2035 | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | 800 |



© SIA

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

**WALLIS** - HIHIFO
*RWY 08/26*

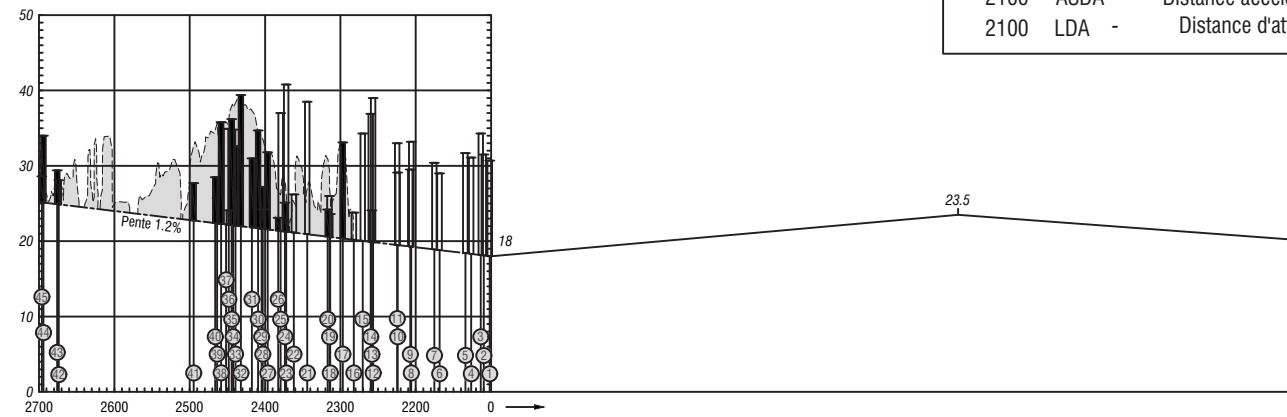
VAR 12°E (2025)

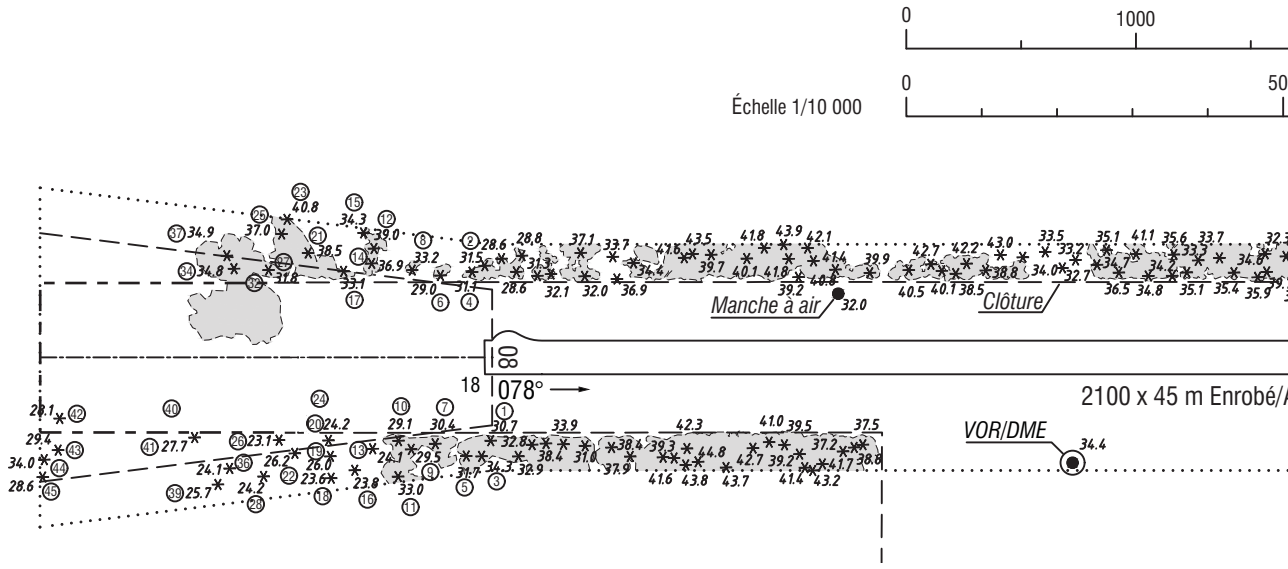
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES D

RWY 08

| | | |
|---|---|---|
| 2100 | TORA | - Longueur de roulem |
| 2100 | TODA | - Distance de c |
| 2100 | ASDA | - Distance accél |
| 2100 | LDA | - Distance d'at |




LEGE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES

NUMERO D'IDENTIFICATION

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE

MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ECT...

BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE

Levé exécuté en Août 2024
Nivellement rattaché au N.G.W.F

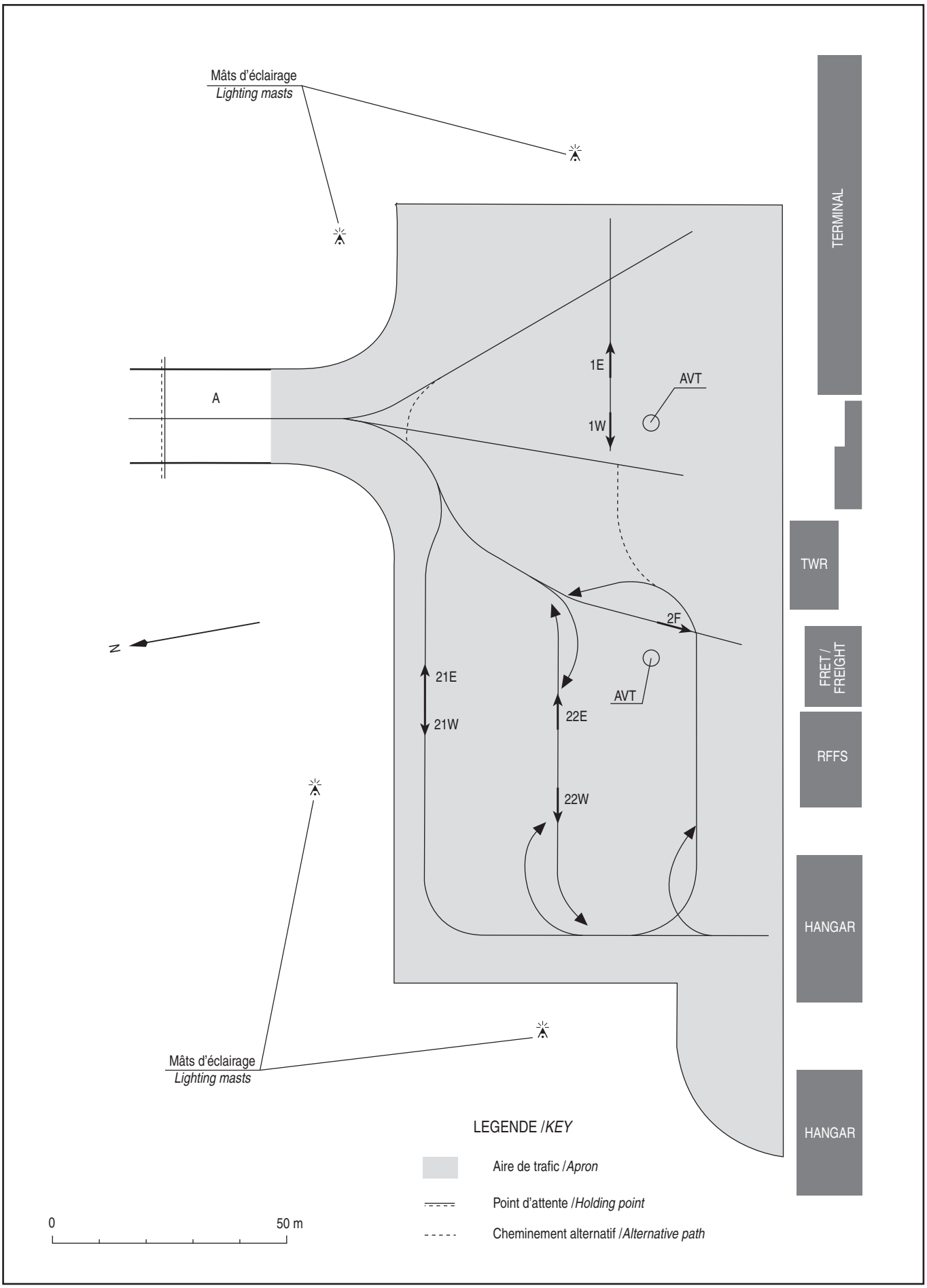
TOLERANCES CONFORMES AU



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**WALLIS** HIHIFO





© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HO | REF AD 2 NLWW.19 | | | X | | X |
| HOI | REF AD 2 NLWW.19 | | | X | | X |
| → MATAV | REF ENR 4.4 | | | X | | X |
| → VAITU | REF ENR 4.4 | | | X | | X |
| IWW08 | 13°14'18,6"S | 176°23'45,2"W | X | | | X |
| FWW08 | 13°14'18,4"S | 176°18'37,6"W | X | | | X |
| WW510 | 13°19'19,9"S | 176°23'44,9"W | X | | | X |
| WW512 | 13°09'17,3"S | 176°23'45,5"W | X | | | X |
| WW514 | 13°09'16,5"S | 176°15'33,4"W | X | | | X |
| RW08 | 13°14'17,99"S | 176°12'32,15"W | X | | | X |
| IWW26 | 13°14'16,7"S | 176°00'14,6"W | X | | | X |
| FWW26 | 13°14'17,3"S | 176°05'22,2"W | X | | | X |
| WW410 | 13°19'18,1"S | 176°00'14,1"W | X | | | X |
| WW412 | 13°09'15,4"S | 176°00'15,1"W | X | | | X |
| WW414 | 13°09'16,4"S | 176°08'27,3"W | X | | | X |
| RW26 | 13°14'17,90"S | 176°11'24,56"W | X | | | X |



© SIA

**WALLIS** HIHIFO

**PRECODING RNP** RWY 08

| RNP RWY 08 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 11.6°E | | | Ref NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | - | IWW08 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA IWW08 | IF | IWW08 | - | - | - | - | - | 2000 | - | | - | RNP APCH |
| INA WW512 | IF | WW512 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IWW08 | - | 168 | 180.0 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA WW510 | IF | WW510 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IWW08 | - | 348 | 360.0 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IWW08 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | FWW08 | - | 078 | 090.0 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW08 | YES | 078 | 090.0 | 5.9 | - | - | - | - | -3 / 15 | RNP APCH |
| | CA | - | - | 078 | 089.9 | - | - | 1600 | 1600 | 185 | - | RNP APCH |
| | DF | WW514 | - | - | - | - | L | | | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | WW512 | - | 258 | 270.0 | 8.0 | - | 2000 | 2000 | 210 | - | RNP APCH |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**WALLIS** HIHIFO

**PRECODING RNP** RWY 26

| RNP RWY 26 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 11.6°E | | | Ref NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | - | IWW26 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA IWW26 | IF | IWW26 | - | - | - | - | - | 2000 | - | | - | RNP APCH |
| INA WW412 | IF | WW412 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IWW26 | - | 168 | 179.9 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA WW410 | IF | WW410 | - | - | | | - | 2000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IWW26 | - | 348 | 359.9 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IWW26 | - | - | | | - | 2000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | FWW26 | - | 258 | 269.9 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW26 | YES | 258 | 269.9 | 5.9 | - | | | - | -3 / 15 | RNP APCH |
| | CA | - | - | 258 | 269.9 | - | - | 1600 | 1600 | 185 | - | RNP APCH |
| | DF | WW414 | - | - | - | - | R | 2000 | 2000 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | WW412 | - | 078 | 089.9 | 8.0 | - | 2000 | 2000 | 210 | - | RNP APCH |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

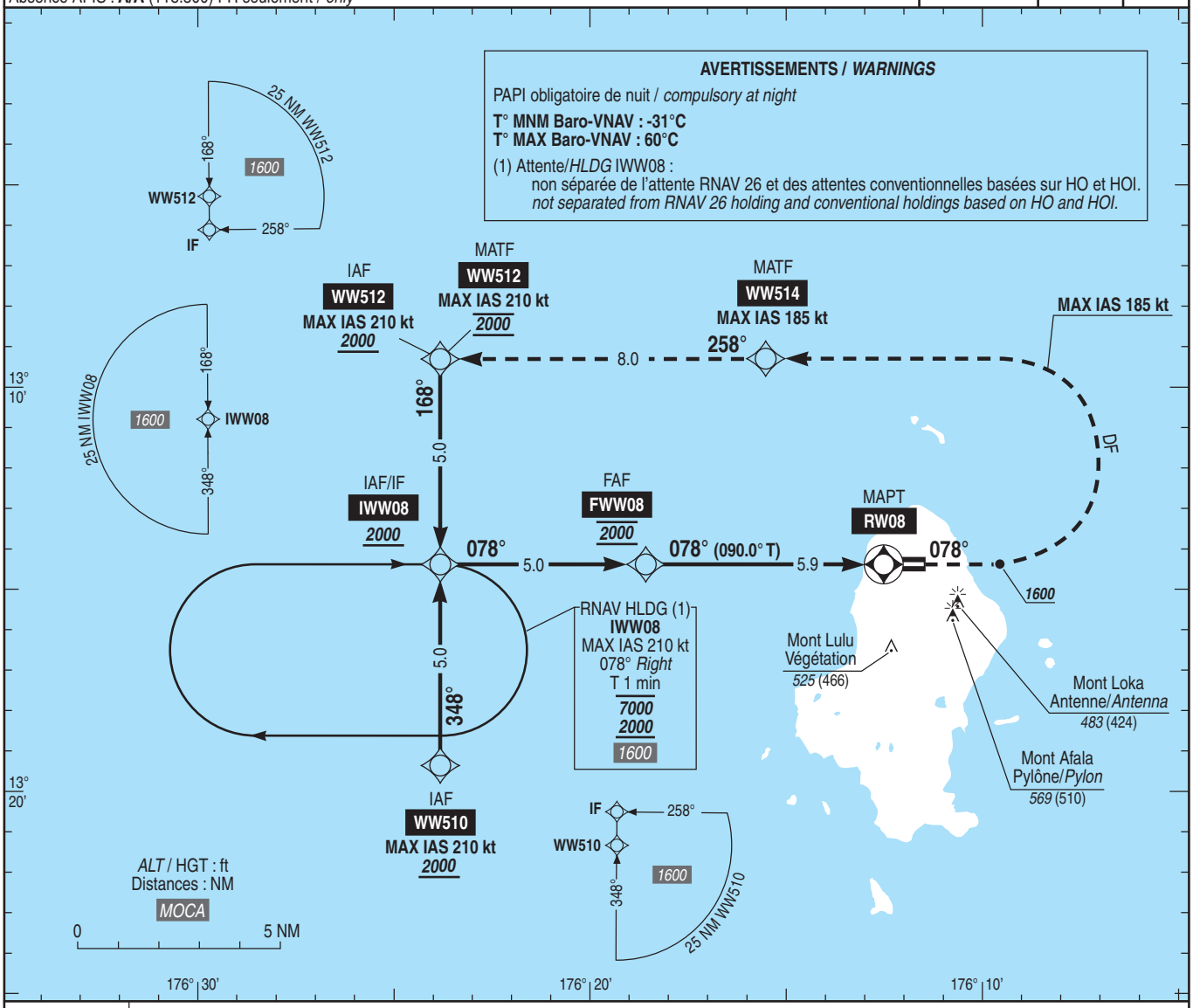
CAT A B C D

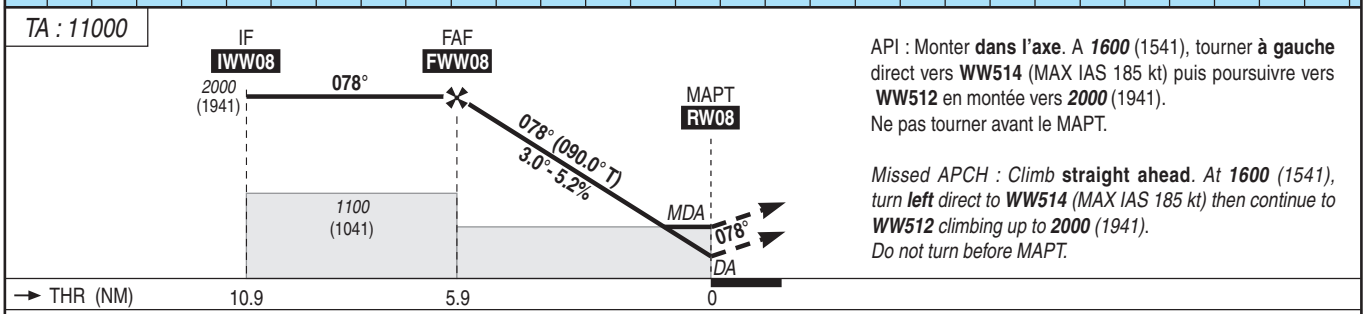
*ALT AD : 79,* ***THR : 59 (3 hPa)***

**WALLIS** HIHIFO

**RNP** RWY 08

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)<br>Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only* | **RNP APCH** | TCH : 50 | VAR<br>12° E<br>(2020) |




API : Monter **dans l'axe**. A ***1600*** (1541), tourner **à gauche** direct vers **WW514** (MAX IAS 185 kt) puis poursuivre vers **WW512** en montée vers ***2000*** (1941).
Ne pas tourner avant le MAPT.

*Missed APCH : Climb* **straight ahead**. *At* ***1600*** *(1541), turn* ***left*** *direct to* ***WW514*** *(MAX IAS 185 kt) then continue to* ***WW512*** *climbing up to* ***2000*** *(1941).*
*Do not turn before MAPT.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV (2) | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (420) | 1500 | 279 | ***500*** (440) | 1500 | 437 | ***870*** (810) | 1500 |
| B | ***580*** (520) | 1600 | 289 | ***580*** (520) | 1600 | | ***870*** (810) | 1600 |
| C | ***680*** (620) | 2400 | 310 | ***680*** (620) | 2400 | | ***970*** (910) | 2400 |
| D | ***780*** (720) | 3600 | 332 | ***780*** (720) | 3600 | | ***970*** (910) | 3600 |

**DIST RW08**

| **NM** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1700*** | ***1380*** | ***1060*** |
| (HGT) | (1641) | (1321) | (1001) |

Observations / *Remarks* : (2) Baro-VNAV interdite sans QNH local / *Baro-VNAV prohibited without local QNH.*
(3) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.9 NM | 70 kt<br>5 min 06 | 85 kt<br>4 min 12 | 100 kt<br>3 min 34 | 115 kt<br>3 min 06 | 130 kt<br>2 min 45 | 145 kt<br>2 min 27 | 160 kt<br>2 min 14 | 185 kt<br>1 min 56 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

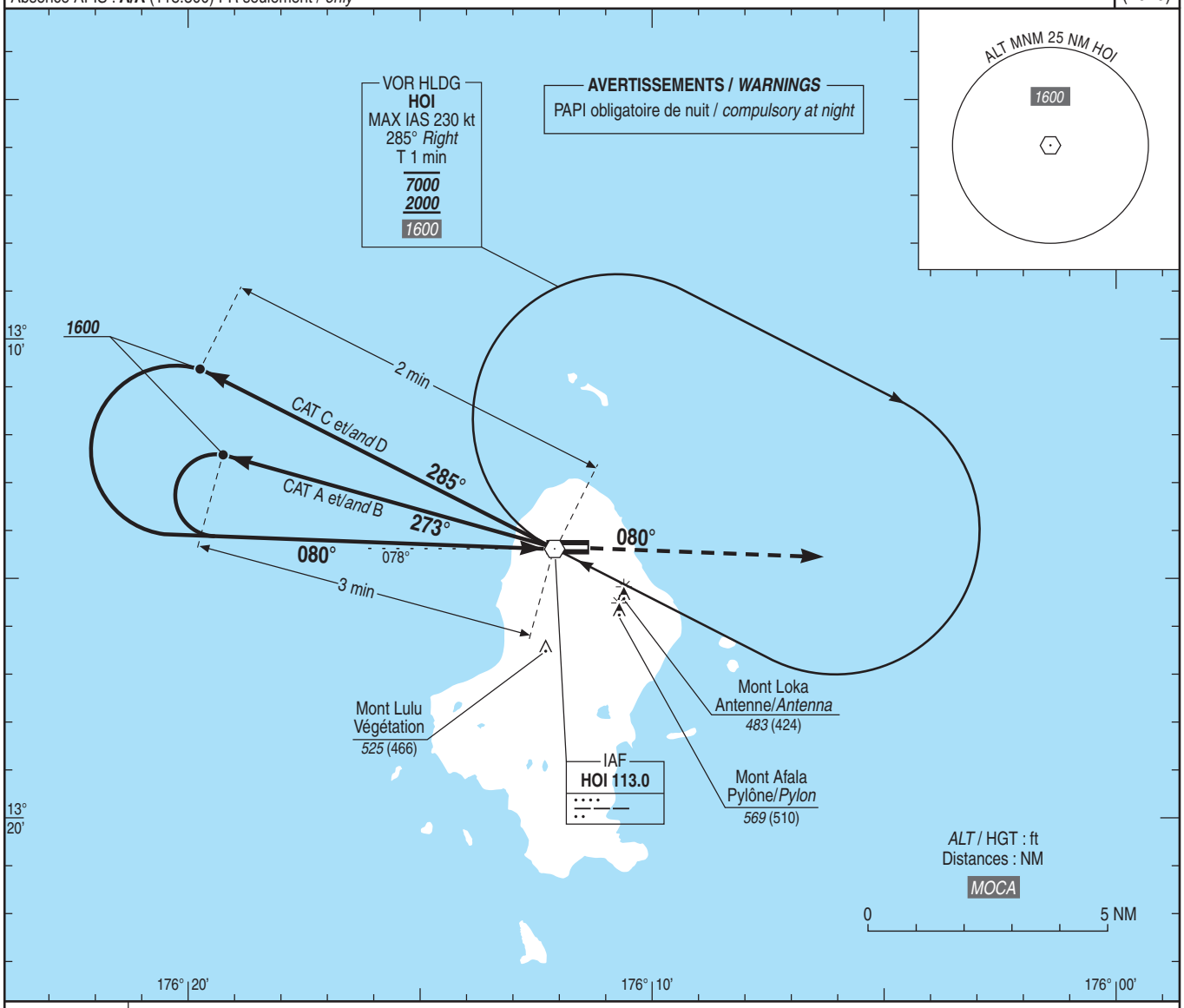
*ALT AD : 79,* ***THR : 59 (3 hPa)***

**WALLIS** HIHIFO

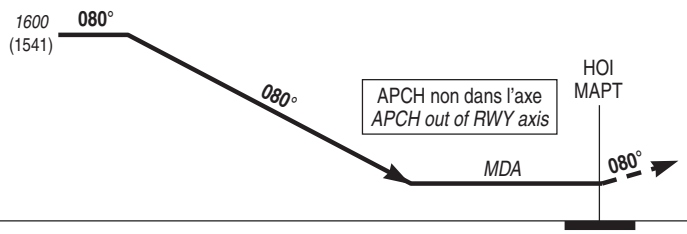
VOR Y RWY 08

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)
Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*

VAR 12° E (2020)




TA : 11000




API : Monter **R 080 HOI** (080°) vers ***1600* (1541)** puis rejoindre HOI à ***2000* (1941)**.

*Missed APCH : Climb* ***R 080 HOI*** *(080°) up to* ***1600 (1541)*** *then join HOI to* ***2000 (1941)****.*

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

| CAT | VOR Y | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***620*** (560) | 1500 | 558 | ***870*** (810) | 1500 |
| B | ***620*** (560) | 1600 | | ***870*** (810) | 1600 |
| C | ***680*** (620) | 2400 | | ***970*** (910) | 2400 |
| D | ***780*** (720) | 3600 | | ***970*** (910) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

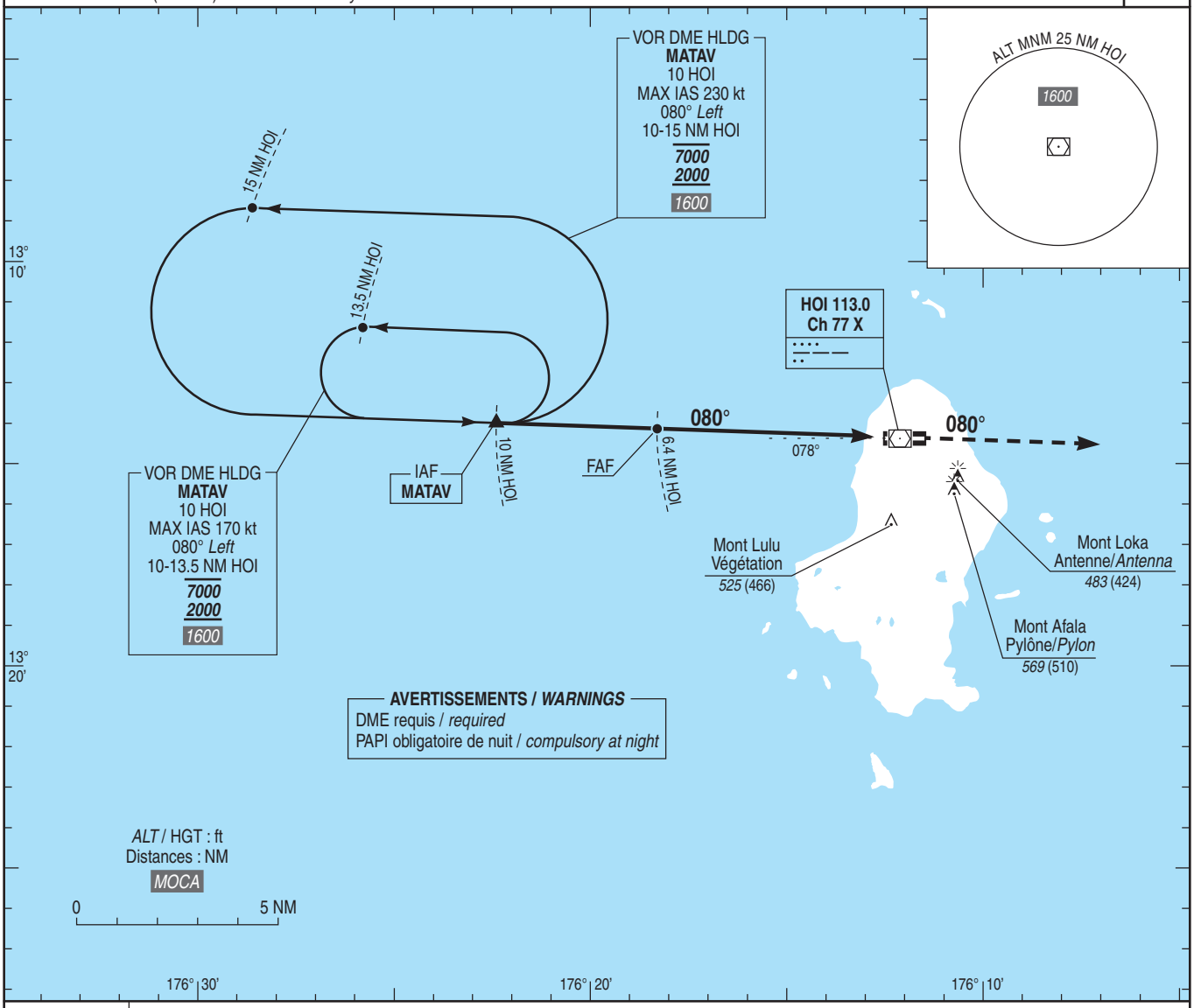
**WALLIS** HIHIFO

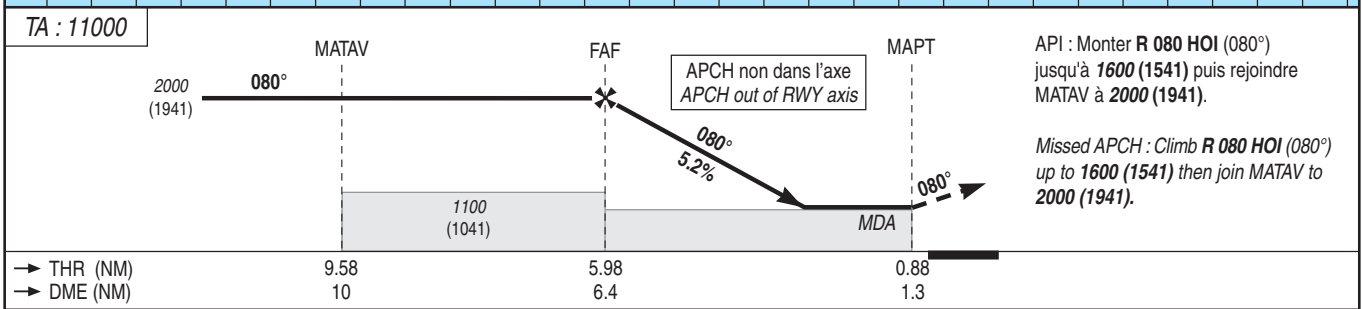
CAT A B C D
*ALT AD : 79,* ***THR : 59 (3 hPa)***

VOR Z RWY 08

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)
Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*

VAR 12° E (2020)




API : Monter **R 080 HOI** (080°) jusqu'à ***1600* (1541)** puis rejoindre MATAV à ***2000* (1941)**.

*Missed APCH : Climb* ***R 080 HOI*** *(080°) up to* ***1600 (1541)*** *then join MATAV to* ***2000 (1941).***

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

| CAT | VOR Z | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (420) | 1500 | 417 | ***870*** (810) | 1500 |
| B | ***580*** (520) | 1600 | 417 | ***870*** (810) | 1600 |
| C | ***680*** (620) | 2400 | 440 | ***970*** (910) | 2400 |
| D | ***780*** (720) | 3600 | 440 | ***970*** (910) | 3600 |

| **DME HOI** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1880*** (1821) | ***1560*** (1501) | ***1250*** (1191) | ***930*** (871) |

Observations / *Remarks* : (1) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IAF - FAF | 3.6 NM | 3 min 05 | 2 min 32 | 2 min 10 | 1 min 53 | 1 min 40 | 1 min 29 | 1 min 21 | 1 min 10 |
| FAF - MAPT | 5.1 NM | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 21 | 2 min 07 | 1 min 55 | 1 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

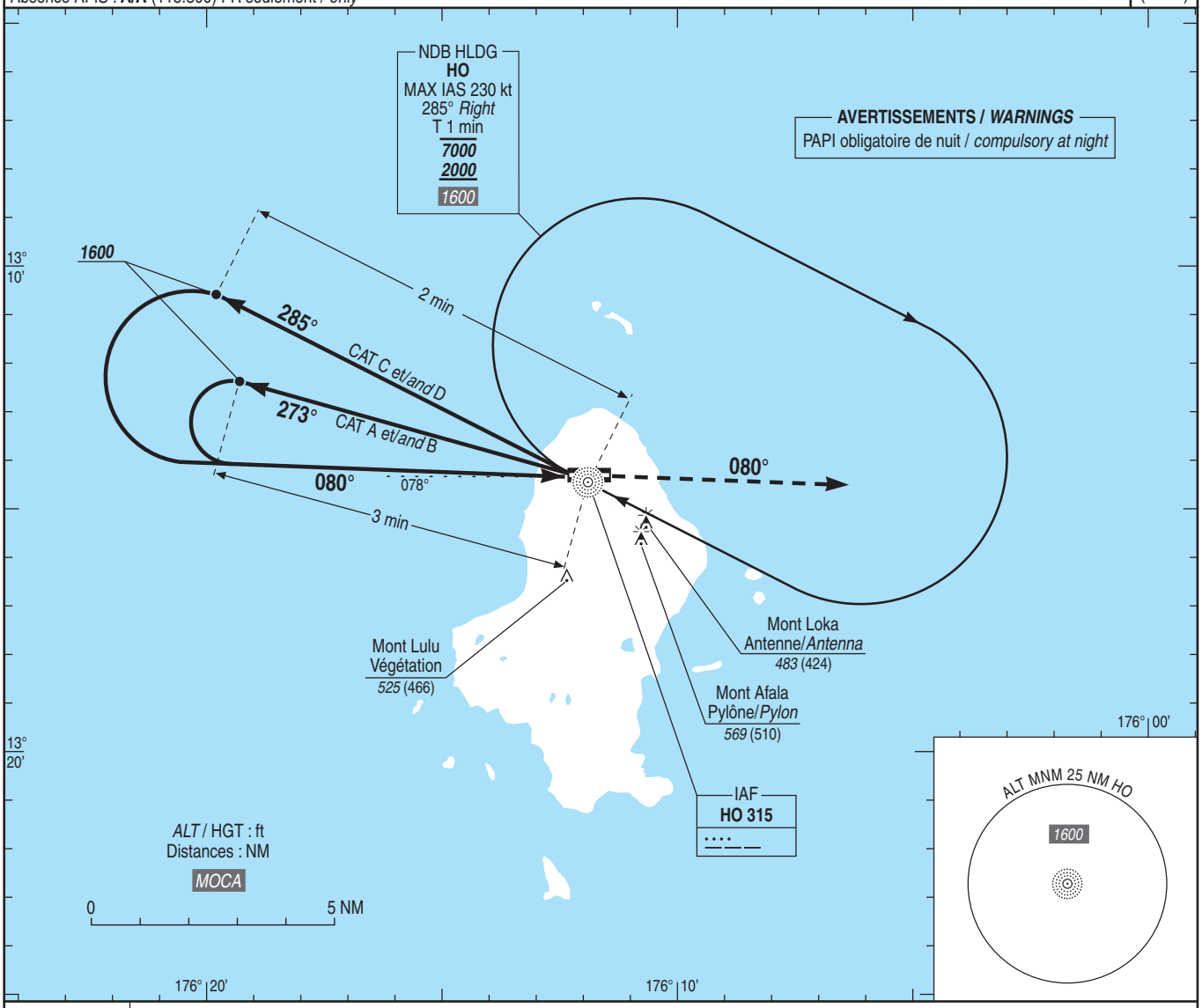
*ALT AD : 79,* ***THR : 59 (3 hPa)***

**WALLIS** HIHIFO

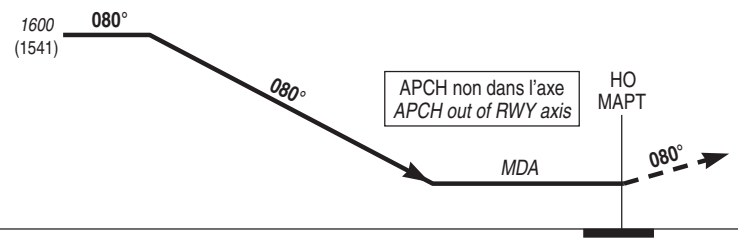
NDB RWY 08

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)
Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*

VAR 12° E (2020)




TA : 11000




API : Monter **R 080 HO** (080°)
vers ***1600* (1541)** puis rejoindre HO à ***2000* (1941)**.

*Missed APCH : Climb* ***R 080 HO*** *(080°)*
*up to* ***1600 (1541)*** *then join HO to* ***2000*** **(1941)**.

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

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***700*** (640) | 1500 | 640 | ***870*** (810) | 1500 |
| B | ***700*** (640) | 1600 | 640 | ***870*** (810) | 1600 |
| C | ***750*** (690) | 2400 | 686 | ***970*** (910) | 2400 |
| D | ***780*** (720) | 3600 | 686 | ***970*** (910) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

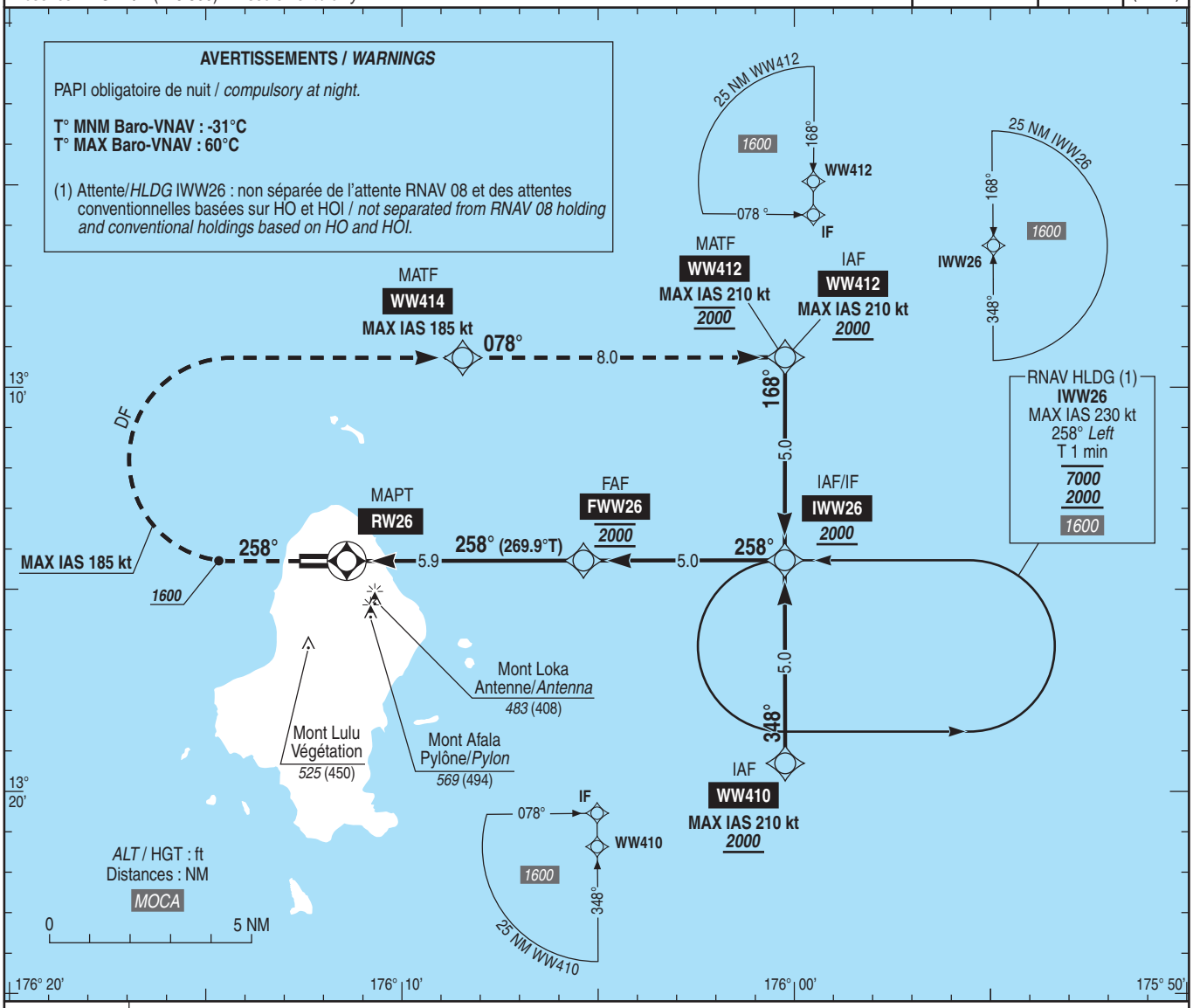
CAT A B C D

*ALT AD : 79,* ***DTHR : 75 (3 hPa)***

**WALLIS** HIHIFO

**RNP** RWY 26

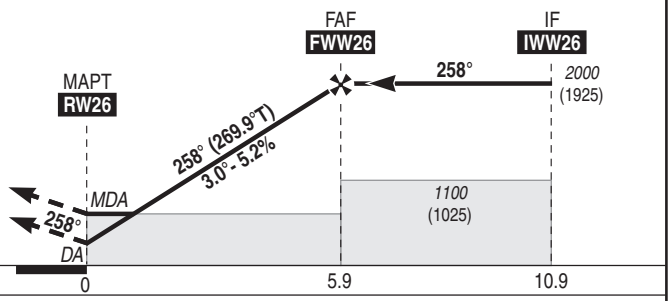
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)<br>Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only* | **RNP APCH** | TCH : 50 | VAR<br>12° E<br>(2020) |




*TA : 11000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***1600*** (1525), tourner **à droite** direct vers **WW414** (MAX IAS 185 kt) puis poursuivre vers **WW412** en montée vers ***2000*** (1925). Ne pas tourner avant le MAPT.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***1600*** *(1525), turn* ***right*** *direct to* ***WW414*** *(MAX IAS 185 kt) then proceed to* ***WW412*** *climbing up to* ***2000*** *(1925). Do not turn before MAPT.*




← DTHR (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV/VNAV (2) | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (410) | 1500 | 306 | ***500*** (430) | 1500 | 421 | ***870*** (800) | 1500 |
| B | ***580*** (510) | 1600 | 306 | ***580*** (510) | 1600 | | ***870*** (800) | 1600 |
| C | ***680*** (610) | 2400 | 306 | ***680*** (610) | 2400 | | ***970*** (900) | 2400 |
| D | ***780*** (710) | 3600 | 312 | ***780*** (710) | 3600 | | ***970*** (900) | 3600 |

**DIST RW26**

| **NM** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1720*** (1645) | ***1400*** (1325) | ***1080*** (1005) |

Observations / *Remarks* : (2) Baro-VNAV interdite sans QNH local / *Baro-VNAV prohibited without local QNH.*
(3) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.9 NM | 70 kt<br>5 min 03 | 85 kt<br>4 min 09 | 100 kt<br>3 min 32 | 115 kt<br>3 min 04 | 130 kt<br>2 min 43 | 145 kt<br>2 min 26 | 160 kt<br>2 min 13 | 185 kt<br>1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

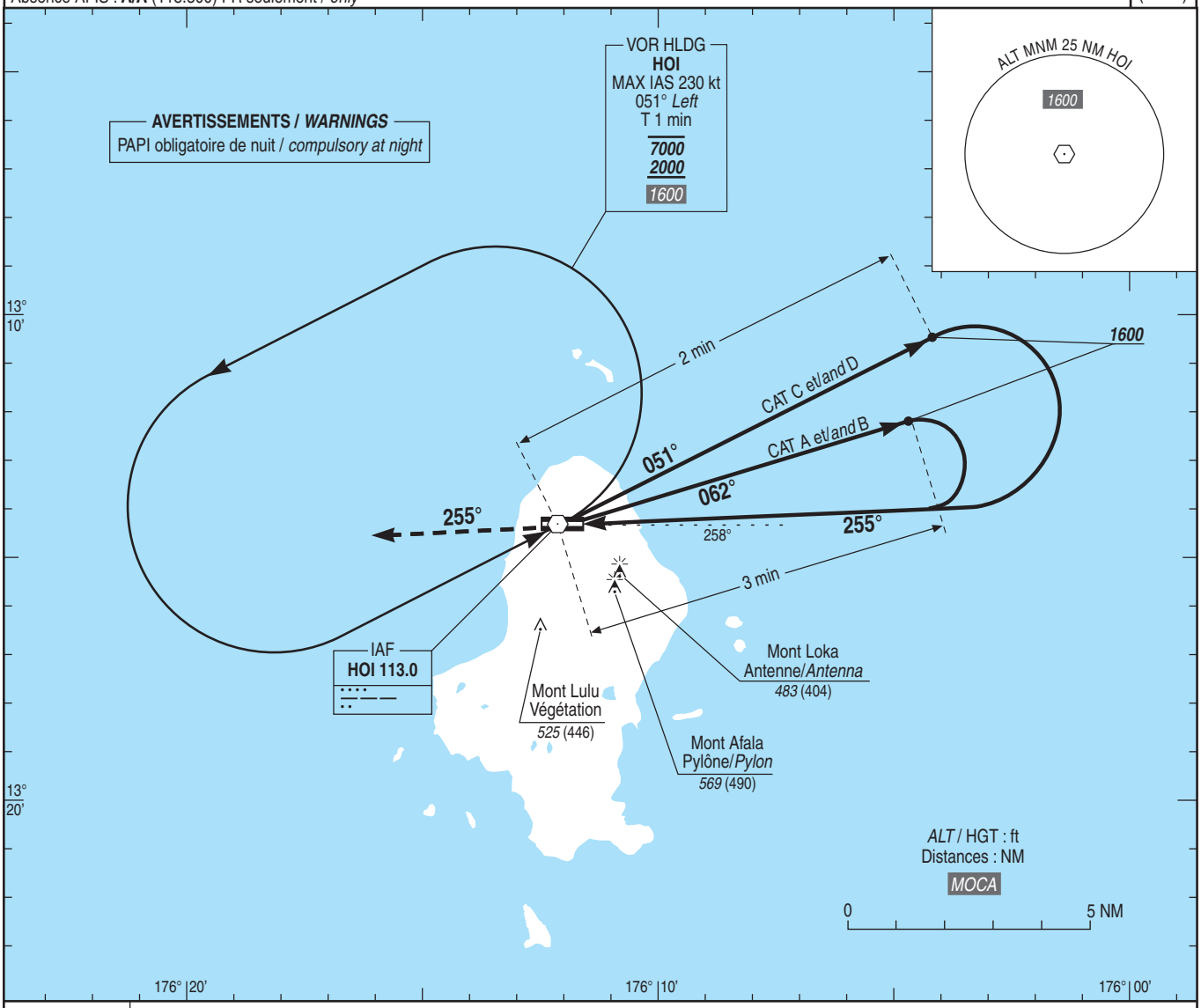
**WALLIS** HIHIFO

CAT A B C D
***ALT AD : 79 (3 hPa)***, *DTHR : 75*

VOR Y RWY 26

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)
Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*

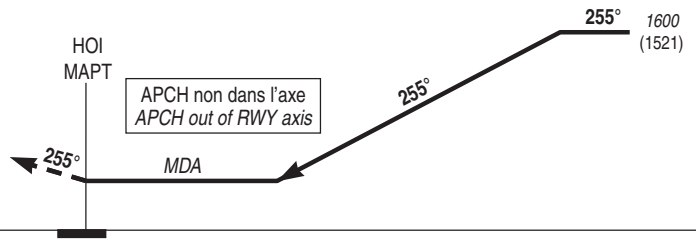
VAR 12° E (2020)




*TA : 11000*

API : Monter **R 255 HOI** (255°) vers ***1600*** **(1521)** puis rejoindre HOI à ***2000*** **(1921)**.

*Missed APCH : Climb **R 255 HOI** (255°) up to **1600 (1521)** then join HOI to **2000 (1921)** .*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR Y | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***870*** (790) | 1500<br>1600<br>2400<br>3600 | 785 | ***870*** (790)<br>***870*** (790)<br>***970*** (890)<br>***970*** (890) | 1500<br>1600<br>2400<br>3600 |

Observations / *Remarks* : (1) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only*.



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**WALLIS** HIHIFO

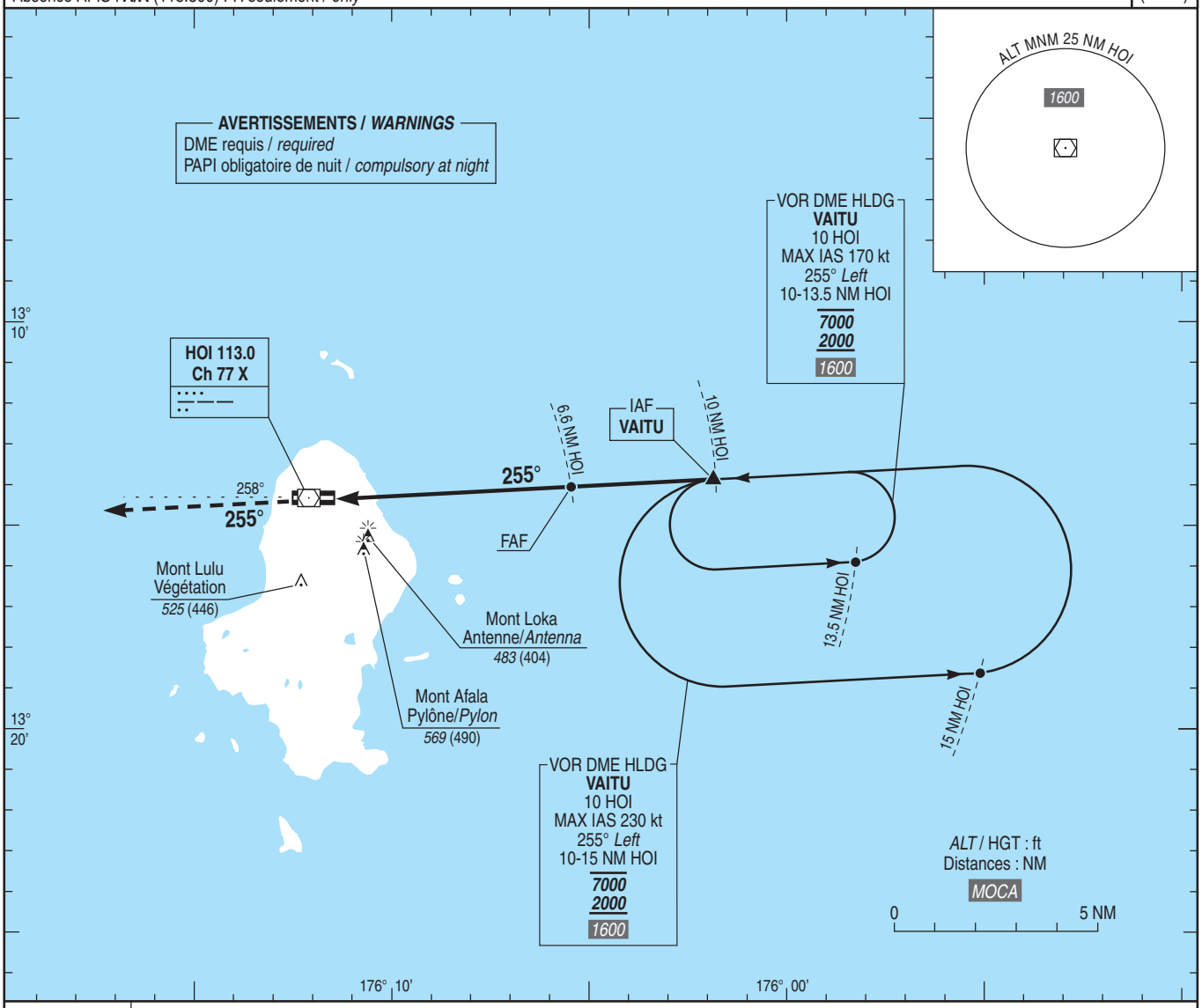
CAT A B C D

**ALT AD : 79 *(3 hPa)***, *DTHR : 75*

VOR Z RWY 26

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)
Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*

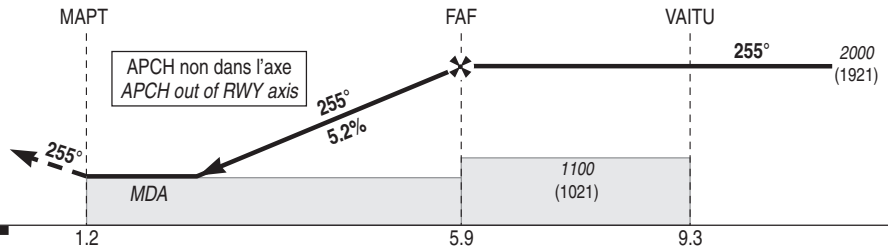
VAR 12° E (2020)




*TA : 11000*

API : Monter **R 255 HOI** (255°) jusqu'à ***1600* (1521)** puis rejoindre VAITU à ***2000* (1921)**.

*Missed APCH : Climb **R 255 HOI** (255°) up to **1600 (1521)** then join VAITU to **2000 (1921)**.*




| | MAPT | FAF | VAITU |
|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 1.2 | 5.9 | 9.3 |
| DME ← (NM) | 1.9 | 6.6 | 10 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR Z | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***530*** (450) | 1500 | 446 | ***870*** (790) | 1500 |
| B | ***580*** (500) | 1600 | | ***870*** (790) | 1600 |
| C | ***680*** (600) | 2400 | | ***970*** (890) | 2400 |
| D | ***780*** (700) | 3600 | | ***970*** (890) | 3600 |

| **DME HOI** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** | ***1820*** | ***1500*** | ***1180*** | ***860*** |
| (HGT) | (1741) | (1421) | (1101) | (781) |

Observations / *Remarks* : (1) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IAF - FAF | 3.4 NM | 2 min 55 | 2 min 24 | 2 min 02 | 1 min 46 | 1 min 34 | 1 min 24 | 1 min 17 | 1 min 06 |
| FAF - MAPT | 4.7 NM | 4 min 02 | 3 min 19 | 2 min 49 | 2 min 27 | 2 min 10 | 1 min 57 | 1 min 46 | 1 min 31 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

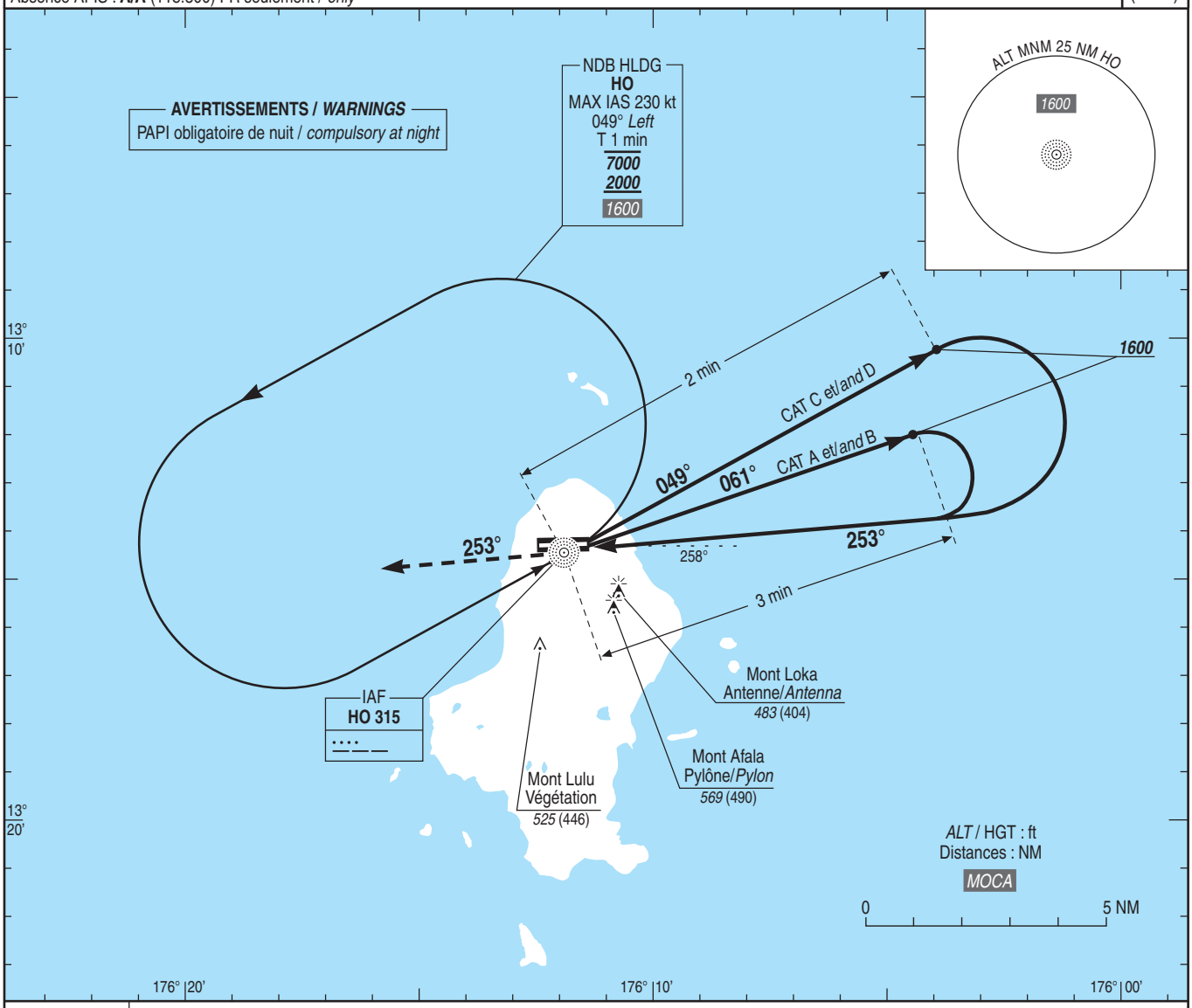
***ALT AD : 79 (3 hPa)**, DTHR : 75*

**WALLIS** HIHIFO

NDB RWY 26

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : WALLIS Information 118.300 (L)
Absence AFIS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*

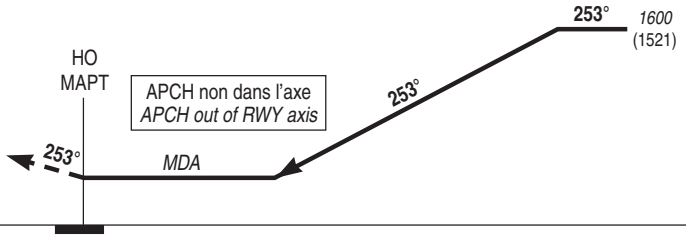
VAR 12° E (2020)




*TA : 11000*

API : Monter **R 253 HO** (253°) vers ***1600* (1521)** puis rejoindre HO à ***2000* (1921)**.

*Missed APCH : Climb **R 253 HO** (253°) up to **1600 (1521)** then join HO to **2000 (1921)**.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***870*** (790) | 1500 | 785 | ***870*** (790) | 1500 |
| B | | 1600 | | ***870*** (790) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***970*** (890) | 2400 |
| D | | 3600 | | ***970*** (890) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) Absence ATS : HJ seulement / *daytime only.*



© SIA

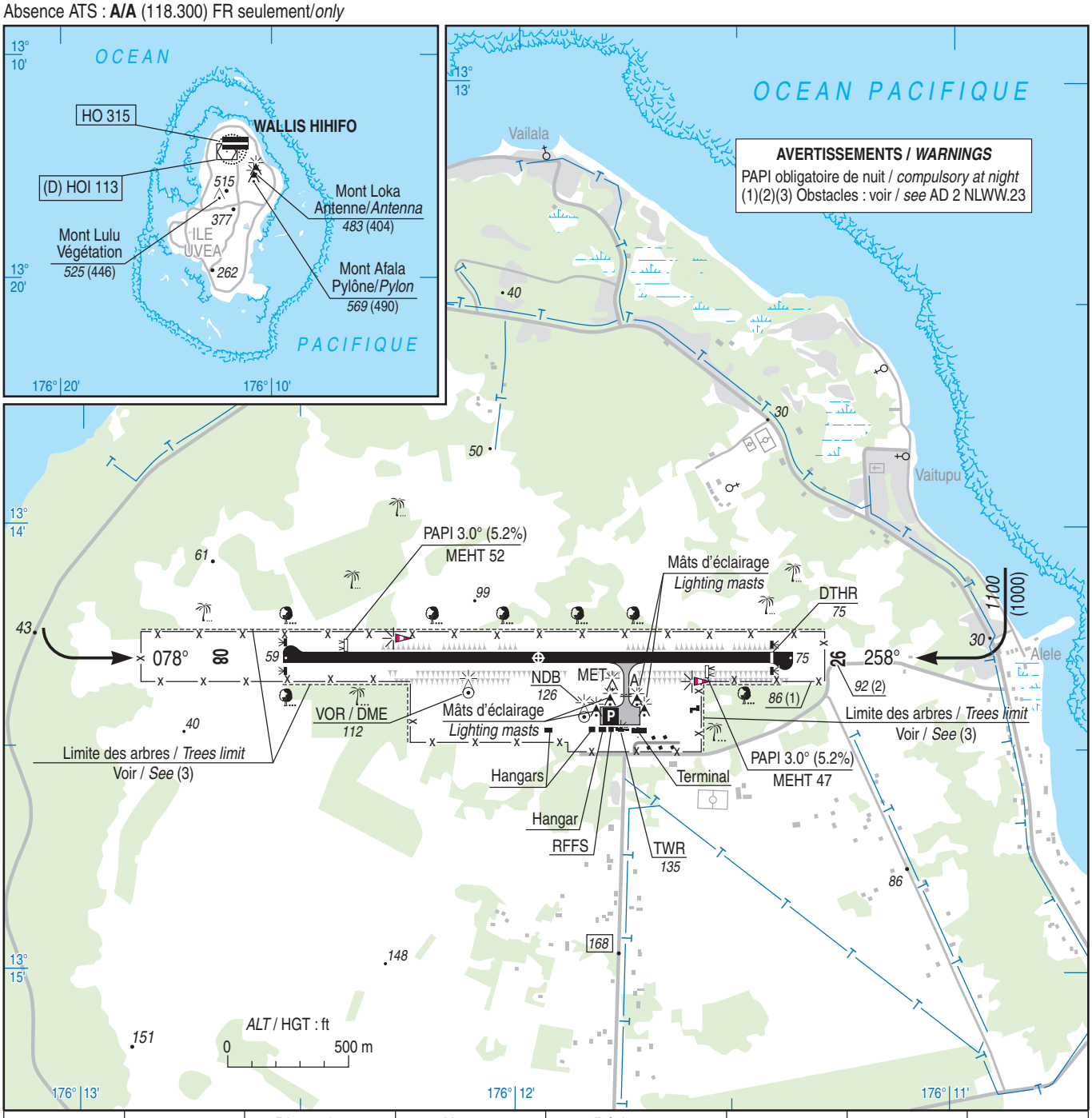
## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

**WALLIS** HIHIFO

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 79 ft (3 hPa)***<br>LAT : 13 14 18 S<br>LONG : 176 11 57 W | **NLWW**<br>VAR 12° E (2025) |

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : 118.300
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 08<br>26 | 078<br>258 | 2100 x 45 | Revêtue<br>*Paved* | 45 F/C/W/T | 2100<br>2100 | 2100<br>2100 | 2100<br>2035 |

**Aides lumineuses :**
BI RWY 08/26

***Lighting aids :***
*LIL RWY 08/26*



© SIA

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

**AD 2 NWWA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# NWWA - TIGA

**AD 2 NWWA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 21°05'46"S 167°48'14"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 0,8 km Est de Tiga | 0.8 km East of Tiga village |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 125 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 198 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.5701°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.018°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE DES ILES LOYAUTE - DPA | |
| | Adresse / *Address* | BP 50 - 98820 Wé Lifou | |
| | Telephone | 45 51 00 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | DPA : Direction des Ports et Aéroports<br>CAA : DAC Nouvelle-Calédonie (voir/see GEN 1.1) | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir/see GEN 3.1) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | NIL | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWA.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWA.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : HOR NOTAM<br>Niveau 1 en dehors de ces HOR | Level 2 : NOTAM SKED<br>Level 1 outside these SKED |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Balisage diurne | Day marking |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWA.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWA .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | Voir/See GEN 3.5<br>Station: NIL |

**AD 2 NWWA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16 | 170.74 (158) | 1000 x 23 | 26 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 21°05'29.66"S 167°48'10.73"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 112ft |
| 34 | 350.74 (338) | 1000 x 23 | 26 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 21°06'01.75"S 167°48'16.30"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 125ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 16 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 34 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Asphalte/Asphalt

(2) Asphalte/Asphalt

**AD 2 NWWA.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | |
| 34 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | |

**AD 2 NWWA.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |

**AD 2 NWWA.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWA.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWA.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWA.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

**AD 2 NWWA.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 NWWA.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| **MANOEUVRES AU SOL** | ***GROUND HANDLING*** |
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxxing prohibited except on RWY and TWY.* |

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

**AD 2 NWWA.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| **VFR DE NUIT** | ***NIGHT VFR*** |
| VFR de nuit interdit. | *Night VFR prohibited.* |

**AD 2 NWWA.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| **CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD** | ***AD OPERATING CONDITIONS*** |
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| **DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE** | ***AIR NAVIGATION HAZARDS*** |
| Risque de divagation d'animaux. | *Possible presence of stray animals.* |
| **PERIL ANIMALIER** | ***WILDLIFE STRIKE HAZARD*** |
| NIL. | *NIL.* |

**AD 2 NWWA.24** **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***


© Service de l'Information Aéronautique, France

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

**TIGA**

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 125 ft (5 hPa)***<br>LAT : 21 05 46 S<br>LONG : 167 48 14 E | VAR 12° E (15) |

**FIS** : TONTOUTA Information 125.100 dans l'espace du SIV situé sous la TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE
*within SIV aispace located under TMA NOUMEA part 1.4 ILES LOYAUTE*

**APP** : TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)

TWR : NIL. Absence ATS : **A/A** (123.500) FR seulement/*only*

| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16<br>34 | 158<br>338 | 1000 x 23 | Revêtue<br>*Paved* | 26 F/A/W/T | 1000<br>1000 | 1000<br>1000 | 1000<br>1000 |

**Aides lumineuses :** NIL

***Lighting aids :*** *NIL*



© SIA

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

**AD 2 NWWB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWB - BOURAIL POE

**AD 2 NWWB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 21°36'35"S 165°23'52"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 12 km SW Bourail |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 20 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 195 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.3079°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.018°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE SUD - DAEM |
| | Adresse / *Address* | BP L1<br>98849 NOUMEA CEDEX |
| | Telephone | 20 42 50 |
| | FAX | 20 43 99 |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | NIL |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | DAEM (Direction de l'Aménagement, de l'Equipement et des Moyens) : daem.sgs@province-sud.nc<br>CAA : DAC NOUVELLE CALÉDONIE. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir / see GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | NIL | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWB.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité / Poé et domaine de Deva | In the vicinity : Poé and domaine de Deva |
| 2 | Restaurants | A proximité / Poé et domaine de Deva | In the vicinity : Poé and domaine de Deva |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Au village de Bourail | In Bourail village |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Au village de Bourail | In Bourail village |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Au village de Bourail | In Bourail village |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Au village de Bourail | In Bourail village |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWB.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 1 : extincteur de poudre 50 kg BC, à proximité du local carburant | Level 1 : powder extinguisher 50 kg BC, near the fuel storage |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 24 F/A/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 10.55 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 29 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG P1 | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 6 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquage postes avions commerciaux type Twin Otter : P1 et P2 | Commercial ACFT stands marking Twin Otter type : P1 and P2 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWB.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWB .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | | |
| | Période de validité / *Validity period* | | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | | |
| 5 | Briefing, consultation | | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | | |
| | Langue utilisée / *Language used* | | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | Voir GEN 3 | See GEN 3 |

**AD 2 NWWB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 107.00 (095) | 800 x 18 | 29 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 21°36'31.33"S 165°23'38.66"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 17ft |
| 27 | 287.00 (275) | 800 x 18 | 29 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 21°36'39.06"S 165°24'05.22"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 20ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | 1035 x 50 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | NIL | 1035 x 50 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 800 | 800 | 800 | 800 | |
| 27 | 800 | 800 | 800 | 800 | |

**AD 2 NWWB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |

**AD 2 NWWB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL |
| | IBN | NIL |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | NIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | NIL |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | BOURAIL (FR) | 118.250 MHz | H24 | FR seulement/only. |

**AD 2 NWWB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 NWWB.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY et TWY.* |

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

**AD 2 NWWB.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| **Vols à l'arrivée**<br>Circuits uniquement côté Sud, cause relief et ses turbulences. | **Arrival flights**<br>Circuits only southern side, due to high terrain and its turbulences. |
| **VFR de nuit**<br>Interdit. | **Night VFR**<br>Prohibited. |

**AD 2 NWWB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux ACFT munis de radio.

*AD reserved for radio-equipped ACFT .*

AD interdit aux ACFT dont la masse maximale au décollage ou à l'atterrissage est supérieure à 5,7 t.

*AD prohibited for ACFT whose maximum TKOF or LDG weight is greater than 5.7 t.*

AD interdit aux ACFT équipés de moteurs à réaction, cause absence de mesure du CFL.

*AD prohibited for ACFT equipped with jet engines, cause absence of CFL measurement.*

**Dangers à la navigation aérienne**

Présence d'animaux possible (cerfs et dindons principalement).

Plateforme hydro ULM Poé, à 4 km à l'Ouest du THR 09.

***Air navigation hazards***

*Possible presence of animals (principally deers cci.n and turkeys).*

*Hydro ULM airfield Poé, at 4 km West from THR 09.*

**Activités particulières**

Parachutage N°106 : voir ENR 5.5.

***Special activities***

*Parachuting NR 106 : see ENR 5.5.*

**Péril animalier**

NIL.

***Wildlife strike hazard***

*NIL.*

**ACB :**

CAP ULM. TEL : 94 73 30.

Air paradise. TEL : 50 06 66.

Nouméa Skydive. TEL : 77 32 21.

Volez à Poé. TEL : 45 34 53.

***Flying club :***

*CAP ULM. Tel : 94 73 30.*

*Air paradise. TEL : 50 06 66.*

*Nouméa Skydive. TEL : 77 32 21.*

*Volez à Poé. TEL : 45 34 53.*

**AD 2 NWWB.24** **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

## BOURAIL - POE

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 20 ft (1 hPa)***<br>LAT : 21 36 35 S<br>LONG : 165 23 52 E | **NWWB**<br>VAR 12° E (2020) |

FIS : TONTOUTA Information 128.200
APP : NIL
TWR : NIL
**A/A** : 118.250 (FR seulement / *only*)

| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 09<br>27 | 095<br>275 | 800 x 18 | Revêtue<br>*Paved* | 29 F/A/W/T | 800<br>800 | 800<br>800 | 800<br>800 |

**Aides lumineuses :** NIL

***Lighting aids :*** *NIL*



© SIA

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

**AD 2 NWWC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# NWWC - ILE ART WAALA

**AD 2 NWWC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 19°43'14"S 163°39'40"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 1.9 km SE Waala |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 305 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.1 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 202 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 11.4888°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.02°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE NORD - DIRECTION AMENAGEMENT ET DU FONCIER |
| | Adresse / *Address* | BP 41 - 98860 KONE |
| | Telephone | 47 72 00 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Permanence/Duty RFFS : voir/see AD 2 NWWC.6<br>CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir/see GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | NIL | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NWWC.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWC.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | NIL | |
| 2 | Restaurants | NIL | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | NIL | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Dispensaire au village de Waala | Dispensary in Waala village |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 2 : VIP 2.5 avec sphère poudre 250 kg<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg dans abri fermé par cadenas à code : code transmis sur demande par l'exploitant | Level 2 : VIP 2.5 with 250 kg powder sphere<br>Level 1 : 50 kg powder extinguisher in shelter closed by code padlock : code transmitted on request by the operator |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : HOR NOTAM<br>Ouverture complémentaire niveau 2 : PPR 24 HR<br>En dehors de ces HOR : niveau 1<br>TEL permanence RFFS : 54 81 37 | Level 2 : NOTAM SKED<br>Level 2 additional hours : PPR 24 HR<br>Outside these SKED : level 1<br>RFFS duty phone : 54 81 37 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 8 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 5 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 83 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir / See AD 2 NWWC ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWC .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWC.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | STAP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 106.96 (095) | 600 x 20 | 3 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 19°43'11.09"S 163°39'30.27"E<br>( 19°43'11.37"S 163°39'31.25"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 268ft<br>DTHR : 270ft |
| 28 | 286.96 (275) | 600 x 20 | 3 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 19°43'16.78"S 163°39'49.98"E<br>( 19°43'16.49"S 163°39'48.99"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 305ft<br>DTHR : 303ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | 280 | 600 x 60 | NIL | (1) |
| 28 | NIL | NIL | 280 | 600 x 60 | NIL | (2) |
| (1) Asphalt / Asphalt | | | | | | |
| (2) Asphalt / Asphalt | | | | | | |

**AD 2 NWWC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 570 | 850 | 570 | 540 | Fin des TORA, ASDA et LDA située à 30 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of TORA, ASDA and LDA located 30 m before RWY physical extremity. |
| 28 | 570 | 850 | 570 | 540 | Fin des TORA, ASDA et LDA située à 30 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of TORA, ASDA and LDA located 30 m before RWY physical extremity. |

**AD 2 NWWC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |

**AD 2 NWWC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL |
| | IBN | NIL |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | NIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | NIL |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | ILE ART WAALA (FR) | 122.300 MHz | H24 | |

**AD 2 NWWC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | BL | 342 kHz | H24 | 19°43'19.7"S 163°39'48.1"E | | 25NM | | | (1) |

(1) Mât frangible. / Frangible pole.

**AD 2 NWWC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | Taxiing prohibited except on RWY and TWY. |

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

**AD 2 NWWC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un depart IFR**

RWY 10 : Monter 095° jusqu'à *2200* (1895) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 28 : Monter 275° jusqu'à *2200* (1895) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle le plus pénalisant : Mont Yande (Île de Yande) ALT 988 ft, R 144/21.1 NM ARP.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 10 : Climb 095° up to 2200 (1895) then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 28 : Climb 275° up to 2200 (1895) then direct route up to enroute safety altitude.*

*Most penalizing obstacle : Mont Yande (Island of Yande) ALT 988 ft, R 144/21.1 NM ARP.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Circuits uniquement côté Sud, cause relief.

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circuits only southern side, due to high terrain.*

**22.3 VFR DE NUIT**

Interdit.

***22.3 NIGHT VFR***

*Prohibited.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWC.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

AD réservé aux vols autorisés par la municipalité de Belep, aux vols commerciaux agréés par la DAC NC, aux vols sanitaires et aux aéronefs d'Etat.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD interdit aux ACFT dont la masse maximale au décollage ou à l'atterrissage est supérieure à 5.7 t.

AD interdit aux ACFT équipés de moteurs à réaction, cause absence de mesure du CFL.

Aérodrome situé dans un site au relief tourmenté et dans une zone de fortes turbulences.

Aérodrome utilisable par les ULM.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for flights authorized by Belep local administration, for commercial flights approved by DAC NC, for sanitary flights and State ACFT.*

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD prohibited to ACFT whose maximum TKOF or LDG weight is greater than 5.7 t.*

*AD prohibited to ACFT equipped with jet engines, due to the absence of CLF measurement.*

*AD located in a rugged terrain and heavy turbulence area.*

*AD usable by ULM.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

**STAP**

Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 10/28 et informations éventuelles sur la plateforme.
TEL : 42 44 73.

FREQ : 122.300 MHz.

Règles d'utilisation STAP : voir AD 1.1

***23.2 AD EQUIPMENT***

***STAP***

*Available meteorological data : wind, VIS, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 10/28 and potential information about the airfield.*
*TEL : 42 44 73.*

*FREQ : 122.300 MHz.*

*Rules for use of STAP : see AD 1.1*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

**AD 2 NWWC.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWC.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

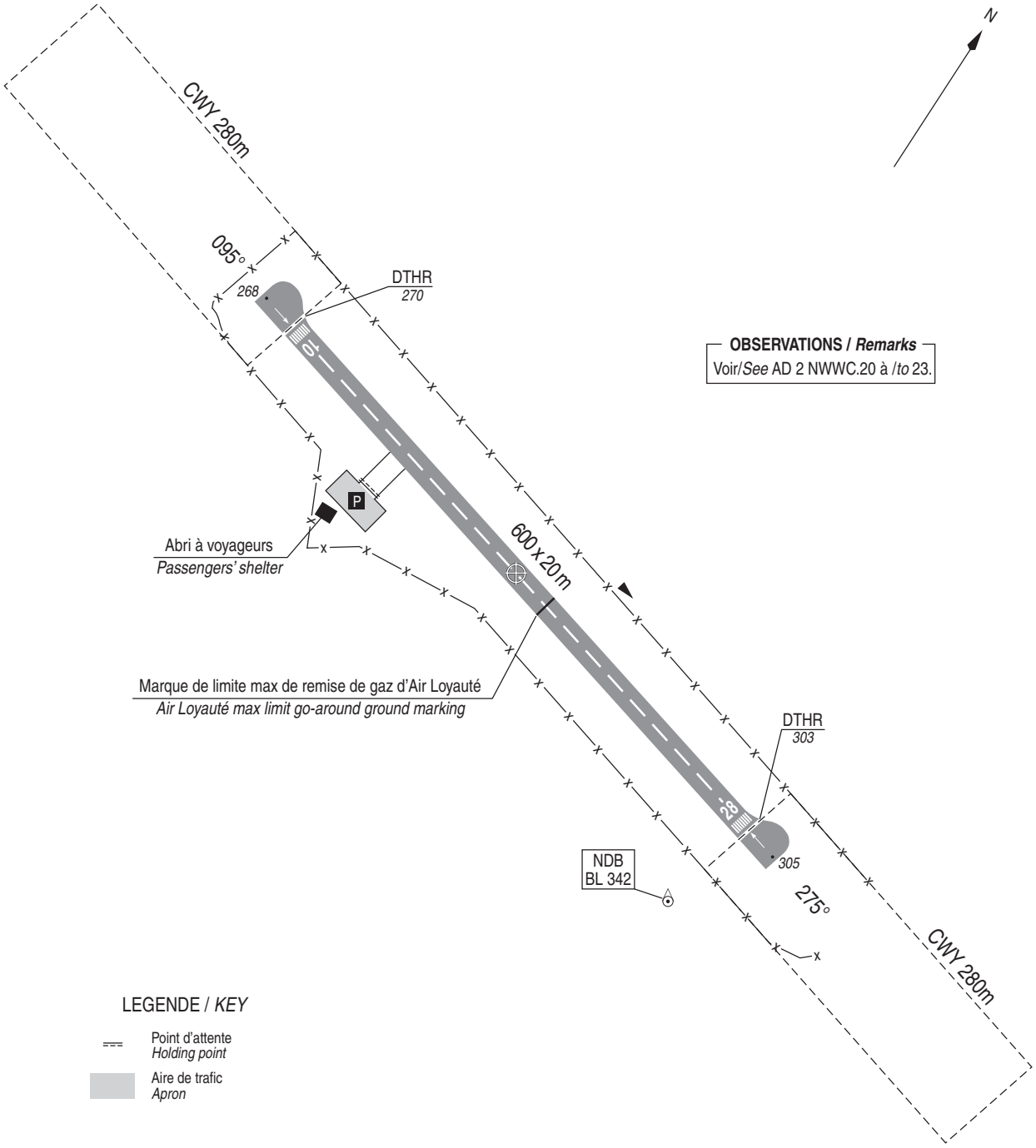
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 NWWC.18
**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWC.23

**ILE ART** WAALA
19 43 14 S - 163 39 40 E
*ALT AD : 305 (12 hPa)*

VAR 11°E (2025)




**OBSERVATIONS / *Remarks***
Voir/*See* AD 2 NWWC.20 à /*to* 23.

LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente
*Holding point*

Aire de trafic
*Apron*

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 19°43'11.09"S | 163°39'30.27"E |
| THR 28 | 19°43'16.78"S | 163°39'49.98"E |
| DTHR 10 | 19°43'11.37"S | 163°39'31.25"E |
| DTHR 28 | 19°43'16.49"S | 163°39'48.99"E |

*ALT* / HGT : ft
GUND : 202 ft

0 25 50 250 m

Obstacle Mont Vande 888
144° 21.1 NM

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA (1) | TODA (1) | ASDA (1) | LDA (1) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | NIL | 570 | 850 | 570 | 540 | Revêtue *paved* | 3 F/C/W/T | 800* | - | - | - |
| 28 | NIL | NIL | 570 | 850 | 570 | 540 | | | 800* | - | - | - |
| | | | (1) voir/*see* AD 2 NWWC.13. | | | | | | * HJ seulement/*only* | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NDB BL | REF AD 2 NWWC.19 | | X | | X |
| → | WC111 | 19°45'29.3" S 163°29'19.8" E | X | | | X |
| → | IWC10 | 19°40'41.4" S 163°30'53.1" E | X | | | X |
| → | FWC10 | 19°41'52.2" S 163°34'57.6" E | X | | | X |
| → | RW10 | REF DTHR10 AD 2 NWWC.12 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **RNP RWY 10** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 11.5°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | WC111 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA WC111 | IF | WC111 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | IWC10 | - | 006 | 017.1 | 5.0 | - | 1800 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IWC10 | - | - | - | - | - | 1800 | - | - | - | - |
| | TF | FWC10 | - | 096 | 107.0 | 4.0 | - | 1800 | 1800 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW10 | Yes | 096 | 107.0 | 4.5 | - | - | - | - | -3.10 / 49 | 0.3 |
| | CA | - | - | 096 | 107.0 | - | - | 1500 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WC111 | - | - | - | - | R | 3000 | - | - | - | 1.0 |

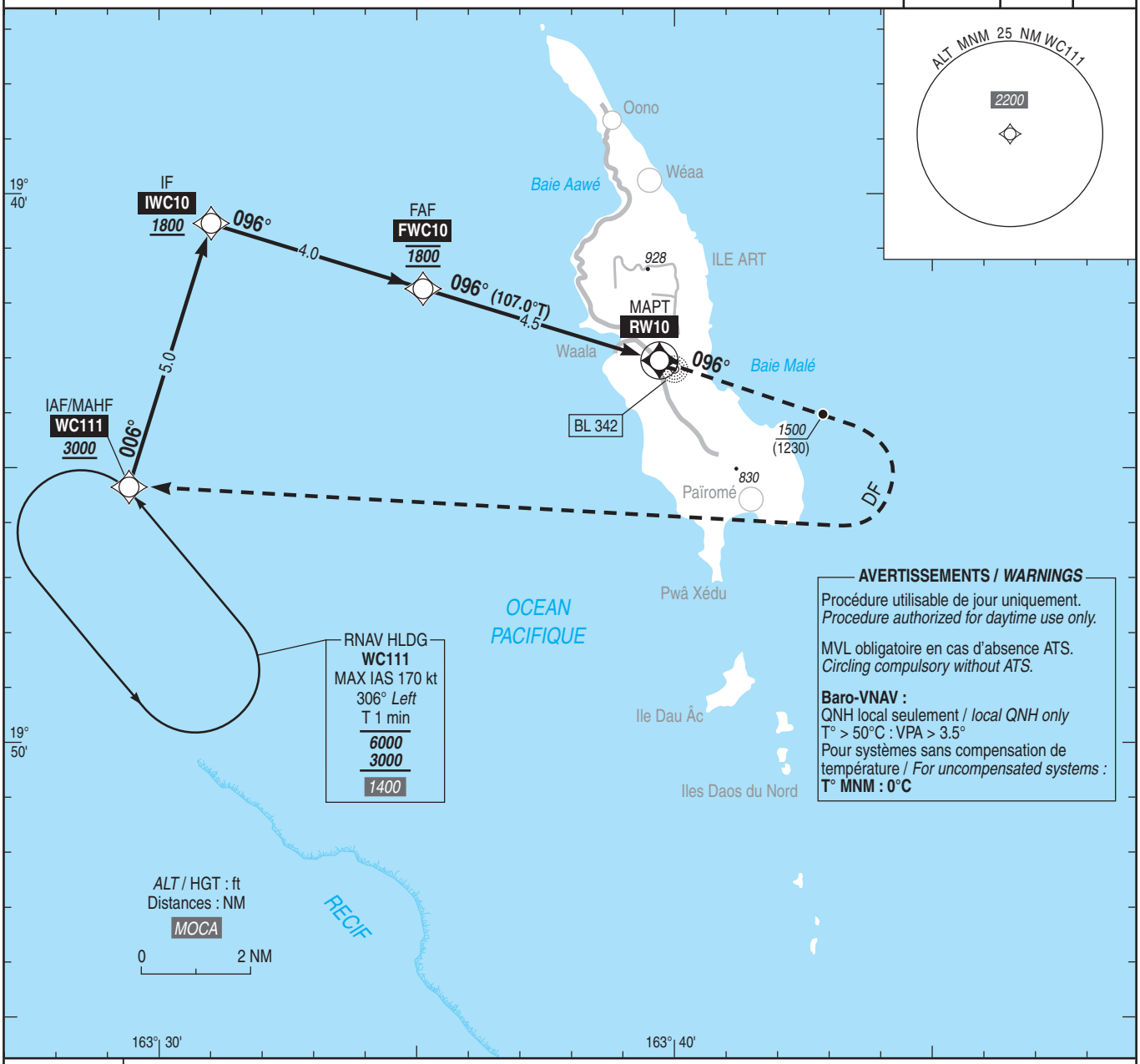
© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A
*ALT AD : 305,* ***DTHR : 270 (10 hPa)***

# ILE ART WAALA

**RNP** RWY 10

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**A/A** : 122.300 (FR seulement/*only*)<br>Obtenir le QNH local sur / *Obtain local QNH on* : STAP 122.300 (☎ 42 44 73) | **RNP APCH** | TCH : 49 | VAR 11°E (2025) |



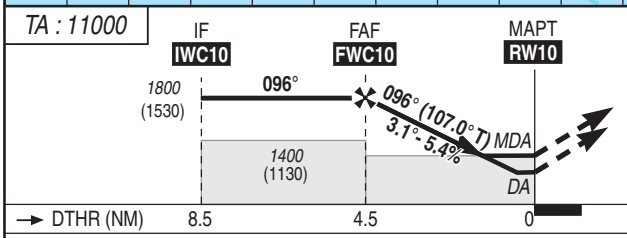

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Procédure utilisable de jour uniquement.
*Procedure authorized for daytime use only.*

MVL obligatoire en cas d'absence ATS.
*Circling compulsory without ATS.*

**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 50°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : 0°C**

*TA : 11000*




API : Monter 096°. A ***1500*** (1230), tourner à droite direct vers **WC111** en montée vers *3000* (2730) ou suivre les instructions du contrôle. Monter à ***1700*** (1430) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb 096°. At* ***1500*** *(1230), turn right direct to* ***WC111*** *climbing up to 3000 (2730). Climb up to* ***1700*** *(1430) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV | | | LNAV-VNAV | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1150*** (880) | 1500 | 873 | ***1020*** (750) | 1500 | 649 | ***1270*** (1000) | 1500 |

| **DIST RW10** | | |
|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1640*** (1370) | ***1310*** (1040) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdite au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Voir/*See* AD 2 NWWC.20 à/*to* 23. Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 4.5 NM | 70 kt<br>3 min 51 | 80 kt<br>3 min 22 | 90 kt<br>3 min 00 | 100 kt<br>2 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 435 | 490 | 545 |



© SIA

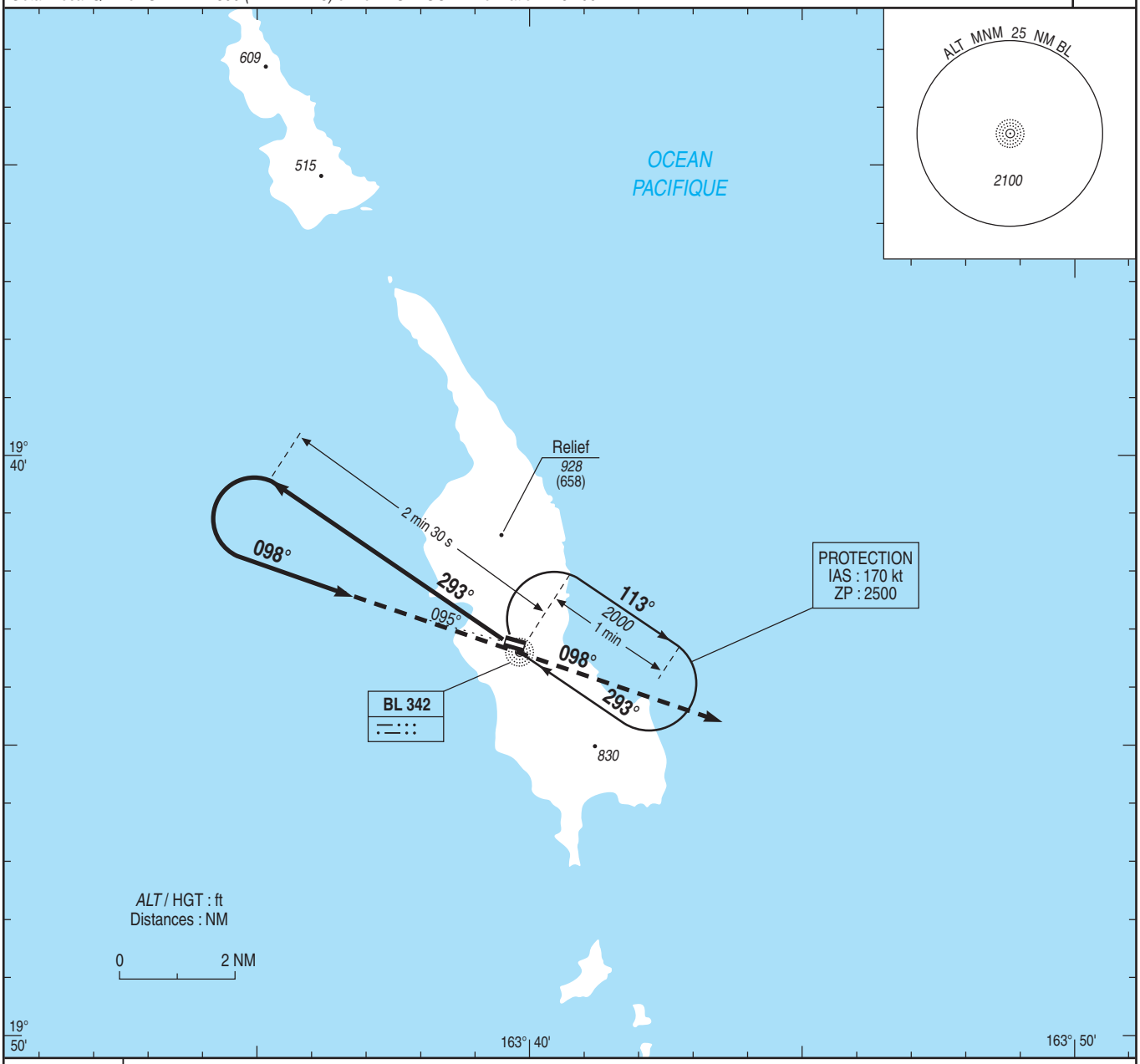
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A
*ALT AD : 305,* ***DTHR : 270 (10 hPa)***

**ILE ART** WAALA

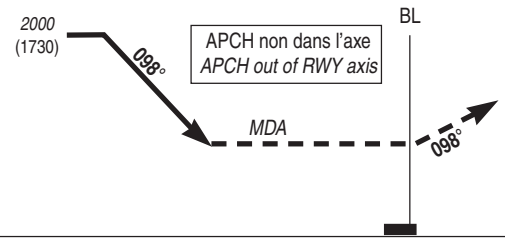
NDB A

APP : NIL
TWR : NIL
**A/A** : 122.300 (FR seulement /*only*)
Obtenir le QNH local sur STAP 122.300 (☎ 42 44 73) ou auprès de TONTOUTA Information 128.200
*Obtain local QNH on STAP 122.300 (☎ 42 44 73) or from TONTOUTA Information 128.200*

VAR
11°E
(2025)




*TA : 11000*




API : A **BL** monter **R 098 BL** (098°) vers ***2100*** (1830).
*Missed APCH : At* ***BL*** *climb* ***R 098 BL*** *(098°) up to* ***2100*** *(1830).*

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | MVL / *Circling* HJ seulement / *only.* | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1290*** (1020) | 1500 |

Observations/*Remarks* : voir/*see* AD 2 NWWC.20 à/*to* 23.


© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

## ILE ART WAALA

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 305 ft (12 hPa)***<br>LAT : 19 43 14 S<br>LONG : 163 39 40 E | **NWWC**<br>VAR 11°E (2025) |

FIS : TONTOUTA Information 128.200
APP : NIL
TWR : NIL
**A/A** : 122.300 (FR seulement/*only*)

**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWC.23

| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA (1) | ASDA (1) | LDA (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10<br>28 | 095<br>275 | 600 x 20 | Revêtue<br>*Paved* | 3 F/C/W/T | 850<br>850 | 570<br>570 | 540<br>540 |

(1) Voir/*See* AD 2 NWWC.13.

**Aides lumineuses :** NIL

***Lighting aids :*** *NIL*



© SIA

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

**AD 2 NWWD.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWD - KONE

**AD 2 NWWD.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 21°03'13"S 164°50'22"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur la piste 09/27, à 525m du DTHR 09 | On RWY 09/27, 525 m away from DTHR 09 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.6 km W Koné | 2.6 km W from Koné |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 24 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 32.2 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 201 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.0545°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.019°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE | |
| | Adresse / *Address* | BP H1 - 98 849 NOUMEA CEDEX | |
| | Telephone | 26 52 00 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : noumea-sre-exploitation@aviation-civile.gouv.fr | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA - H24<br>(voir GEN 3) | NOUMEA LA TONTOUTA - H24<br>(see GEN 3) |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS - HOR NOTAM, PPR 24 HR ouvrées en dehors, auprès de l'exploitant d'AD.<br>TEL AFIS : 47 84 30, 95 42 78. FAX AFIS : 47 84 32 | AFIS - HOR NOTAM, PPR 24 working HR outside, to AD operator.<br>TEL AFIS : 47 84 30, 95 42 78. FAX AFIS : 47 84 32 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED. |

**AD 2 NWWD.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWD.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | In the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R - Voitures location. | Taxis O/R - Car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Dispensaire en ville | Dispensary in town |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur bancaire en ville | ATM in town |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWD.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 4 : VIM 61 de 6200 L, muni d'un émulseur de type Ecopol A3+.<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg à côté de la TWR, face au PRKG.<br>Autre : VIP avec 250 kg de poudre (niveau 2). | Level 4 : VIM 61 of 6200 L, equipped with Ecopol A3+ type foaming agent.<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg next to the TWR, in front of the apron.<br>Other : VIP with 250 kg powder (level 2). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le gestionnaire de l'AD. | Contact AD administrator |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : HOR NOTAM.<br>En dehors de ces horaires : Niveau 1. | Level 4 : NOTAM SKED.<br>Outside these SKED : Level 1. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiées en AD 2 NWWD.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NWWD.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG commercial et aviation générale : Asphalte.<br>PRKG HEL : non revêtu, sur l'herbe. | Commercial and general aviation apron : Asphalt.<br>HEL apron : unpaved, on grass. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 23 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 20 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 21 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Zone PRKG commercial | Commercial apron area |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 28 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquage postes avions commerciaux | Commercial airplanes stands markings |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NWWD ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWD .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWD.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWD.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWD .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 18<br>18-24-06 CNL 12 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 1800-1200 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWD.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 099.89 (088) | 1220 x 30 | 21 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 21°03'09.40"S 164°49'58.97"E<br>( 21°03'10.24"S 164°50'04.12"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 24ft<br>DTHR : 23ft |
| 27 | 279.88 (268) | 1220 x 30 | 21 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 21°03'16.21"S 164°50'40.60"E<br>( 21°03'15.38"S 164°50'35.51"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 19ft<br>DTHR : 18ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | 60 | 1340 x 80 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | 60 | 1340 x 80 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWD.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 1220 | 1280 | 1220 | 1070 | |
| 27 | 1220 | 1280 | 1220 | 1070 | |

**AD 2 NWWD.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | NIL | DTHR : G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 30 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 27 | NIL | DTHR : G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 30 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 1220 m | 55 m | W | LIL | R | NIL | NIL | |
| 27 | 1220 m | 55 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |

(1) RWY 27 : feux à éclats / flashing lights

**AD 2 NWWD.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI | Blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec | Between 1 and 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Mont KONIAMBO : 5 feux d'obstacle, allumage automatique inter-crépusculaire.<br>HBN KONE : voir ENR 4.5 | Mount KONIAMBO : 5 obstacle lights, automatic inter-twilight lighting.<br>HBN KONE : see ENR 4.5 |

**AD 2 NWWD.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWD.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWD.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | KONE Information (FR) | 122.500 MHz | NOTAM | |
| A/A | KONE (FR) | 122.500 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 NWWD.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | KQ | 305 kHz | H24 | 21°06'17.5"S 164°52'20.1"E | | 25NM | | 140°/3.44 NM<br>DTHR27 | |

**AD 2 NWWD.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY.* |
| Limitation aire de manoeuvre : voir AD 2 NWWD.23 | *Limitation of manoeuvring area : see AD 2 NWWD.23* |
| Poste "Twin" : réservé aux vols d'évacuation sanitaire avions, pendant les horaires des vols commerciaux réguliers. | *"Twin" stand : reserved for medical evacuation flights by planes, during scheduled commercial flights SKED.* |
| Se renseigner auprès de l'AFIS pour connaître l'activité du trafic aérien en temps réel. | *Contact AFIS to know the air traffic activity in real time.* |
| Le cheminement des hélicoptères se fait perpendiculairement à l'axe de piste, en translation dans l'effet de sol vers et depuis les PRKG ou la zone d'avitaillement. | *HEL path is perpendicular to the RWY axis, translating in ground effect to and from apron or the refueling area.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

## AD 2 NWWD.22 Procédures de vol *Flight procedures*

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

**RWY 09** : Monter dans l'axe jusqu'à 300 ft puis virage à droite RM 209° puis éloignement de façon à revenir par virage à droite vers KQ 3500 ft MNM (1).

Ensuite départ omnidirectionnel.

(1) Le relief surmonté de végétation à une altitude de 88 m dans le QDR 125° de l'ARP à 2.2 NM impose une pente théorique de montée de 4% jusqu'à 3500 ft.

**RWY 27** : Virage à gauche de 15° dès que possible après décollage en montée vers 300 ft puis virage à gauche RM 192° en montée. Eloignement de façon à revenir vers KQ par virage à gauche à 3500 ft (2).

Ensuite départ omnidirectionnel.

Conditions météorologiques minimales : VIS 3400 m - Plafond 500 ft

(2) Le relief surmonté de végétation à une altitude de 208 m dans le QDR 283° de l'ARP à 1.8 NM impose une pente théorique de montée de 5% jusqu'à 3500 ft.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departure***

***RWY 09** : Climb straight ahead up to 300 ft then turn right MAG 209° then outbound in order to come back by a right turn to KQ 3500 ft MNM (1).*

*Then omnidirectional departure.*

*(1) The terrain topped by vegetation at an altitude of 88 m QDR 125° from ARP at 2.2 NM imposes a theoretical slope of 4% up to 3500 ft.*

***RWY 27** : Turn left 15° as soon as possible after take-off up to 300 ft then turn left MAG 192° climbing. Outbound in order to come back to KQ by a left turn at 3500 ft (2).*

*Then omnidirectional departure.*

*Minimum meteorological conditions : VIS 3400 m - Ceiling 500 ft.*

*(2) The terrain topped by vegetation at an altitude of 208 m QDR 283° from ARP at 1.8 NM imposes a theoretical slope of climb of 5% up to 3500 ft.*

**22.2 VOLS DE NUIT**

RWY 09 : Atterrissage interdit.

RWY 27 : Atterrissage interdit si PAPI RWY 27 U/S.

RWY 27 : Décollage interdit si feux d'obstacle mont Koniambo U/S.

Approches à vue interdites si PAPI U/S.

1) Arrivées entre le QDM 120° et le QDM 300° NDB KQ interdites dans ce secteur.

2) Autres arrivées : interdites si feux d'obstacle mont Koniambo U/S. Autres conditions : descente secteur Sud de la balise KQ, circuit au Sud du terrain.

***22.2 NIGHT FLYING***

*RWY 09 : Landing prohibited.*

*RWY 27 : Landing prohibited if PAPI RWY 27 U/S.*

*RWY 27 : Takeoff prohibited if obstacle lights of mount Koniambo U/S.*

*Visual approaches prohibited if PAPI U/S.*

*1) Arrivals between QDM 120° and QDM 300° NDB KQ prohibited.*

*2) All other arrivals : prohibited if obstacle lights of mount Koniambo U/S. Other conditions : descent in the South sector of the beacon KQ, circuit in the South of the field.*

**22.3 VFR**

**22.3.1 Points de compte-rendu**

***22.3 VFR***

***22.3.1 Reporting points***

| Points | Coordonnées<br>*Coordinates* | Noms<br>*Names* |
|---|---|---|
| VR | 20° 54' 14"S - 164° 30' 36"E | Plateau récifal / *Reef flat* |
| VT | 20° 58' 47"S - 164° 33' 02"E | Patates tortues / *Coral heads turtles* |
| VB | 21° 03' 13"S - 164° 37' 43"E | Trou bleu / *Blue hole* |
| VP | 21° 07' 30"S - 164° 42' 02"E | Passe de Koné / *Koné boatpass* |
| VI | 21° 04' 52"S - 164° 43' 04"E | Ile Pingiane / *Pingiane isle* |
| VV | 20° 56' 16"S - 164° 39' 30"E | Coeur de Voh / *Heart of Voh* |

**22.3.2 VFR DE NUIT**

Autorisé.

***22.3.2 NIGHT VFR***

*Authorized.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWD.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE l'AD**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

Usage de l'AD restreint aux ACFT français ou étrangers et aux pilotes français ou étrangers satisfaisant les conditions ci-après :

Tout exploitant d'un ACFT dont la distance de référence (1) est supérieure ou égale à 1200 m devra soumettre à la DAC Nouvelle-Calédonie, un mois avant le début de l'exploitation souhaitée, un dossier démontrant la conformité de l'exploitation avec les particularités du terrain.

Ce dossier devra faire apparaitre :

1. les limitations liées à la longueur de piste et aux obstacles, et le calcul des performances associées,

2. pour les avions exploités en transport aérien public, le programme de formation des pilotes.

(1) distance de référence : longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère standard, en air calme et, avec une pente de piste nulle comme l'indique le manuel de vol de l'ACFT approuvé par l'autorité compétente, ou une documentation équivalente fournie par le constructeur de l'ACFT. La longueur en question représente, lorsque cette notion s'applique, la longueur de piste équilibrée pour les avions et, dans les autres cas, la distance de décollage (TOD).

Restrictions d'utilisation possibles après très fortes pluies.

Saison des pluies : DEC à AVR.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio equipped ACFT.*

*AD usable for ULM.*

*Use of the AD restricted to French or foreign ACFT and French or foreign pilots complying with the conditions mentioned below :*

*Any operator of an ACFT whose reference distance (1) is greater than or equal to 1200 m will have to submit to the DAC Nouvelle-Caledonie, one month before the desired commencement of operations, a report proving the conformity of exploitation fitted with the specific aspects of the airfield.*

*This report should contain :*

*1. limitations related to the length of the RWY and obstacles and the calculation of associated performances,*

*2. for ACFT operated for public airline, training program of pilots.*

*(1) reference distance : minimum length necessary for the take off at the certified maximum take off weight, at sea level, in the conditions corresponding to the standard atmosphere, in still air and with a RWY slope zero as indicates the ACFT flight manual, approved by the competent authority, or an equivalent documentation supplied by the manufacturer of the ACFT. Length in question represents, when that term applies, the balanced RWY length for ACFT and, in the other cases, the take off distance (TOD).*

*Possible operating restrictions after heavy rainfalls.*

*Rainfall period : DEC to APR.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

AD situé dans une zone de fortes turbulences.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*AD located in a strong turbulence area.*

**23.3 PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES**

QFU 268° préférentiel cause procédure IFR et turbulences.

Circuits uniquement au Sud, cause relief.

Pendant les HOR ATS : circulation d'aérodrome (1) limitée à un seul ACFT, cause absence de visibilité sur une partie de la circulation d'aérodrome depuis la vigie AFIS.

Hors HOR ATS : aire de manoeuvre limitée à un seul ACFT.

(1) circulation d'aérodrome:

- VFR : la circulation d'aérodrome inclut l'aire de manœuvre, le circuit d'aérodrome, toute évolution à moins de 3 NM du circuit d'aérodrome.

- IFR : la circulation d'aérodrome est constituée de l'aire de manœuvre et :

1. à l'arrivée, la portion comprise entre les points suivants et l'aire de manœuvre, selon la procédure suivie :

- RNP RWY 27 : l'IF (IWD27), situé à 12,3 NM du DTHR

- NDB A : sortie de virage pour rejointe du second survol de KQ, une fois établi sur le QDM 335° KQ, située à 4 min de temps de vol du DTHR

- en approche à vue : 4 min de vol du DTHR ou 12 NM restant à parcourir

2. au départ : la portion de vol entre le lever des roues et 2 min de vol

***23.3 PROCEDURES AND SPECIAL INSTRUCTIONS***

*Preferred QFU : 268°, due to IFR procedure and turbulences.*

*Circuits only in the South, due to high terrain.*

*During ATS SKED : aerodrome traffic (1) limited to one ACFT, cause lack of visibility on part of the aerodrome traffic from the AFIS TWR.*

*Outside ATS SKED : manoeuvring area limited to one ACFT.*

*(1) aerodrome traffic :*

*- VFR : aerodrome traffic includes manoeuvring area, aerodrome circuit and any movements within 3 NM of the aerodrome circuit.*

*- IFR : aerodrome traffic consists of the manoeuvring area and :*

*1. on arrival : the portion between the following points and the manoeuvring area, according to the procedure followed :*

*- RNP RWY 27 : IF (IWD27), located at 12,3 NM from DTHR*

*- NDB A : exit turn to join the second overflight of KQ, once established on QDM 335° KQ, located at 4 min flying time from DTHR*

*- on visual approach : 4 min flight time from DTHR or 12 NM remaining to go*

*2. on departure : the portion between airborne and 2 min flight time*

**23.4 EQUIPEMENT AD**

STAP :

Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 27/09 et informations éventuelles sur la plate-forme. Tél : 47 84 33

Absence ATS : 122.500 MHz.

PCL sur FREQ STAP :

Allume le phare de danger.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1

***23.4 AD EQUIPMENT***

*STAP :*

*Available meteorological data : wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 27/09 and possible information about the airfield. Tel : 47 84 33*

*Absence ATS : 122.500 MHz.*

*PCL on STAP FREQ :*

*Hazard beacon turned on by PCL.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1*

**23.5 ACTIVITES DIVERSES**

Activité HEL renforcée durant la période "Campagne feux de brousse" : NOV à AVR.

***23.5 SPECIAL ACTIVITIES***

*HEl activity reinforced during the period "Campagne feux de brousse" : NOV to APR.*

**23.6 PERIL ANIMALIER**

NIL

***23.6 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL*

**23.7 OBSTACLES AUX ABORDS DE L'AERODROME**

RWY 09 : L'attention des équipages est attirée sur les obstacles suivants dans la trouée d'envol :

- obstacle mobile ALT 38 ft, à 160 m de l'extrémité de piste (gabarit routier),

- arbre ALT 89 ft, à 560 m de l'extrémité de piste.

***23.7 AERODROME OBSTACLES***

*RWY 09 : Air crews must be aware of the following obstacles in take-off funnel :*

*- mobile obstacle ALT 38 ft, 160 m away from the RWY end (road gauge),*

*- tree ALT 89 ft, 560 m away from the RWY end.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWD.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWD.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / not applicable | sans objet / not applicable |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWD.23
**AFIS** : KONE Information 122.500 (voir / *see* AD 2 NWWD.3)

**KONE**
21 03 13 S - 164 50 22 E
*ALT AD : 24 (1 hPa)*

VAR 12°E (2020)

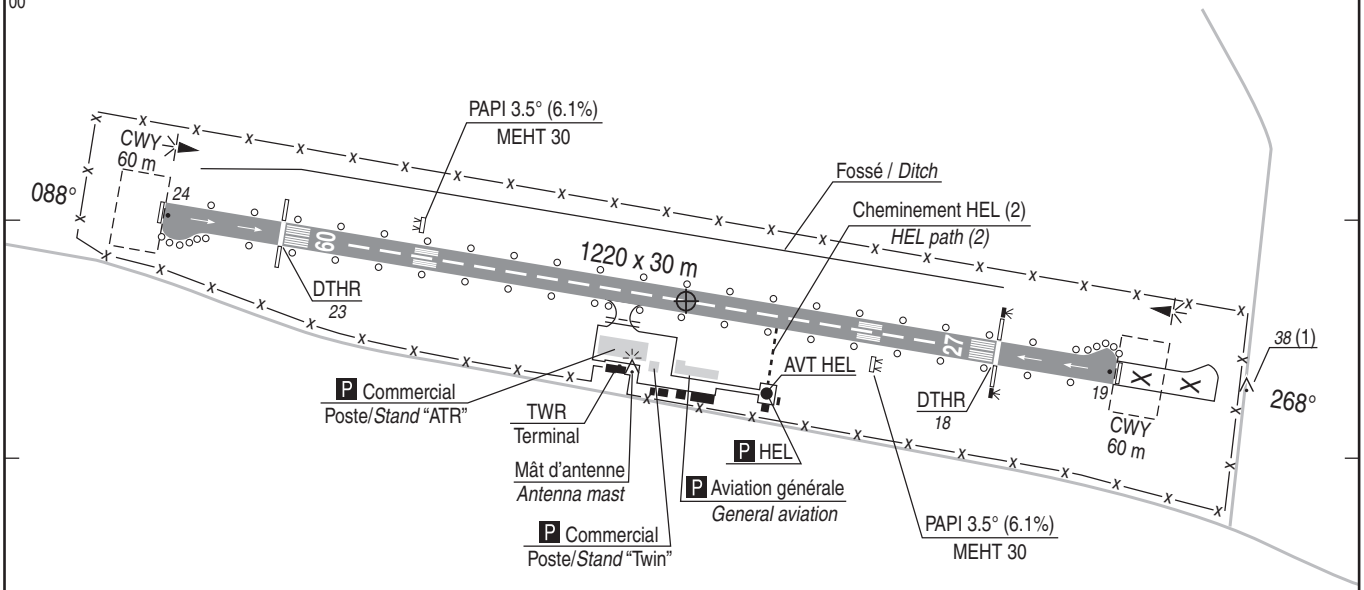
**OBSERVATIONS / *REMARKS***

Voir / *See* AD 2 NWWD.20/23.

Limitation circulation d'aérodrome et aire de manoeuvre : voir AD 2 NWWD.23
*Limitation of aerodrome traffic and maneuvering area : see AD 2 NWWD.23*

PCL : Voir / *See* AD 2 NWWD.23

(1) Obstacle mobile : voir / *see* AD 2 NWWD.23
(2) Cheminement HEL / *HEL path* : voir / *see* AD 2 NWWD.20




21°
03'
30"

LEGENDE / *KEY*

Point d'attente
*Holding point*

Aire de trafic
*Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 201 ft

0 — 500 m

164° 50'00"

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 21° 03' 09.40" S | 164° 49' 58.97" E |
| DTHR 09 | 21° 03' 10.24" S | 164° 50' 04.12" E |
| THR 27 | 21° 03' 16.21" S | 164° 50' 40.60" E |
| DTHR 27 | 21° 03' 15.38" S | 164° 50' 35.51" E |

164° 50'30"

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | LIL | 1220 | 1280 | 1220 | 1070 | Revêtue | 21 F/B/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 27 | NIL | LIL | 1220 | 1280 | 1220 | 1070 | *Paved* | | 3400 | 3400 | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|
| IAF NDB KQ | REF ENR 4.1 | | x |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IAF WD354 | 21°05'43.8" S | 165°11'07.5" E | x | |
| IAF WD356 | 21°21'49.2" S | 165°01'29.7" E | x | |
| WD358 | 21°08'22.3" S | 165°03'14.5" E | x | |
| IWD27 | 21°04'53.0" S | 165°03'41.6" E | x | |
| FWD27 | 21°04'18.8" S | 164°58'42.2" E | x | |
| MWD27 | 21°03'40.42" S | 164°53'08.59" E | x | |



© SIA

**KONE**

## **PRECODING RNP** RWY 27

| Identification Procedure | | RNP RWY 27 | | | | | | Dec MAG 2020 11.9°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG (°)* | *Direction True (°)* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *MAX IAS (kt)* | *Vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| HLDG | | WD354 | | | | | | | | | | |
| HLDG | | WD356 | | | | | | | | | | |
| INA WD354 | IF | WD354 | | | | | | 5000 | | 170 | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | IWD27 | | 265 | 276.9 | 7 | | 3400 | 3400 | | | RNAV1/RNP APCH |
| INA WD356 | IF | WD356 | | | | | | 4500 | | 170 | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | WD358 | | 355 | 6.9 | 13.5 | | 4500 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | IWD27 | | 355 | 007.0 | 3.5 | | 3400 | 3400 | | | RNAV1/RNP APCH |
| APCH | IF | IWD27 | | | | | | | | | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | FWD27 | | 265 | 276.9 | 4.7 | | 2900 | 2900 | | | RNP APCH |
| | TF | MWD27 | Yes | 265 | 277.0 | 5.2 | | | | | -3.5° / 15 | RNP APCH |
| | CA | | | 186 | 197.7 | | L | 4500 | 4500 | | | RNP APCH |
| | DF | WD356 | | | | | L | 4500 | | 170 | | RNP APCH |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS — KONE

*Instrument approach*

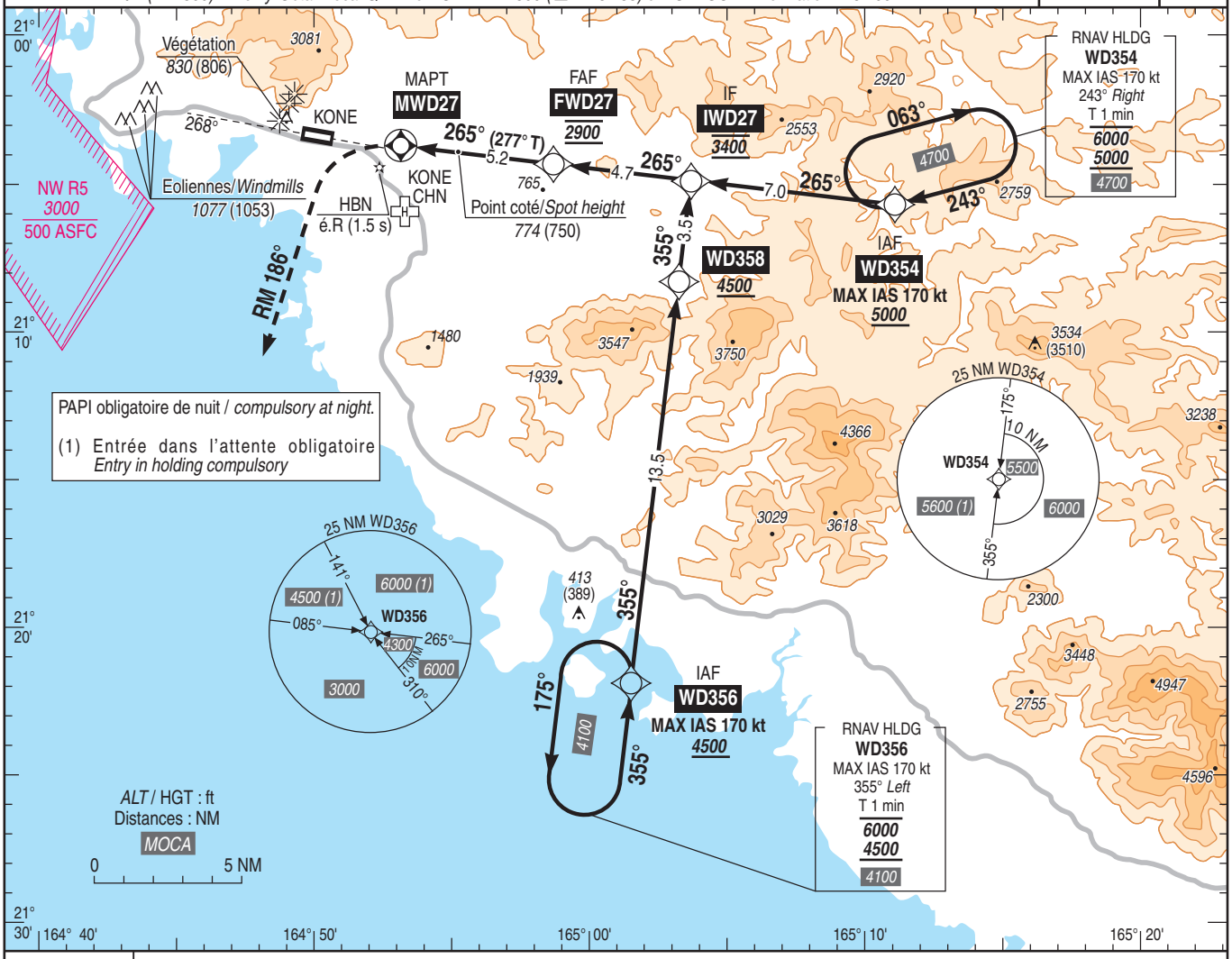
CAT A B

***ALT AD : 24 (1 hPa)***, DTHR : 18

**RNP** RWY 27

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : KONE Information 122.500 (FR)
Absence ATS : **A/A** (122.500) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 122.500 (☎ 47 84 33) ou auprès de TONTOUTA Information 128.200
***A/A*** *(122.500) FR only. Obtain local QNH from STAP 122.500 (☎ 47 84 33) or TONTOUTA Information 128.200*

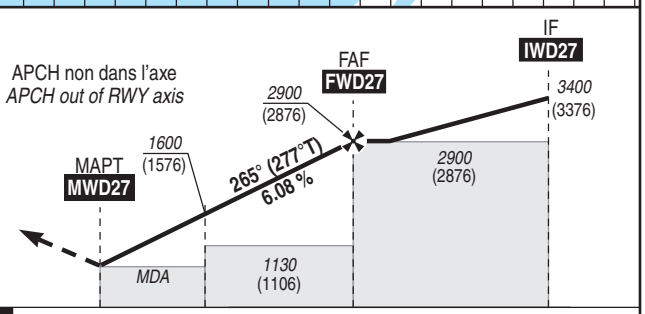
| RNP APCH | VAR |
|---|---|
| GNSS requis<br>*GNSS required* | 12° E<br>(20) |




*TA : 11000*

API : Au **MAPT**, tourner **à gauche RM 186°** en montée vers ***4500*** (4476).
***A 4500*** (4476), tourner **à gauche** vers **WD356**.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à ***2000*** (1976) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :*
*At **MAPT**, turn **left MAG 186°** climbing up to **4500** (4476).*
***A 4500** (4476), turn **left** to **WD356.***
***Do not turn before MAPT**.*
*Climb up to **2000** (1976) prior to level acceleration.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR (NM) ← | 0.0 | 2.4 | 4.1 | 7.6 | 12.3 | |
| MAPT (NM) ← | | 0.0 | 1.7 | 5.2 | 9.9 | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***980*** (950) | 1500<br>1600 | 946 | ***2320*** (2290) | 4500 |

| DIST MWD27 NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2810*** (2786) | ***2440*** (2416) | ***2070*** (2046) | ***1700*** (1676) | ***1330*** (1306) |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT 5.2 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 29 | 3 min 56 | 3 min 30 | 3 min 09 | 2 min 51 | 2 min 37 | 2 min 25 |
| VSP (ft/min) | 430 | 490 | 550 | 620 | 680 | 740 | 800 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

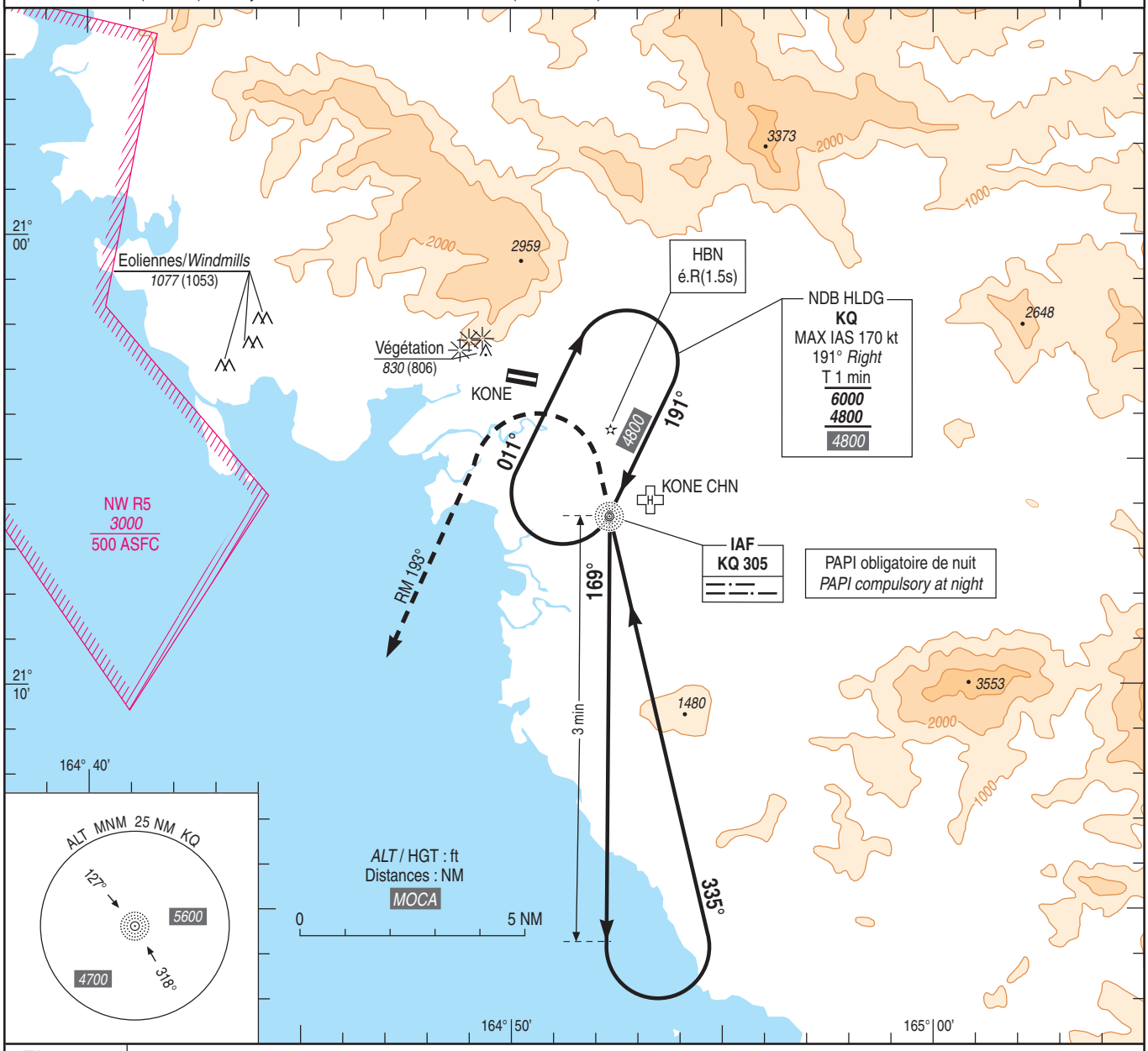
**KONE**

CAT A B
***ALT AD : 24 (1 hPa)***

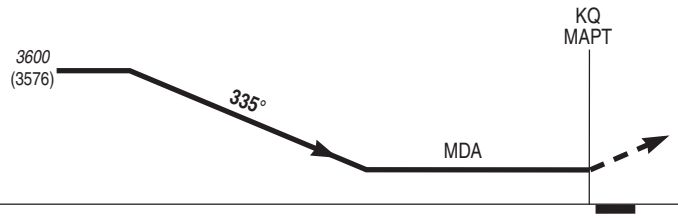
NDB A

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : KONE Information 122.500 (FR)
Absence ATS : **A/A** (122.500) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 122.500 (☎ 47 84 33) ou auprès de TONTOUTA Information 128.200
***A/A*** *(122.500) FR only. Obtain local QNH from STAP 122.500 (☎ 47 84 33) or TONTOUTA Information 128.200*

VAR
12° E
(20)




*TA : 11000*




API : A **KQ**, tourner à **gauche RM 193°** en montée vers ***3400*** (3376).
A **3400** (3376), tourner à **gauche** pour rejoindre **KQ** en montée vers **4800** (4776).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à **2000** (1976) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **KQ**, turn **left MAG 193°** climbing up to **3400** (3376).*
*At **3400** (3376), turn **left** to join **KQ** climbing up to **4800** (4776).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to **2000** (1976) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***1890*** (1860)<br>***1920*** (1890) | 1600 |

Observations / *Remarks* : HN : ATT RWY 09 interdit / *LDG RWY 09 prohibited.*
(1) MVL interdites au Nord de la piste. / *Circling prohibited North of RWY.*



© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

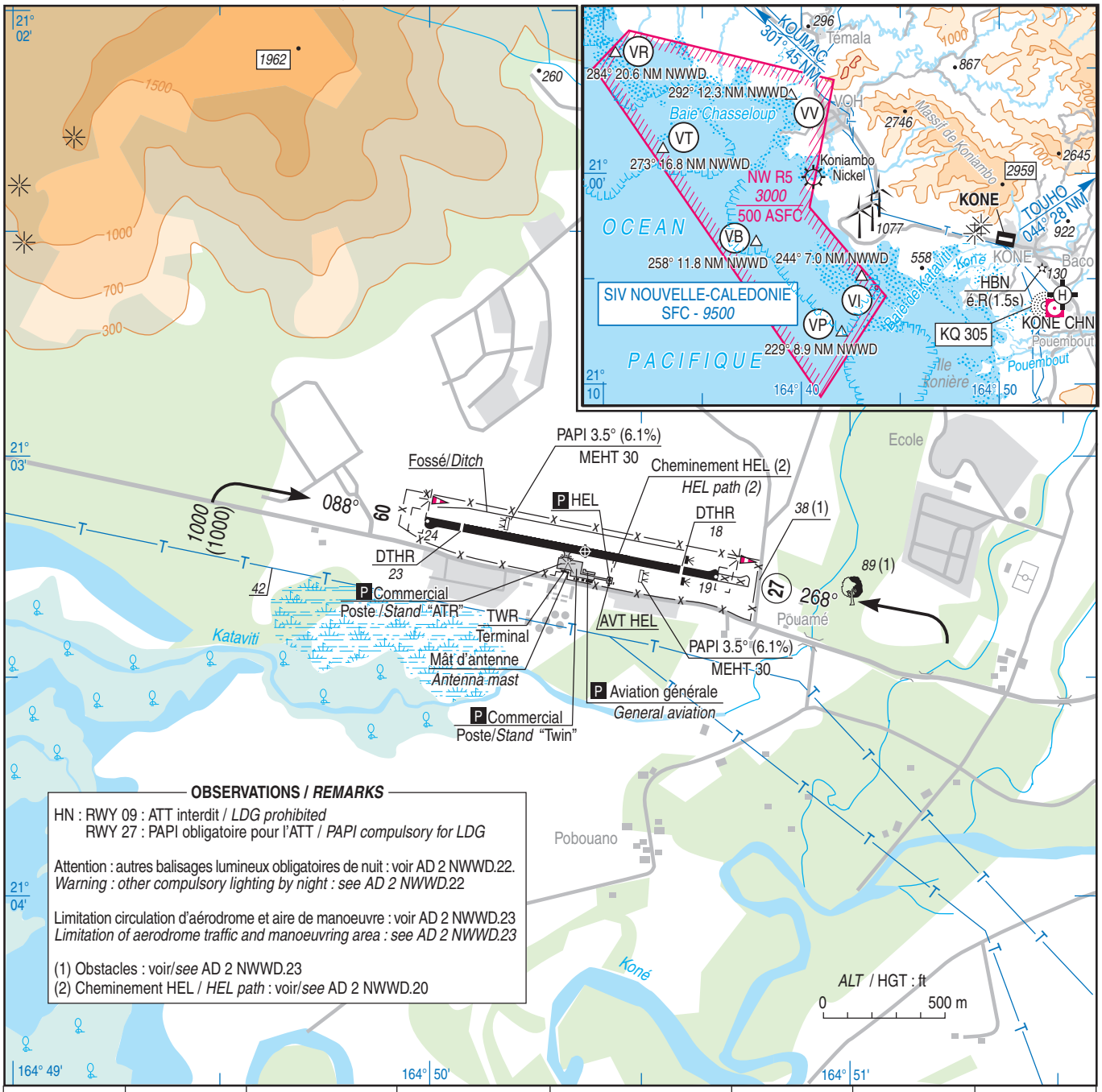
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

## KONE

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 24 ft (1 hPa)***<br>LAT : 21 03 13 S<br>LONG : 164 50 22 E | **NWWD**<br>VAR 12°E (2025) |

FIS : TONTOUTA Information 128.200
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : 122.500 (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (122.500) FR seulement /*only*

**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWD.23




**OBSERVATIONS / *REMARKS***

HN : RWY 09 : ATT interdit / *LDG prohibited*
RWY 27 : PAPI obligatoire pour l'ATT / *PAPI compulsory for LDG*

Attention : autres balisages lumineux obligatoires de nuit : voir AD 2 NWWD.22.
*Warning : other compulsory lighting by night : see AD 2 NWWD.22*

Limitation circulation d'aérodrome et aire de manoeuvre : voir AD 2 NWWD.23
*Limitation of aerodrome traffic and manoeuvring area : see AD 2 NWWD.23*

(1) Obstacles : voir/*see* AD 2 NWWD.23
(2) Cheminement HEL / *HEL path* : voir/*see* AD 2 NWWD.20

| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 09<br>27 | 088<br>268 | 1220 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 21 F/B/W/T | 1280<br>1280 | 1220<br>1220 | 1070<br>1070 |

**Aides lumineuses :**
RWY 27/09 : BI
PCL : voir AD 2 NWWD.23

***Lighting aids :***
*RWY 27/09 : LIL*
*PCL : see AD 2 NWWD.23*



© SIA

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

**AD 2 NWWE.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# NWWE - ILE DES PINS MOUE

**AD 2 NWWE.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 22°35'19"S 167°27'19"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8.3 km N Kuto |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 317 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29.2 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 198 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.942°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.016°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE SUD - DAEM |
| | Adresse / *Address* | BP L1<br>98849 Nouméa CEDEX |
| | Telephone | 20 42 50 |
| | FAX | 20 43 99 |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE<br>Gestionnaire de l'AD / AD administration : PROVINCE SUD - DIRECTION DE L'AMENAGEMENT DE L'EQUIPEMENT ET DES MOYENS |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau. | Office hours. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Occasionnellement | Random |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | O/R | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir GEN 3) | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (see GEN 3) |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS : HOR NOTAM.<br>PPR en dehors (HN : PN 24HR).<br>TEL : 46 16 60 - FAX : 46 16 62 | AFIS : NOTAM SKED.<br>PPR outside (HN : PN 24HR).<br>TEL : 46 16 60 - FAX : 46 16 62 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Contrôle d'accès H24. | Access control H24. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWE.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWE.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité. | In the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Snack sur AD. | Snack on AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, transports hôteliers. | Taxis, hotel transportations. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de secours RFFS, dispensaire au village. | RFFS aid room, dispensary in the village. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Banque au village. | Bank in the village. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Au village. | In the village. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Point Info aérogare : TEL 46 14 00. | Terminal Info point : TEL 46 14 00. |

**AD 2 NWWE.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 4 : VIM 60<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg devant le garage RFFS.<br>Autre : VIP 2.5 (niveau 2) | Level 4 : VIM 60<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in front of RFFS garage.<br>Other : VIP 2.5 (level 2) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : HOR NOTAM.<br>Extension sans NOTAM possible au profit des vols commerciaux autorisés.<br>En dehors de ces HOR : niveau 1. | Level 4 : NOTAM SKED.<br>Extension without NOTAM is possible for allowed commercial flights.<br>Outside these SKED : level 1. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 16 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 12 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 14 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Zone PRKG P1 à P5 - PRKG HEL - PRKG Nord-Est | PRKG P1 to P5 area - PRKG HEL - PRKG North-East |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 93 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquages postes avions commerciaux : P1, P2 et P3.<br>Marquages postes avions légers : P4 et P5.<br>Parking HEL : P. | Commercial ACFT stands markings : P1, P2 and P3.<br>Light ACFT stands markings : P4 and P5.<br>HEL apron : P. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NWWE ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWE .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWE.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWE.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWE .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 15<br>18-24-06 CNL 09 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 1800-0900 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWE.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 114.17 (101) | 1250 x 30 | 18 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 22°35'10.64"S 167°26'59.13"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 316ft |
| 28 | 294.17 (281) | 1250 x 30 | 18 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 22°35'27.27"S 167°27'39.04"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 283ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (1) |
| 28 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWE.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | |
| 28 | 1250 | 1250 | 1250 | 1250 | |

**AD 2 NWWE.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 40 ft | | | | | |
| 28 | | G | PAPI 3.3 ° 5.8 % | 40 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 10 | 1250 m | 50 m | W | LIL | R | NIL | | (1) |
| 28 | 1250 m | 50 m | W | LIL | R | NIL | | |

(1) RWY 10 : feux à éclats / flashing lights

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWE.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI | Blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire (groupe électrogène). | Auxiliary power supply (generator). |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins de 15 sec. | Less than 15 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWE.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

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

**AD 2 NWWE.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWE.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ILE DES PINS Information (FR) | 118.900 MHz | HO | HOR NOTAM / NOTAM SKED (voir/see AD 2 NWWE.3) |

**AD 2 NWWE.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | IP | 332 kHz | H24 | 22°35'24.0"S 167°27'03.9"E | | 25NM | | | |

**AD 2 NWWE.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.

**Utilisation des postes de stationnement**

* les 3 postes devant le terminal : priorité aux vols commerciaux,
* PRKG HEL : seulement si poste n°3 (devant le terminal) inoccupé.
  Rappel PRKG HEL : ce n'est pas une aire de poser pour HEL.

*Taxiing prohibited except on RWY et TWY.*

***Use of parking stands***

* *the 3 stands in front of the terminal : priority to commercial flights,*
* *HEL apron : only if stand nr3 (in front of the terminal) vacant.*
  *Reminder for HEL apron : it is not a HEL landing area.*

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

**AD 2 NWWE.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Obstacle le plus pénalisant : Pic N'Ga 860 ft, QDR 162° 3.9 NM ARP.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

*Controlling obstacle : Peak N'Ga 860 ft, QDR 162° 3.9 NM ARP.*

**22.2 CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR**

RWY 10 : Monter RM 101° jusqu'à 1300 (983) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 28 : Monter RM 281° jusqu'à 1300 (983) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.2 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES***

*RWY 10: Climb MAG 101° up to 1300 (983) then direct up to en-route safety altitude.*

*RWY 28: Climb MAG 281° up to 1300 (983) then direct up to en-route safety altitude.*

**22.3 VOLS DE NUIT**

ATT interdit si PAPI U/S.

***22.3 NIGHT FLIGHTS***

*LDG prohibited if PAPI U/S.*

**22.4 VFR**

**22.4.1 Points de compte-rendu**

***22.4 VFR***

***22.4.1 Reporting points***

| **Points** | **Coordonnées** *Coordinates* | **Noms** *Names* |
|---|---|---|
| NO | 22°25'26"S - 167°00'47"E | Ilot Nouaré / *Nouaré islet* |
| KU | 22°39'29"S - 167°26'24"E | Baie de Kuto / *Kuto bay* |
| GA | 22°32'42"S - 167°25'36"E | Gadji |

**22.4.2 VFR de nuit**

Non autorisé.

***22.4.2 Night VFR***

*Not authorized.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWE.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD available for ULM.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Présence d'eau stagnante possible sur l'aire de manoeuvre, à l'intersection avec la voie de circulation.

Saison des pluies : DEC-AVR.

Obstacle butte en terre : à 170 m du THR 10, perce de 20 cm la trouée de décollage RWY 28.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Possible presence of stagnant water on the maneuvering area, at the intersection with TWY.*

*Rainy season : DEC-APR.*

*Obstacle earth mound :170 m from THR 10, pierces by 20 cm RWY 28 TKOF funnel.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

STAP :

- Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, base de nuages, T°, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 10/28 et informations éventuelles sur la plate-forme.
- TEL 46 16 69
- Absence ATS : 118.900 MHz

PCL sur FREQ STAP :

- Allume les projecteurs PRKG ACFT,
- Brillance PAPI : forte de jour,
- Brillance feux à éclats : forte.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1

***23.3 AD EQUIPMENT***

*STAP :*

- *Available meteorological data : wind, VIS, cloudbase, T°, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 10/28 and possible information about the airfield.*
- *TEL 46 16 69*
- *Absence ATS : 118.900 MHz*

*PCL on STAP FREQ :*

- *Switch on PRKG ACFT projectors,*
- *PAPI brightness : high by day,*
- *Flashing lights brightness : high.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1*

**23.4 Péril animalier**

Occasionnel : pendant les HOR RFFS niveau 4, dans la limite de SR-30 à SS+30.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random : during RFFS level 4 SKED, within the slot from SR-30 to SS+30.*

**AD 2 NWWE.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWE.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

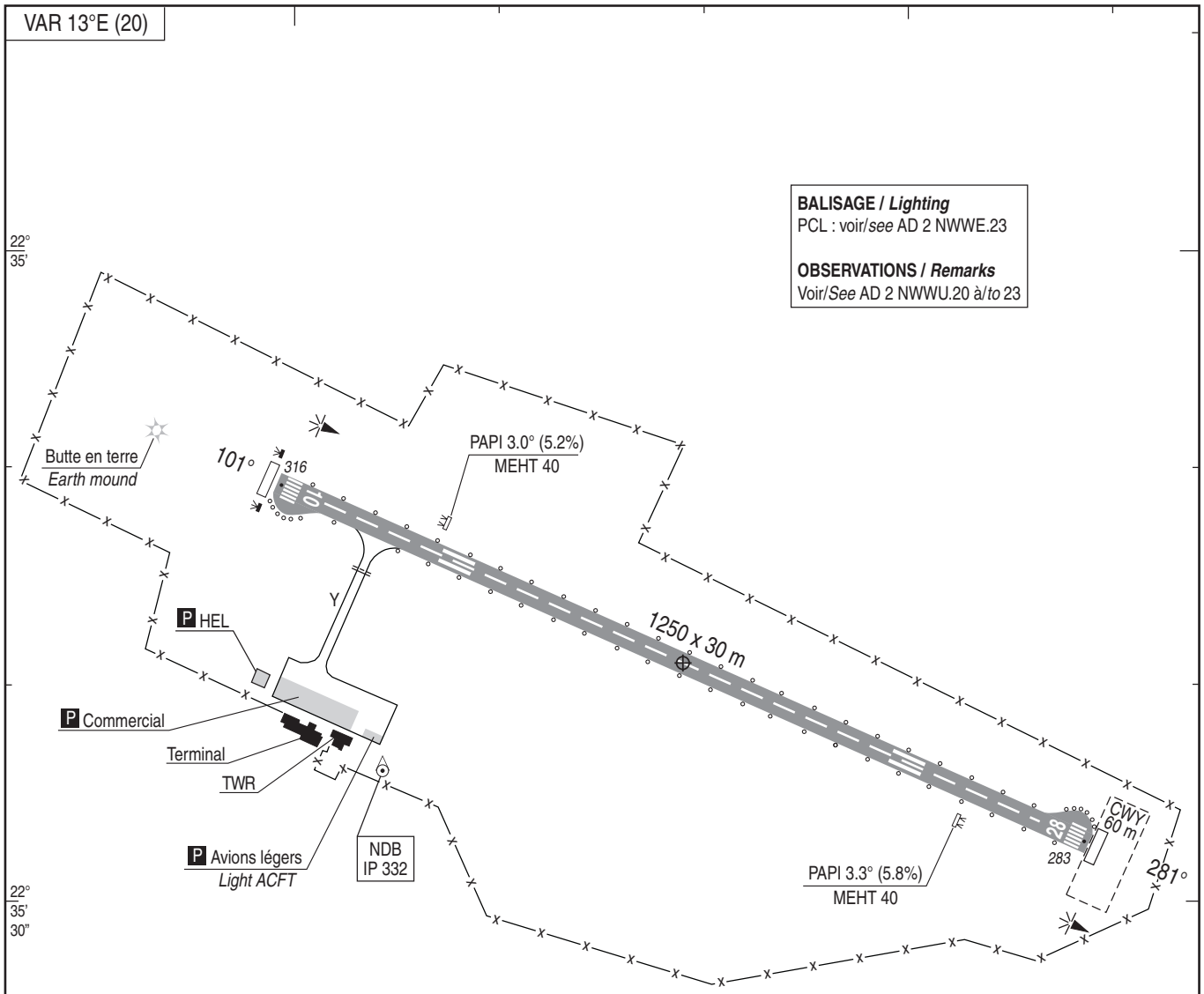
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 10 | Sans objet / *not applicable* |
| NDB RWY 28 | Sans objet / *not applicable* |
| RNP RWY 28 | LNAV, LNAV/VNAV |

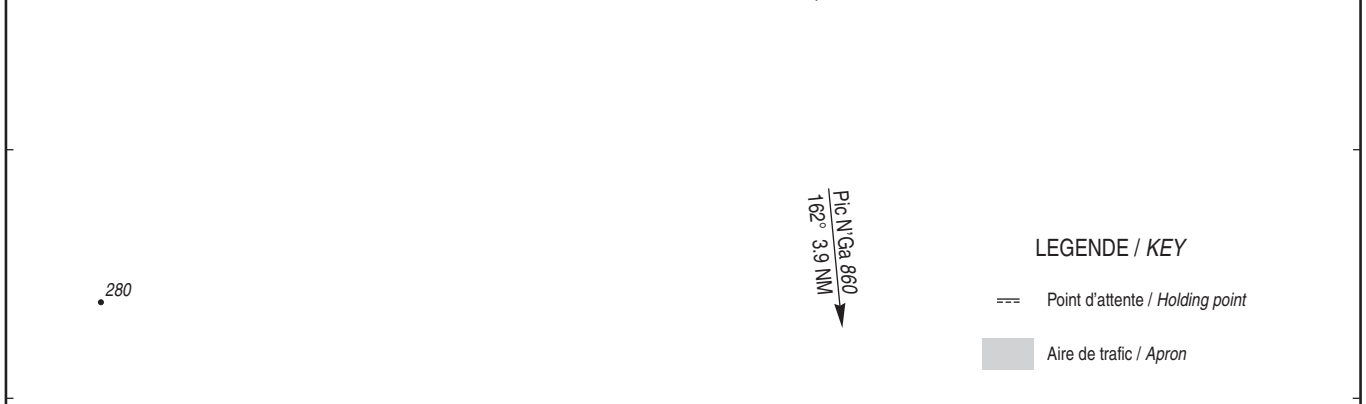
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS** : voir/*see* AD 2 NWWE.3
**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWE.23

## ILE DES PINS MOUE
22 35 19 S - 167 27 19 E
*ALT AD : 317 (12 hPa)*




167° 27'

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 22° 35' 10.64" S | 167° 26' 59.13" E |
| THR 28 | 22° 35' 27.27" S | 167° 27' 39.04" E |

167° 27' 30"

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | LIL | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | Revêtue *Paved* | 18 F/C/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 28 | NIL | LIL | 1250 | 1250 | 1250 | 1250 | | | 800 | 800 | - | - |


© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| IP | REF NWWE AD 2.19 | | X | | |
| WE901 | 22°26'38.2" S 167°19'42.1" E | X | | | X |
| WE903 | 22°29'09.4" S 167°12'34.1" E | X | | | X |
| IWE10 | 22°31'12.9" S 167°17'29.5" E | X | | | X |
| FWE10 | 22°33'04.0" S 167°21'55.5" E | X | | | X |
| WE911 | 22°30'36.8" S 167°28'54.8" E | X | | | X |
| RW10 | REF THR10 NWWE AD 2.12 | X | | | X |
| WE904 | 22°34'44.2" S 167°39'08.5" E | X | | | X |
| IWE28 | 22°39'18.9" S 167°36'55.9" E | X | | | X |
| FWE28 | 22°37'28.2" S 167°32'29.5" E | X | | | X |
| WE910 | 22°30'53.0" S 167°29'34.9" E | X | | | X |
| RW28 | REF THR28 NWWE AD 2.12 | X | | | X |



© SIA

**ILE DES PINS** MOUE
**PRECODING RNP** RWY 10

→

**RNP RWY 10**

RMK - MAG VAR 2020 12,7°E REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | RNP value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | IWE10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA IWE10 | IF | IWE10 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | - |
| INA WE903 | IF | WE903 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | IWE10 | - | 102 | 114.2 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA WE901 | IF | WE901 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | - |
| | TF | IWE10 | - | 191 | 204.2 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IWE10 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | - |
| | TF | FWE10 | - | 102 | 114.2 | 4.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW10 | Yes | 101 | 114.2 | 5.1 | - | - | - | - | -3,00 / 50 | 0.3 |
| | CA | - | - | 101 | 114.2 | - | - | 1200 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WE911 | - | - | - | - | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | WE901 | - | 282 | 294.9 | 9.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |


© SIA

**ILE DES PINS** MOUE
**PRECODING RNP** RWY 28

→

**RNP RWY 28**

RMK - MAG VAR 2020 12,7°E REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | RNP value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | WE904 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA WE904 | IF | WE904 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | IWE28 | - | 191 | 204.1 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IWE28 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | - |
| | TF | FWE28 | - | 281 | 294.1 | 4.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | Yes | 281 | 294.1 | 4.9 | - | - | - | - | -3,20 / 50 | 0.3 |
| | CA | - | - | 281 | 294.1 | - | - | 1200 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WE910 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | WE904 | - | 101 | 113.5 | 9.6 | R | 3000 | - | - | - | 1.0 |


© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

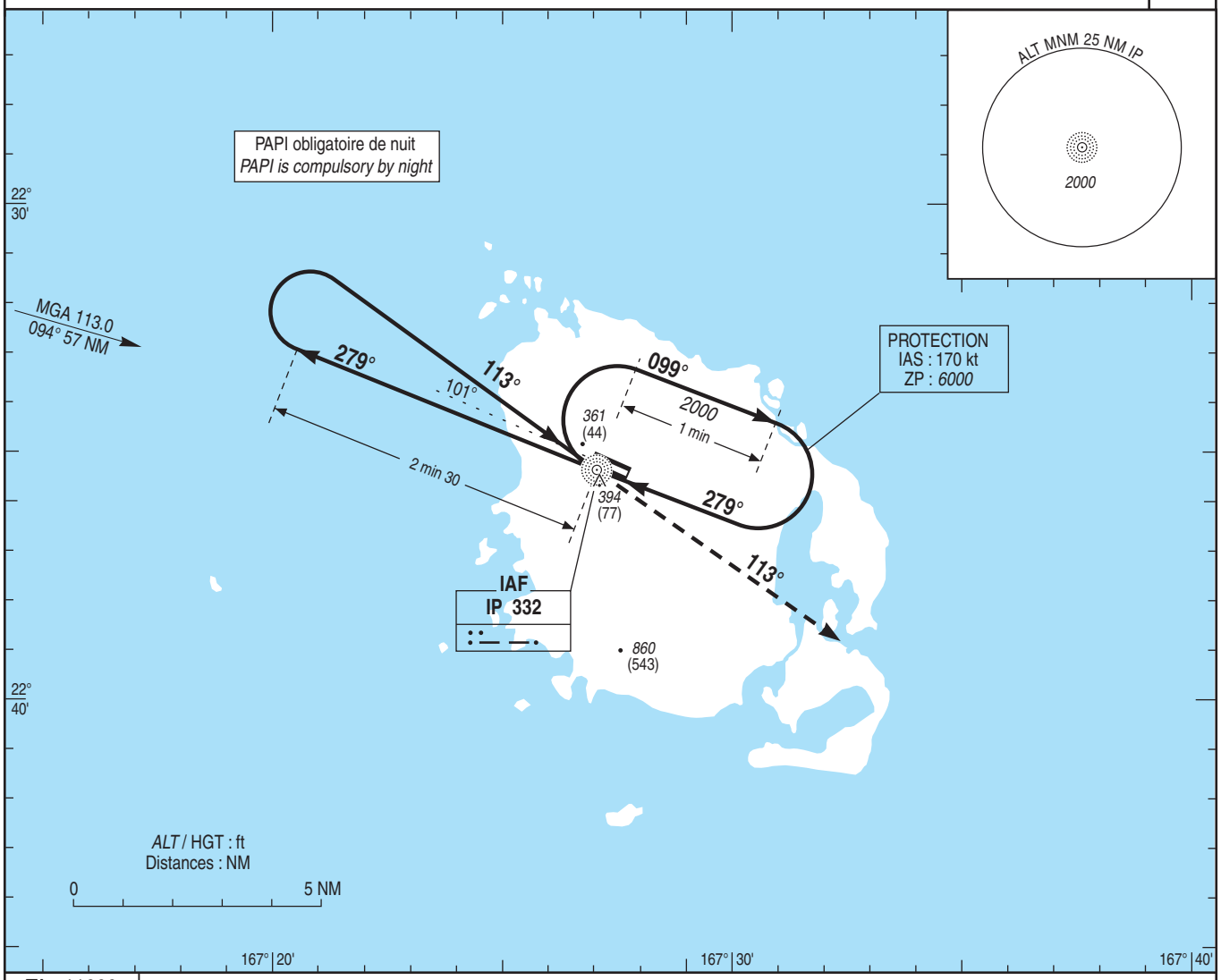
**ILE DES PINS** MOUE

CAT A B
***ALT AD : 317 (12 hPa)**, THR : 316*

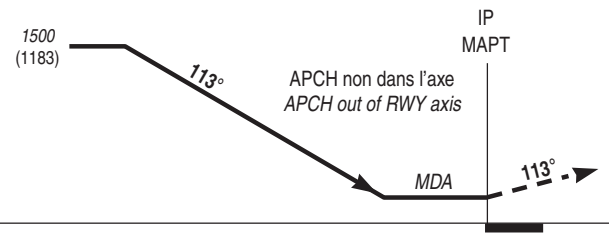
NDB RWY 10

**APP** : TONTOUTA Approche / *Approach* 128.300
TWR : NIL
**AFIS** : ILE DES PINS Information 118.900 (FR)
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.900 (☎ 46 16 69) ou auprès de TONTOUTA Information 128.300
***A/A** (118.900) FR only. Obtain local QNH on STAP 118.900 (☎ 46 16 69) or from TONTOUTA Information 128.300*

VAR
13°E
(20)




*TA : 11000*




API : Monter **RM 113°** vers ***2000*** (1683) et suivre instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb **MAG 113°** up to **2000** (1683) and follow ATC instructions.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (400) | 1500 | 396 | ***720*** (400) | 1500 |
| B | ***820*** (500) | 1600 | | ***820*** (500) | 1600 |

Observations / *Remarks* : HN : bon fonctionnement des feux à éclats / *HN : flashing lights working properly.*

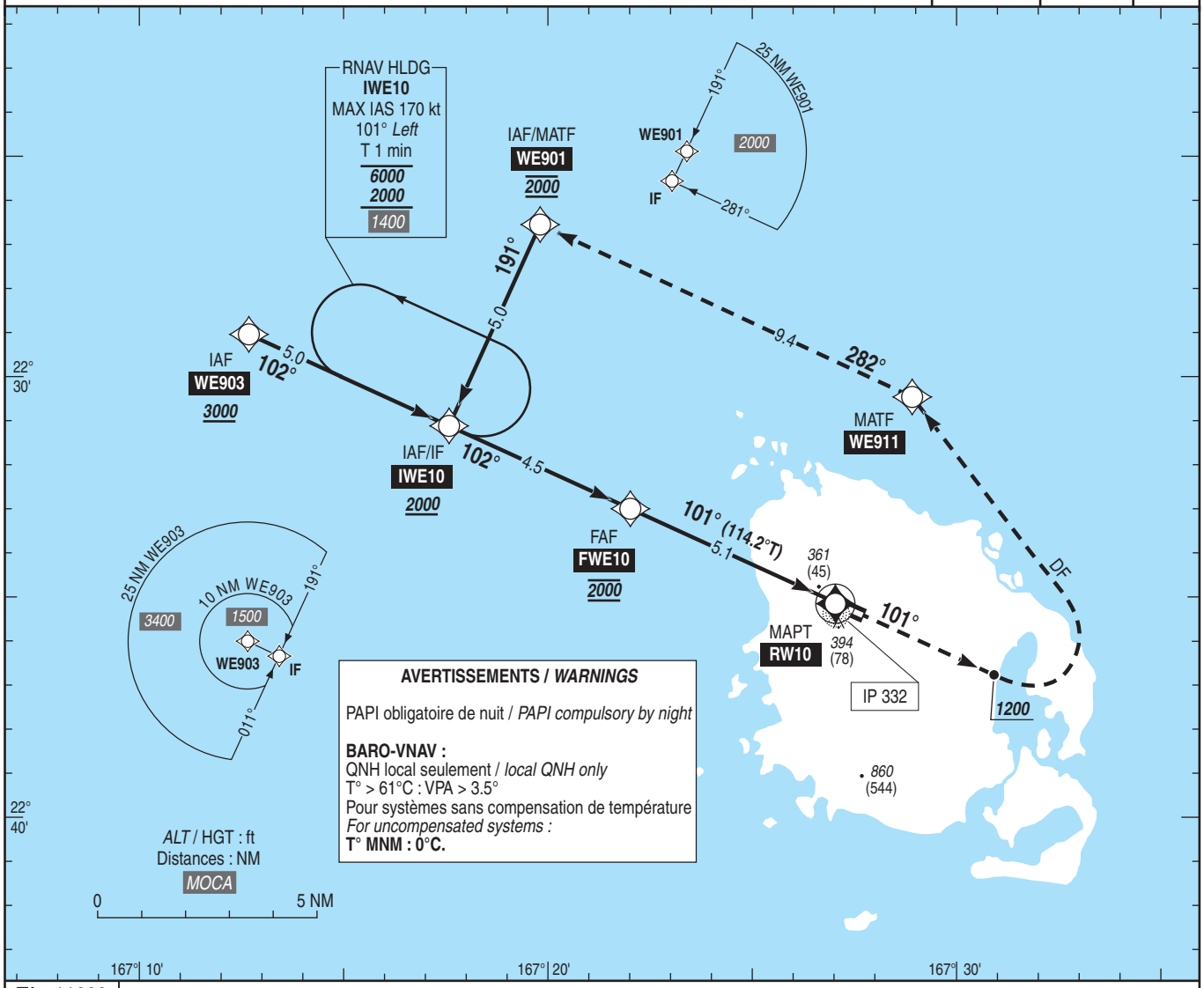

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 317, **THR : 316 (12 hPa)***

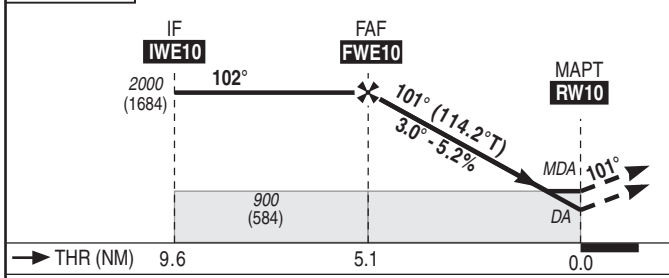
**ILE DES PINS** MOUE

**RNP** RWY 10

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : TONTOUTA Approche / *Approach* 128.300<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : ILE DES PINS Information 118.900 (FR seulement/*only*)<br>Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.900 (☎ 46 16 69) ou le QNH de TONTOUTA auprès de TONTOUTA Information 128.300<br>***A/A** (118.900) FR only. Obtain local QNH on STAP 118.900 (☎ 46 16 69) or TONTOUTA QNH from TONTOUTA Information 128.300* | **RNP APCH** | TCH : 50 | VAR 13°E (2020) |




*TA : 11000*




API : Monter **RM 101°**. A ***1200*** (884) tourner à **gauche direct** vers **WE911** puis **WE901** en montée vers ***2000*** (1684) ou suivre les instructions du contrôle.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 101°**. At **1200** (884) turn **left direct** to **WE911** then **WE901** climbing up to **2000** (1684) or follow ATC instructions.*
***Do not turn before MAPT.***
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans / *without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (400) | 1500 | 306 | ***720*** (400) | 1500 | 396 | ***830*** (510) | 1500 | ***1190*** (870) | 1500 |
| B | ***820*** (500) | 1600 | 319 | ***820*** (500) | 1600 | | ***850*** (530) | 1600 | ***1210*** (890) | 1600 |

| **DIST RW10** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ***NM*** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1960*** (1644) | ***1640*** (1324) | ***1320*** (1004) | ***1000*** (684) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 5.1 NM | 70 kt<br>4 min 24 | 80 kt<br>3 min 51 | 90 kt<br>3 min 25 | 100 kt<br>3 min 05 | 110 kt<br>2 min 48 | 120 kt<br>2 min 34 | 130 kt<br>2 min 22 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 |



© SIA

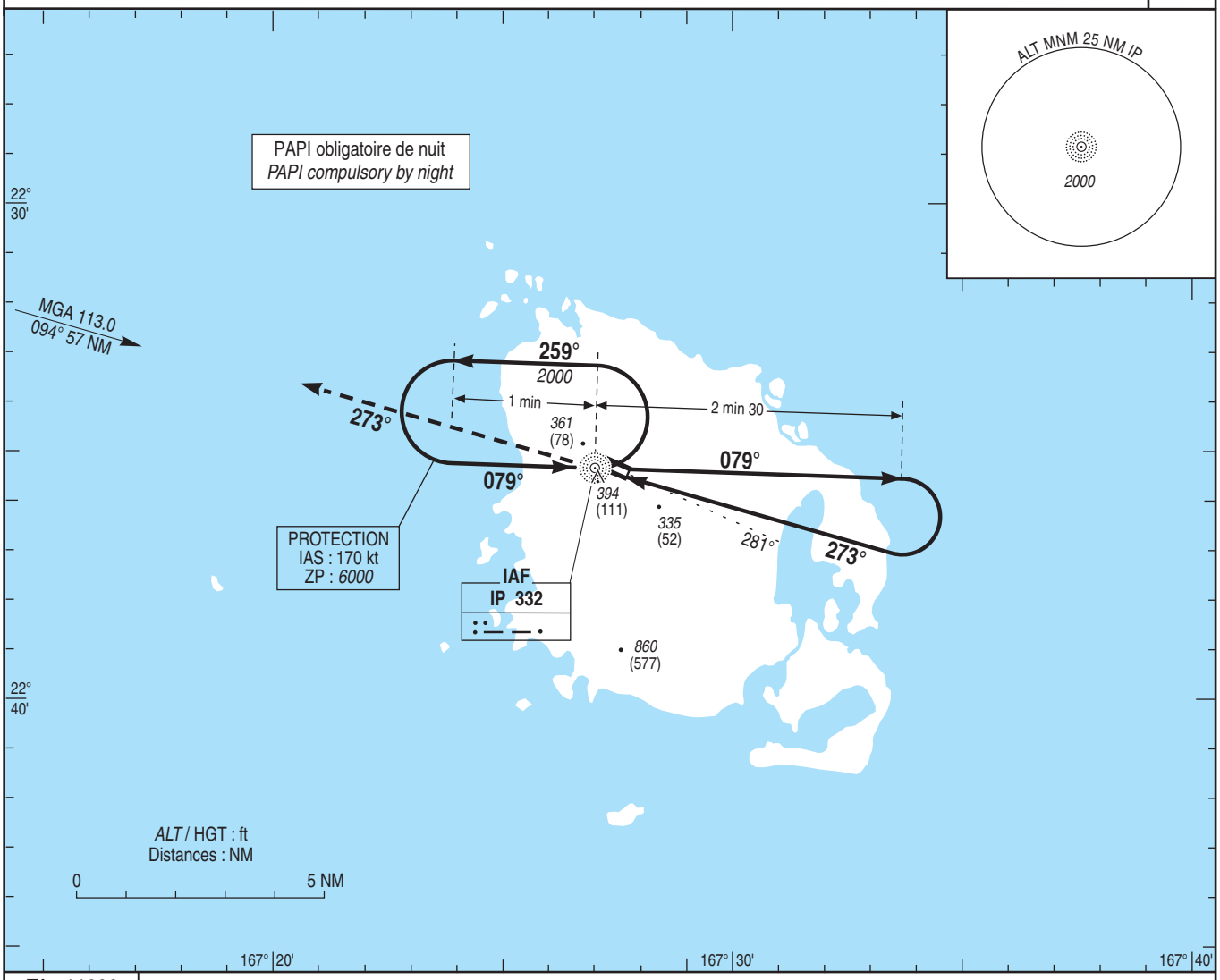
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 317 , **THR : 283 (11 hPa)***

**ILE DES PINS** MOUE

NDB RWY 28

**APP** : TONTOUTA Approche / *Approach* 128.300
TWR : NIL
**AFIS** : ILE DES PINS Information 118.900 (FR)
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.900 (☎ 46 16 69) ou auprès de TONTOUTA Information 128.300
***A/A** (118.900) FR only. Obtain local QNH on STAP 118.900 (☎ 46 16 69) or from TONTOUTA Information 128.300*

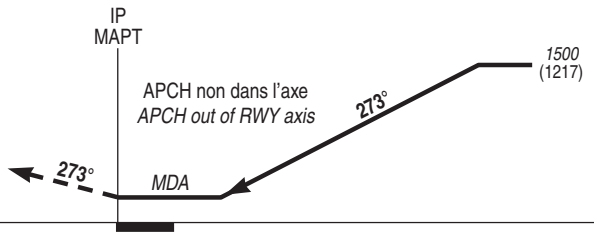
VAR 13°E (20)




*TA : 11000*

API : Monter **RM 273°** vers ***2000*** (1717) et suivre instructions du CTL.

*Missed APCH: Climb **MAG 273°** up to **2000** (1717) and follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***700*** (410) | 1500 | 402 | ***720*** (430) | 1500 |
| B | ***790*** (500) | 1600 | | ***790*** (500) | 1600 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

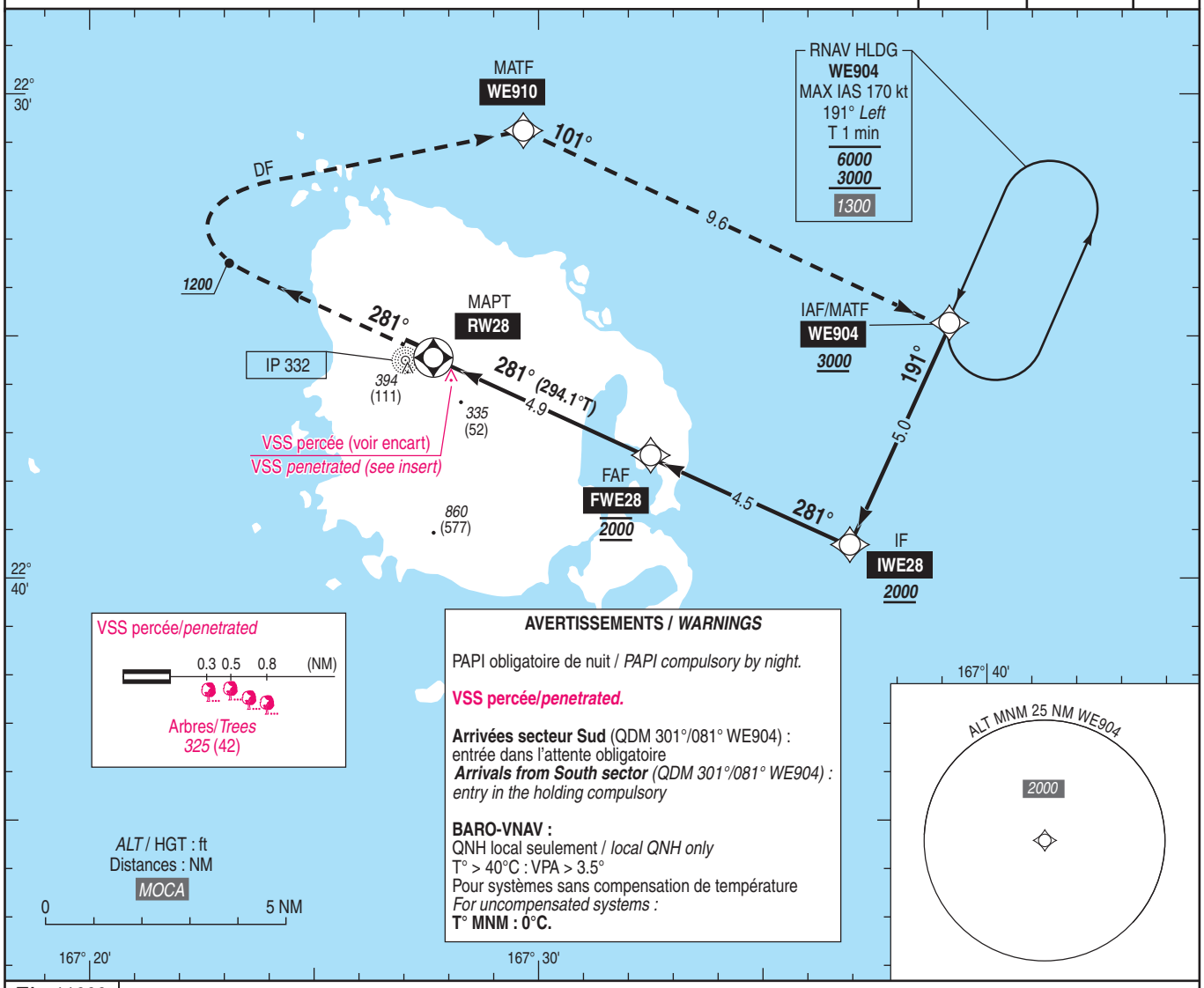
CAT A B

*ALT AD : 317,* ***THR : 283 (11 hPa)***

**ILE DES PINS** MOUE

**RNP** RWY 28

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : TONTOUTA Approche / *Approach* 128.300<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : ILE DES PINS Information 118.900 (FR seulement/*only*)<br>Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.900 (☎ 46 16 69) ou le QNH de TONTOUTA auprès de TONTOUTA Information 128.300<br>***A/A*** *(118.900) FR only. Obtain local QNH on STAP 118.900 (☎ 46 16 69) or TONTOUTA QNH from TONTOUTA Information 128.300* | **RNP APCH** | TCH : 50 | VAR<br>13° E<br>(2020) |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

PAPI obligatoire de nuit / *PAPI compulsory by night.*

**VSS percée/*penetrated.***

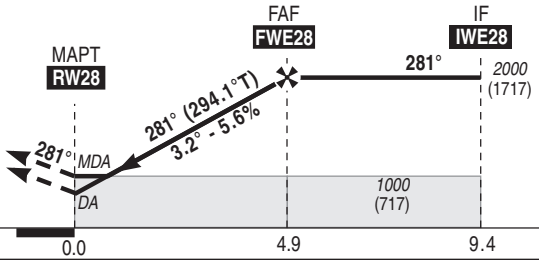
**Arrivées secteur Sud** (QDM 301°/081° WE904) : entrée dans l'attente obligatoire
***Arrivals from South sector*** *(QDM 301°/081° WE904) : entry in the holding compulsory*

**BARO-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 40°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température
*For uncompensated systems :*
**T° MNM : 0°C.**

*TA : 11000*

API : Monter **RM 281°**. A ***1200*** (917) tourner à **droite direct** vers **WE910** puis à **droite** vers **WE904** en montée vers ***3000*** (2717) ou suivre les instructions du contrôle.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***MAG 281°****. At* ***1200*** *(917) turn* ***right direct*** *to* ***WE910*** *then turn* ***right*** *to* ***WE904*** *climbing up to* ***3000*** *(2717) or follow ATC instructions.*
***Do not turn before MAPT.***
*Acceleration level not studied.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans / *without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***690*** (400) | 1500 | 346 | ***760*** (470) | 1500 | 462 | ***830*** (540) | 1500 | ***1190*** (900) | 1500 |
| B | ***790*** (500) | 1600 | 358 | ***790*** (500) | 1600 | | ***850*** (560) | 1600 | ***1210*** (920) | 1600 |

| DIST RW28 | | | |
|---|---|---|---|
| ***NM*** | 2 | 3 | 4 |
| ***ALT*** (HGT) | ***1010*** (727) | ***1350*** (1067) | ***1690*** (1407) |

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

| FAF - MAPT 4.9 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 12 | 3 min 41 | 3 min 16 | 2 min 57 | 2 min 41 | 2 min 27 | 2 min 16 |
| VSP (ft/min) | 395 | 450 | 505 | 565 | 620 | 675 | 735 |



© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

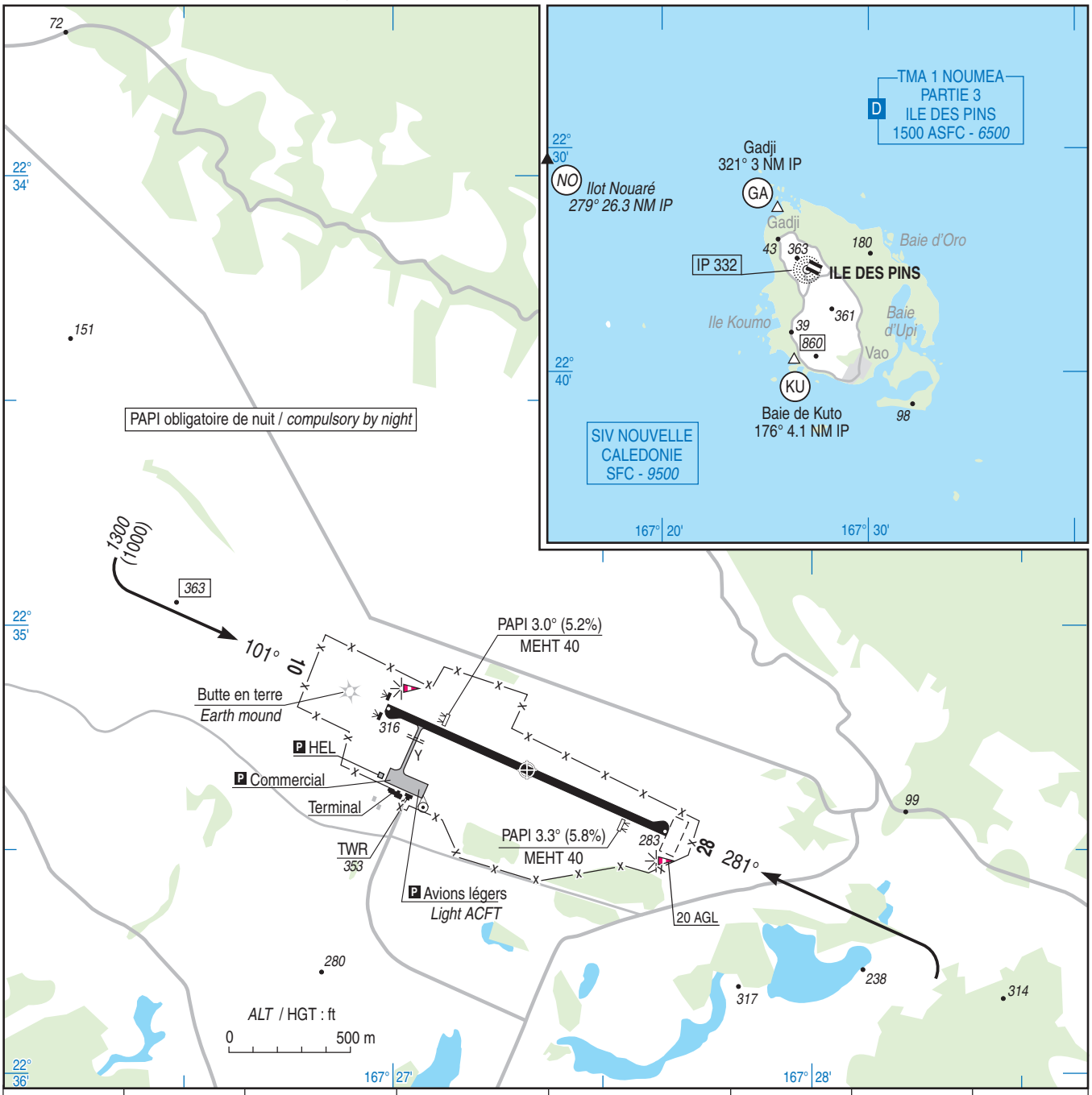
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

## ILE DES PINS MOUE

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 317 ft (12 hPa)***<br>LAT : 22 35 19 S<br>LONG : 167 27 19 E | **NWWE**<br>VAR 13° E (20) |

**FIS** : TONTOUTA Information 128.300
**APP** : TONTOUTA Approche / *Approach* 128.300
TWR : NIL
**AFIS** : 118.900 (FR)
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement / *only*

**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWE.23




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10<br>28 | 101<br>281 | 1250 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 18 F/C/W/T | 1310<br>1250 | 1250<br>1250 | 1250<br>1250 |

**Aides lumineuses :**
THR 10/28 : BI
Extrémités RWY 10/28 : BI
PCL : voir AD 2 NWWE.23

***Lighting aids :***
*THR 10/28 : LIL*
*RWY ends 10/28 : LIL*
*PCL : see AD 2 NWWE.23*


© SIA

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

**AD 2 NWWK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# NWWK - KOUMAC

**AD 2 NWWK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 20°32'47"S 164°15'20"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km NW Koumac |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 42 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.8 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 200 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 11.8118°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.02°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE NORD-DIRECTION DE L'AMENAGEMENT ET DU FONCIER (DAF) |
| | Adresse / *Address* | BP 41 - 98860 KONE |
| | Telephone | 47 72 00 poste/station 7009, ou/or 47 73 35 |
| | FAX | NIL |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | NIL |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | CAA : DAC Nouvelle-Calédonie<br>DAF : daf-transport@province-nord.nc |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir/see GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | NIL | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWK.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWK.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Au village de Koumac | In Koumac village |
| 2 | Restaurants | Au village de Koumac | In Koumac village |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | NIL | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Dispensaire et médecins au village de Koumac | Dispensary and doctors in Koumac village |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeurs bancaires au village de Koumac | ATM in Koumac village |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A la mairie de Koumac : 47 61 08 | At Koumac town hall : 47 61 08 |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 2 : VIP 2.5 avec 250 kg de poudre BC.<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg face au PRKG avion | Level 2 : VIP 2.5 with 250 kg of BC powder.<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in front of airplane PRKG |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : HOR NOTAM<br>Ouverture complémentaire niveau 2 : PPR 24 HR<br>En dehors de ces horaires : niveau 1.<br>RFFS TEL : 75 69 67 ou 42 58 97 | Level 2 : NOTAM SKED<br>Level 2 additional hours : PPR 24 HR<br>Other times : Level 1.<br>RFFS phone : 75 69 67 or 42 58 97 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 6 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 10.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 8 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 12 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquages postes avion commercial : P1, P2 | Commercial ACFT PRKG stands markings: P1, P2 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : daytime marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NWWK ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NWWK.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWK.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWK .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | STAP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWK.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 067.00 (055) | 1100 x 25 | 8 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 20°32'53.79"S 164°15'02.67"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 24ft |
| 24 | 247.00 (235) | 1100 x 25 | 8 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 20°32'39.94"S 164°15'37.74"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 42ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | NIL | 1220 x 80 | NIL | (1) |
| 24 | NIL | NIL | NIL | 1220 x 80 | NIL | (2) |

(1) Asphalte/Asphalt

(2) Asphalte/Asphalt

**AD 2 NWWK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 24 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |

**AD 2 NWWK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 06 | NIL | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 52 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 24 | NIL | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 52 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 06 | 1100 m | 60 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 24 | 1100 m | 60 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (2) |

(1) Seuil et extrémité / THR and RWY end : LIL.

(2) Seuil et extrémité / THR and RWY end : LIL.
PAPI RWY 24 : divergence axe de piste / offset from runway centerline : 3°.

**AD 2 NWWK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI | Blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec | Between 1 and 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Mont KOVEK : 5 feux d'obstacle, allumage automatique inter-crépusculaire. | Mount KOVEK : 5 obstacle lights, automatic inter-twilight lighting. |

**AD 2 NWWK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

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

**AD 2 NWWK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWK.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | KOUMAC (FR) | 122.400 MHz | H24 | |

**AD 2 NWWK.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | KO | 313 kHz | H24 | 20°32'30.3"S 164°15'39.8"E | | 25NM | | | |

**AD 2 NWWK.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

***20.1.1 Taxi regulations***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

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

**21.1 PISTE PREFERENTIELLE**

Piste 24 préférentielle au décollage cause relief et zone habitée.

Piste 06 préférentielle à l'atterrissage cause procédure IFR.

***21.1 PREFERRED RWY***

*RWY 24 preferred for TKOF due to high terrain and built up area.*

*RWY 06 preferred for LDG due to IFR procedure.*

**AD 2 NWWK.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

Départs secteur Est compris entre RM 314° et RM 123° de l'ARP

Départs secteur Ouest compris entre RM 123° et RM 314° de l'ARP

RWY 06 :

- Départs secteur Est : monter à 6.5% RM 055° jusqu'à 680 (638), tourner à droite en montée RM 235° jusqu'à 5900 (5858)(1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

- Départs secteur Ouest : monter à 6.5% RM 055° jusqu'à 680 (638), tourner à droite en montée RM 235° puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 24 :

- Départs secteur Est : monter jusqu'à 5900 (5858)(1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

- Départs secteur Ouest : monter RM 235° puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : Mont COLNETT 4961 ft QDR 074° de l'ARP, à 25 NM.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*East sector departures between MAG 314° and MAG 123° from ARP*

*West sector departures between MAG 123° and MAG 314° from ARP*

*RWY 06 :*

*- East sector departures : climb at 6.5% gradient MAG 055° up to 680 (638), turn right MAG 235° up to 5900 (5858)(1) then direct route up to en-route safety altitude.*

*- West sector departures : climb at 6.5% gradient MAG 055° up to 680 (638), turn right MAG 235° then direct route up to en-route safety altitude.*

*RWY 24 :*

*- East sector departures : climb to 5900 (5858) (1), then direct route up to en-route safety altitude.*

*- West sector departures : climb MAG 235° then direct route up to en-route safety altitude.*

*(1) Most penalizing obstacle : Mont COLNETT 4961 ft QDR 074° from ARP at 25 NM.*

**22.2 VOLS DE NUIT**

LDG RWY 24 interdit si PAPI RWY 24 ou feux d'obstacle mont KOVEK U/S.

TKOF RWY 06 interdit si feux d'obstacle mont KOVEK U/S.

***22.2 NIGHT FLYING***

*LDG RWY 24 prohibited if PAPI RWY 24 or obstacle lights of mount KOVEK U/S.*

*TKOF RWY 06 prohibited if obstacle lights of mount KOVEK U/S.*

**22.3 VFR DE NUIT**

Autorisé.

***22.3 NIGHT VFR***

*Authorized.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWK.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio equipped ACFT.*

*AD usable by ULM.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Présence d'oiseaux (buses) toute l'année.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Birds (buzzards) presence during all the year.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

STAP :

Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE , QFE THR RWY 06/24 et informations éventuelles sur la plate-forme. TEL : 42 37 74. FREQ : 122.400 MHz

PCL sur FREQ STAP ; possibilité d'éteindre le balisage en donnant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

Règles d'utilisation STAP/PCL : Voir AD 1.1

***23.3 AD EQUIPMENT***

*STAP :*

*Available meteorological data : wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 06/24 and possible information about the airfield. TEL : 42 37 74. FREQ : 122.400 MHz*

*PCL on STAP FREQ ; lighting can be turned off by actuating 7 times the microphone switch in less than 5 seconds.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1*

**23.4 ACTIVITES PARTICULIERES**

Activité parachutage (N° 104) : voir ENR 5.5

***23.4 VARIOUS ACTIVITIES***

*Parachuting activity (NR 104) : see ENR 5.5*

**23.5 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.5 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

**AD 2 NWWK.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWK.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

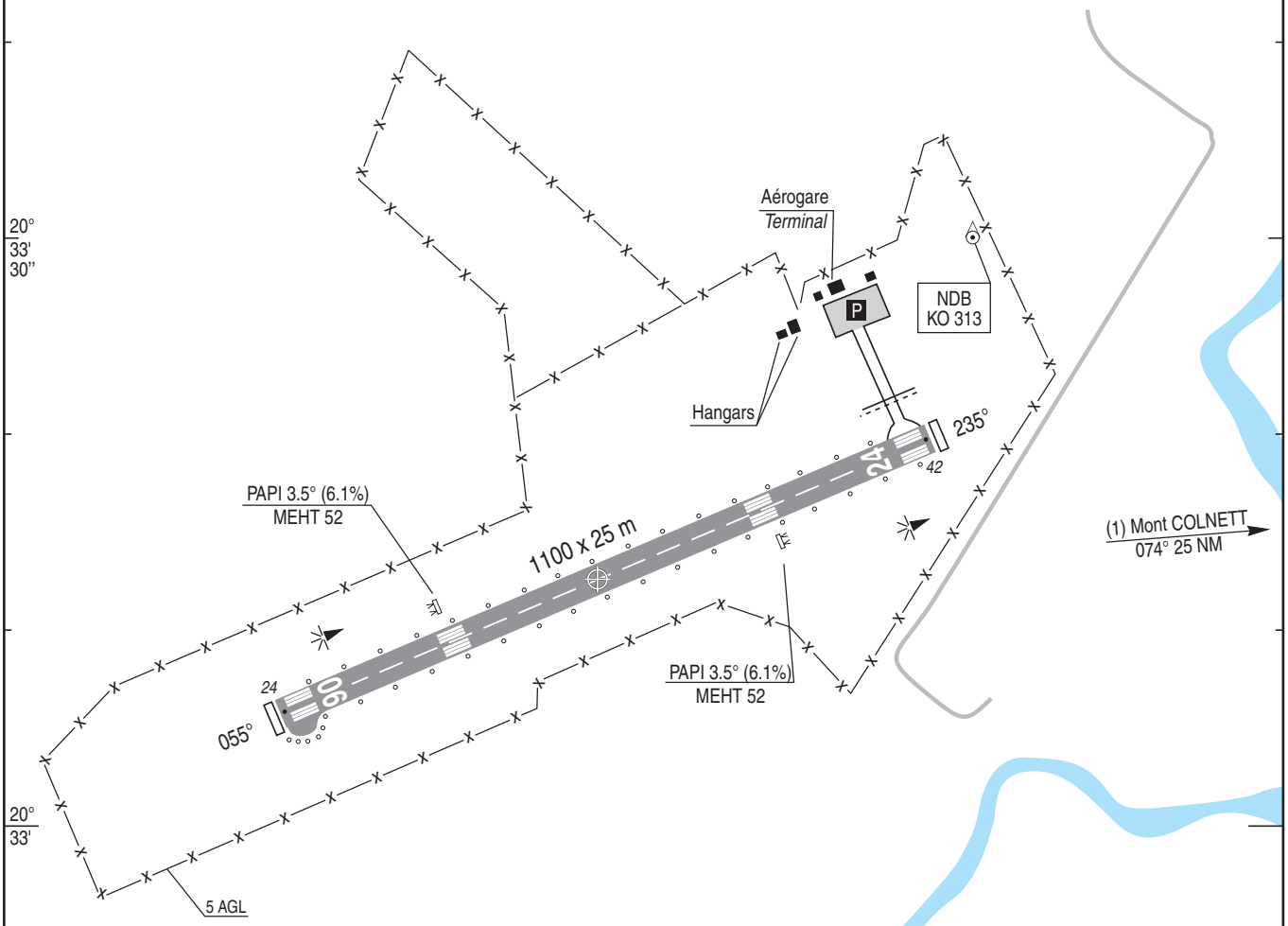
## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 NWWK.18
**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWK.23

## KOUMAC
20 32 47 S - 164 15 20 E
*ALT AD : 42 (2 hPa)*

VAR 12°E (2025)

**OBSERVATIONS /** *REMARKS*
(1) obstacle le plus pénalisant / *most penalizing obstacle*
Voir / *See* AD 2 NWWK.20 à / *to* 23
PCL : Voir /*see* AD 2 NWWK.23
PAPI RWY 24 : voir / see AD 2 NWWK.14




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 06 | 20°32'53.79" S | 164°15'02.67" E |
| THR 24 | 20°32'39.94" S | 164°15'37.74" E |

*ALT* / HGT : ft
GUND : 200 ft
0 50 100 500 m

LEGENDE / *KEY*
Point d'attente / *Holding point*
Aire de trafic / *Apron*

164° 15' 164° 15' 30"

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strengh* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 06 | NIL | LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | Revêtue | 8 F/B/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 24 | NIL | LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |


© SIA

# KOUMAC

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|
| → IAF NDB KO | REF ENR 4.1 | | X |



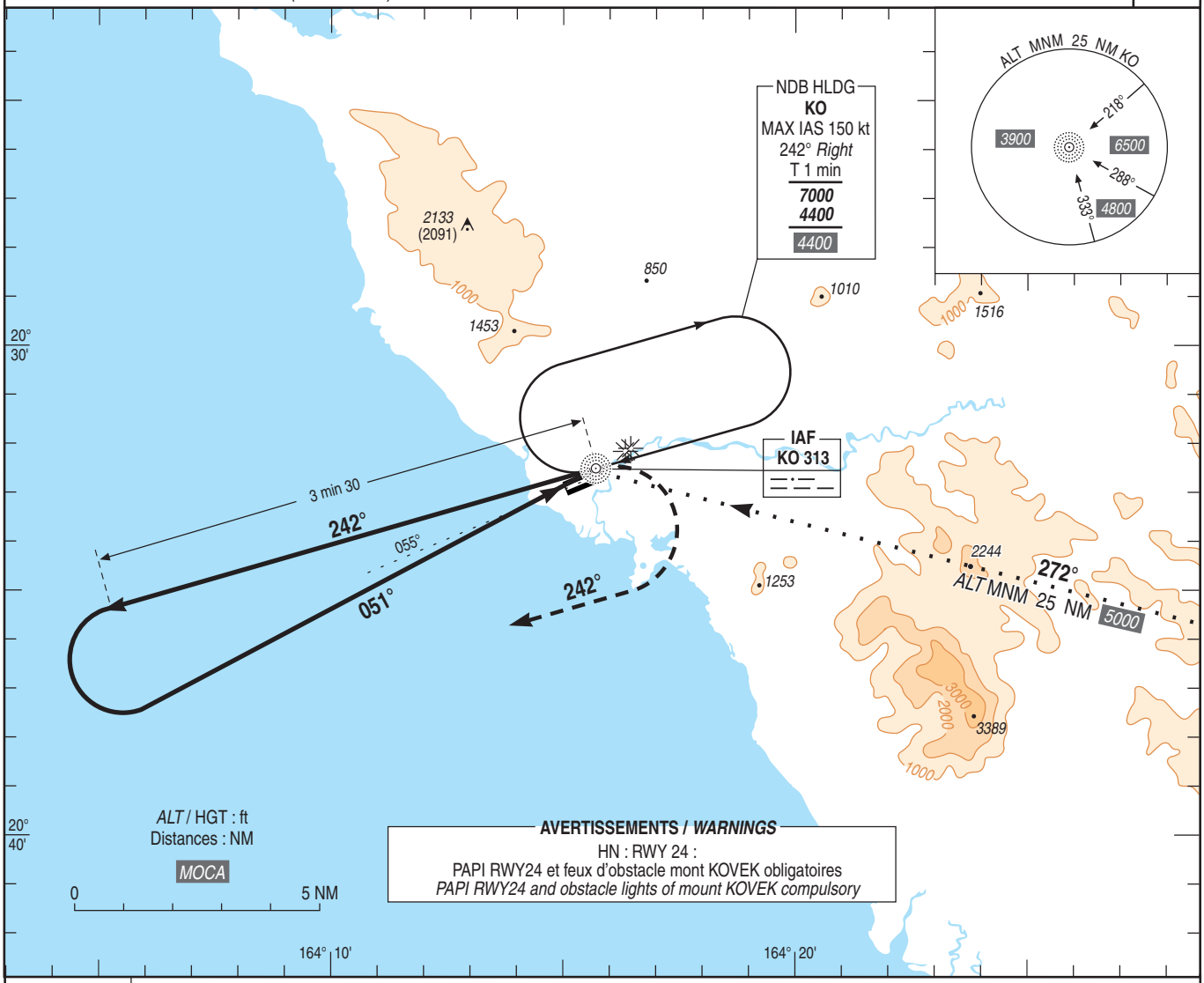
© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 42 (2 hPa)**, THR : 24*

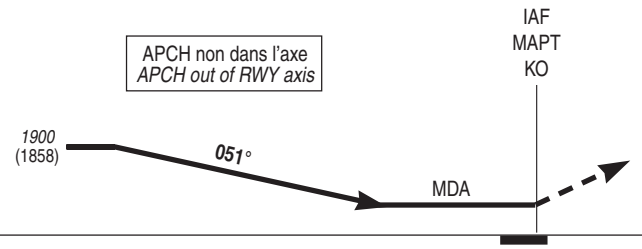
## KOUMAC
NDB A

APP : NIL
TWR : NIL
**A/A** : KOUMAC 122.400 (FR seulement /*only*)
Obtenir le QNH local sur STAP 122.400 (☎ 42 37 74) ou auprès de TONTOUTA Information 128.200
*Obtain local QNH on STAP 122.400 (☎ 42 37 74) or from TONTOUTA Information 128.200*

VAR
12° E
(2025)




*TA : 11000*




API : **Au plus tard à KO**, tourner à droite, **RM 242°** en montée vers ***4400* (4358)**.
Monter à *1700* (1658) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: **At KO at the latest**, turn right, **MAG 242°** climbing to **4400 (4358)**.*
*Climb to 1700 (1658) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *Vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | MVL/*Circling* (1) | | | MVL/*Circling* (1) API 3.5% (2) | | | MVL/*Circling* (1) API 4.5% (2) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A B | ***1250*** (1200) | 1500 1600 | 1192 | ***1150*** (1100) | 1500 1600 | 1100 | ***1060*** (1010) | 1500 1600 | 1004 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdite au Nord-Ouest de la piste / *Circling prohibited North-West of RWY.*
(2) Approche interrompue consécutive au segment de finale / *Missed approach following the final segment.*


© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

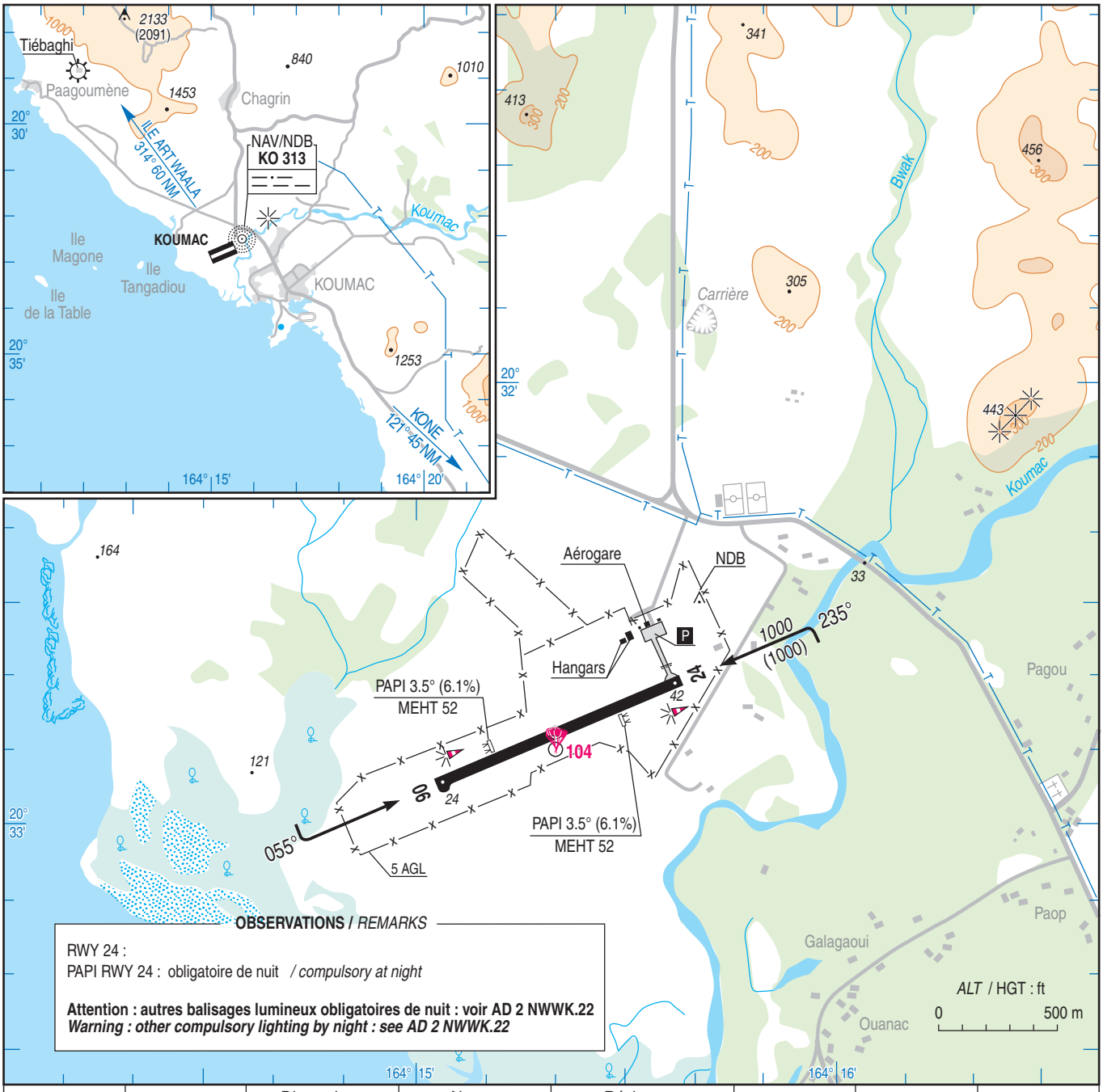
Ouvert a la CAP
*Public air traffic*

## KOUMAC

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 42 ft (2 hPa)***<br>LAT : 20 32 47 S<br>LONG : 164 15 20 E | **NWWK**<br>VAR 12° E (2025) |

APP : NIL
TWR : NIL
**A/A** : 122.400 (FR seulement / *only*).

**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWK.23




**OBSERVATIONS** / *REMARKS*

RWY 24 :
PAPI RWY 24 : obligatoire de nuit / *compulsory at night*

**Attention : autres balisages lumineux obligatoires de nuit : voir AD 2 NWWK.22**
***Warning : other compulsory lighting by night : see AD 2 NWWK.22***

| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 06<br>24 | 055<br>235 | 1100 x 25 | Revêtue<br>*Paved* | 8 F/B/W/T | 1100<br>1100 | 1100<br>1100 | 1100<br>1100 |

**Aides lumineuses :**

Voir AD 2 NWWK.14
PCL : voir AD 2 NWWK.23

***Lighting aids :***

*See AD 2 NWWK.14*
*PCL : see AD 2 NWWK.23*



© SIA

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

**AD 2 NWWL.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWL - LIFOU OUANAHAM

**AD 2 NWWL.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 20°46'28"S 167°14'21"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre de la piste | RWY center |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 9.3 km E Chépénéhé | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 94 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 205 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.3929°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.018°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE | |
| | Adresse / *Address* | BP H1 NOUMEA CEDEX | |
| | Telephone | (687) 26 52 00 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Astreinte gestionnaire / Operator obligation : permanence.rad@gmail.com, TEL : 77 30 50. | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau. | Office hours. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir/see GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS : HOR NOTAM, PPR 24 HR en dehors HOR, auprès du gestionnaire de l'AD.<br>TEL AFIS : 45 50 50 - FAX 45 50 52. | AFIS : NOTAM SKED, PPR 24 HR outside SKED, from AD operator.<br>TEL AFIS : 45 50 50 - FAX 45 50 52. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN au JEU : 0715-1200, 1300-1600 heures locales.<br>VEN : 0715-1200, 1300-1500 heures locales.<br>SAM : 0715-1200 heures locales.<br>DIM : 1200-1600 heures locales.<br>Contacts et paiements :<br>Société SOCOMETRA ENGIE<br>TEL : 72 03 36 / 45 00 82<br>E-mail : avi.lifou@engie.com | MON to THU : 0715-1200, 1300-1600 local time.<br>FRI : 0715-1200, 1300-1500 local time.<br>SAT : 0715-1200 local time.<br>SUN : 1200-1600 local time.<br>Contacts and payments :<br>SOCOMETRA ENGIE company<br>TEL : 72 03 36 / 45 00 82<br>E-mail : avi.lifou@engie.com |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS avec présence ATS | GRF (global reporting format) : RFFS with ATS presence SKED |

**AD 2 NWWL.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : JET A1 | Fuel : JET A1 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 2 remorques de 3000 L et réserve de 50000 L. Réserve de secours de 26000 L. | JET A1 : 2 trailers of 3000 L and reserve of 50000 L. Emergency reserve of 26000 L. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWL.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWL.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 5 : VIM 61 P2.5 de 6000 L, muni d'un émulseur de type BIO EX ECOPOL à 3% ISO<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg dans un coffret rouge devant le bâtiment RFFS | Level 5 : VIM 61 P2.5 of 6000 L, equipped with BIO EX ECOPOL at 3% ISO type foaming agent<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in red box in front of RFFS building |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyens extérieurs à l'AD<br>Contacter : 91 25 79 | External technical means<br>Contact : 91 25 79 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR NOTAM, PPR 24 HR en dehors HOR, auprès du gestionnaire de l'AD.<br>En dehors de ces horaires : Niveau 1. | Level 5 : HOR NOTAM, PPR 24 HR outside SKED, to AD operator.<br>Outside these SKED : Level 1. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2 NWWL.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NWWL.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Poste 1 : 21 F/A/W/T<br>Poste 2, 3, 4 : 19/F/B/W/T | Stand 1 : 21 F/A/W/T<br>Stand 2, 3, 4 : 19/F/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY T : 15 m<br>TWY S : 10.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY T : 25 F/B/W/T<br>TWY S : 24 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Zone PRKG commercial | Commercial PRKG area |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 27 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquages postes avions commerciaux : 1, 2, 3 et 4 | Commercial ACFT stands markings : 1, 2, 3 and 4 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir / See AD 2 NWWL ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWL .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWL.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 NWWL.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWL .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>19-01-07-13 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWL.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 135.00 (123) | 1250 x 30 | 27 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 20°46'13.59"S 167°14'05.62"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 90ft |
| 30 | 315.00 (303) | 1250 x 30 | 27 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 20°46'42.29"S 167°14'36.21"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 94ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | 60 | 1370 x 150 | NIL | (1) |
| 30 | NIL | NIL | 60 | 1370 x 150 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWL.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | |
| 30 | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | |

**AD 2 NWWL.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | NIL | G | PAPI 3.3 ° 5.8 % | 40 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 30 | NIL | G | PAPI 3.7 ° 6.4 % | 40 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 1250 m | 60 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 30 | 1250 m | 60 m | W | LIL | R | NIL | NIL | |

(1) RWY 12 : feux à éclats / flashing lights

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWL.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY T : bleu, BI | TWY T : blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec | Between 1 and 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWL.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWL.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWL.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LIFOU Information (FR) *LIFOU Information (EN)* | 118.500 MHz | NOTAM | Langue EN : Uniquement hors week-end et jours fériés, et avec PPR 5 jours ouvrés à dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr / EN language : Only outside weekend and public HOL, and with PPR 5 working days at dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr |
| VDF | LIFOU Gonio (FR) *LIFOU Homer (EN)* | 118.500 MHz | HO | HOR AFIS/AFIS SKED<br>Langue EN / EN language : voir/see AFIS |
| A/A | LIFOU (FR) | 118.500 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 NWWL.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | LU | 264 kHz | H24 | 20°46'31.1"S 167°14'16.9"E | | 25NM | | | |

**AD 2 NWWL.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CONDITIONS D'UTILISATION**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Utilisation TWY S restreint, contacter l'exploitant AD.

Utilisation PRKG poste 1 interdite aux ATR.

***20.1 OPERATING CONDITIONS***

*Taxiing prohibited except on RWY et TWY.*

*Restricted use of TWY S, contact the AD operator.*

*Use of PRKG stand 1 prohibited for ATR.*

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

**AD 2 NWWL.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Obstacle le plus pénalisant : éolienne Lakonyi 444 ft AMSL, QDR 153° 6.3 NM ARP.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

*Most penalizing obstacle : windmill Lakonyi 444 ft AMSL, QDR 153° 6.3 NM ARP.*

**22.2 CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR**

RWY 12 : Monter RM 123° jusqu'à *1000* (906) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 30 : Monter RM 303° jusqu'à *1000* (906) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.2 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES***

*RWY 12 : Climb MAG 123° up to 1000 (906) then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 30 : Climb MAG 303° up to 1000 (906) then direct route up to enroute safety altitude.*

**22.3 VOLS DE NUIT**

LDG interdit si PAPI U/S.

***22.3 NIGHT FLIGHTS***

*LDG prohibited if PAPI US.*

**22.4 VFR**

***22.4 VFR***

**Points de compte-rendu / *Reporting points***

| **Points** | **Coordonnées** *Coordinates* | **Noms** *Names* |
|---|---|---|
| O | 20°47'25"S - 167°07'24"E | Chapelle Easo / *Easo chapel* |
| E | 20°43'37"S - 167°17'54"E | Cap Bernadin / *Bernadin cape* |

**22.5 VFR DE NUIT**

Non autorisé.

***22.5 NIGHT VFR***

*Not authorized.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWL.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD available for ULM.*

**23.2 OBSTACLES AUX ABORDS DE L'AERODROME**

RWY 12 : L'attention des équipages est attirée sur l'obstacle suivant dans la trouée d'envol : obstacle mobile ALT *110* , à 201 m de l'extrémité de piste (gabarit routier).

Présence de groupes d'arbres dans les surfaces latérales :

- ALT 140 ft, à 460 m avant le seuil de piste 12, à 120 m au sud de l'axe de piste.
- ALT 136 ft, de 350 m avant le seuil de piste 12 à 455 m après le seuil de piste 12, à 85 m au sud de l'axe de piste.
- ALT 130 ft, de 35 m avant le seuil de piste 12 à 80 m après le seuil de piste 12, à 90 m au nord de l'axe de piste.
- ALT 107 ft, à 370 m après le seuil de piste 12, à 100 m au nord de l'axe de piste.
- ALT 130 ft, de 305 m à 45 m avant le seuil de piste 30, à 90 m au sud de l'axe de piste.
- ALT 113 ft, de 105 m à 190 m à partir du seuil de piste 30, à 90 m au sud de l'axe de piste.
- ALT 152 ft, de 410 m avant le seuil de piste 30 à 240 m après le seuil de piste 30, à 95 m au nord de l'axe de piste.
- ALT 129 ft, de 350 m à 400 m à partir du seuil de piste 30, à 95 m au nord de l'axe de piste.

***23.2 AERODROME OBSTACLES***

*RWY 12 : Air crews must be aware of the following obstacle in take-off funnel : mobile obstacle ALT 110 , at 201 m from the end of RWY (road size).*

*Presence of trees groups in the lateral surfaces :*

- *ALT 140 ft, at 460 m before THR 12, at 120 m south from RWY axis.*
- *ALT 136 ft, from 350 m before THR 12 to 455 m after THR 12, at 85 m south from RWY axis.*
- *ALT 130 ft, from 35 m before THR 12 to 80 m after THR 12, at 90 m north from RWY axis.*
- *ALT 107 ft, at 370 m after THR 12, at 100 m north from RWY axis.*
- *ALT 130 ft, from 305 m to 45 m before THR 30, at 90 m south from RWY axis.*
- *ALT 113 ft, from 105 m to 190 m from THR 30, at 90 m south from RWY axis.*
- *ALT 152 ft, from 410 m before THR 30 to 240 m after THR 30, at 95 m north from RWY axis.*
- *ALT 129 ft, from 350 m to 400 m from THR 30, at 95 m north from RWY axis.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

STAP :

Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 12/30 et éventuelles informations sur la plateforme. TEL : 45 11 06.

Absence ATS : 118.500 MHz

PCL sur FREQ STAP :

Brillance PAPI : forte de jour, faible de nuit.

Brillance feux à éclats : moyenne.

5 coups d'alternat en moins de 5 secondes allument tout le balisage, de jour comme de nuit.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1

***23.3 AD EQUIPMENT***

*STAP :*

*Available meteorological parameters : wind, VIS, RVR, cloudbase, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 12/30 and possible information about the airfield. TEL : 45 11 06.*

*Absence ATS : 118.500 MHz*

*PCL on STAP FREQ :*

*PAPI brightness: high in the daytime, low at night.*

*Flashing lights brightness: medium.*

*Click 5 times the radio-transmit switch in less than 5 seconds to turn the whole lighting on, day and night.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. Pendant les HOR niveau 5 du RFFS, dans la limite de SR-30 à SS+30.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. During level 5 RFFS SKED, within SR-30 to SS+30.*

**AD 2 NWWL.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWL.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

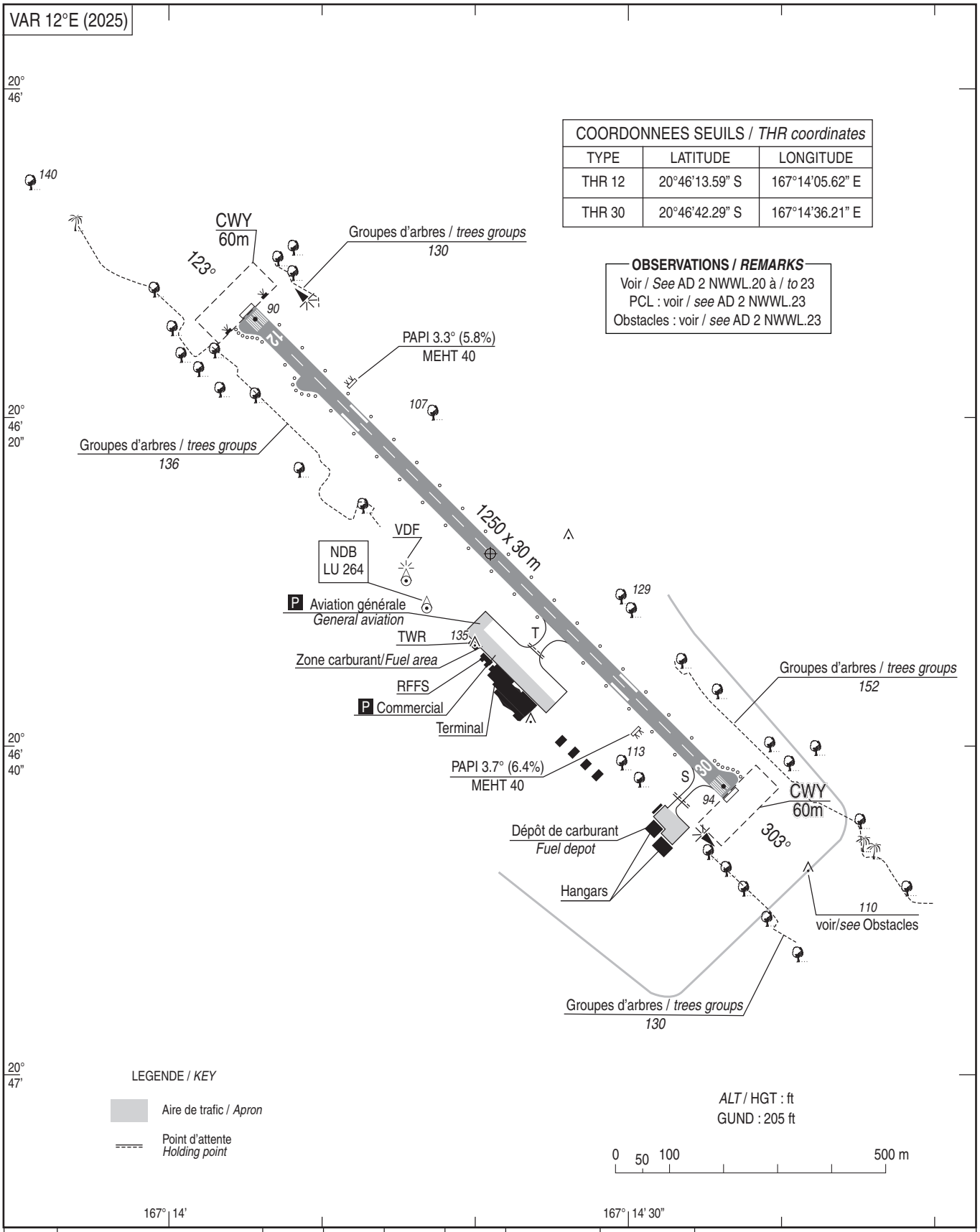
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable.* | *Sans objet / Not applicable.* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/see AD 2 NWWL.18
**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWL.23

**LIFOU** OUANAHAM
20 46 28 S - 167 14 21 E
*ALT AD : 94 (4 hPa)*




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIL | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | Revêtue *Paved* | 27 F/B/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 30 | NIL | LIL | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | | | 800 | 800 | - | - |


© SIA

**DATA**

**LIFOU** OUANAHAM

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | IAF NDB LU | REF AD 2 NWWL.19 | | | X | | X |
| → | ONULU | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | WL600 | 20°43'04,3" S | 167°05'27,0" E | X | | | X |
| | IWL12 | 20°40'35,2" S | 167°08'05,2" E | X | | | X |
| | FWL12 | 20°43'04,1" S | 167°10'43,7" E | X | | | X |
| | RW12 | 20°46'13,59" S | 167°14'05,62" E | X | | | X |
| | WL610 | 20°47'38.6" S | 167°15'36.3" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | WL700 | 20°54'28,8" S | 167°17'36,4" E | X | | | X |
| | IWL30 | 20°51'59,5" S | 167°20'14,7" E | X | | | X |
| | FWL30 | 20°49'30,8" S | 167°17'35,9" E | X | | | X |
| | RW30 | 20°46'42,29" S | 167°14'36,21" E | X | | | X |
| | WL710 | 20°45'17,2" S | 167°13'05,5" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |



© SIA

**LIFOU** OUANAHAM

**PRECODING RNP** RWY 12

| RNP RWY 12 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 12.4° E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IWL12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA IWL12 | IF | IWL12 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| INA WL600 | IF | WL600 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | IWL12 | - | 033 | 045.0 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| INA ONULU | IF | ONULU | - | - | - | - | - | 1700 | - | 180 | - | - |
| | TF | WL600 | - | 351 | 003.4 | 11.3 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWL12 | - | 033 | 045.0 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IWL12 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | FWL12 | - | 123 | 135.0 | 3.5 | - | 1700 | 1700 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW12 | yes | 123 | 134.9 | 4.5 | - | - | - | - | -3.0 / 50 | 0.3 |
| | TF | WL610 | yes | 123 | 134.9 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WL600 | - | | | | R | | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWL12 | - | 033 | 045.0 | 3.5 | - | | 1700 | 175 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LIFOU** OUANAHAM

**PRECODING RNP** RWY 30

| RNP RWY 30 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 12.4° E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IWL30 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA IWL30 | IF | IWL30 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| INA WL700 | IF | WL700 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | IWL30 | - | 033 | 044.9 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| INA ONULU | IF | ONULU | - | - | - | - | - | 1700 | - | 180 | - | - |
| | TF | WL700 | - | 078 | 090.4 | 12.0 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWL30 | - | 033 | 044.9 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IWL30 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | FWL30 | - | 303 | 314.9 | 3.5 | - | 1700 | 1700 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW30 | yes | 303 | 314.9 | 4.0 | - | - | - | - | -3.7 / 50 | 0.3 |
| | TF | WL710 | yes | 303 | 314.9 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WL700 | - | | | | L | | | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWL30 | - | 033 | 044.9 | 3.5 | - | | 1700 | 175 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

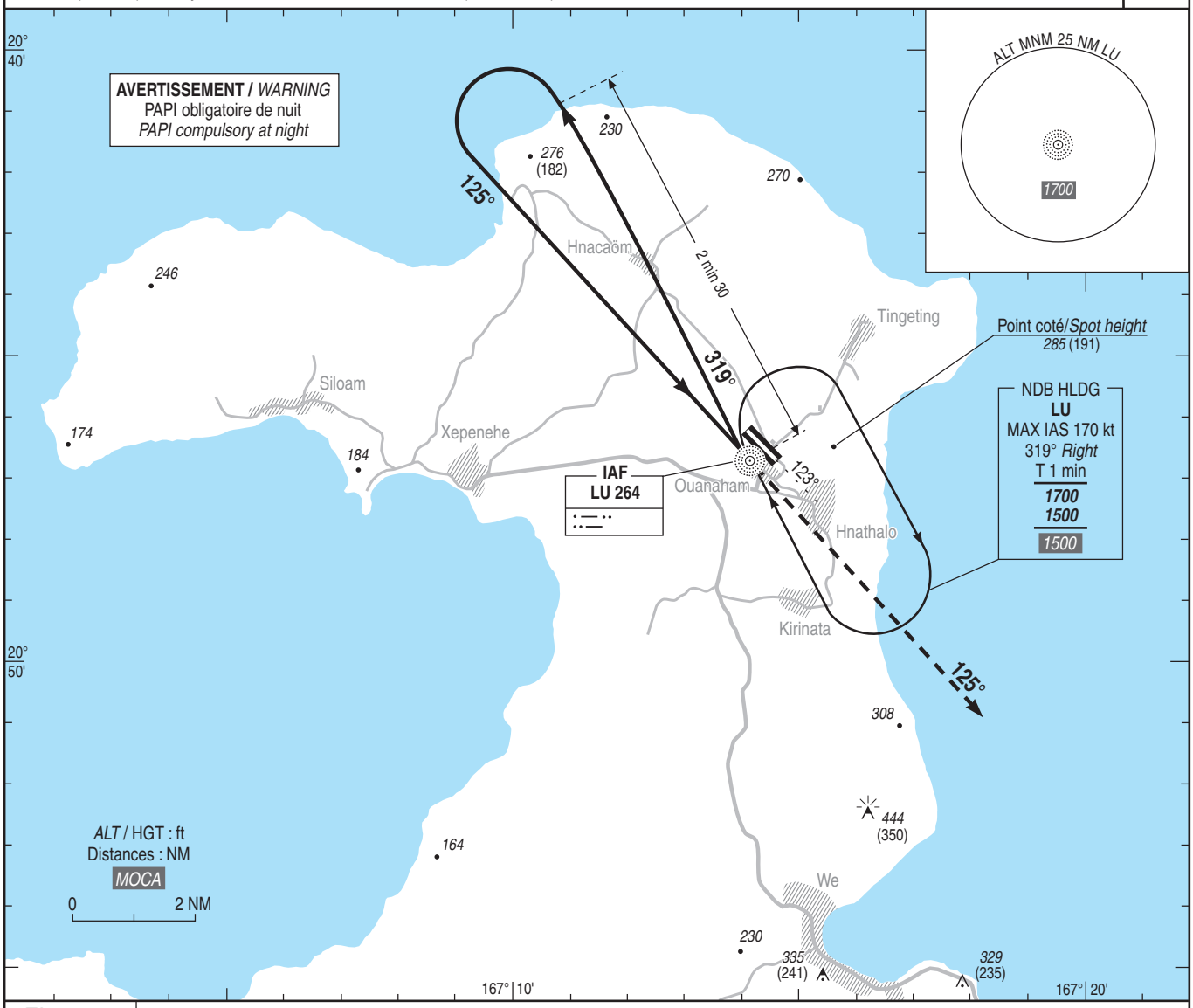
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 94 (4 hPa),*** *THR : 90*

**LIFOU** OUANAHAM

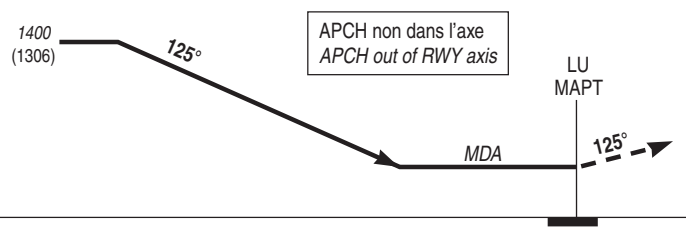
NDB RWY 12

APP : TONTOUTA Approche / *Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** LIFOU Information 118.500 (L) (FR) (1)
Absence ATS :
**A/A** (118.500) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.500 (☎ 45 11 06) ou le QNH de TONTOUTA auprès de TONTOUTA Information 125.100.
***A/A*** *(118.500) FR only. Obtain local QNH from STAP 118.500 (☎ 45 11 06) or TONTOUTA QNH from TONTOUTA Information 125.100.*

VAR
12° E
(2025)




*TA : 11000*




API : Monter **RM 125°** vers ***1500*** (1406) et suivre instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb **MAG 125°** to **1500** (1406) and follow ATC instructions.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***640*** (540) | 1500 | 532 | ***720*** (630) | 1500 | ***1160*** (1070) | 1500 |
| B | ***640*** (540) | 1600 | | ***730*** (640) | 1600 | ***1180*** (1090) | 1600 |

Observations / *Remarks* : (1) Possibilité langue anglaise / *English language option* : voir / *see* AD 2 NWWL.18



© SIA

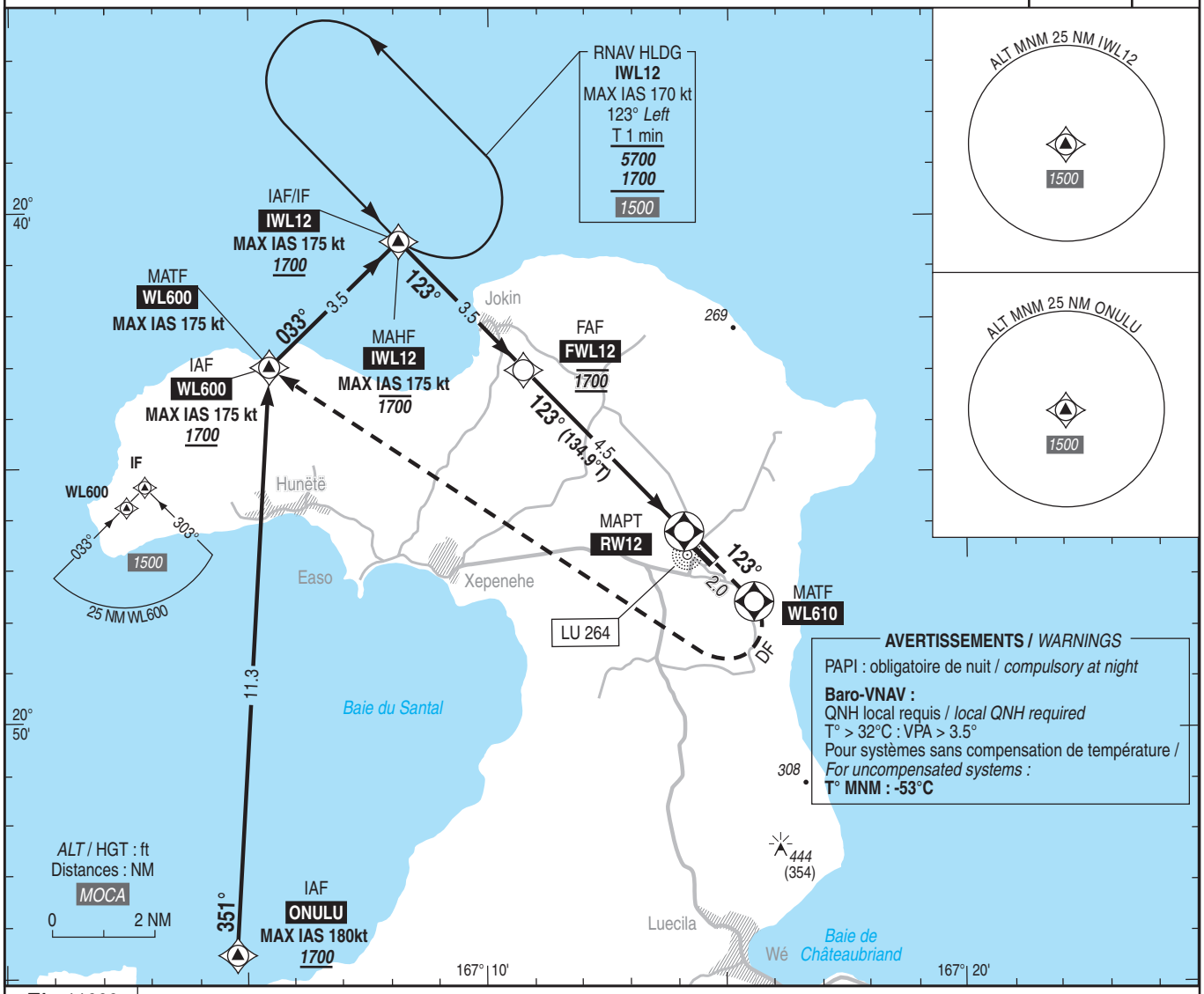
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 94 , **THR : 90 (4 hPa)***

**LIFOU** OUANAHAM

**RNP** RWY 12

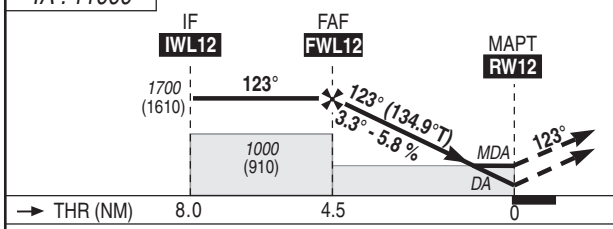
APP : TONTOUTA Approche / *Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** LIFOU Information 118.500 (L) (FR) (1)
Absence ATS :
**A/A** (118.500) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.500 (☎ 45 11 06) ou le QNH de TONTOUTA auprès de TONTOUTA Information 125.100.
***A/A** (118.500) FR only. Obtain local QNH from STAP 118.500 (☎ 45 11 06) or TONTOUTA QNH from TONTOUTA Information 125.100.*

| RNP APCH | VAR 12° E (2025) |
|---|---|
| TCH : 50 | |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
PAPI : obligatoire de nuit / *compulsory at night*
**Baro-VNAV :**
QNH local requis / *local QNH required*
T° > 32°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : -53°C**

*TA : 11000*




API : Monter vers **WL610**. A **WL610** tourner **à droite** direct vers **WL600**, puis tourner vers **IWL12** en montée vers ***1700*** (1610) pour intégrer l'attente, sauf instruction contraire du CTL.

*Missed APCH : Climb to **WL610**. At **WL610** turn **right** direct to **WL600**, then turn to **IWL12** climbing to **1700** (1610) to join holding pattern, unless otherwise instructed by ATC.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (400) | 1500 | 298 | ***520*** (430) | 1500 | 422 | ***720*** (630) | 1500 | ***1170*** (1080) | 1500 |
| B | ***590*** (500) | 1600 | 311 | ***590*** (500) | 1600 | | ***730*** (640) | 1600 | ***1170*** (1080) | 1600 |

| **DIST RW12 NM** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1540*** (1450) | ***1190*** (1100) | ***840*** (750) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) Possibilité langue anglaise / *English language option* : voir / *see* AD 2 NWWL.18

| FAF - MAPT | 4.5 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 51 | 3 min 23 | 3 min 00 | 2 min 42 | 2 min 27 | 2 min 15 | 2 min 05 |
| VSP (ft/min) | | 400 | 460 | 520 | 580 | 640 | 690 | 750 |



© SIA

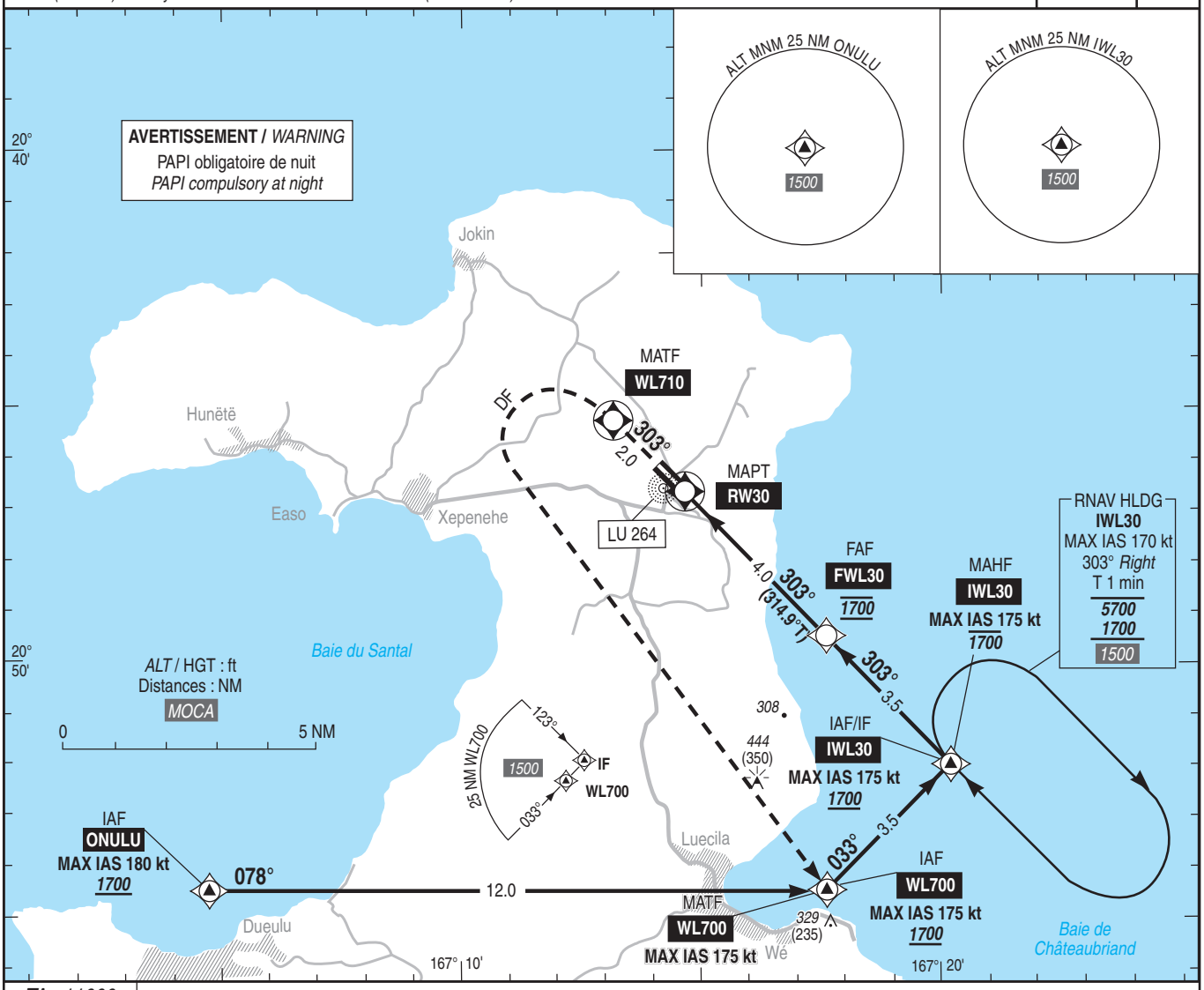
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 94 (4 hPa)**, THR : 94*

**LIFOU** OUANAHAM

**RNP** RWY 30

APP : TONTOUTA Approche / *Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : LIFOU Information 118.500 (L) (FR) (1)
Absence ATS
**A/A** (118.500) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.500 (☎ 45 11 06) ou le QNH de TONTOUTA auprès de TONTOUTA Information 125.100.
***A/A** (118.500) FR only. Obtain local QNH from STAP 118.500 (☎ 45 11 06) or TONTOUTA QNH from TONTOUTA Information 125.100.*

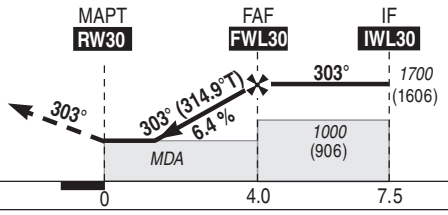
**RNP APCH** | VAR 12° E (2025)




*TA : 11000*

API : Monter vers **WL710**. A **WL710** tourner **à gauche** direct vers **WL700**, puis tourner vers **IWL30** en montée vers ***1700*** (1606) pour intégrer l'attente, sauf instruction contraire du CTL.

*Missed APCH : Climb to **WL710**. At **WL710** turn **left** direct to **WL700**, then turn to **IWL30** climbing to **1700** (1606) to join holding pattern, unless otherwise instructed by ATC.*




← THR (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***670*** (570) | 1500 | 569 | ***720*** (630) | 1500 | ***1170*** (1080) | 1500 |
| B | | 1600 | | ***730*** (630) | 1600 | ***1170*** (1080) | 1600 |

| **DIST RW30 NM** | **2** | **3** | **4** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***920*** (826) | ***1310*** (1216) | ***1700*** (1606) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) Possibilité langue anglaise / *English language option* : voir / *see* AD 2 NWWL.18

| FWL30 - RW30 | 4.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 26 | 3 min 00 | 2 min 40 | 2 min 24 | 2 min 11 | 2 min 00 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 450 | 520 | 580 | 650 | 710 | 780 | 840 |



© SIA

# APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

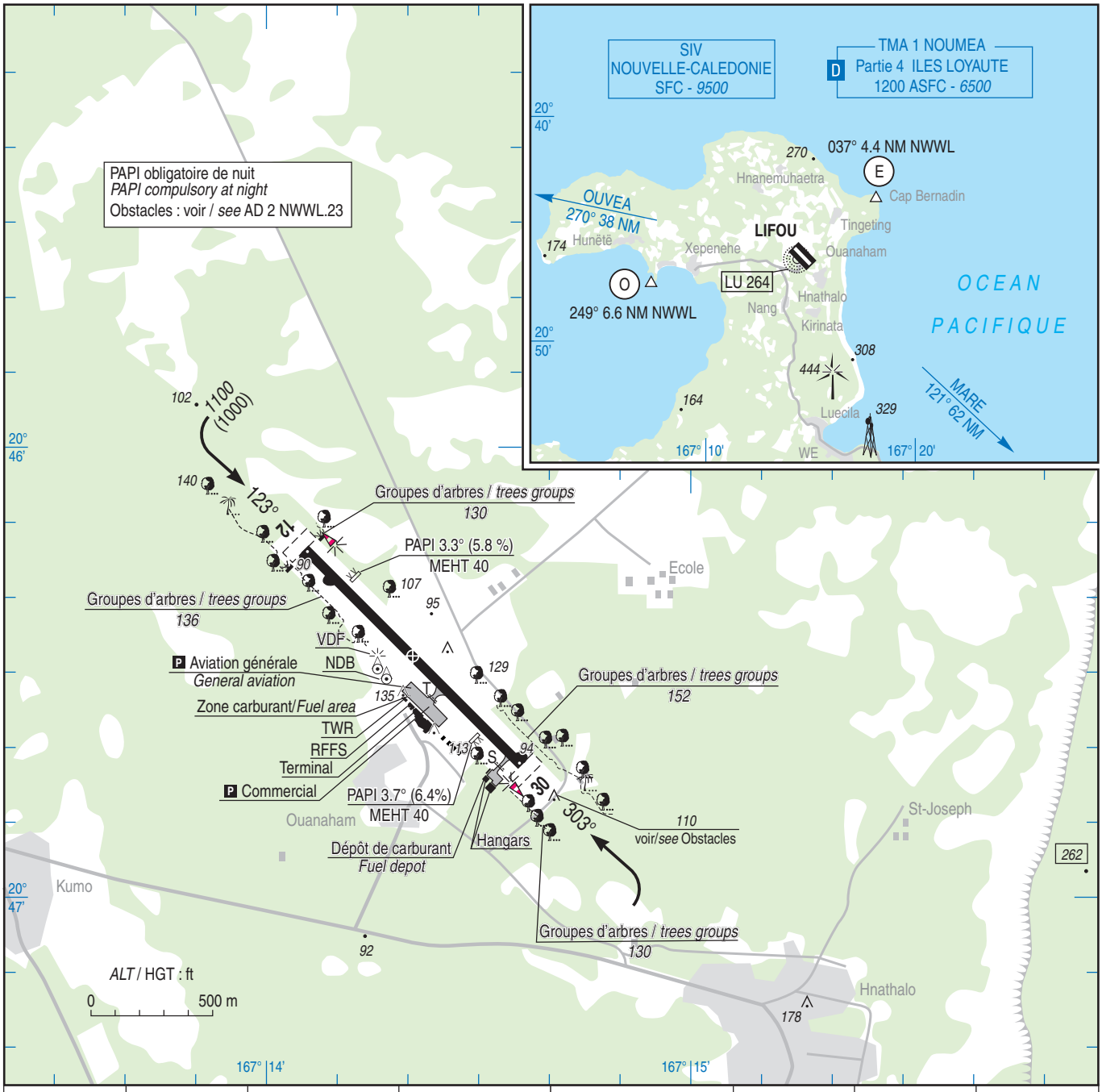
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

**LIFOU** OUANAHAM

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 94 ft (4 hPa)***<br>LAT : 20 46 28 S<br>LONG : 167 14 21 E | **NWWL**<br>VAR 12° E (2025) |

FIS : TONTOUTA Information 125.100 (1) VDF
(1) dans l'espace du SIV situé sous / *in SIV airspace located under* TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE
APP : TONTOUTA Approche / *Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : 118.500 (FR - Possibilité langue anglaise / *English language option* : voir / *see* AD 2 NWWL.18)
Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement / *only*

**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWL.23




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12<br>30 | 123<br>303 | 1250 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 27 F/B/W/T | 1310<br>1310 | 1250<br>1250 | 1250<br>1250 |

**Aides lumineuses :**
RWY 12/30 : BI
PCL : voir AD 2 NWWL.23

***Lighting aids :***
*RWY 12/30 : LIL*
*PCL : see AD 2 NWWL.23*


© SIA

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

**AD 2 NWWM.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWM - NOUMEA MAGENTA

**AD 2 NWWM.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 22°15'30"S 166°28'22"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur la piste 17/35, à 535 m du DTHR 35 | On RWY 17/35, 535 m away from DTHR 35. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km ENE du centre ville | 3 km ENE from town centre |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 9 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 199 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.6808°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.017°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI MAGENTA | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Nouméa Magenta, 100 Rue Roger Gervolino | |
| | Telephone | 25 50 71 | |
| | FAX | 25 50 73 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | exploitation-magenta@cci.nc.<br>CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE. | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | O/R | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA - H24 (Voir/See GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | HOR (APP, TWR, FIS) : voir NOTAM.<br>En dehors de ces HOR :<br>- PPR 24 HR auprès du gestionnaire de l'AD.<br>- TMA et CTR sont susceptibles d'être maintenues actives sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des HOR programmés, au profit des vols commerciaux autorisés.<br>Activité réelle connue sur FREQ APP et ATIS ou sur FREQ FIC SUD TONTOUTA.<br>ONA : horaires de bureau, TEL : 23 96 63, FAX : 23 96 61 | SKED (APP, TWR, FIS) : see NOTAM.<br>Outside these SKED :<br>- PPR 24 HR to AD administrator.<br>- TMA and CTR likely to be maintained activated without NOTAM within one hour following the end of SKED, for authorized commercial flights.<br>Actual activity known on APP and ATIS FREQ or on TONTOUTA SOUTH FIC FREQ.<br>Air navigation unit : office hours, TEL : 23 96 63, FAX : 23 96 61 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN, MAR, JEU, VEN : 0700-1100, 1200-1600, heures locales.<br>SAM : 0700-1100, 1200-1500, heures locales. | MON, TUE, THU, FRI : 0700-1100, 1200-1600, local time.<br>SAT : 0700-1100, 1200-1500, local time. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Pour vols commerciaux au départ de l'aérogare.<br>Contrôle d'accès H24 | For commercial flights from the terminal.<br>Access control H24 |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | Astreinte du gestionnaire :<br>astreinte-magenta@cci.nc, TEL : 71 84 73<br>GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : pendant les HOR niveau 5 du RFFS.<br>En dehors de ces HOR : service fourni pour les vols commerciaux programmés. | Operator obligation :<br>astreinte-magenta@cci.nc, TEL : 71 84 73<br>GRF (global reporting format) : during level 5 RFFS SKED.<br>Outside these SKED : service provided for scheduled commercial flights. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWM.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Pour les ACFT non-basés : nécessité de prévoir une barre de tractage en cas d'escale sur l'AD. | For non-based ACFT : necessity to provide a tow bar when stopping on AD. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100LL - JET A1. | Fuel : AVGAS 100LL - JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : un camion avitailleur de 10 000L + une remorque de 2500L<br>AVGAS 100LL : borne libre-service (cuve 10 000L) - Exclusivement avec PPR 72 HR auprès de Total Energies pour les ACFT non basés.<br>Paiement : prépaiement obligatoire, prendre contact avec Total Energies<br>TEL : 27 52 44, 27 91 64<br>rm-nc.commande@totalenergies.com | JET A1 : one fueling truck of 10 000L + one trailer of 2500L<br>AVGAS 100LL : self-service terminal (10 000L tank) - Only with PPR 72 HR to Total Energies for non-based ACFT.<br>Payment : prepayment requested, contact Total Energies<br>TEL : 27 52 44, 27 91 64<br>rm-nc.commande@totalenergies.com |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | TAKE-OFF MAINTENANCE - TEL 76 31 99 ou 78 09 68<br>E-mail : takeoff.maintenance@gmail.com<br>Atelier de maintenance aviation générale agréé PART 145 | TAKE-OFF MAINTENANCE - TEL 76 31 99 or 78 09 68<br>E-mail : takeoff.maintenance@gmail.com<br>General aviation maintenance workshop certified PART 145 |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWM.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | Sur AD et à proximité | At AD and in the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, autobus, navettes et voitures de location O/R | Taxis, buses, shuttle buses and rented cars O/R |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | SAMU, hôpitaux et cliniques en ville | Ambulance, public and private hospitals in town |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur bancaire dans l'aérogare | ATM in the terminal |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Point Info CCI : 25 14 00 | Information Point CCI : 25 14 00 |

**AD 2 NWWM.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 5 : VIM 60 de 6000 L, muni d'un émulseur de type B<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg devant le hangar HE04<br>Embarcation maritime MAKO (longueur : 7.56 m), plateforme de recueil d'une capacité de 60 personnes (2 x 30) | Level 5 : VIM 60 of 6000 L, equipped with B type foaming agent)<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in front of hangar HE04<br>Sea vessel MAKO (length : 7.56 m), collecting platform with capacity of 60 persons (2 x 30) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le gestionnaire de l'AD | Contact AD administrator |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR NOTAM<br>Extension sans NOTAM possible au profit des vols commerciaux autorisés.<br>En dehors de ces HOR : niveau 1 | Level 5: NOTAM HOR<br>Possible extension without NOTAM for authorized commercial flights.<br>Outside these SKED : level 1 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2 NWWM.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NWWM.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Zone commerciale ouest P1, P2, P3, P4 : 13 F/B/W/T<br>Zone commerciale ouest P5 : 23 F/B/W/T<br>Aire de maintenance zone ouest : 16 F/B/W/T<br>PRKG HEL zone ouest : 6 F/C/W/T<br>PRKG zone nord est, postes 1 à 13 : 10 F/B/W/T<br>PRKG zone nord est, postes temporaires : 17 F/C/W/U<br>Autres PRKG zone est : 10 F/C/W/T | West commercial area P1, P2, P3, P4 : 13 F/B/W/T<br>West commercial area P5 : 23 F/B/W/T<br>West maintenance area : 16 F/B/W/T<br>PRKG HEL west area : 6 F/C/W/T<br>PRKG north east area, stands 1 to 13 : 10 F/B/W/T<br>PRKG north east area, temporary stands : 17 F/C/W/U<br>Other PRKG east area : 10 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | W1 : 12.50m - W2 : 20m - W3 : 12.30m - Z1 : 11.10m - Z2 : 11.50m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | W1 : 14 F/C/W/T - W2, W3 : 16 F/B/W/T - Z1 : 16 F/B/W/U - Z2 : 9 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Zone PRKG P1 à P5 - PRKG HEL - Aire de point fixe - AVT | PRKG P1 to P5 area - PRKG HEL - Run-up area - AVT |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 2m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquages postes avions commerciaux : P1, P2, P3, P4, P5.<br>Marquage postes hélicoptères. | Commercial ACFT PRKG stands markings : P1, P2, P3, P4, P5.<br>HEL PRKG stands markings. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir AD 2 NWWM ADC 01 | See AD 2 NWWM ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWM .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWM.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 NWWM.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWM .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>19-01-07-13 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>H 24<br>METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR - APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWM.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | 178.58 (166) | 1381 x 30 | 30 F/B/W/T revêtue / paved | 22°15'05.49"S 166°28'21.53"E ( 22°15'14.34"S 166°28'21.74"E ) ------ GUND NIL | THR : 9ft DTHR : 8ft |
| 35 | 358.58 (346) | 1381 x 30 | 30 F/B/W/T revêtue / paved | 22°15'50.44"S 166°28'22.73"E ( 22°15'47.45"S 166°28'22.65"E ) ------ GUND NIL | THR : 6ft DTHR : 7ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 17 | NIL | NIL | 150 | 1501 x 150 | NIL | (1) |
| 35 | NIL | NIL | 109 | 1501 x 150 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt.

(2) Asphalte / Asphalt.

**AD 2 NWWM.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 1291 | 1441 | 1291 | 1019 | Fin des TORA, ASDA et LDA située 90 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of TORA, ASDA and LDA located 90 m before physical extremity of RWY. |
| 35 | 1291 | 1400 | 1291 | 1201 | Fin des TORA, ASDA et LDA située 90 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of TORA, ASDA and LDA located 90 m before physical extremity of RWY. |

**AD 2 NWWM.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | NIL | DTHR : G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 40 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 35 | NIL | DTHR : G | PAPI 3.3 ° 5.8 % | 23 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 17 | 1381 m | 57.2 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 35 | 1381 m | 57.2 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (2) |

(1) RWY 17/35 : seules les extrémités physiques de piste situées 90 m après la fin des TORA, ASDA et LDA sont balisées.
RWY 17/35 : only RWY physical ends located 90 m after the end of TORA, ASDA and LDA have lighting.
RWY 17 : feux à éclats / flashing lights.
RWY 17 : feux LED utilisés pour le balisage de piste, sauf feu halogène encastré au niveau de la raquette THR 17.
RWY 17 : LED lights used for RWY lighting, except embedded halogen light at the level of THR 17 turn-around area.

(2) RWY 17/35 : seules les extrémités physiques de piste situées 90 m après la fin des TORA, ASDA et LDA sont balisées.
RWY 17/35 : only RWY physical ends located 90 m after the end of TORA, ASDA and LDA have lighting.
RWY 35 : feux à éclats / flashing lights.
RWY 35 : feux LED utilisés pour le balisage de piste, sauf feu halogène encastré au niveau de la raquette THR 17.
RWY 35 : LED lights used for RWY lighting, except embedded halogen light at the level of THR 17 turn-around area.

**AD 2 NWWM.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Zone Est, au niveau du seuil 35. | East area, around THR 35 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI, feux LED | Blue, LIL, LED lights |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec. | Between 1 and 15 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | PRKG, raquettes : BI, feux LED.<br>Panneaux, manches à air : feux halogènes.<br>Feux d'obstacle : voir AD 2 NWWM.23<br>HBN NORMANDIE : voir ENR 4.5 | PRKG, turn-around areas : LIL, LED lights.<br>Signs, wind direction indicators : halogen lights.<br>Obstacle lights : see AD 2 NWWM.23<br>HBN NORMANDIE : see ENR 4.5 |

**AD 2 NWWM.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWM.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR NOUMEA MAGENTA partie 1**<br><br>22°05'30"S , 166°26'00"E - 22°10'22"S , 166°32'41"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 22°15'30"S , 166°28'22"E ( ARP MAGENTA ) - 22°15'39"S , 166°35'22"E - 22°28'23"S , 166°35'03"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 22°28'41"S , 166°28'02"E ( NDB MD ) - 22°28'29"S , 166°21'01"E - 22°13'45"S , 166°20'25"E - 22°05'30"S , 166°26'00"E | D | 1500ft ASFC<br>----------<br>700ft AMSL | APP<br><br>MAGENTA Approche (FR)<br>MAGENTA Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>MAGENTA Tour (FR)<br>MAGENTA Tower (EN) | HOR ATC / ATC SKED : voir/see AD 2 NWWM.3<br>En dehors de ces HOR, CTR déclassée en G.<br>Outside these SKED, CTR downgraded to G. |
| **CTR NOUMEA MAGENTA partie 2**<br><br>22°15'29"S , 166°31'36"E - 22°18'54"S , 166°31'38"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 22°18'55"S , 166°28'23"E ( VOR MGA ) - 22°18'56"S , 166°25'08"E - 22°15'31"S , 166°25'08"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 22°15'30"S , 166°28'22"E ( ARP MAGENTA ) - 22°15'29"S , 166°31'36"E | D | 700ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>MAGENTA Approche (FR)<br>MAGENTA Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>MAGENTA Tour (FR)<br>MAGENTA Tower (EN) | HOR ATC / ATC SKED : voir/see AD 2 NWWM.3<br>En dehors de ces HOR, CTR déclassée en G.<br>Outside these SKED, CTR downgraded to G. |

**AD 2 NWWM.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | MAGENTA Information (FR)<br>*MAGENTA Information (EN)* | 124.300 MHz | NOTAM | Dans l'espace du SIV situé sous TMA NOUMEA partie 1.2 MAGENTA<br>In FIS airspace located under TMA NOUMEA part 1.2 MAGENTA |
| APP | MAGENTA Approche (FR)<br>*MAGENTA Approach (EN)* | 118.300 MHz | NOTAM | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Portée réduite / Reduced range. |
| APP | MAGENTA Approche (FR)<br>*MAGENTA Approach (EN)* | 124.300 MHz | NOTAM | TMA NOUMEA partie/part 1.2 MAGENTA |
| TWR | MAGENTA Tour (FR)<br>*MAGENTA Tower (EN)* | 118.300 MHz | NOTAM | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| TWR | MAGENTA Tour (FR)<br>*MAGENTA Tower (EN)* | 124.300 MHz | NOTAM | CTR NOUMEA MAGENTA parties 1 et 2 / parts 1 and 2 |
| VDF | MAGENTA Gonio (FR)<br>*MAGENTA Homer (EN)* | 118.300 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| VDF | MAGENTA Gonio (FR)<br>*MAGENTA Homer (EN)* | 124.300 MHz | HO | HOR/SKED : HOR TWR/TWR SKED |
| ATIS | MAGENTA (FR) | 126.600 MHz | HO | HOR TWR/TWR SKED |
| A/A | MAGENTA (FR) | 124.300 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 NWWM.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | MD | 383 kHz | H24 | 22°28'40.8"S 166°28'02.2"E | | 25NM | | 169°/12.85 NM DTHR 35 | |
| NDB | MG | 394 kHz | H24 | 22°16'11.6"S 166°28'23.1"E | | 25NM | | 166°/0.40 NM DTHR 35 | |
| VOR-DME | MGA | 113 MHz CH 77X | H24 | 22°18'55.4"S 166°28'23.4"E | 131 ft | | | 167°/3.12 NM DTHR 35 | (1) |

(1) RDL 012° MGA inutilisable au-delà de 32 NM à 5500 ft et au-dessous, et pas de réception DME au-delà de 28 NM à 5500 ft et au-dessous.
RDL 047° MGA inutilisable au-delà de 14 NM à 3700 ft et au-dessous, et au-delà de 18 NM à 5000 ft et au-dessous.
RDL 080° MGA inutilisable à 3000 ft et au-dessous entre 13 et 16 NM MGA.
RDL 094° MGA inutilisable entre 11.5 et 14 NM à 3000 ft et au-dessous.
RDL 012° MGA not available beyond 32 NM at 5500 ft and below, and no DME reception beyond 28 NM at 5500 ft and below.
RDL 047° MGA not available beyond 14 NM at 3700 ft and below, and beyond 18 NM at 5000 ft and below.
RDL 080° MGA not available at 3000 ft and below between 13 and 16 NM MGA.
RDL 094° MGA not available between 11.5 and 14 NM at 3000 ft and below.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWM.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

Utilisation de l'AD non autorisée entre 2200 et 0530 locales, sauf pour vols urgents ou disposant d'une autorisation exceptionnelle.

En dehors des HOR ATS MAGENTA, les usagers IFR sont priés de demander la clairance avant le départ par TEL auprès du BRIA au 35 24 22 (autres TEL BRIA : voir GEN 3)

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*AD use is not allowed between 2200 and 0530 local time, except for emergency flights or having special permission.*

*Outside MAGENTA ATS SKED, IFR flights shall ask for the clearance before departure by TEL 35 24 22 from BRIA (other TEL BRIA : see GEN 3)*

**20.2 CIRCULATION SUR TWY W**

ACFT d'envergure supérieure à 27,05 m : circulation sur le TWY W interdite lorsque la piste est occupée.

***20.2 TAXIING ON TWY W***

*ACFT with wingspan greater than 27.05 m : taxiing on TWY W prohibited when RWY occupied.*

**20.3 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

Utilisation PRKG poste 5 aviation commerciale interdite aux ATR (réservé aux aéronefs de code B).

Utilisation PRKG poste 8 HEL autorisée aux B300 King Air.

Aéronefs non-basés : affectation PRKG exclusivement avec PPR 48 HR minimum auprès du gestionnaire de l'AD.

***20.3 USE OF PARKING STANDS***

*Use of PRKG stand 5 commercial aviation prohibited for ATR (reserved for code B ACFT only).*

*Use of PRKG stand 8 HEL authorized for B300 King air.*

*Non-based ACFT : PRKG allotment exclusively with PPR 48 HR minimum to AD administrator.*

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

**21.1 GENERALITES**

Les circuits d'aérodrome ont essentiellement pour but de prévenir les riverains de l'aérodrome des nuisances dues au bruit.

Il est demandé de respecter ces consignes si les possibilités de manoeuvre le permettent.

Dans la même mesure, il est demandé de respecter les pentes des PAPI.

***21.1 GENERAL INFORMATION***

*Aerodrome circuits mainly intended to ward the people living near the aerodrome off noise pollution.*

*Pilots are required to respect these instructions if manoeuvring possibilities of ACFT permit it.*

*In the same way, pilots are required to adhere as much as they can to the PAPI gradients.*

**21.2 VOLS AU DEPART**

**21.2.1 VFR**

DEC RWY 17 : virage à gauche après décollage pour éviter le survol de l'agglomération. Demande de clairance à l'ATC si les possibilités de manoeuvre ne le permettent pas.

**21.2.2 Piste préférentielle**

QFU 166° préférentiel au décollage cause urbanisation et nuisances sonores.

***21.2 DEPARTURE FLIGHTS***

***21.2.1 VFR***

*TKOF RWY 17 : turn left after takeoff to avoid overflying the city. ATC clearance request if manoeuvre possibilities do not enable it.*

***21.2.2 Preferred runway***

*Preferred QFU on departure : 166°, due to urbanization and noise pollution.*

**21.3 VOLS D'ENTRAINEMENTS**

Circuits basse hauteur (500 ft MNM) : possibles uniquement sur clairance ATC pour les besoins de la formation, LUN-VEN 0800-1100 et 1400-1700, heures locales.

***21.3 TRAINING FLIGHTS***

*Low height circuits (500 ft MNM) : possible only with ATC clearance for training flights, MON-FRI, 0800-1100 and 1400-1700, local time.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWM.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Survol de la ville de Nouméa interdit en dessous de 5000 ft aux ACFT motopropulsés.

***22.1 GENERAL***

*Overflight of the city of Noumea prohibited below 5000 ft for powered ACFT.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

LDG interdit si PAPI U/S.

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*LDG prohibited if PAPI U/S.*

**22.3 VOLS AU DEPART**

**Mise en route**

Pendant les HOR ATS, demande de mise en route obligatoire sur la fréquence.

**Départs à vue**

Départs à vue utilisables pendant les horaires ATS.

Conditions météorologiques requises dans la direction du décollage et la montée qui y fait suite, jusqu'à l'altitude minimale de secteur 6900 ft :

- plafond supérieur ou égal à 7000 ft et
- visibilité supérieure ou égale à 5 km.

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

***Start up***

*During ATS SKED, compulsory start-up request on frequency.*

***Visual departures***

*Visual departures can be performed during ATS SKED.*

*Meteorological conditions required in the TKOF direction and the subsequent climb, until minimum sector altitude 6900 ft :*

*- ceiling greater than or equal to 7000 ft and*
*- visibility greater than or equal to 5 km.*

**22.4 VOLS DE NUIT**

**22.4.1 Approche à vue de nuit**

1. Deux secteurs interdits :

- arrivées comprises entre le R 309 et le R 030 VOR/DME MGA : interdites au nord du R 110 VOR/DME LTO.
- arrivées comprises entre le R 030 et le R 101 VOR/DME MGA : interdites au nord du R 115 VOR/DME LTO.

2. Hors secteurs interdits :

Intégrer le circuit de piste en respectant l'altitude minimale de 5000 ft du survol de l'agglomération de Nouméa.

***22.4 NIGHT FLIGHTS***

***22.4.1 Visual approach at night***

*1. Two prohibited sectors :*

*- arrivals between R 309 and R 030 VOR/DME MGA : prohibited North R 110 VOR/DME LTO.*
*- arrivals between R 030 and R 101 VOR/DME MGA : prohibited North R 115 VOR/DME LTO.*

*2. Outside prohibited sectors :*

*Join the circuit minimum altitude above Nouméa 5000 ft.*

**22.4.2 Vols de nuit IFR**

TKOF RWY 35 interdit si balisage lumineux butte Pentecost (colline 128 ft) U/S.

LDG RWY 17 interdit si feu é.R (1.5 s) du HBN Normandie (colline 322 ft) ou balisage lumineux butte Pentecost (colline 128 ft) U/S.

***22.4.2 IFR night flights***

*TKOF RWY 35 prohibited if lighting on Pentecost hill (hill 128 ft) U/S.*

*LDG RWY 17 prohibited if light é.R (1.5 s) of HBN Normandie (hill 322 ft) or lighting on Pentecost hill (hill 128 ft) U/S.*

**22.4.3 Vols VFR de nuit**

Autorisés.

Voir procédure en ENR 1.2 (§ VFR DE NUIT).

***22.4.3 Night VFR flights***

*Authorized.*

*See procedure in ENR 1.2 (§ NIGHT VFR).*

**22.5 VOLS VFR**

***22.5 VFR FLIGHTS***

**Points de compte-rendu / *Reporting points***

| **Points** | **Coordonnées** *Coordinates* | **Noms** *Names* |
|---|---|---|
| PD | 22°21'24"S - 166°14'59"E | Passe de Dumbéa / *Dumbea boatpass* |
| M | 22°13'45"S - 166°20'25"E | Pointe Maa / *Maa headland* |
| K | 22°15'31"S - 166°23'08"E | Kuendu Beach |
| I | 22°20'01"S - 166°24'35"E | Ilot Maitre / *Maitre islet* |
| NO | 22°25'26"S - 167°00'47"E | Ilot Nouaré / *Nouaré islet* |
| P | 22°19'35"S - 166°34'10"E | Ilot Porc-Epic / *Porc-Epic islet* |
| B | 22°18'10"S - 166°34'44"E | Ilot Bailly / *Bailly islet* |
| C | 22°14'08"S - 166°34'55"E | La Coulée |
| L | 22°11'58"S - 166°32'05"E | La Croix |
| R | 22°12'03"S - 166°27'00"E | Réservoir d'eau / Water tank |
| V | 22°12'51"S - 166°24'12"E | Ile aux Chèvres / Goat island |
| SH | 22°09'59"S - 166°22'59"E | Sud Savannah / South Savannah |

**22.6 VOLS VFR SPECIAL**

**22.6.1 En présence de trafic IFR**

VFR Spécial interdit :

- pour les départs et les transits,
- pour les arrivées (attente point "P" altitude maximale 700 ft ou "K" altitude 1000 ft).

VFR Spécial uniquement autorisé pour les tours de piste 35 avec comme minima :

- VIS à 3000 m,

***22.6 SPECIAL VFR FLIGHTS***

***22.6.1 In case of IFR traffic***

*Special VFR prohibited :*

*- for departures and transits,*
*- for arrivals (waiting on top points "P", maximum altitude 700 ft or "K" altitude 1000 ft).*

*Special VFR authorized, only for RWY 35 circuits with the following minima :*

*- VIS = 3000 m,*

- plafond à 1000 ft.

**22.6.2 Relèvements des points d'attente**

ILOT PORC-EPIC : “P” R 110 MG distance 6.3 NM.
KUENDU BEACH : “K” R 265 MG distance 4.9 NM.

**22.7 PERTE DE COMMUNICATION VFR**

Les ACFT en panne radio peuvent revenir se poser à Magenta en suivant les procédures d'intégration réglementaires et en n'utilisant que les deux cheminements suivants:

M ---->TWR et P ----> TWR.

**22.8 PROCÉDURES ADS-B**

L'approche de NOUMEA MAGENTA utilise les fonctions surveillance, assistance et guidage ADS-B pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

*- ceiling = 1000 ft.*

***22.6.2 Holding points positions***

*ILOT PORC-EPIC : “P” R 110 MG distance 6.3 NM.*
*KUENDU BEACH : “K” R 265 MG distance 4.9 NM.*

***22.7 LOSS OF VFR COMMUNICATION***

*For the event of radio failure, ACFT can come back to land at Magenta AD following prescribed integration procedures and using these two tracks :*

*M ----> TWR and P ----> TWR.*

***22.8 ADS-B PROCEDURES***

*NOUMEA MAGENTA approach uses surveillance, assistance and vectoring ADS-B functions to provide control, flight information and alert services.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWM.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM, sous réserve des dispositions générales ainsi que des restrictions suivantes :

- Classes 2, 3, 4 et 6 : les tours de piste par des aéronefs non basés (bail de location faisant foi) sont autorisés au cas par cas. Les demandes sont à formuler avec un préavis de 3 jours ouvrés auprès de l'exploitant d'aérodrome.

- Classes 1 et 5 ainsi que les PUL : accès possible uniquement avec l'accord préalable de l'exploitant d'aérodrome. Les demandes sont à formuler avec un préavis de 3 jours ouvrés auprès de l'exploitant d'aérodrome.

- L'autorité ATS compétente peut refuser la tenue d'un vol autorisé par l'exploitant si elle juge que les conditions de la circulation aérienne ne permettent pas à ce vol de se réaliser en toute sécurité.

- Modalités des demandes : le formulaire « Demande d'autorisation exceptionnelle d'utilisation de l'aérodrome de Nouméa-Magenta par un ULM » est accessible à l'adresse suivante : https://www.aeroports.cci.nc/fr/magenta/telechargements-de-vos-documents.

Il doit être adressé à l'exploitant par courriel à : exploitation-magenta@cci.nc.

Limitation d'utilisation de la piste à 28 kt de composante de vent traversier.

**Usage AD restreint aux pilotes français ou étrangers satisfaisant aux conditions ci-après :**

Les pilotes doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1. Aviation générale :

Pour effectuer un vol en IFR, le pilote devra avoir effectué au moins une fois une reconnaissance de la VPT avec un instructeur utilisateur du terrain.

2. Transport aérien public

Les pilotes doivent :

- avoir effectué dans les 2 derniers mois une reconnaissance sur site de la VPT et des procédures de décollage, sous le contrôle d'un commandant de bord dont l'entreprise peut attester qu'il est familier avec les caractéristiques de l'AD,
- ou avoir au cours des 6 derniers mois fréquenté l'AD comme pilote en transport aérien public.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD usable by ULM, subject to the general provisions as well as the following restrictions :*

*- Classes 2, 3, 4 and 6 : circuits for non-based ACFT (rental lease as proof) are authorised on a case-by-case basis. Requests must be made with notice of 3 working days to AD operator.*

*- Classes 1 and 5 as well as PUL : access only possible with prior aggreement from AD operator. Requests must be made with notice of 3 working days to AD operator.*

*- ATS competent authority may refuse to hold a flight authorised by the AD operator if it considers that air traffic conditions do not allow the flight to be carried out safely.*

*- Request procedures : the « Demande d'autorisation exceptionnelle d'utilisation de l'aérodrome de Nouméa-Magenta par un ULM » form is available at the following address : https://www.aeroports.cci.nc/fr/magenta/telechargements-de-vos-documents.*

*It should be sent to the AD operator by e-mail to : exploitation-magenta@cci.nc.*

*RWY limited to 28 kt of crosswind component.*

***AD use restricted to French or foreign pilots who meet conditions stated hereafter :***

*Pilots must satisfy the following conditions :*

*1. General aviation :*

*To make an IFR flight : the pilot must have made at least once a reconnaissance of the VPT with an instructor user of the airfield.*

*2. Public airline*

*Pilots must :*

- *have made within the last 2 months a reconnaissance on site of the VPT and take-off procedures, under the supervision of a pilot in command whose company can certify that he is familiar with the characteristics of the AD,*
- *or have used within the last 6 months the AD as pilot of a commercial flight.*

**23.2 OBSTACLES AUX ABORDS DE L'AERODROME**

L'attention des équipages est attirée sur l'obstacle suivant dans la surface latérale : dépôt de carburant de la zone Est (AVT) ALT 18 ft.

***23.2 AERODROME OBSTACLES***

*Air crew's attention is drawn toward the following obstacle in the lateral surface : fuel depot in East area (AVT) ALT 18 ft.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

**STAP**

- paramètres météorologiques disponibles : vent, base des nuages, VIS, T, DP, QNH, QFE et informations éventuelles sur la plate-forme,
- TEL 23 96 77
- absence ATS : 124.300 MHz

**PCL**

- sur FREQ STAP,
- 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes : de jour et de nuit, allume tout le balisage (sauf feux à éclats), les feux de la butte Pentecost, les feux de la colline de Normandie,
- 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes : de jour et de nuit, allume tout le balisage, les feux de la butte Pentecost, les feux de la colline de Normandie. PAPI et feux à éclats : brillance forte.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1

**Balisage**

Butte PENTECOST (colline 128 ft) : 14 feux d'obstacle

***23.3 AD EQUIPMENT***

***STAP***

- *available meteorological data : wind, cloud base, VIS, T, DP, QNH, QFE and possible information about the airfield,*
- *TEL 23 96 77*
- *ATS absence : 124.300 MHz*

***PCL***

- *on STAP FREQ,*
- *3 transmit/received in less than 5 seconds : night and day, switch on all the markings (except flashing lights), Pentecost hillock lights, Normandie hill lights,*
- *5 transmit/received in less than 5 seconds : night and day, switch on all the markings, Pentecost hillock lights, Normandie hill lights. PAPI and flashing lights : high brightness.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1*

***Lighting***

*PENTECOST hill (hill 128 ft) : 14 obstacle lights*

**23.4 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Par forts alizés, fortes turbulences secteur Nord de l'AD.

Manche à vent seuil 17 : possibilité d'indications erronées dues aux perturbations atmosphériques causées par les obstacles à proximité.

Activités particulières N°98-003, 98-005, 98-006, 98-007, 98-008 : voir ENR 5.5.

Plate-forme ULM à Nakutakoin.

Activité PUL au Ouen Toro.

***23.4 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Heavy turbulences may appear in the North of the AD when strong trade winds are blowing.*

*WDI THR 17 : possibility of erroneous indications due to atmospheric disturbances caused by obstacles in the vicinity.*

*Specific activities NR 98-003, 98-005, 98-006, 98-007, 98-008 : see ENR 5.5.*

*ULM airfield at Nakutakoin.*

*PUL activity at Ouen Toro.*

**23.5 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. Pendant les HOR niveaux 2 à 5 du RFFS, dans la limite de SR-15 à SS+15.

***23.5 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. During RFFS levels 2 to 5 SKED, within SR-15 to SS+15 period.*

**23.6 ACB**

Aéroclub Calédonien : TEL : 25 49 22, aeroclub@canl.nc

Cercle Aéronautique de Nouméa : TEL : 75 70 63, cercle.aero.noumea@gmail.com

***23.6 FLYING CLUBS***

*Caledonian Flying Club : TEL : 25 49 22, aeroclub@canl.nc*

*Cercle Aéronautique de Nouméa : TEL : 75 70 63, cercle.aero.noumea@gmail.com*

**AD 2 NWWM.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWM.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

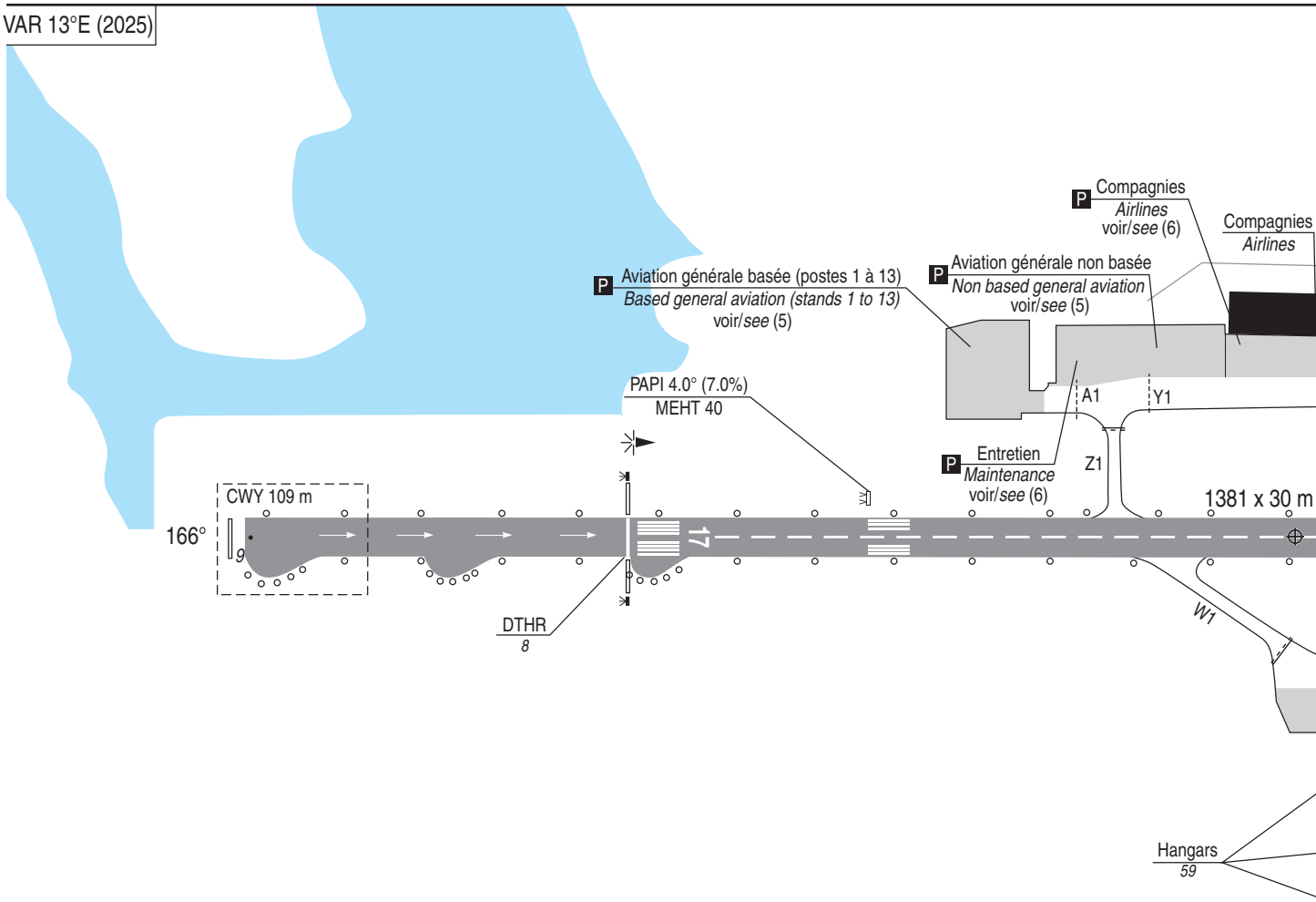
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 17 | Sans objet / *Not applicable* |
| VOR V RWY 35 | Sans objet / *Not applicable* |
| VOR W RWY 35 | VOR/DME, VOR/DME API 3%, VOR/DME API 4% |
| VOR X RWY 35 | Sans objet / *Not applicable* |
| VOR Y RWY 35 | Sans objet / *Not applicable* |
| VOR Z RWY 35 | Sans objet / *Not applicable* |
| NDB RWY 35 | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : Absence ATS 124.300 (voir/*see* AD 2 NWWM.23)
**ATIS** MAGENTA : 126.600 (FR)

NOUMEA **MAGENTA**
22 15 30 S - 166 28 22 E
*ALT AD : 9 (1 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 17 | 22° 15' 05.49" S | 166° 28' 21.53" E |
| DTHR 17 | 22° 15' 14.34" S | 166° 28' 21.74" E |
| THR 35 | 22° 15' 50.44" S | 166° 28' 22.73" E |
| DTHR 35 | 22° 15' 47.45" S | 166° 28' 22.65" E |

**OBSERVATIONS / *REMARKS***

(1) Voir / *see* AD 2 NWWM.14
(2) PCL : voir / *see* AD 2 NWWM.23
(3) Voir / *see* AD 2 NWWM.13
(4) PRKG zone Ouest / *West area apron*
(5) PRKG zone Nord-Est / *North-East area apron*
(6) PRKG zone Est / *East area apron*
(7) Obstacle AVT : voir / *see* AD 2 NWWM.23

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1)(2) | | TORA (3) | TODA (3) | ASDA (3) | LDA (3) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | NIL | *LIL* | 1291 | 1441 | 1291 | 1019 | Revêtue *Paved* | 30 F/B/W/T | 1000 | 1000 | - | - |
| 35 | NIL | *LIL* | 1291 | 1400 | 1291 | 1201 | | | 1500 | 1500 | - | - |



© SIA

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

NOUMEA **MAGENTA**
RWY 35/17

VAR 12°E (15)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 35 | | RWY 17 |
| 1291 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 1291 |
| 1400 | TODA - Distance de décollage utilisable | 1441 |
| 1291 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 1291 |
| 1201 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 1019 |

NOTE: SONT INDIQUES

NUMERO D'IDENTIFICATION

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISE

MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, E

BATIMENT OU CONSTRUCTION IMP

Pente 1.2%

CWY 150 m

346°

1381 x 30 (30 F/B/W/T)

166°

CWY 109 m

Levés exécutés en 2015
Nivellement rattaché au NGNC

Echelle: 1 / 20 000



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Waypoints / Conventional procedures mains fixes*

| **IDENTIFICATION / FONCTION**<br>*Identification / Function* | **COORDONNEES**<br>*Coordinates* |
|---|---|
| VOR / DME MGA - IAF | 22°18'55.4" S - 166°28'23,4" E |
| VOR / DME LTO | 22°00'19.6" S - 166°12'42,0" E |
| ☛ NDB-MD | 22°28'40.8" S - 166°28'02,2" E |
| ☛ NDB-MG | 22°16'11.6" S - 166°28'23,1" E |
| MAMIT IAF | 22°19'35.8" S - 166°19'51,5" E |
| REDIK IAF | 22°30'00.5" S - 166°39'20,5" E |


© SIA

# NOUMEA MAGENTA
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

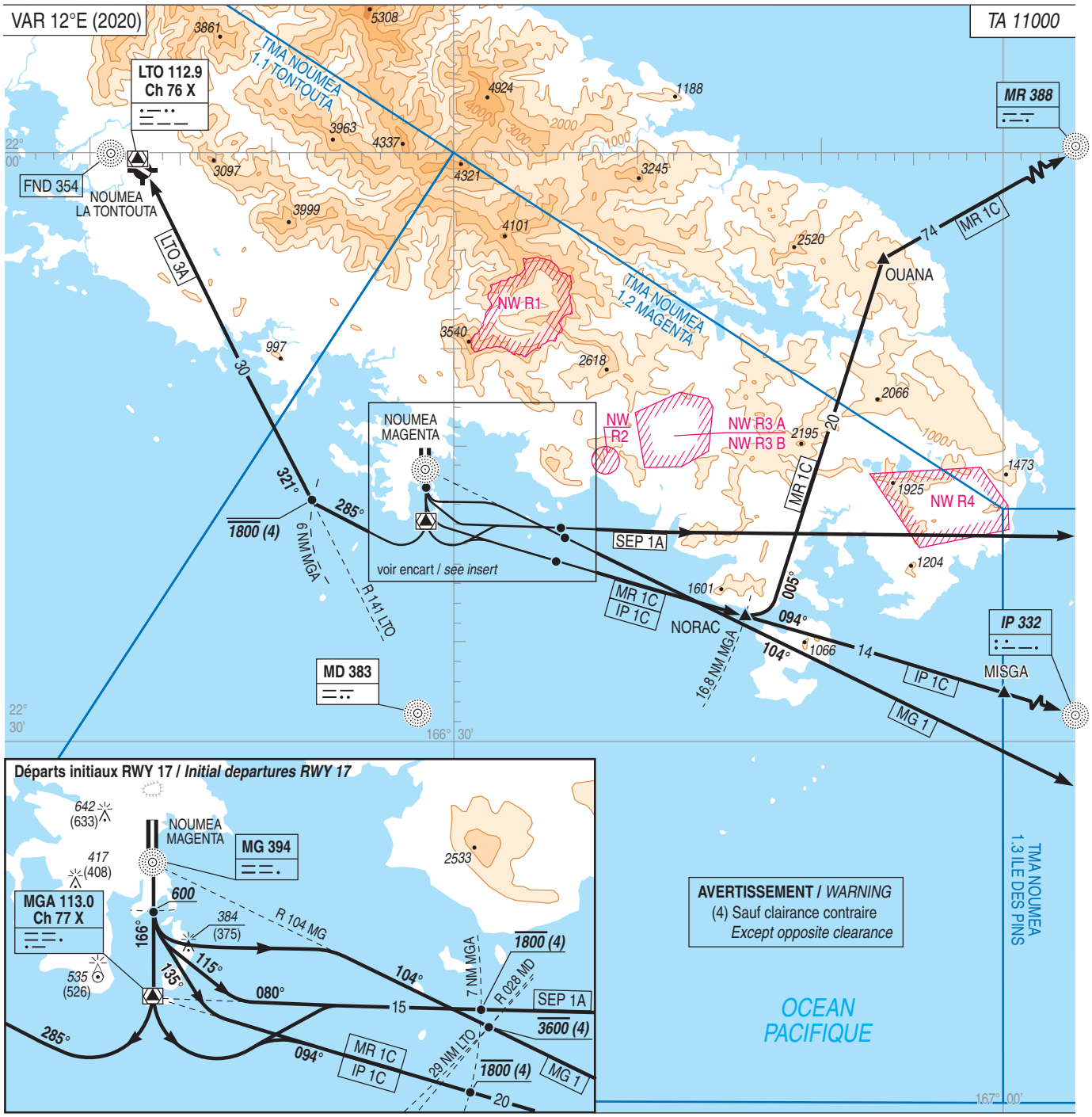
**FREQ :** voir/*see* AD 2 NWWW.18

© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# SID CONV RWY 17

| | |
|---|---|
| **ATIS** MAGENTA | 126.600 (FR) |
| **APP :** MAGENTA Approche/*Approach* | 124.300 - 118.300(s). |
| TONTOUTA Approche/*Approach* | 119.700 (1) - 128.300 (2) - 128.200 (3) |
| **TWR :** MAGENTA Tour/*Tower* | 124.300 - 118.300(s) |

(1) TMA NOUMEA partie/*part* 1.1 TONTOUTA - (2) Sud/*South* - (3) Nord/*North*





© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# SID CONV RWY 17

**CONSIGNES GENERALES**

Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

Les pentes spécifiées ne prennent pas en compte les obstacles trop proches de la DER.

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles proche de DER :

Deux masses d'obstacles situées immédiatement après la DER, à droite et à gauche de l'axe de piste.

A droite, des bâtiments s'étendent de 0 à 600 m de la DER. ALT de 26 ft à 115 ft.

A gauche, présence de pins colonnaires de 600 m à 700 m de la DER. ALT 109 ft.

Obstacle le plus pénalisant : bâtiment ALT 35 m (115 ft), distance de la DER 520 m, à 270 m à droite de l'axe de piste.

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**Départ omnidirectionnel secteur EST**

Monter dans l'axe RM 166° à 5.4% jusqu'à *600* (591). A *600* (591) tourner à gauche RM 115° ou au plus tard à MGA, pour intercepter et suivre le RDL 080° MGA (RM 080°). A *3100* (3091) départ omnidirectionnel, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

**Départ omnidirectionnel secteur OUEST**

Monter dans l'axe RM 166° jusqu'à MGA. A MGA, tourner à droite RM 285°. A *3800* (3791) départ omnidirectionnel, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

Pente minimale théorique de montée 5.4% jusqu'à *1700* (1691).

**Départ omnidirectionnel secteur SUD**

Monter dans l'axe RM 166° à 5,4 % jusqu'à *1800* (1791). A *2700* (2691) MNM départ omnidirectionnel, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

**ITINERAIRES**

**SEP 1A :** Monter dans l'axe RM 166° à 5,4 % jusqu'à *600* (591). A *600* (591) tourner à gauche RM 115° ou au plus tard à MGA, pour intercepter et suivre le RDL 080° MGA (RM 080°). Sauf clairance contraire en montée vers *1800* (1791) jusqu'à 7 NM MGA. A 7 NM MGA reprendre la montée et suivre RDL 080° MGA (RM 080°) prise de cap vers destination *3100* (3091) minimum sur instruction du contrôle en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

**IP 1C :** Monter dans l'axe RM 166° à 5,4 % jusqu'à *600* (591). A *600* (591) tourner à gauche RM 135° ou au plus tard à MGA, pour intercepter et suivre le RDL 094° MGA (RM 094°). Sauf clairance contraire en montée vers *1800* (1791) jusqu'à 7 NM MGA. A 7 NM MGA reprendre la montée vers NORAC puis IP, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

SID protégé à *2900* (2891).

***GENERAL RULES***

*Aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route.*

*Specified slopes do not take obstacles close to DER into account.*

*Crew attention is drawn towards obstacles in the DER vicinity :*

*Two masses of obstacles located immediately after the DER, to the right and left of the runway axis.*

*On the right, buildings extend from 0 to 600 m from DER. ALT from 26 ft to 115 ft.*

*On the left, presence of colonary pines from 600 m to 700 m from DER. ALT 109 ft.*

*Most penalizing obstacle : building ALT 35 m (115 ft). Distance from DER 520 m, 270 m right from runway axis.*

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

***Multidirectional departure EAST sector***

*Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until 600 (591). At 600 (591) turn left MAG 115° or at the latest at MGA, to intercept and follow RDL 080° MGA (MAG 080°). At 3100 (3091) multidirectional departure, climbing to the cruising minimum safety altitude.*

***Multidirectional departure WEST sector***

*Climb straight ahead MAG 166° until MGA. At MGA, turn right MAG 285°. At 3800 (3791) multidirectional departure, climbing to the cruising minimum safety altitude.*

*Climbing theoretical minimal slope 5.4% up to 1700 (1691).*

***Multidirectional departure SOUTH sector***

*Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until 1800 (1791). At 2700 (2691) MNM multi directional departure, climbing to the cruising minimum safety altitude*

***ROUTES***

***SEP 1A:*** *Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until 600 (591). At 600 (591), turn left MAG 115° or at the latest at MGA, to intercept and follow RDL 080° MGA (MAG 080°). Except opposite clearance, climbing to 1800 (1791) until 7 NM MGA. At 7 NM MGA, continue to climb and follow RDL 080° MGA (MAG 080°), direct heading to destination at 3100 (3091) minimum with ATC clearance climbing to the cruising minimum safety altitude.*

***IP 1C:*** *Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until 600 (591). At 600 (591), turn left MAG 135° or at the latest at MGA, to intercept and follow RDL 094° MGA (MAG 094°). Except opposite clearance, climbing to 1800 (1791) until 7 NM MGA. At 7 NM MGA, continue to climb to NORAC then IP, climbing to the cruising minimum safety altitude.*

*SID protected at 2900 (2891).*


© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# SID CONV RWY 17

← 

☛ **LTO 3A :** Monter dans l'axe RM 166° à 5,4 % jusqu'à MGA. A MGA tourner à droite RM 285° pour intercepter et suivre le RDL 141° LTO (RM 321°). Sauf clairance contraire en montée vers 1800 (1791) jusqu'à 6 NM MGA. A 6 NM MGA reprendre la montée vers LTO, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière vers la destination.

☛ **MR 1C :** Monter dans l'axe RM 166° à 5,4 % jusqu'à 600 (591). A 600 (591) tourner à gauche RM 135° ou au plus tard à MGA, pour intercepter et suivre le RDL 094° MGA (RM 094°). Sauf clairance contraire en montée vers 1800 (1791) jusqu'à 7 NM MGA. A 7 NM MGA reprendre la montée vers NORAC. A NORAC tourner à gauche RM 005° jusqu'à OUANA puis MR, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

**MG 1 :** Monter dans l'axe RM 166° à 5,4 % jusqu'à 600 (591). A 600 (591), tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDR 104° MG (RM 104°). Sauf clairance contraire, en montée vers 3600 (3591) jusqu'au QDR 028° MD (29 NM LTO). Passant le QDR 028° MD (29 NM LTO), suivre le QDR 104° MG (RM 104°) et reprendre la montée vers l'altitude autorisée. Sur instruction du contrôle, ayant passé le QDR 028° MD (29 NM LTO) et 3600 (3591) minimum, prise de cap vers destination, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

SID protégé à 3600 (3591).

☛ **ZONE NW-R 3A ACTIVE DEPARTS UTILISABLES :**

LTO 3A, MR 1C, IP 1C.

SEP 1A avec la restriction suivante : monter sur le RDL 080° MGA jusqu'à 15 NM MGA, puis virage gauche vers OUANA. A OUANA prise de cap vers les îles Loyauté.

Départs omnidirectionnels secteur Sud : uniquement vers les destinations secteur Ouest de Magenta.

Départs omnidirectionnels secteur Ouest : uniquement vers les destinations secteur Ouest de Magenta, Ouvéa et Lifou.

**LIAISON POGO DESTINATION TONTOUTA**

Départ LTO 3A en montée vers l'altitude autorisée à l'IAF LTO.

☛ **PANNE de RADIOCOMMUNICATION**

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. En IMC, poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier niveau assigné, ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles à la première altitude de sécurité en croisière. Ensuite appliquer, les éléments du FPL en vigueur.

***LTO 3A:*** *Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until MGA. At MGA, turn right MAG 285°, to intercept and follow RDL 141° LTO (MAG 321°). Except opposite clearance, climbing to 1800 (1791) until 6 NM MGA. At 6 NM MGA, continue to climb to LTO, climbing to the cruising minimum safety altitude to the destination.*

***MR 1C:*** *Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until 600 (591). At 600 (591), turn left MAG 135° or at the latest at MGA, to intercept and follow RDL 094° MGA (MAG 094°). Except opposite clearance, climbing to 1800 (1791) until 7 NM MGA. At 7 NM MGA, continue to climb to NORAC. At NORAC, turn left MAG 005° until OUANA then MR, climbing to the cruising minimum safety altitude.*

**MG 1:** *Climb straight ahead MAG 166° at 5.4 % until 600 (591). At 600 (591), turn left to intercept and follow QDR 104° MG (MAG 104°). Unless otherwise instructed, climb up to 3600 (3591) until QDR 028° MD (29 NM LTO). Passing QDR 028° MD (29 NM LTO), follow QDR 104° MG (MAG 104°) and continue climbing to authorized altitude. With ATC clearance, having passed QDR 028° MD (29 NM LTO) and 3600 (3591) minimum, direct heading to destination, climbing to the cruising minimum safety altitude.*

*SID protected at 3600 (3591).*

***NW-R 3A AREA ACTIVATED AVAILABLE DEPARTURES :***

*LTO 3A, MR 1C, IP 1C.*

*SEP 1A with following restriction : climb on RDL 080° MGA until 15 NM MGA then turn left to OUANA. AT OUANA direct to iles Loyauté.*

*Omnidirectional departures South sector : only for these destinations West sector of Magenta.*

*Omnidirectional departures West sector : only for these destinations West sector of Magenta, Ouvea and Lifou.*

***LINK POGO DESTINATION TONTOUTA***

*Departure LTO 3A climbing to authorized altitude to IAF LTO.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : proceed half turn to land on AD.*

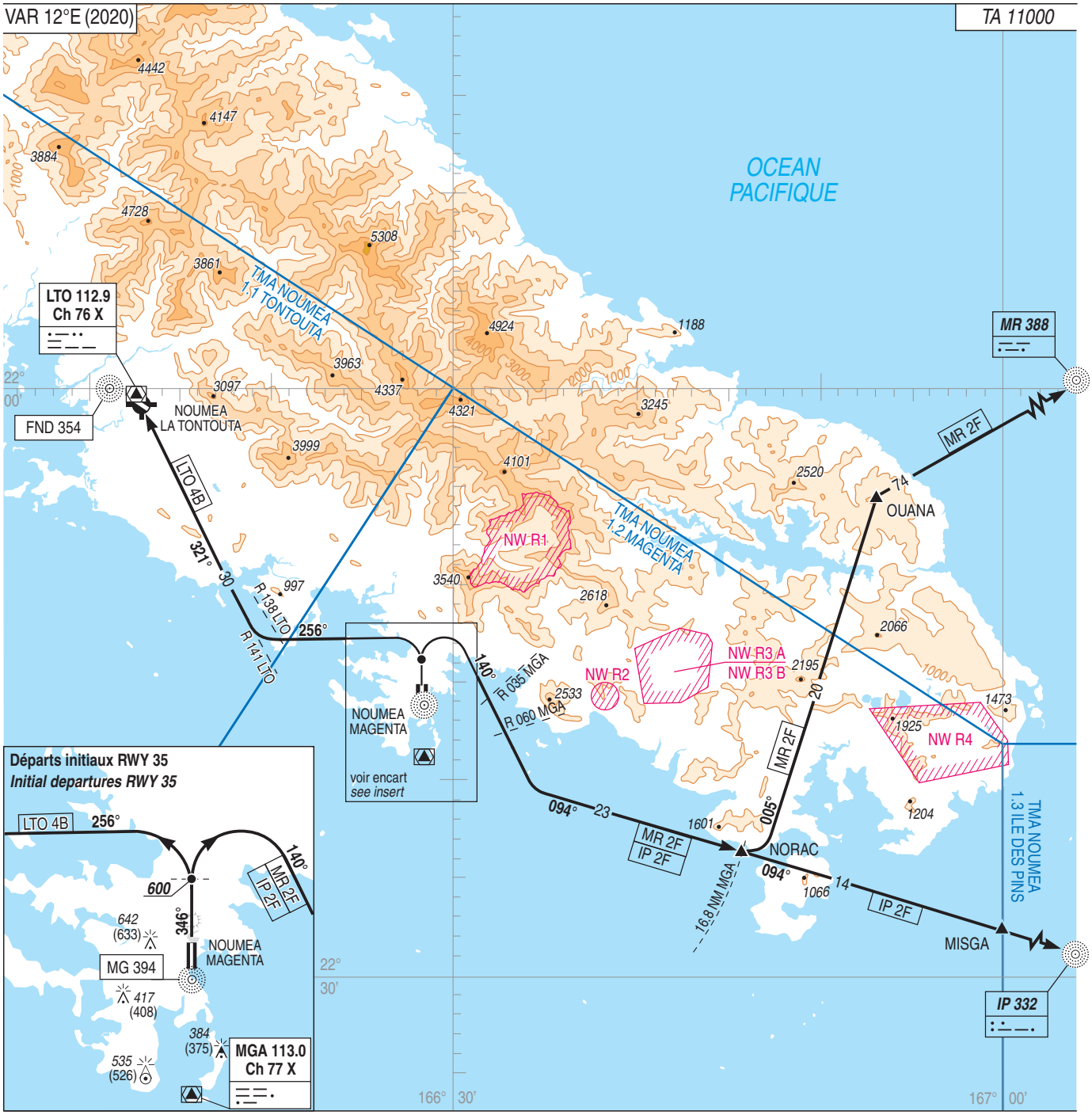
*IMC : continue the flight till TMA limits, complying with the previous SID at the last assigned FL, or if the last assigned FL is not compatible with obstacles at the first cruising safety altitude. Then follow FPL in force.*


© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# SID CONV RWY 35

| | |
|---|---|
| **ATIS** MAGENTA | 126.600 (FR) |
| **APP :** MAGENTA Approche/*Approach* | 124.300 - 118.300(s). |
| TONTOUTA Approche/*Approach* | 119.700 (1) - 128.300 (2) - 128.200 (3) |
| **TWR :** MAGENTA Tour/*Tower* | 124.300 - 118.300(s) |

(1) TMA NOUMEA partie/*part* 1.1 TONTOUTA - (2) Sud/*South* - (3) Nord/*North*




*ALT* / HGT : ft
Distance : NM
0 — 10 NM



© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# SID CONV RWY 35

**CONSIGNES GENERALES**

Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.
Les pentes spécifiées ne prennent pas en compte les obstacles trop proches de la DER.
L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles proche de la DER :
Bâtiments à l'Ouest de la DER ALT 16 m, dans les premiers 78 m à partir de la DER et à 145 m de l'axe de piste.
☛ Végétation à l'Ouest de la DER ALT 25 m, dans les premiers 230 m à partir de la DER et jusqu'à 200 m de l'axe de piste.
☛ Végétation à l'Est de la DER ALT 14 m, dans les premiers 100 m à partir de la DER et à 165 m de l'axe de piste.
Relief butte Pentecost surmontée d'une végétation ALT 42 m, distance de la DER 458 m, à 70 m de l'axe de piste.
Balisage nocturne butte Pentecost : 14 feux d'obstacle (rouge) hauteur : 2,50 m.

***GENERAL RULES***

*Aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route.*
*Specified slopes don't take obstacles too near of DER into account.*

*Crew attention is drawn towards obstacles in the DER vicinity :*
*Buildings west of DER ALT 16 m, in the first 78 m from DER and 145 m from runway axis.*
*Vegetation west of DER ALT 25 m, in the first 230 m from DER and until 200 m from runway axis.*
*Vegetation east of DER ALT 14 m, in the first 100 m from DER and 165 m from runway axis.*
*Terrain Pentecost hillock with vegetation ALT 42 m, distance from DER 458 m, 70 m from runway axis.*
*Night lighting Pentecost hillock : 14 obstacle lights (red) height : 2.50 m.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**Départ omnidirectionnel secteur Est**
Monter dans l'axe RM 346°. A *600* (591) tourner à droite RM 140° pour intercepter et suivre le RDL 080° MGA (RM 080°).
☛ A *3600* (3591) départ omnidirectionnel, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.
Pente minimale théorique de montée 7,9 % jusqu'au RDL 035° MGA, pente 5 % jusqu'au RDL 060° MGA.
**Départ omnidirectionnel secteur Ouest**
← Monter dans l'axe RM 346°. A *600* (591) tourner à gauche RM 256°.
☛ A *3600* (3591) départ omnidirectionnel, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.
☛ Pente minimale théorique de montée 7,9% jusqu'à 900 (891), pente 5% jusqu'à *2000* (1991).

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

***Multidirectional departure East sector***
*Climb straight ahead MAG 346°. At 600 (591) turn right MAG 140°, to intercept RDL 080° MGA (MAG 080°).*
*At 3600 (3591) multidirectional departure, climbing to the cruising minimum safety altitude.*
*Climbing theoretical minimal slope 7.9 % until RDL 035° MGA, slope 5 % until RDL 060° MGA.*
***Multidirectional departure West sector***
*Climb straight ahead MAG 346°. At 600 (591), turn left MAG 256°.*
*At 3600 (3591) multidirectional departure, climbing to the cruising minimum safety altitude.*
*Climbing theoretical minimal slope 7.9% up to 900 (891), slope 5% up to 2000 (1991).*

**ITINERAIRES**

**IP 2F :** Monter dans l'axe RM 346°. A 600 (591) tourner à droite RM 140° pour intercepter et suivre le RDL 094° MGA (RM 094°) vers NORAC puis IP, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière. Pente minimale théorique de montée 7,9 % jusqu'au RDL 035° MGA, pente 5 % jusqu'au RDL 060° MGA.

***ROUTES***

***IP 2F :*** *Climb straight ahead MAG 346°. At 600 (591), turn right MAG 140°, to intercept and follow RDL 094° MGA (MAG 094°) to NORAC then IP, climbing to the cruising minimum safety altitude.*
*Climbing theoretical minimal slope 7.9% until RDL 035° MGA, slope 5% until RDL 060° MGA.*


© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# SID CONV RWY 35

**LTO 4B :** Monter dans l'axe RM 346° à 7,9 % jusqu'à 600 (591). A 600 (591), tourner à gauche RM 256°. Au RDL 138° LTO tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 141° LTO (RM 321°) pente 5 % jusqu'à LTO, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière vers la destination.
Sur clairance du contrôle, à 4500 (4491) mise de cap direct vers la destination.

***LTO 4B :*** *Climb straight ahead MAG 346° at 7.9 % until 600 (591). At 600 (591), turn left MAG 256°. At RDL 138° LTO, turn right to intercept and follow RDL 141° LTO (MAG 321°) slope 5 % until LTO, climbing to the cruising minimum safety altitude to the destination.*
*On ATC clearance, at 4500 (4491) take direct heading to the destination.*

**MR 2F :** Monter dans l'axe RM 346°. A 600 (591) tourner à droite RM 140° pour intercepter et suivre le RDL 094° MGA (RM 094°) jusqu'à NORAC.
A NORAC tourner à gauche RM 005° jusqu'à OUANA puis MR, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.
Pente minimale théorique de montée 7,9 % jusqu'au RDL 035° MGA, pente 5 % jusqu'au RDL 060° MGA.

***MR 2F :*** *Climb straight ahead MAG 346°. At 600 (591), turn right MAG 140°, to intercept and follow RDL 094° MGA (MAG 094°) until NORAC.*
*At NORAC, turn left MAG 005° until OUANA then MR, climbing to the cruising minimum safety altitude.*
*Climbing theoretical minimal slope 7.9 % until RDL 035° MGA, slope 5 % until RDL 060° MGA.*

☛ **ZONE NW-R 3A ACTIVE DEPARTS UTILISABLES :**

LTO 4B, MR 2F, IP 2F.

Départs omnidirectionnels secteur Ouest : uniquement vers les destinations secteur Ouest de Magenta et vers Ouvéa et Lifou.

***NW-R 3A AREA ACTIVATED AVAILABLE DEPARTURES :***

LTO 4B, MR 2F, IP 2F.

*Omnidirectional departures West sector : only for these destinations West sector of Magenta and Ouvea and Lifou.*

**LIAISON POGO DESTINATION TONTOUTA**

Départ LTO 4B en montée vers l'altitude autorisée à l'IAF LTO.

***LINK POGO DESTINATION TONTOUTA***

*Departure LTO 4B climbing to authorized altitude to IAF LTO.*

☛ **PANNE de RADIOCOMMUNICATION**

En VMC, faire demi tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC, poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier niveau assigné, ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles à la première altitude de sécurité en croisière. Ensuite appliquer, les éléments du FPL en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

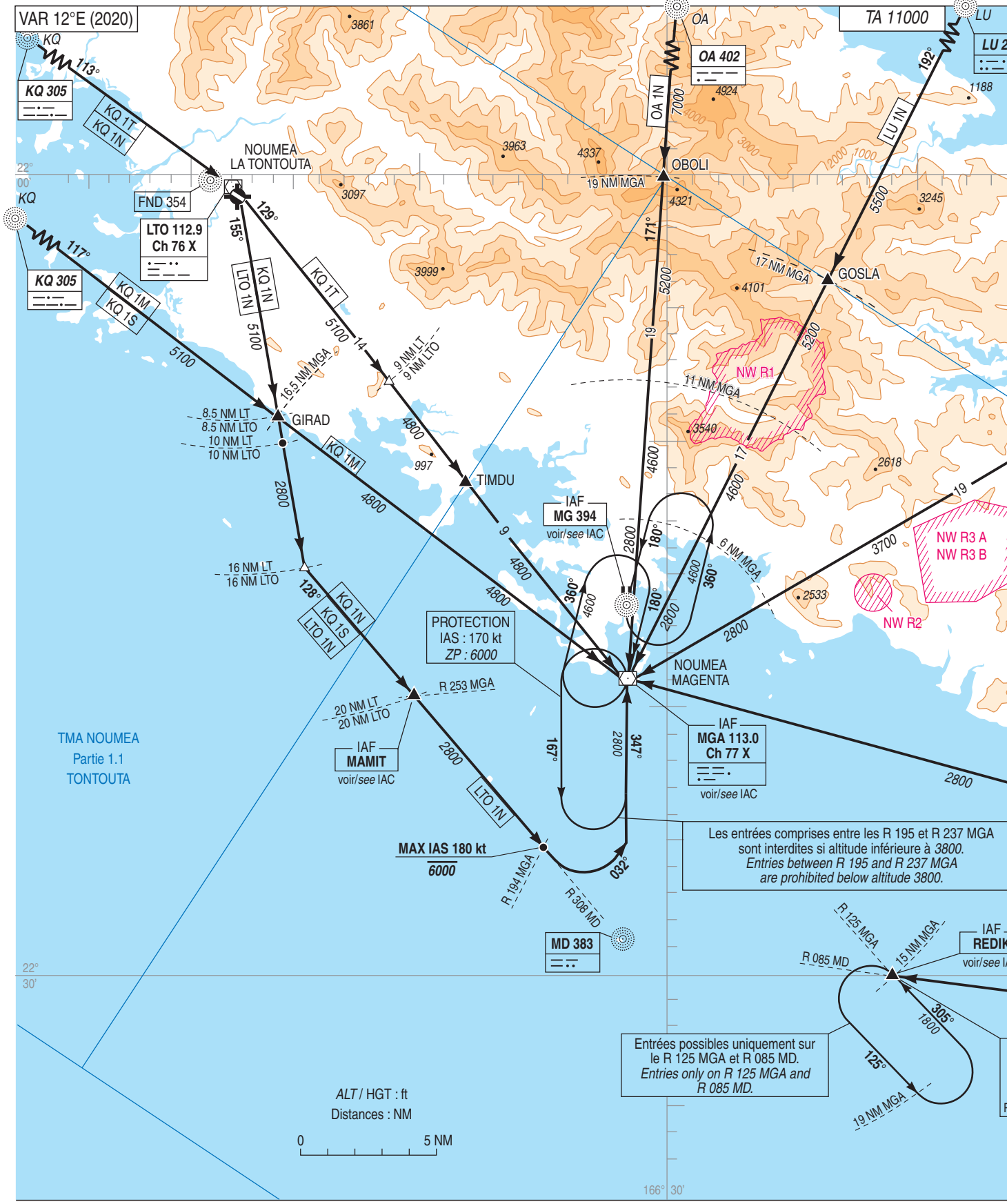
*VMC : proceed half turn to land on AD.*
*IMC : continue the flight till TMA limits, complying with the previous SID at the last assigned FL, or if the last assigned FL is not compatible with obstacles at the first cruising safety altitude. Then follow FPL in force.*


© SIA

# NOUMEA MAGENTA
# STAR CONV RWY 35

**FIS :** MAGENTA Information 124.300 (4)
**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP :** MAGENTA Approche/*Approach* 124.300 - 118.300(s)
**TWR :** MAGENTA Tour/*Tower* 124.300 - 118.300(s)
(1) Sud/*South* (2) Nord/*North* (3) TMA NOUMEA partie/*part* 1.1 TONTOUTA
(4) Dans l'espace du SIV situé sous / *In SIV airspace located under* TMA NOUMEA partie/*part* 1.2 MAGENTA

FIS : TONTOUTA Information 128.300 (1) - 128.200 (2) - 3023 (2) - 5680 (1)
APP : TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (3) - 128.300 (1) - 128.200 (2)






© SIA

# TMA NOUMEA
# STAR CONV RWY 35 NOUMEA MAGENTA

**1 STAR** ***1 STAR***

| AERODROME DE PROVENANCE *AD of origin* | STAR | PROCEDURES | ALT MNM |
|---|---|---|---|
| NWWV | **OA1N** | A OBOLI suivre le radial 351° MGA (RM 171°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35 ou VOR z RWY 35.<br>*At OBOLI follow RDL 351° MGA (MAG 171°) until IAF MGA for a procedure VOR w RWY 35 or VOR z RWY 35.* | 7000 ft jusqu'à / *up to* OBOLI (19 NM MGA).<br>5200 ft jusqu'à / *up to* 11 NM MGA.<br>4600 ft jusqu'à / *up to* 6 NM MGA.<br>2800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |
| NWWL | **LU1N** | A GOSLA suivre le radial 013° MGA (RM 192°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35 ou VOR z RWY 35.<br>*At GOSLA follow RDL 013° MGA (MAG 192°) until IAF MGA for a procedure VOR w RWY 35 or VOR z RWY 35.* | 5500 ft jusqu'à / *up to* GOSLA (17 NM MGA).<br>5200 ft jusqu'à / *up to* 11NM MGA.<br>4600 ft jusqu'à / *up to* 6 NM MGA.<br>2800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |
| NWWR | **MR1N** | A KAORI suivre le radial 048° MGA (RM 227°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35 ou VOR z RWY 35.<br>*At KAORI follow RDL 048° MGA (MAG 227°) until IAF MGA for a procedure* VOR w *RWY 35 or VOR z RWY 35.* | 3700 ft jusqu'à / *up to* 6 NM MGA.<br>2800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |
| NWWE | **IP1N** | A MISGA suivre le radial 094° MGA (RM 274°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35.<br>At MISGA follow RDL 094° MGA (MAG 274°) until IAF MGA for a procedure VOR w RWY 35. | 2800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |
| | **IP1R** | A NEMID suivre le QDR 085° MD (RM 264°) jusqu'à l'IAF REDIK pour une procédure VOR y RWY 35.<br>*At NEMID follow QDR 085° MD (MAG 264°) until IAF REDIK for a procedure VOR y RWY 35.* | 1800 ft jusqu'à / *up to* REDIK. |
| NWWD | **KQ1T** | A LTO suivre le radial 309° MGA (RM 129°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35.<br>*At LTO follow RDL 309° MGA (MAG 129°) until IAF MGA for a procedure VOR w RWY 35.* | 5100 ft jusqu'à / *up to* 9 NM LTO.<br>4800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |
| | **KQ1N** | A LTO suivre le radial 155° LTO (RM 155°) vers GIRAD (8.5 NM LTO) puis à 16 NM LTO intercepter et suivre le QDR 308° MD (RM 128°) jusqu'à l'IAF MAMIT pour une procédure VOR x RWY 35.<br>*At LTO follow RDL 155° LTO (MAG 155°) to GIRAD (8.5 NM LTO) then at 16 NM LTO, intercept and follow QDR 308° MD (MAG 128°) until IAF MAMIT for a procedure VOR x RWY 35.* | 5100 ft jusqu'à / *up to* GIRAD.<br>2800 ft jusqu'à / *up to* MAMIT. |
| | **KQ1M** | Suivre le radial 296° MGA (RM 117°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35.<br>*Follow RDL 296° MGA (MAG 117°) until IAF MGA for a procedure VOR w RWY 35.* | 5100 ft jusqu'à / *up to* GIRAD.<br>4800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |
| | **KQ1S** | Suivre le radial 296° MGA (RM 117°) jusqu'à GIRAD (8.5 NM LTO) puis intercepter et suivre le radial 155° LTO (RM 155°) jusqu'à 16 NM LTO puis intercepter et suivre le QDR 308° MD (RM 128°) jusqu'à l'IAF MAMIT pour une procédure VOR x RWY 35.<br>*Follow RDL 296° MGA (MAG 117°) to GIRAD (8.5 NM LTO), then intercept and follow RDL 155° LTO (MAG 155°) until 16 NM LTO, then intercept and follow QDR 308° MD (MAG 128°) until MAMIT for a procedure VOR x RWY 35.* | 5100 ft jusqu'à / *up to* GIRAD.<br>2800 ft jusqu'à / *up to* MAMIT. |
| NWWD<br>NWWU | **LTO1N** | A LTO suivre le radial 155° LTO (RM 155°) vers GIRAD (8.5 NM LTO) puis à 16 NM LTO intercepter et suivre le QDR 308° MD (RM 128°) via MAMIT, puis au radial 194° MGA tourner à gauche RM 032° pour intercepter et suivre le radial 167° MGA (RM 347°) jusqu'à l'IAF MGA pour une procédure VOR w RWY 35.<br>*At LTO follow RDL 155° LTO (MAG 155°) to GIRAD (8.5 NM LTO) then at 16 NM LTO, intercept and follow QDR 308° MD (MAG 128°) via MAMIT, then crossing RDL 194° MGA, turn left MAG 032° to intercept and follow RDL 167° MGA (MAG 347°) until IAF MGA for a procedure VOR w RWY 35.* | 5100 ft jusqu'à / *up to* GIRAD.<br>2800 ft jusqu'à / *up to* MGA. |


© SIA

# TMA NOUMEA
# STAR CONV RWY 35 NOUMEA MAGENTA

**2 PANNE DE MOYEN DE RADIONAVIGATION**

En cas de panne MGA se reporter à la procédure d'approche NDB RWY 35.

En cas de panne du DME MGA se reporter à la procédure d'approche VOR v RWY 35.

Si absence d'information DME LTO utiliser le RDL 253° MGA pour MAMIT.

***2 RADIONAVIGATION AIDS FAILURE***

*When MGA is out of service, refer to NDB RWY 35 approach procedure.*

*When MGA DME is out of service, refer to VOR v RWY 35 approach procedure.*

*If absence of DME LTO information use RDL 253° MGA for MAMIT.*

**3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Panne de COM suivie d'une API

Appliquer la procédure décrite sur la carte IAC. A MAMIT suivre la STAR LTO1N. A MGA, effectuer la procédure d'approche VOR w RWY 35.

Si le DME U/S, à 4600 ft retour sur MGA pour effectuer la procédure VOR v RWY 35.

***3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Radio failure followed by a missed approach*

*Apply procedure as defined in IAC. At MAMIT follow STAR LTO1N. At MGA proceed for a VOR w RWY 35.*

*If DME U/S at 4600 ft return to MGA and proceed for a VOR v RWY 35.*

**4 ZONES MILITAIRES**

Si zone NWR3A active : STAR MR1N inutilisable.

Sur autorisation du contrôle, arrivée en provenance de MR (RDL 048° MGA) possible à une altitude supérieure ou égale à l'altitude d'activité de la NWR3A jusqu'à 10 NM MGA.

***4 MILITARY AREAS***

*If area NWR3A activated: STAR MR1N unusable.*

*Upon ATC clearance, arrival from MR (RDL 048° MGA) possible at an altitude higher than or equal to the activity altitude of NWR3A until 10 NM MGA.*


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

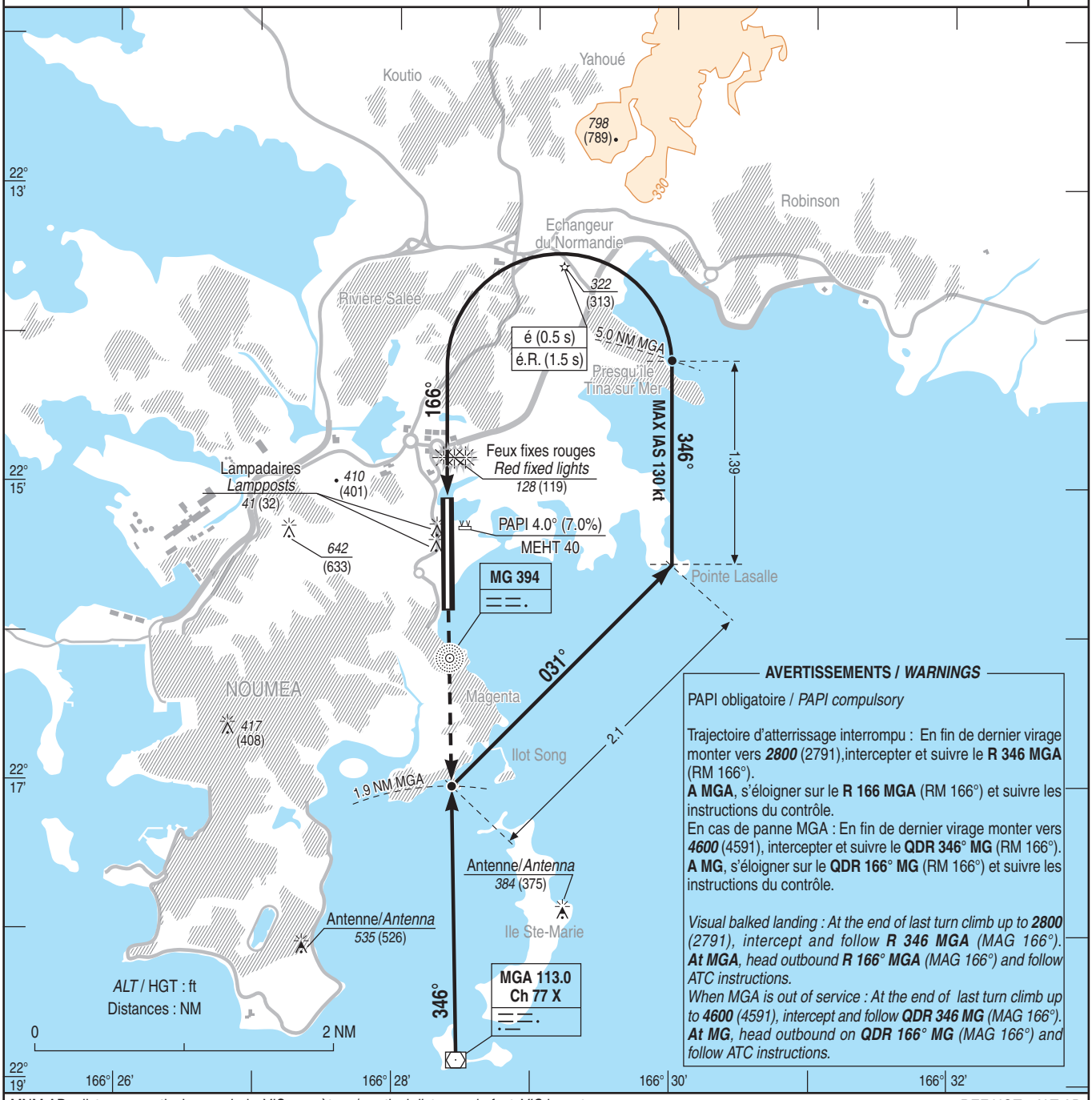
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 8*

NOUMEA **MAGENTA**

VPT RWY 17

**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only.* Obtenir le QNH local sur STAP ou auprès de TONTOUTA Information 128.300
*Obtain local QNH on STAP or from TONTOUTA Information 128.300*

VAR 13°E (2025)




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

PAPI obligatoire / *PAPI compulsory*

Trajectoire d'atterrissage interrompu : En fin de dernier virage monter vers ***2800*** (2791),intercepter et suivre le **R 346 MGA** (RM 166°).
**A MGA**, s'éloigner sur le **R 166 MGA** (RM 166°) et suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne MGA : En fin de dernier virage monter vers ***4600*** (4591), intercepter et suivre le **QDR 346° MG** (RM 166°).
**A MG**, s'éloigner sur le **QDR 166° MG** (RM 166°) et suivre les instructions du contrôle.

*Visual balked landing : At the end of last turn climb up to **2800** (2791), intercept and follow **R 346 MGA** (MAG 166°). **At MGA**, head outbound **R 166° MGA** (MAG 166°) and follow ATC instructions.*
*When MGA is out of service : At the end of last turn climb up to **4600** (4591), intercept and follow **QDR 346 MG** (MAG 166°). **At MG**, head outbound on **QDR 166° MG** (MAG 166°) and follow ATC instructions.*

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT VOR/DME | | VPT VOR/NDB | | VPT NDB | | VPT VOR (API sans/*without* MG) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***670*** (660) | 1500 1600 | ***780*** (770) | 1500 1600 | ***800*** (790) | 1500 1600 | ***810*** (800) | 1500 1600 |

Observations / *Remarks* :

HN : VPT RWY 17, bon fonctionnement de / *proper functioning of* : - Feu é.R (1.5 s) du HBN Normandie / *Light é.R (1.5 s) of HBN Normandie,*
- PAPI RWY 17,
- Balisage lumineux butte Pentecost ALT *128* / *Lighting on Pentecost hill ALT 128.*

Consigne particulière pour l'utilisation de la VPT : pour tout exploitant français ou étranger, la reconnaissance du site par le commandant de bord est obligatoire avant utilisation.
*Special instruction for any French or foreign ACFT operator : pilot in command must be familiar with the airfield before performing the VPT RWY 17.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

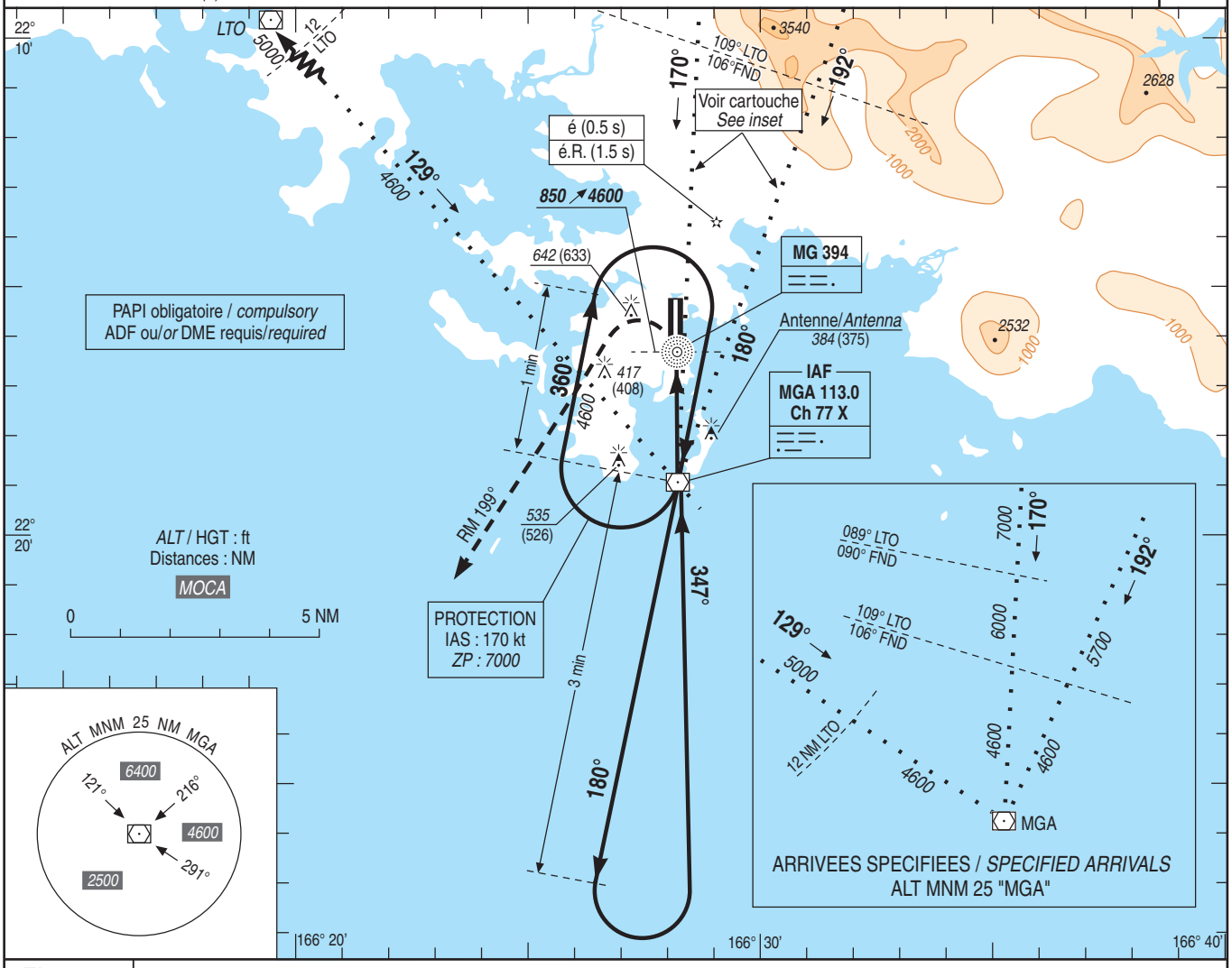
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 7*

NOUMEA **MAGENTA**

VOR V RWY 35

**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*
Obtenir le QNH local sur STAP (2) ou auprès de TONTOUTA Information 128.300
*Obtain local QNH on STAP (2) or from TONTOUTA Information 128.300*

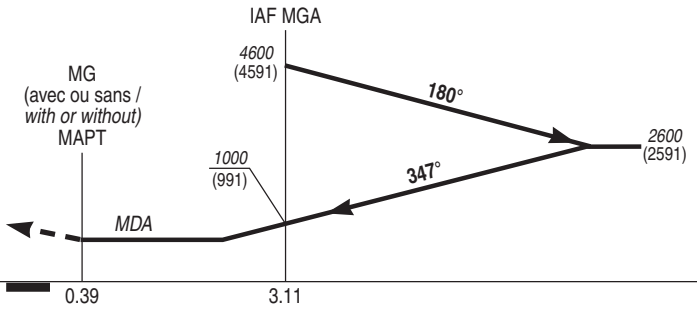
VAR 12°E (15)




*TA : 11000*

API : **Avec MG** : Au plus tard à **MG** tourner à **gauche RM 199°** en montée, rejoindre **MGA** à ***4600*** (4591).
**sans MG** : A **MDA** et au plus tard à **2.7 NM** après **MGA** monter **dans l'axe**, à ***850*** (841) tourner à **gauche RM 199°** et rejoindre **MGA** à ***4600*** (4591).
Dans les deux cas, palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : **with MG** : At the latest to **MG** turn **left MAG 199°** climbing, join **MGA** at **4600** (4591).*
***Without MG** : At **MDA** and at the latest **2.7 NM** from **MGA** climb up **RWY heading**, at **850** (841) turn **left MAG 199°** and join **MGA** at **4600** (4591).*
*In both cases level acceleration not studied.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR/NDB | | | VOR (API sans/*without* MG) | | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***780*** (770) | 1500<br>1600 | 770 | ***810*** (800) | 1500<br>1600 | 794 | ***1150*** (1140) | 1500<br>1600 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL Interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
(2) STAP : en l'absence d'organisme ATS, procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *if absence ATS, circling compulsory after procedure.*

| MGA - MAPT | 2.72 NM | 80 kt<br>2 min 02 | 90 kt<br>1 min 49 | 100 kt<br>1 min 38 | 110 kt<br>1 min 29 | 120 kt<br>1 min 22 | 130 kt<br>1 min 15 | 140 kt<br>1 min 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 400 | 450 | 510 | 560 | 610 | 660 | 710 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A.B

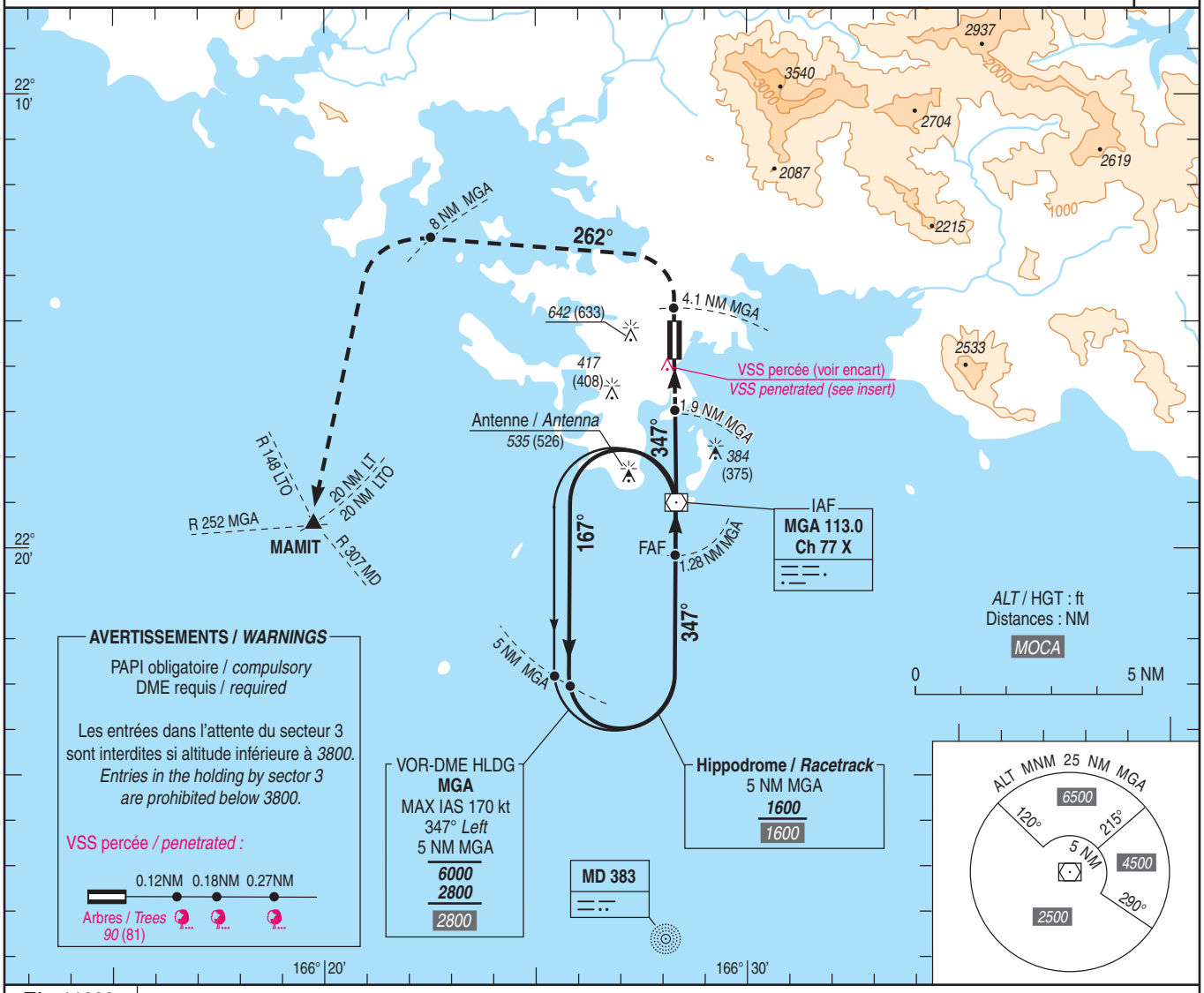
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 7*

NOUMEA **MAGENTA**

VOR W RWY 35

**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only.* Obtenir le QNH local sur STAP ou auprès de TONTOUTA Information 128.300
*Obtain local QNH on STAP or from TONTOUTA Information 128.300*

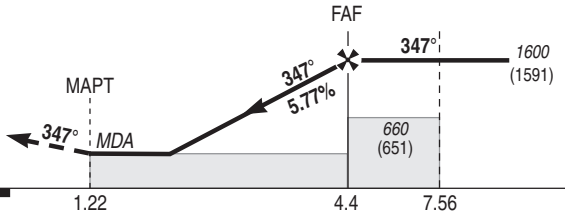
VAR 13°E (2025)




*TA : 11000*

API : Monter sur **R 347 MGA** (RM 347°) vers ***1400*** (1391). A **4.1 NM MGA** tourner à gauche **RM 262°**. A **8 NM MGA** tourner à gauche vers MAMIT puis rejoindre MGA en montée vers ***2800*** (2791) pour intégrer l'attente, sauf instruction contraire du CTL. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb on **R 347 MGA** (MAG 347°) up to **1400** (1391). At **4.1 NM MGA** turn left **MAG 262°**. At **8 NM MGA** turn left to MAMIT then to MGA climbing up to **2800** (2791) to join holding except opposite ATC clearance.*
*Acceleration level not studied.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 1.22 | 4.4 | 7.56 |
| DME ← (NM) | 1.90 | 1.28 | 4.44 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR/DME | | | VOR/DME API 3% | | | VOR/DME API 4% | | | MVL/*Circling* (1) absence ATS | | DIST MAPT | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***ALT*** (HGT) | ***830*** (821) | ***1180*** (1171) | ***1540*** (1531) |
| A B | ***640*** (630) | 1500 1600 | 628 | ***610*** (600) | 1500 1600 | 593 | ***590*** (580) | 1500 1600 | 575 | ***1120*** (1110) | 1500 1600 | | | | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - MAPT | 3.2 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2 min 44 | 2 min 23 | 2 min 07 | 1 min 55 | 1 min 44 | 1 min 36 | 1 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 405 | 465 | 525 | 580 | 640 | 700 | 755 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A.B

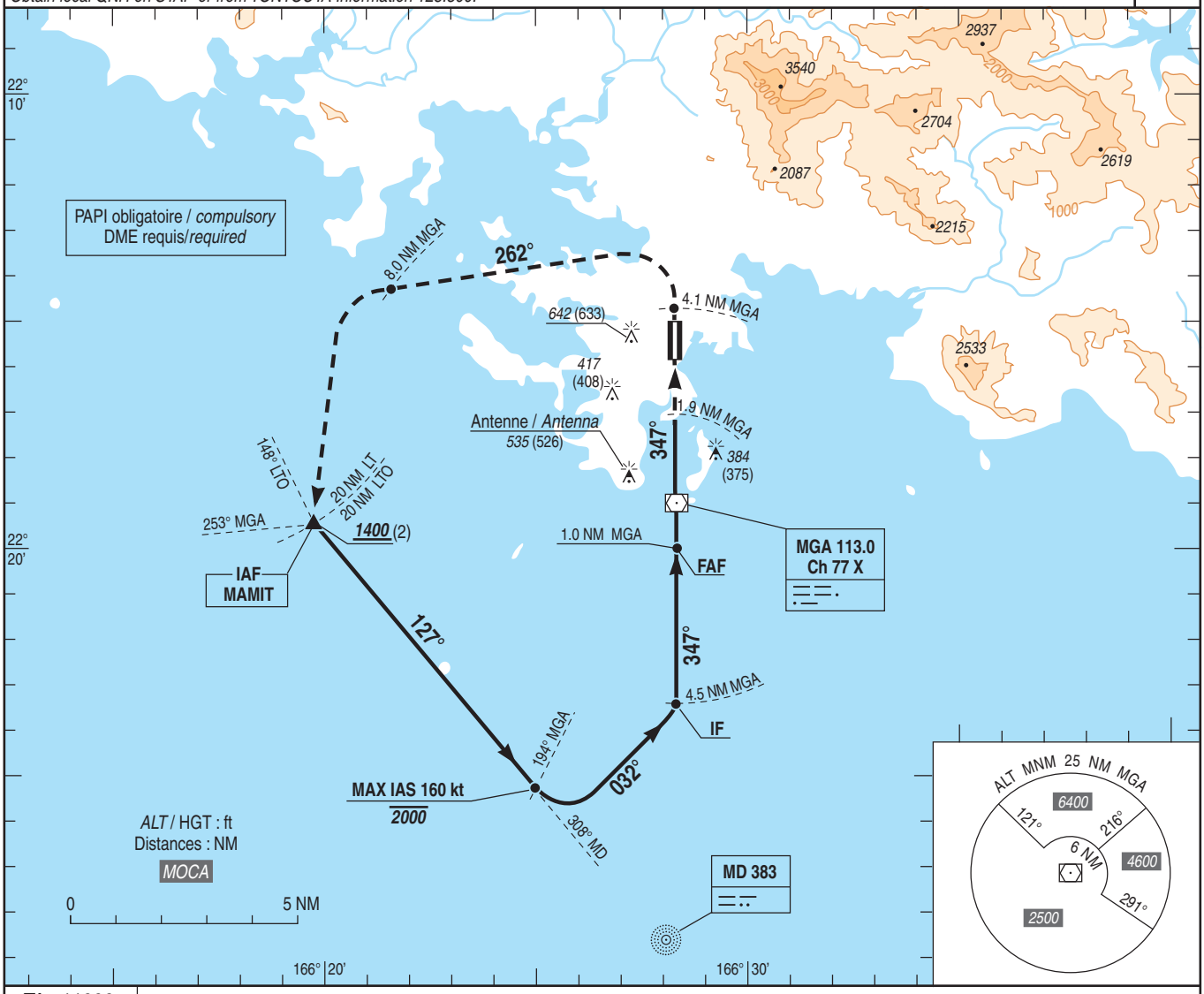
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 7*

NOUMEA **MAGENTA**

VOR X RWY 35

**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*
Obtenir le QNH local sur STAP ou auprès de TONTOUTA Information 128.300.
*Obtain local QNH on STAP or from TONTOUTA Information 128.300.*

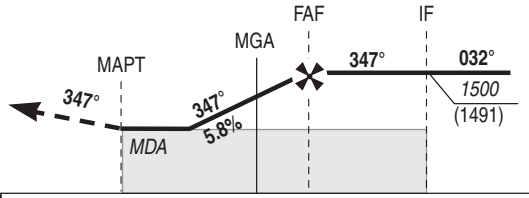
VAR 12° E (20)




*TA : 11000*

API : Monter **RM 347°** vers ***1400*** (1391). A **4.1 NM MGA** tourner à **gauche RM 262°**. Sauf clairance contraire, à **8 NM MGA** tourner à **gauche** et rejoindre **MAMIT**.
Monter à *1300* (1291) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **MAG 347°** up to **1400** (1391). At **4.1 NM MGA** turn **left MAG 262°**. Except opposite clearance, at **8 NM MGA** turn **left** and join **MAMIT**.*
*Climb up to 1300 (1291) prior to level acceleration.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | | 1.21 | 3.11 | 4.11 | 8.61 |
| DME ← (NM) | | | 1.90 | 0 | 1 | 4.50 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR/DME | | | VOR/DME API 3% | | | VOR/DME API 4% | | | MVL / *Circling* (1) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***640*** (630) | 1500 1600 | 626 | ***610*** (600) | 1500 1600 | 593 | ***570*** (560) | 1500 1600 | 558 | ***1150*** (1140) | 1500 1600 |

| **DME MGA** | | |
|---|---|---|
| **NM** | **0** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1150*** (1141) | ***800*** (791) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
(2) En cas de début de procédure à *1400* (1391) à MAMIT, monter vers *1500* (1491) dès que possible.
*If the procedure begins at 1400 (1391) at MAMIT, climb to 1500 (1491) as soon as possible.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MGA - MAPT | 1.90 NM | 1 min 38 | 1 min 26 | 1 min 16 | 1 min 08 | 1 min 02 | 0 min 57 | 0 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 410 | 470 | 530 | 590 | 640 | 700 | 760 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A.B

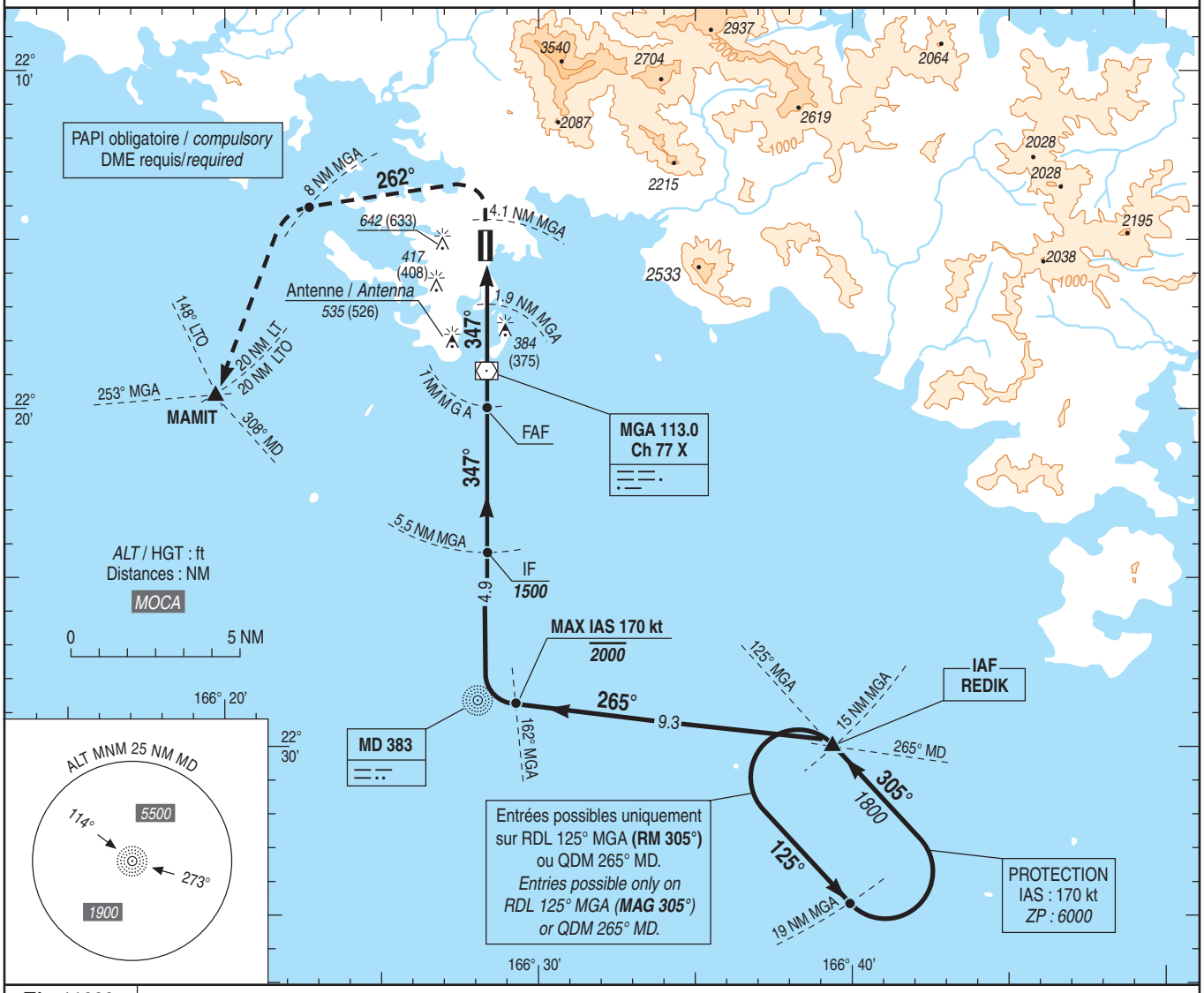
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 7*

NOUMEA **MAGENTA**

VOR Y RWY 35

**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*
Obtenir le QNH local sur STAP ou auprès de TONTOUTA Information 128.300.
*Obtain local QNH on STAP or from TONTOUTA Information 128.300.*

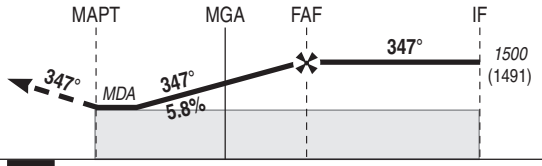
VAR 12° E (20)




*TA : 11000*

API : Monter **RM 347°** vers ***1400*** (1391). A **4.1 NM MGA** tourner à **gauche RM 262°**. Sauf clairance contraire, à **8 NM MGA** tourner à **gauche** et rejoindre **MAMIT**.
Monter à *1300* (1291) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **MAG 347°** up to **1400** (1391). At **4.1 NM MGA** turn **left MAG 262°**. Except opposite clearance, at **8 NM MGA** turn **left** and join **MAMIT**.*
*Climb up to 1300 (1291) prior to level acceleration.*




| | MAPT | MGA | FAF | IF |
|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 1.21 | 3.11 | 4.11 | 8.61 |
| DME ← (NM) | 1.90 | 0 | 1 | 5.50 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR/DME | | | VOR/DME API 3% | | | VOR/DME API 4% | | | MVL/*Circling* (1) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***640*** (630) | 1500<br>1600 | 626 | ***610*** (600) | 1500<br>1600 | 593 | ***570*** (560) | 1500<br>1600 | 558 | ***1150*** (1140) | 1500<br>1600 |

| **DME MGA** | | |
|---|---|---|
| **NM** | **0** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1150*** (1141) | ***800*** (791) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| MGA - MAPT | 1.90 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 min 38 | 1 min 26 | 1 min 16 | 1 min 08 | 1 min 02 | 0 min 57 | 0 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 410 | 470 | 530 | 590 | 640 | 700 | 760 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A.B

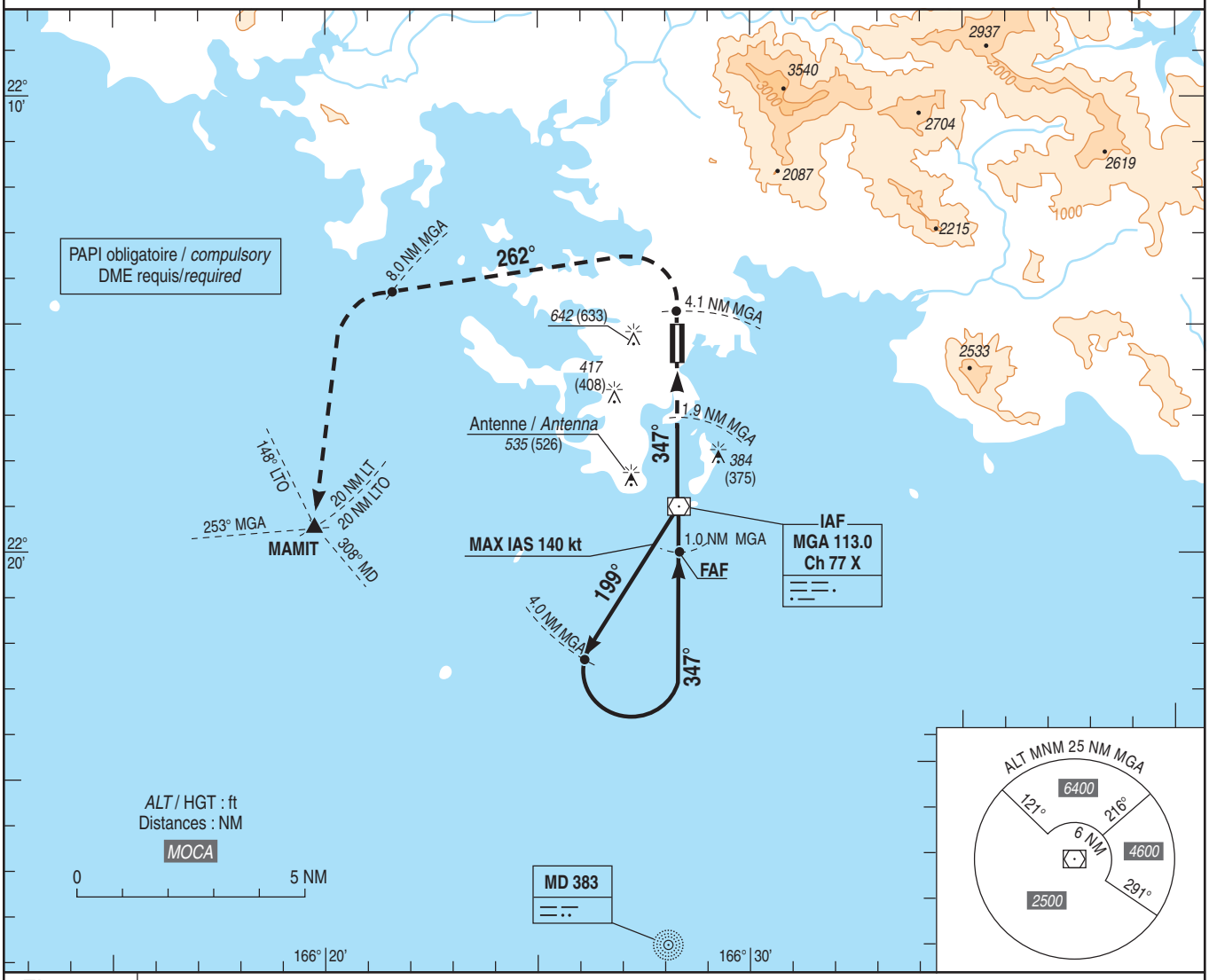
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 7*

NOUMEA **MAGENTA**

VOR Z RWY 35

**ATIS** MAGENTA 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*
Obtenir le QNH local sur STAP ou auprès de TONTOUTA Information 128.300 / *Obtain local QNH on STAP or from TONTOUTA Information 128.300.*

VAR 12° E (20)

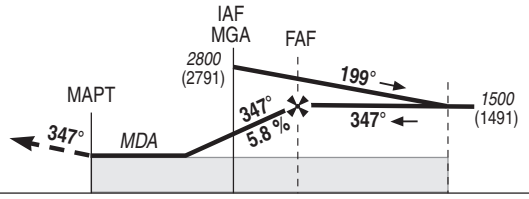



*TA : 11000*

API : Monter **RM 347°** vers ***1400*** (1391). A **4.1 NM MGA** tourner à **gauche RM 262°**. Sauf clairance contraire, à **8.0 NM MGA** tourner à **gauche** et rejoindre **MAMIT**.
Monter à *1300* (1291) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **MAG 347°** up to **1400** (1391). At **4.1 NM MGA** turn **left MAG 262°**. Except opposite clearance, at **8.0 NM MGA** turn **left** and join **MAMIT**.*
*Climb up to 1300 (1291) prior to level acceleration.*

**Altitudes / hauteurs de sécurité non valables pour l'approche initiale.**
***Safety altitudes / heights not valid for initial approach.***




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | 1.21 | 3.11 | 4.11 |
| DME ← (NM) | | 1.90 | 0 | 1 | 4 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR-DME | | | VOR-DME API 3% | | | VOR-DME API 4% | | | MVL/*Circling* (1) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***640*** (630) | 1500 1600 | 626 | ***610*** (600) | 1500 1600 | 593 | ***570*** (560) | 1500 1600 | 558 | ***1150*** (1140) | 1500 1600 |

| **DIST DME MGA NM** | **0** | **1** |
|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1150*** (1141) | ***800*** (791) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| MGA - MAPT | 1.90 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 min 38 | 1 min 26 | 1 min 16 | 1 min 08 | 1 min 02 | 0 min 57 | 0 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 410 | 470 | 530 | 590 | 640 | 700 | 760 |



© SIA

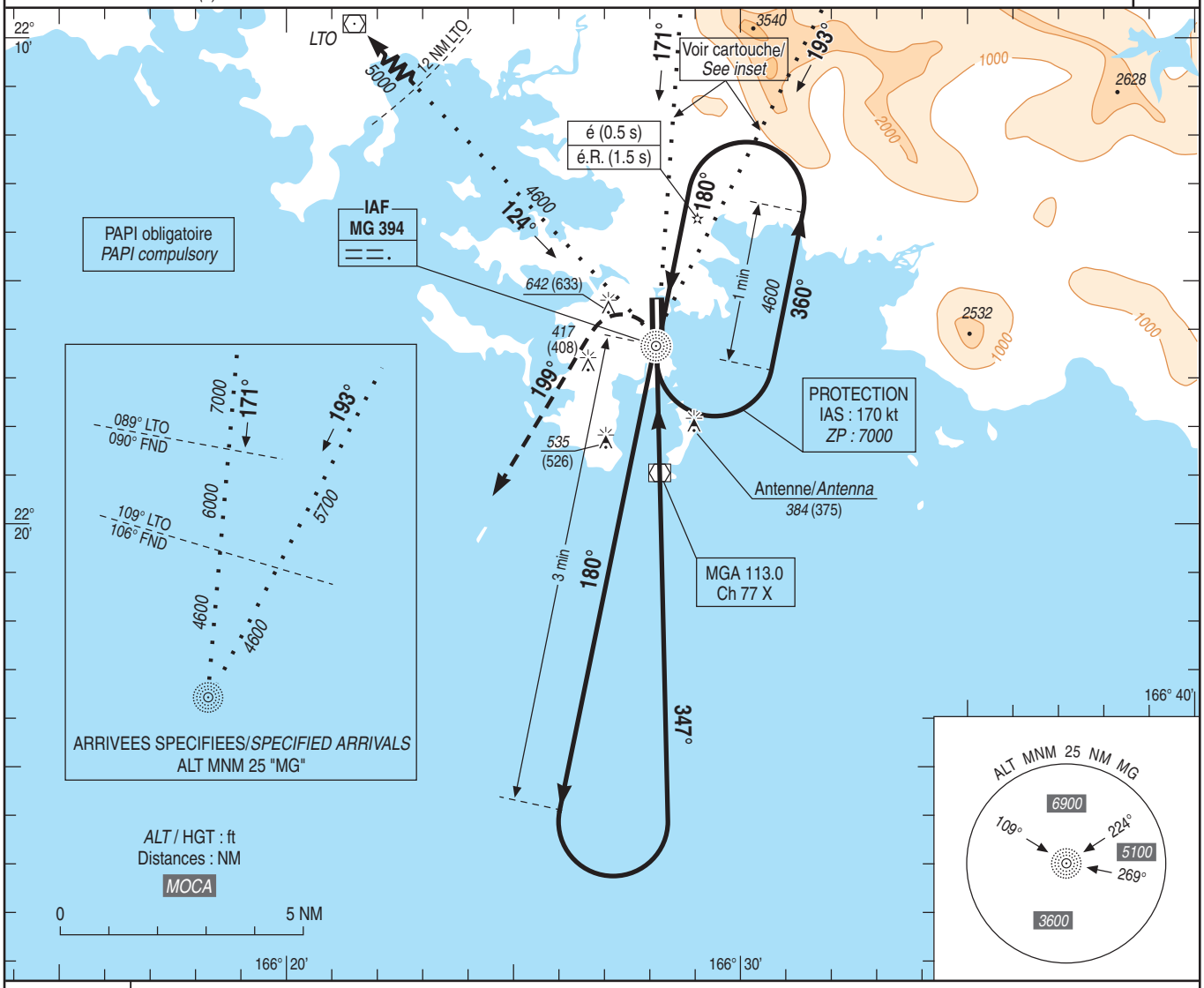
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 9 (1 hPa)**, DTHR : 7*

NOUMEA **MAGENTA**

NDB RWY 35

**ATIS** MAGENTA : 126.600 (FR)
**APP** : MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR** : MAGENTA Tour / *Tower* 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*
Obtenir le QNH local sur STAP (2) ou auprès de TONTOUTA Information 128.300.
*Obtain local QNH on STAP (2) or from TONTOUTA Information 128.300.*

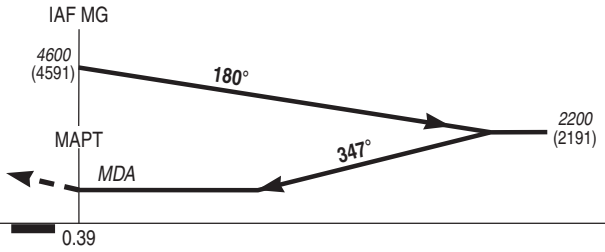
VAR 12°E (15)




*TA : 11000*

API : Au plus tard à **MG** tourner **à gauche RM 199°** en montée vers ***4600*** (4591). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At the latest to **MG** turn **left MAG 199°** climbing to **4600** (4591). Acceleration level not studied.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***800*** (790) | 1500 1600 | 784 | ***1150*** (1140) | 1500 1600 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL Interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
(2) STAP : en l'absence d'organisme ATS, procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *if absence ATS, circling compulsory after procedure.*

| NDB/MAPT - DTHR 0.39 NM | 90 kt 0 min 16 | 100 kt 0 min 14 | 110 kt 0 min 13 | 120 kt 0 min 12 | 130 kt 0 min 11 | 140 kt 0 min 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | Non disponible / *Not available* | | | | | |



© SIA

## APPROCHE A VUE
*Visual approach*

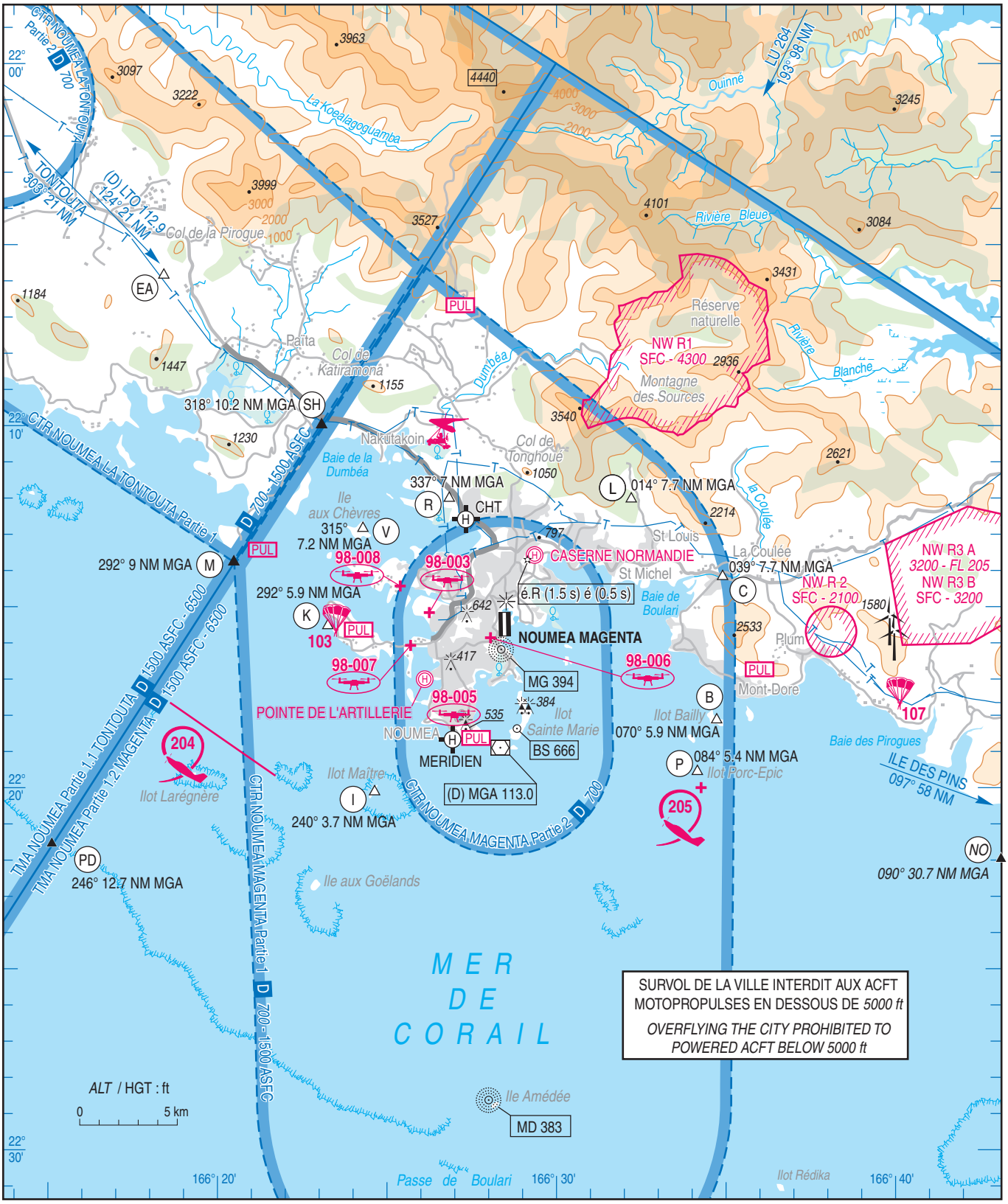
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

NOUMEA **MAGENTA**

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 9 ft (1 hPa)***<br>LAT : 22 15 30 S<br>LONG : 166 28 22 E | **NWWM**<br>VAR 13°E (2025) |

**FIS** : 124.300 dans l'espace du SIV situé sous / *within FIS airspace located under* : TMA NOUMEA partie 1.2 MAGENTA VDF
**ATIS :** 126.600 (FR)
**APP :** MAGENTA Approche / *Approach* 124.300 - 118.300 (s)
**TWR :** 124.300 - 118.300 (s)
Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*

**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWM.23



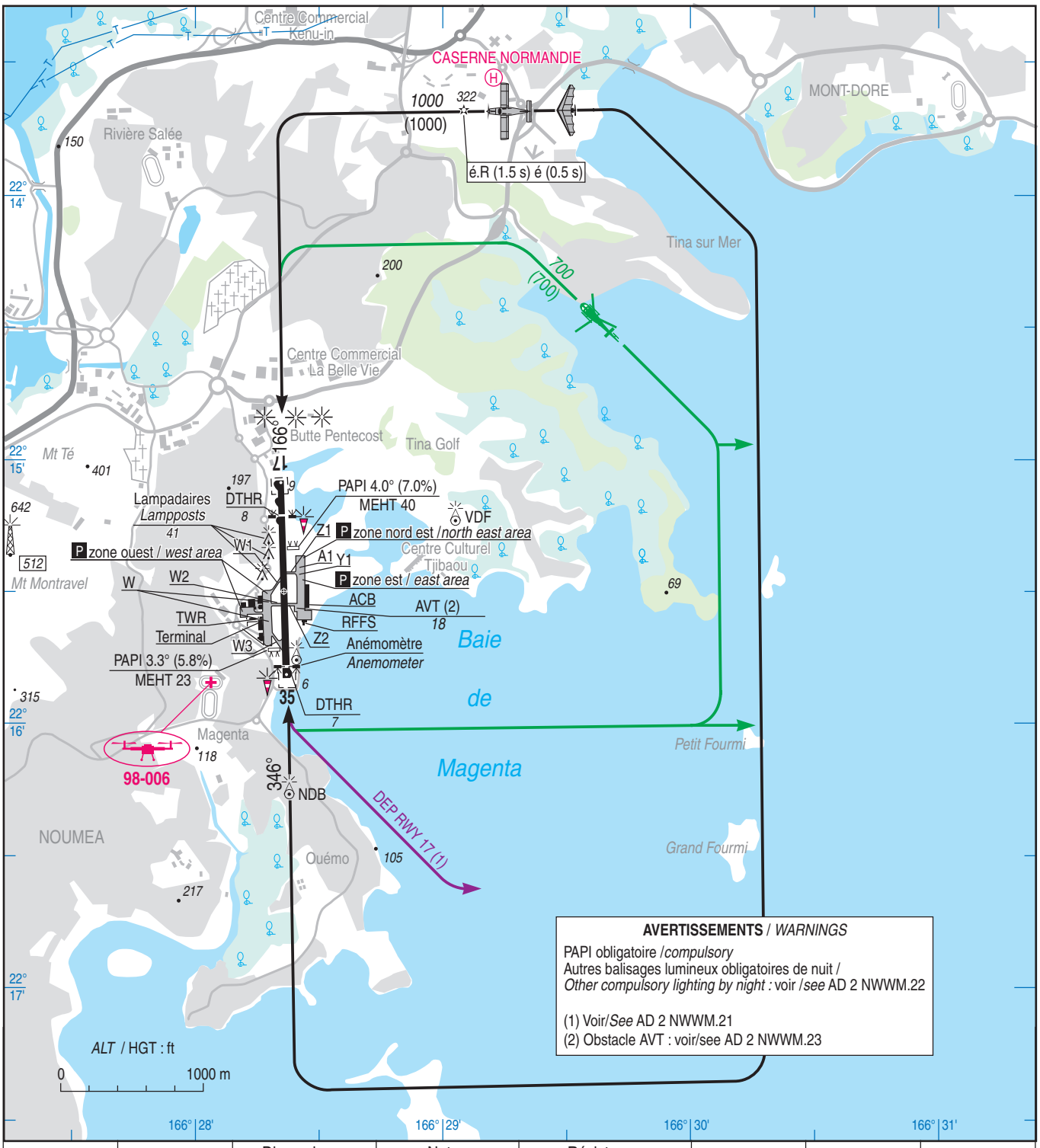



AMDT 01/26 **CHG :** VAR, limites latérales/*lateral limits* NW-R2, limites latérales et verticales/*lateral and vertical limits* NW-R3 A et/*and* B, orientations, normalisation/*standardization*.

© SIA

## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

NOUMEA **MAGENTA**




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

PAPI obligatoire /*compulsory*
Autres balisages lumineux obligatoires de nuit /
*Other compulsory lighting by night :* voir /*see* AD 2 NWWM.22

(1) Voir/*See* AD 2 NWWM.21
(2) Obstacle AVT : voir/see AD 2 NWWM.23

| RWY | QFU | Dimensions *Dimension* (3) | Nature *Surface* | Résistance *Strength* | TODA (3) | ASDA (3) | LDA (3) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 17<br>35 | 166<br>346 | 1381 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 30 F/B/W/T | 1441<br>1400 | 1291<br>1291 | 1019<br>1201 |

(3) Voir/*See* AD 2 NWWM.13

**Aides lumineuses :**
DTHR 35 et DTHR 17 : BI
Voir AD 2 NWWM.14
PCL : voir AD 2 NWWM.23

***Lighting aids :***
*DTHR 35 and DTHR 17 : LIL*
*See AD 2 NWWM.14*
*PCL : see AD 2 NWWM.23*



© SIA

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

**AD 2 NWWR.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWR - MARE LA ROCHE

**AD 2 NWWR.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 21°28'52"S 168°02'15"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur la piste 13/31, à 450 m du THR 13 | On RWY 13/31, at 450 m from THR 13 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 0.7 km S La Roche | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 138 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29.7 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 202 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.7139°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.017°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE DES ILES LOYAUTE - DIRECTION DES PORTS ET AEROPORTS | |
| | Adresse / *Address* | BP 50 - 98820 Wé Lifou | |
| | Telephone | 45 52 13 | |
| | FAX | 45 52 05 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE. | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir GEN 3) | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (see GEN 3) |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS : HOR NOTAM. PPR 24 HR en dehors.<br>TEL : 45 49 70 FAX : 45 49 72 | AFIS: NOTAM SKED. PPR 24 HR outside.<br>TEL: 45 49 70 FAX: 45 49 72 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS avec présence ATS. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS with ATS presence SKED. |

**AD 2 NWWR.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Matériels des compagnies exploitantes. | Equipments of the operating companies. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWR.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Au village. Réservation préalable recommandée. | In the village. Prior booking recommended. |
| 2 | Restaurants | A proximité et au village. | In the vicinity and in the village. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Voitures de location O/R. | Rental cars O/R. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de secours RFFS, dispensaire au village | RFFS aid room, dispensary in the village |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Banque au village | Bank in the village |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWR.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 4 : VIM 61 P2.5 de 6000 l muni d'un émulseur de type BIO EX.<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg dans un coffret rouge devant la centrale d'énergie. | Level 4 : VIM 61 P2.5 of 6000 L equipped with BIO EX type foaming agent.<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in a red box in front of the power plant. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le gestionnaire de l'AD. | Contact AD administrator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : HOR NOTAM.<br>En dehors de ces horaires : niveau 1. | Level 4: NOTAM SKED.<br>Outside these SKED: level 1. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2 NWWR.3. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NWWR.3. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 21 F/A/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15.36 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 38 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Zone PRKG | PRKG area |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 39 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquage postes avions commerciaux : 1 et 2 | Commercial ACFT stands markings : 1 and 2 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir AD 2 NWWR ADC 01 | See AD 2 NWWR ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWR .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWR.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWR.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWR .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>19-01-07-13 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWR.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 138.89 (126) | 1250 x 30 | 38 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 21°28'41.38"S 168°02'04.24"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 131ft |
| 31 | 318.88 (306) | 1250 x 30 | 38 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 21°29'12.06"S 168°02'32.85"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 136ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | 60 | 1430 x 80 | NIL | (1) |
| 31 | NIL | 60 | 60 | 1430 x 80 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWR.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | |
| 31 | 1250 | 1310 | 1310 | 1250 | |

**AD 2 NWWR.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13 | - NIL | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 40 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 31 | - NIL | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 40 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 13 | 1250 | 59.5 | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 31 | 1250 | 59.5 | W | LIL | R | 60 | R | |

(1) RWY 13 : feux à éclats / flashing lights

**AD 2 NWWR.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI | Blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire (groupe électrogène) | Auxiliary power supply (generator) |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec | Between 1 and 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Mont KETU : 1 feu d'obstacle, allumage automatique inter-crépusculaire.<br>Mont TITI : 1 feu d'obstacle, allumage automatique inter-crépusculaire. | Mount KETU : 1 obstacle light, automatic inter-twilight lighting.<br>Mount TITI : 1 obstacle :light, automatic inter-twilight lighting. |

**AD 2 NWWR.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWR.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWR.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | MARE Information (FR) | 121.100 MHz | NOTAM | |
| A/A | MARE (FR) | 121.100 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 NWWR.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | MR | 388 kHz | H24 | 21°28'53.8"S 168°02'08.9"E | | 25NM | | | |

**AD 2 NWWR.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Aire de manoeuvre limitée à un seul ACFT lors des phases d'atterrissage et de décollage. | *Manoeuvering area limited to one ACFT during LDG and TKOF.* |
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY.* |

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

**21.1 QFU PREFERENTIELS**

QFU 126° préférentiel au décollage cause relief et zone habitée.

QFU 306° préférentiel à l'atterrissage cause relief et turbulences.

***21.1 PREFERRED QFUs***

*Preferred QFU 126° take-off due to high terrain and built-up area.*

*Preferred QFU 306° landing due to high terrain and turbulence.*

**AD 2 NWWR.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR :

RWY 13 : Monter 126° jusqu'à 850 (712) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 31 : Monter à 6% 306° jusqu'à 850 (712) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) obstacle le plus pénalisant : pylone 558 ft, R 224 ARP, à 10 NM.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

*Recommended instructions for IFR departures :*

*RWY 13 : Climb 126° up to 850 (712) then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 31 : Climb at 6% gradient 306° up to 850 (712) (1) then direct route up to enroute safety altitude.*

*(1) most penalizing obstacle : pylon 558 ft, R 224 ARP, at 10 NM.*

**22.2 VOLS DE NUIT**

LDG interdit si PAPI U/S.

***22.2 NIGHT FLIGHTS***

*LDG prohibited if PAPI U/S.*

**22.3 VFR DE NUIT**

Non autorisé.

***22.3 NIGHT VFR***

*Not authorized.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWR.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio equipped ACFT.*

*AD usable by ULM.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

STAP : paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 13/31 et informations éventuelles sur la plateforme.

TEL : 45 49 73.

Absence ATS : 121.100 MHz.

PCL sur FREQ STAP.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*STAP : available meteorological data : wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 13/31 and possible information about the airfield.*

*TEL : 45 49 73.*

*Absence ATS : 121.100 MHz.*

*PCL on STAP FREQ.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1.*

**23. 3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. Pendant les HOR niveau 4 du SSLIA, dans la limite SR-30 à SS+30.

***23. 3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. During SSLIA level 4 SKED, within SR-30 to SS+30.*

**AD 2 NWWR.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWR.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

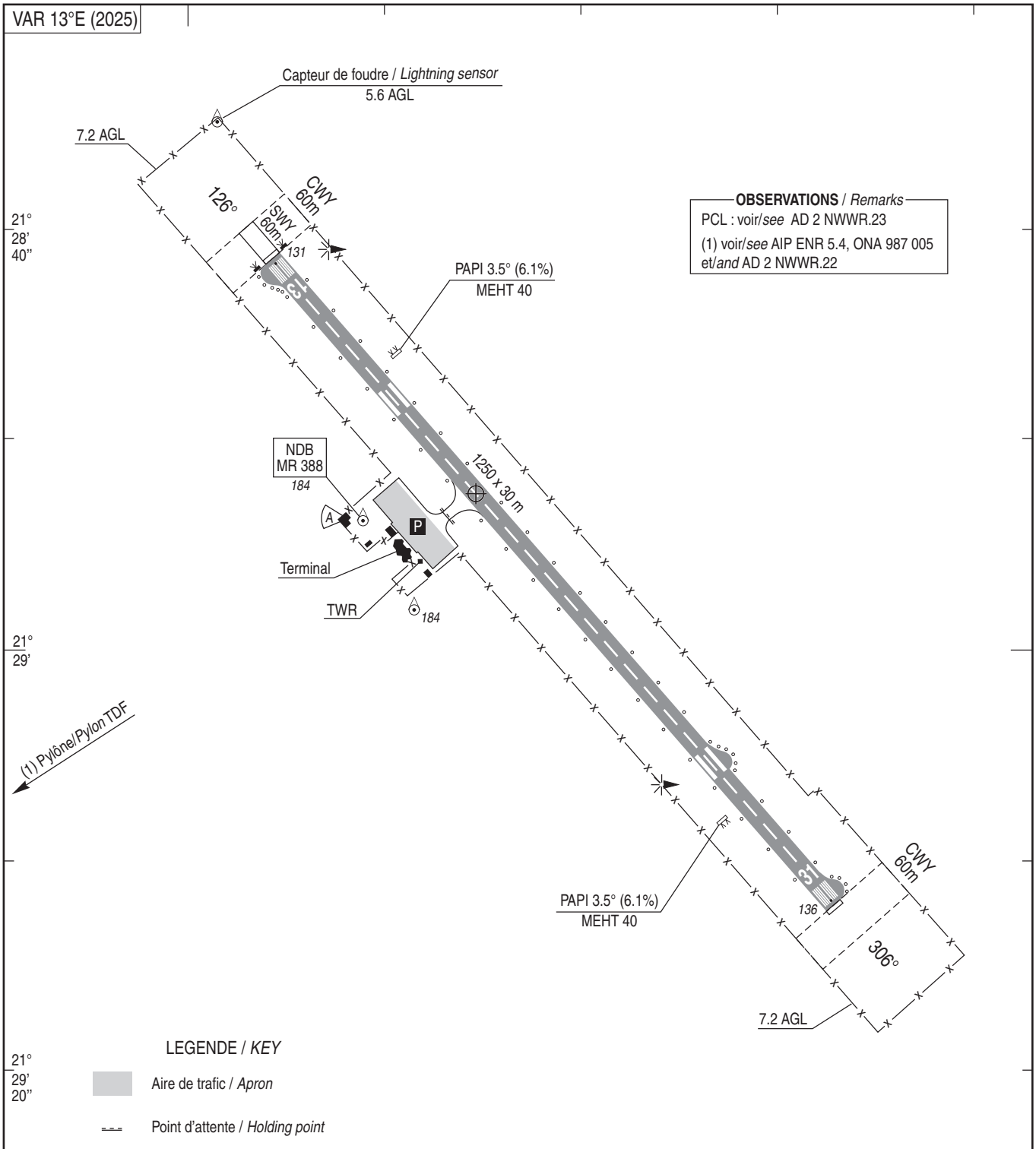
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWR.23
**ATS** : voir/*see* AD 2 NWWR.3 et/*and* 13

**MARE** LA ROCHE
21 28 52 S - 168 02 15 E
*ALT AD : 138 ft (6 hPa)*




**OBSERVATIONS** / *Remarks*
PCL : voir/*see* AD 2 NWWR.23
(1) voir/*see* AIP ENR 5.4, ONA 987 005 et/*and* AD 2 NWWR.22

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 13 | 21°28'41.38" S | 168°02'04.24" E |
| THR 31 | 21°29'12.06" S | 168°02'32.85" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 13 | NIL | LIL | 1250 | 1310 | 1250 | 1250 | Revêtue | 38 F/A/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 31 | NIL | LIL | 1250 | 1310 | 1310 | 1250 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |


© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | IAF NDB MR | REF AD 2 NWWR.19 | | | X | | X |
| → | MIDIN | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| → | RW13 | 21°28'41.38" S | 168°02'04.24" E | X | X | | X |
| → | FWR13 | 21°25'35.8" S | 167°59'11.3" E | X | | | X |
| → | IWR13 | 21°22'57.0" S | 167°56'43.4" E | X | | | X |
| → | WR600 | 21°25'15.4" S | 167°53'53.7" E | X | | | X |
| → | WR610 | 21°30'12.1" S | 168°03'28.9" E | X | | | X |
| → | RW31 | 21°29'12.06" S | 168°02'32.85" E | X | X | | X |
| → | FWR31 | 21°32'16.9" S | 168°05'25.4" E | X | | | X |
| → | IWR31 | 21°34'55.7" S | 168°07'53.6" E | X | | | X |
| → | WR700 | 21°37'14.3" S | 168°05'03.9" E | X | | | X |
| → | WR710 | 21°27'41.3" S | 168°01'08.2" E | X | | | X |



© SIA

**MARE** LA ROCHE

**PRECODING RNP** RWY 13

| RNP RWY 13 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 12.7° E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IWR13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA WR600 | IF | WR600 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | IWR13 | - | 036 | 048.9 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| INA MIDIN | IF | MIDIN | - | - | - | - | - | 1700 | - | 180 | - | - |
| | TF | WR600 | - | 025 | 038.0 | 5.6 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWR13 | - | 036 | 048.9 | 3.5 | - | | - | 175 | - | 1.0 |
| INA IWR13 | IF | IWR13 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| APCH | IF | IWR13 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | FWR13 | - | 126 | 138.9 | 3.5 | - | 1700 | 1700 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW13 | yes | 126 | 138.9 | 4.1 | - | - | - | - | -3.5 / 49 | 0.3 |
| | TF | WR610 | yes | 126 | 138.9 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WR600 | - | - | - | - | R | - | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWR13 | - | 036 | 048.9 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# **MARE** LA ROCHE

## **PRECODING RNP** RWY 31

| **RNP RWY 31** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 12.7° E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IWR31 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA WR700 | IF | WR700 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | IWR31 | - | 036 | 048.9 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| INA MIDIN | IF | MIDIN | - | - | - | - | - | 1700 | - | 180 | - | - |
| | TF | WR700 | - | 106 | 118.4 | 15.8 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWR31 | - | 036 | 048.9 | 3.5 | - | | - | 175 | - | 1.0 |
| INA IWR31 | IF | IWR31 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| APCH | IF | IWR31 | - | - | - | - | - | 1700 | - | 175 | - | - |
| | TF | FWR31 | - | 306 | 318.9 | 3.5 | - | 1700 | 1700 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31 | yes | 306 | 318.9 | 4.1 | - | - | - | - | -3.5 / 49 | 0.3 |
| | TF | WR710 | yes | 306 | 318.9 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | WR700 | - | - | - | - | L | - | - | 175 | - | 1.0 |
| | TF | IWR31 | - | 036 | 048.9 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

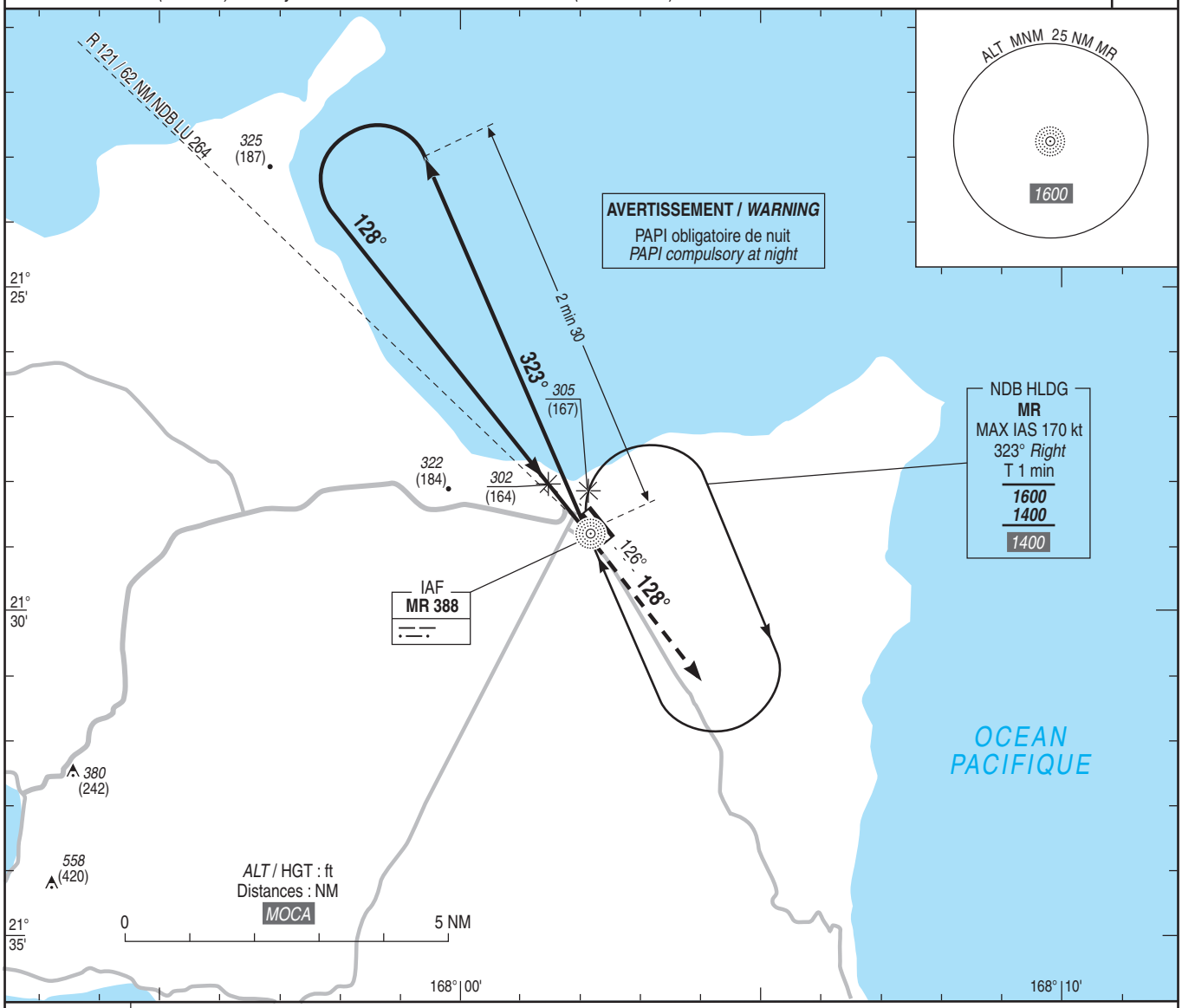
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 138 (6 hPa),*** *THR : 131*

**MARE** LA ROCHE

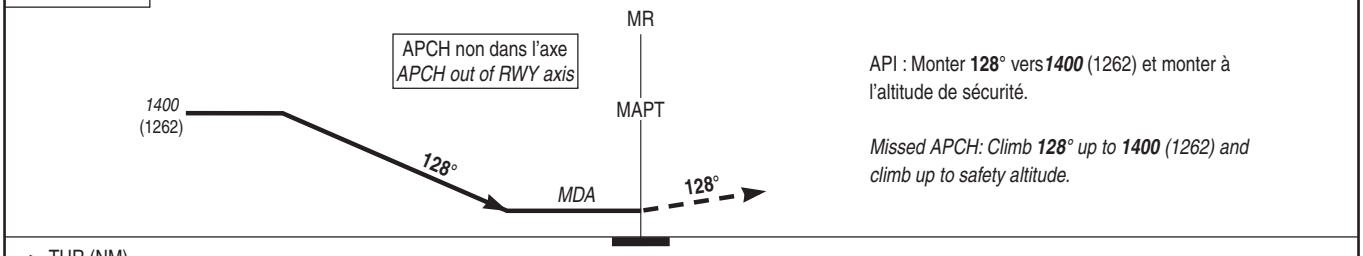
NDB RWY 13

APP **:** TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** MARE Information 121.100 (L) (FR)
Absence ATS : **A/A** (121.100) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 121.100 (☎ 45 49 73) ou auprès de TONTOUTA Information 125.100
***A/A*** *(121.100) FR only. Obtain local QNH on STAP 121.100 (☎ 45 49 73) or from TONTOUTA Information 125.100*

VAR
13° E
(2025)




*TA : 11000*




API : Monter **128°** vers ***1400*** (1262) et monter à l'altitude de sécurité.

*Missed APCH: Climb **128°** up to **1400** (1262) and climb up to safety altitude.*

→ THR (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***690*** (540) | 1600 | 534 | ***690*** (540) | 1500<br>1600 |

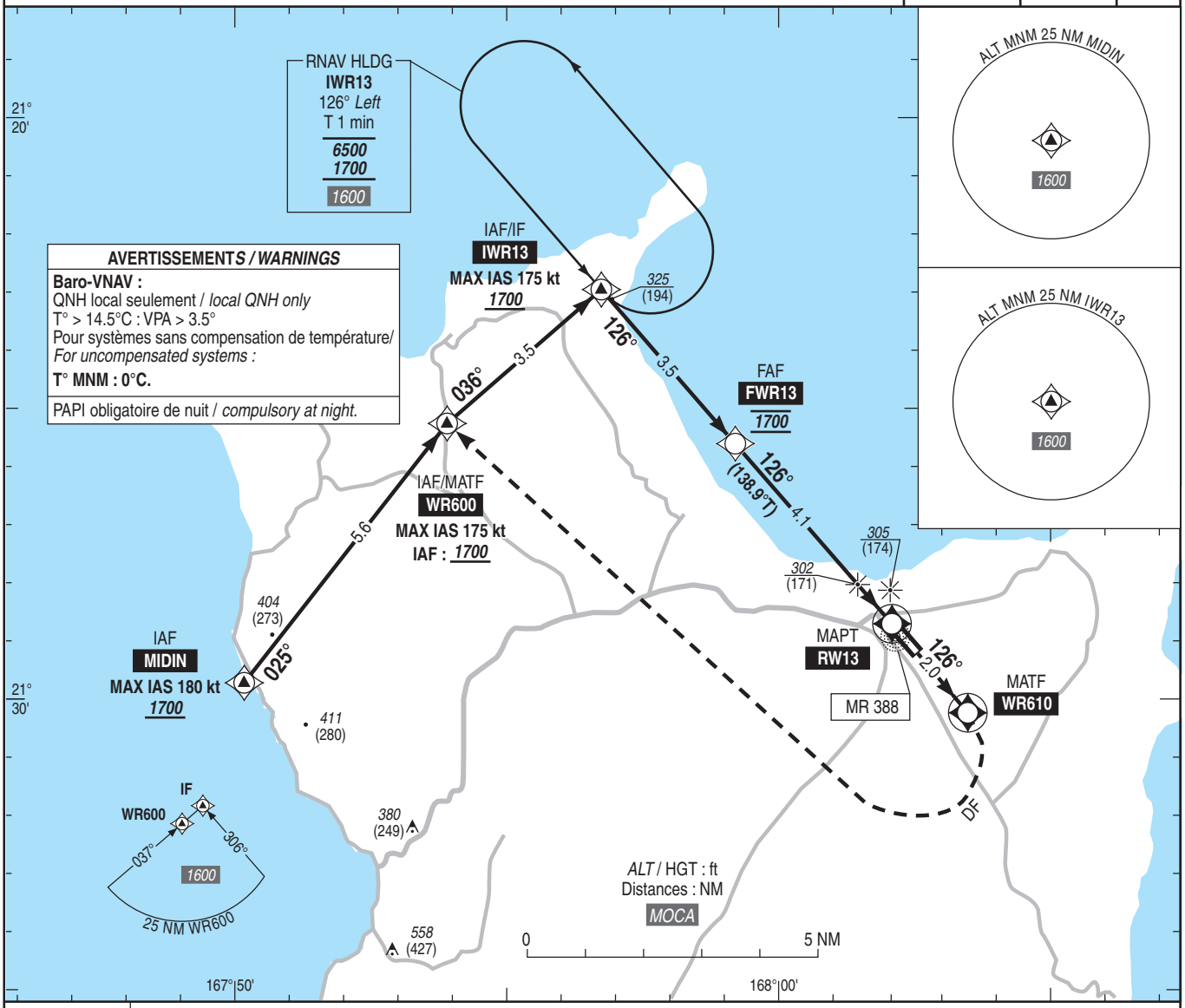

© SIA

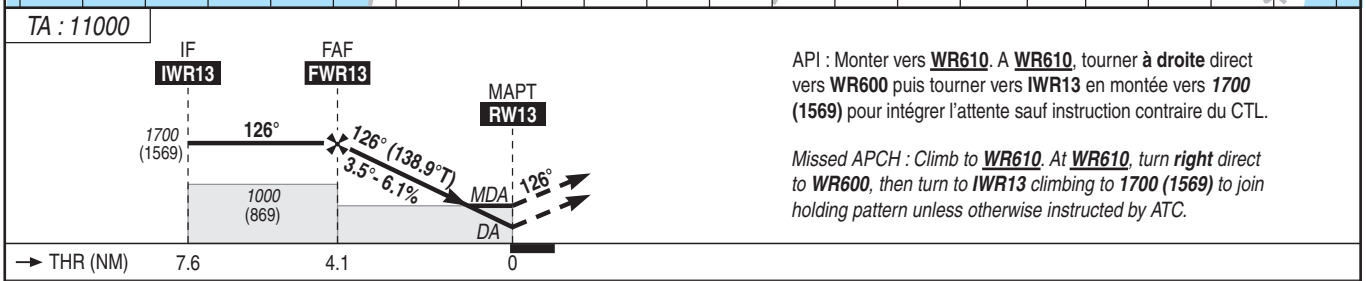
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 138,* ***THR : 131 (5 hPa)***

**MARE** LA ROCHE

**RNP** RWY 13

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)<br>TWR : NIL<br>**AFIS :** MARE Information 121.100 (L) (FR seulement / *only*)<br>Absence ATS : **A/A** (121.100) FR seulement/*only*. Obtenir le QNH local sur / *Obtain local QNH on* STAP 121.100<br>(☎ 45 49 73) ou le QNH de TONTOUTA auprès de / *or TONTOUTA QNH from* TONTOUTA Information 125.100 | **RNP APCH** | TCH : 49 | VAR<br>13° E<br>(2025) |




API : Monter vers **WR610**. A **WR610**, tourner **à droite** direct vers **WR600** puis tourner vers **IWR13** en montée vers ***1700*** **(1569)** pour intégrer l'attente sauf instruction contraire du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***WR610****. At* ***WR610****, turn* ***right*** *direct to* ***WR600****, then turn to* ***IWR13*** *climbing to* ***1700 (1569)*** *to join holding pattern unless otherwise instructed by ATC.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* Absence ATS, sans/without QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (460) | 1800 | 349 | ***600*** (460) | 1500 | 459 | ***710*** (570) | 1500 | ***1220*** (1080) | 1500 |
| B | ***640*** (500) | 2300 | 364 | ***640*** (500) | 1600 | 459 | ***710*** (570) | 1600 | ***1220*** (1080) | 1600 |

| **DIST RW13** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1670*** (1539) | ***1300*** (1169) | ***920*** (789) | ***550*** (419) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach : voir/see* AIP ENR 1.5

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW13 | 4.1 NM | 70 kt<br>3 min 30 | 85 kt<br>2 min 53 | 100 kt<br>2 min 27 | 115 kt<br>2 min 08 | 130 kt<br>1 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 |



© SIA

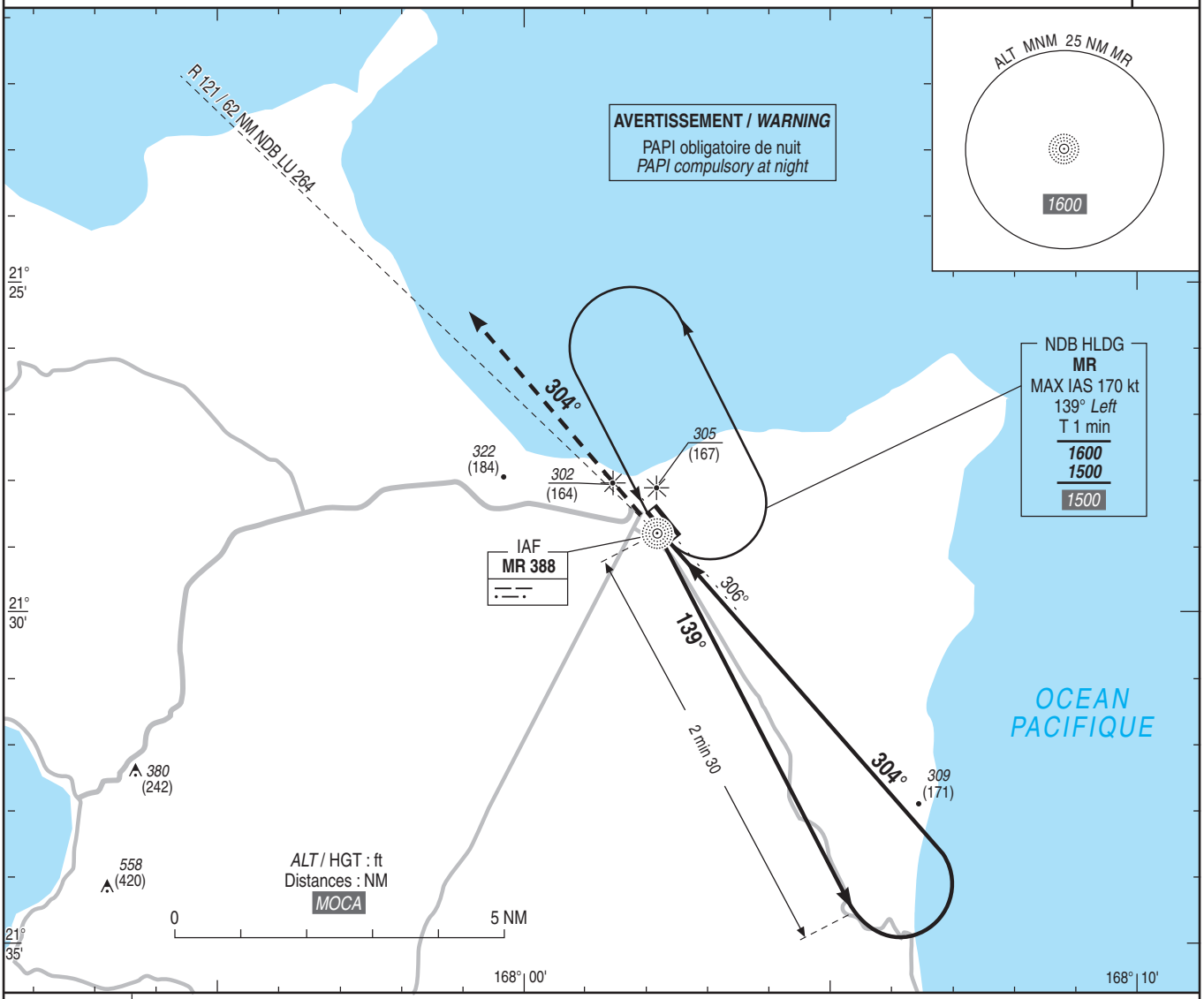
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 138 (6 hPa),*** *THR : 136*

**MARE** LA ROCHE

NDB RWY 31

APP **:** TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** MARE Information 121.100 (L) (FR)
Absence ATS : **A/A** (121.100) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 121.100 (☎ 45 49 73) ou auprès de TONTOUTA Information 125.100
***A/A*** *(121.100) FR only. Obtain local QNH on STAP 121.100 (☎ 45 49 73) or from TONTOUTA Information 125.100*

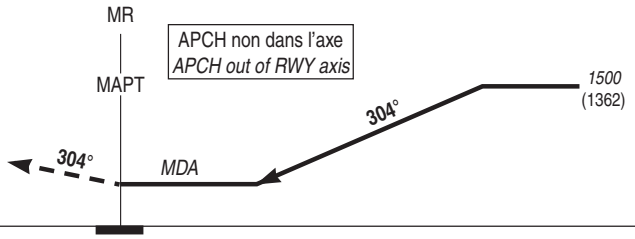
VAR 13° E (2025)




*TA : 11000*

API : Monter **304°** vers ***1500*** (1362) et monter à l'altitude de sécurité.

*Missed APCH: Climb **304°** up to **1500** (1362) and climb up to safety altitude*




→ THR (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***670*** (520) | 1600 | 518 | ***690*** (540) | 1500<br>1600 |



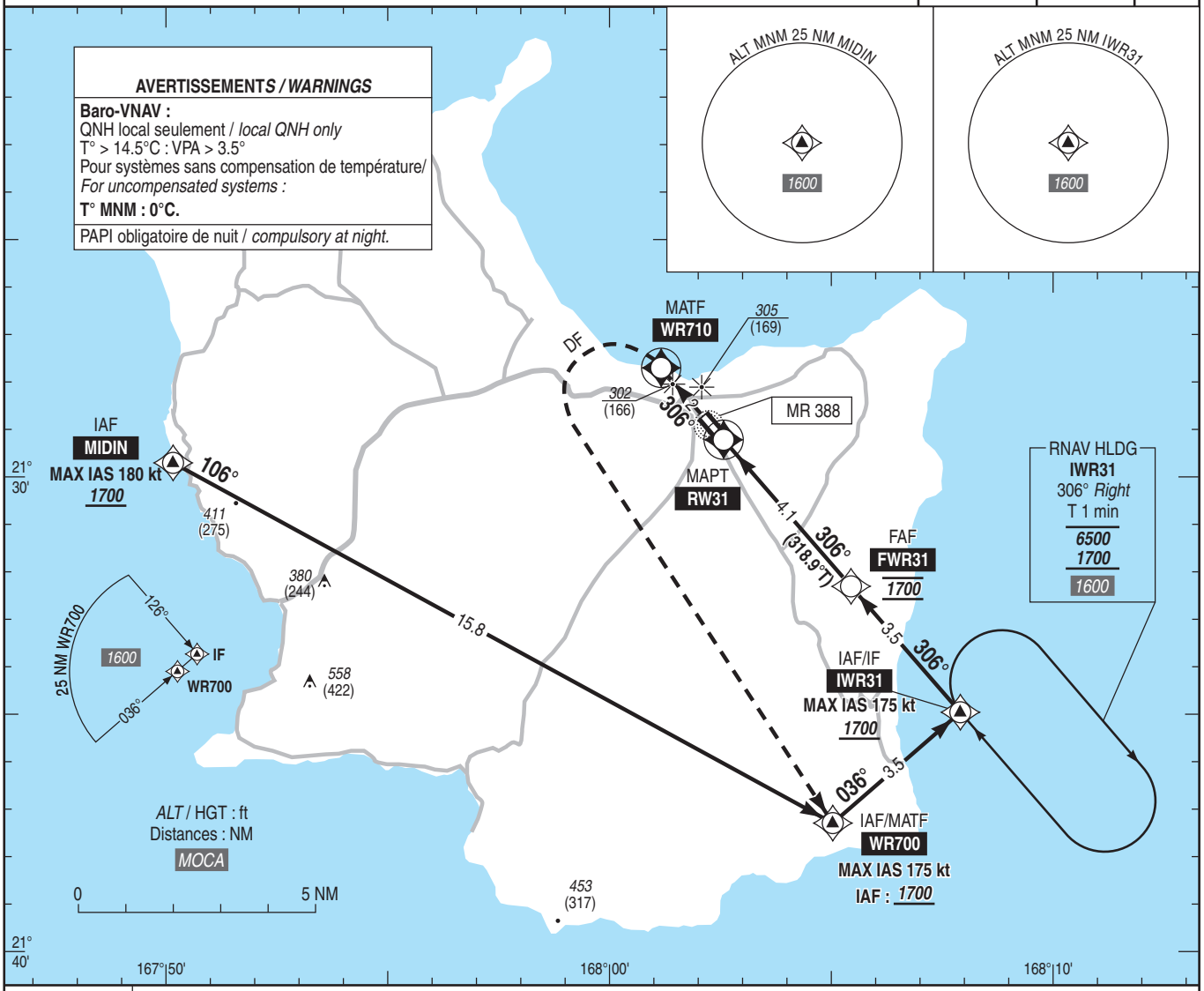
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 138,* ***THR : 136 (5 hPa)***

**MARE** LA ROCHE

**RNP** RWY 31

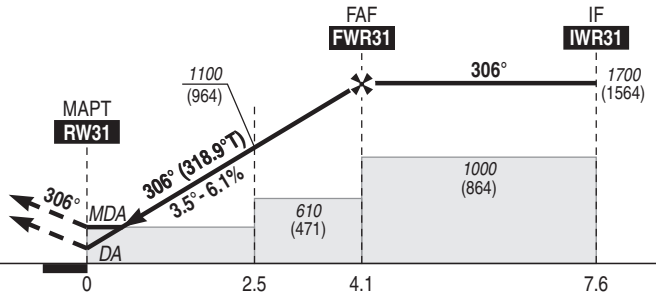
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)<br>TWR : NIL<br>**AFIS :** MARE Information 121.100 (L) (FR seulement / *only*)<br>Absence ATS : **A/A** (121.100) FR seulement/*only*. Obtenir le QNH local sur / *Obtain local QNH on* STAP 121.100<br>(☎ 45 49 73) ou le QNH de TONTOUTA auprès de / *or TONTOUTA QNH from* TONTOUTA Information 125.100 | **RNP APCH** | TCH : 49 | VAR<br>13° E<br>(2025) |




*TA : 11000*

API : Monter vers **WR710**. A **WR710**, tourner **à gauche** direct vers **WR700** puis tourner vers **IWR31** en montée vers ***1700* (1564)** pour intégrer l'attente sauf instruction contraire du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***WR710****. At* ***WR710****, turn* ***left*** *direct to* ***WR700****, then turn to* ***IWR31*** *climbing to* ***1700 (1564)*** *to join holding pattern unless otherwise instructed by ATC.*




← THR (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* Absence ATS, sans/without QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***540*** (400) | 1800 | 324 | ***540*** (400) | 1500 | 373 | ***710*** (570) | 1500 | ***1220*** (1080) | 1500 |
| B | ***640*** (500) | 2300 | 339 | ***640*** (500) | 1600 | 373 | ***710*** (570) | 1600 | ***1220*** (1080) | 1600 |

| **DIST RW31** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1670*** (1534) | ***1300*** (1164) | ***930*** (794) | ***560*** (424) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach : voir/see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW31 | 4.1 NM | 70 kt<br>3 min 30 | 85 kt<br>2 min 53 | 100 kt<br>2 min 27 | 115 kt<br>2 min 08 | 130 kt<br>1 min 53 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 |



© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

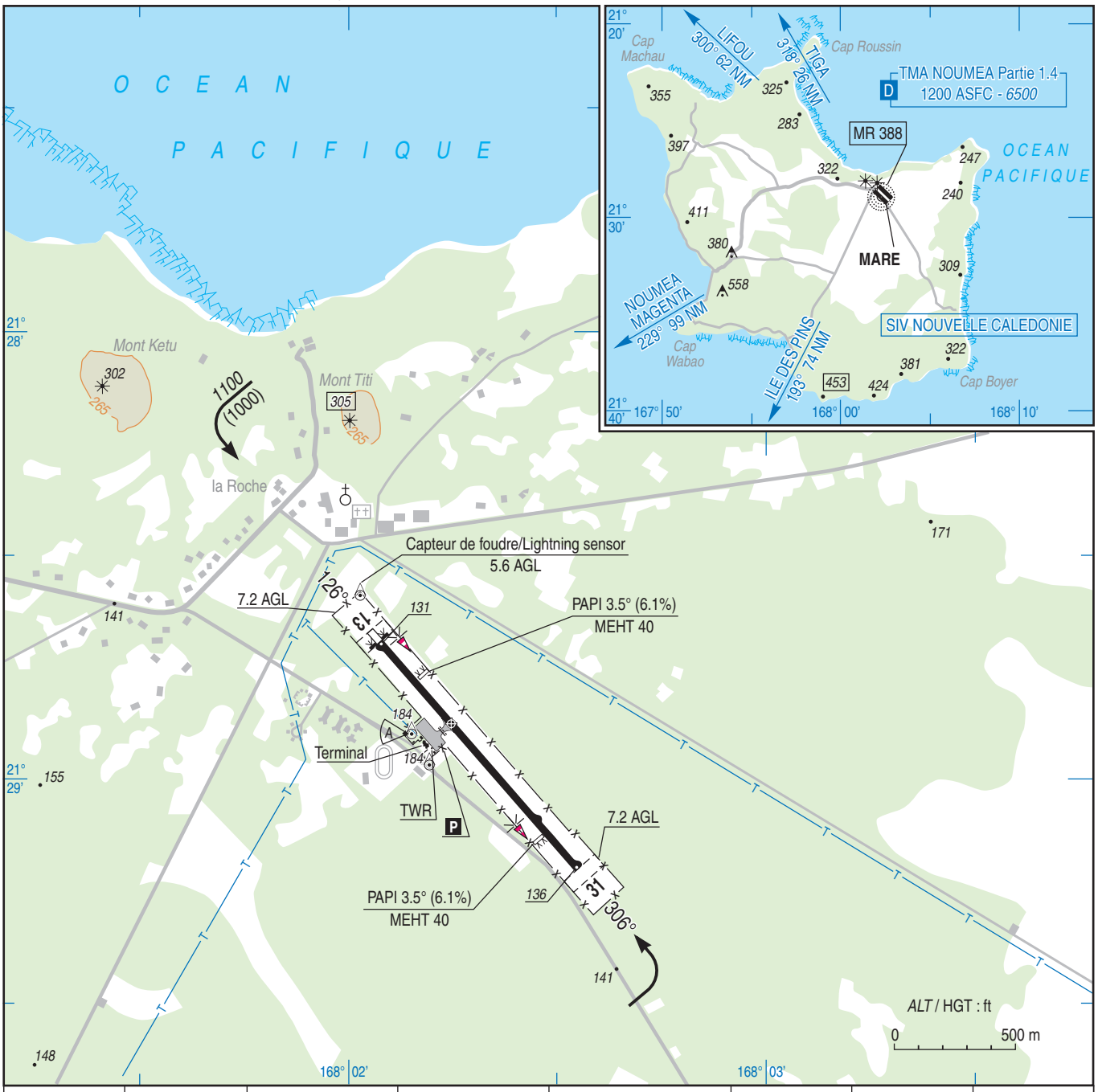
Ouvert a la CAP
*Public air traffic*

## **MARE** LA ROCHE

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 138 ft (6 hPa)***<br>LAT : 21 28 52 S<br>LONG : 168 02 15 E | **NWWR**<br>VAR 13° E (2025) |

FIS : TONTOUTA Information 125.100
(dans l'espace du SIV situé sous/*within SIV airspace located under* TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE)
APP : TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : 121.100 (L) (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (121.100) FR seulement/*only*

**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWR.23




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13<br>31 | 126<br>306 | 1250 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 38 F/A/W/T | 1310<br>1310 | 1250<br>1310 | 1250<br>1250 |

**Aides lumineuses :** RWY 13/31 : BI
PCL : voir AD 2 NWWR.23

***Lighting aids:*** *RWY 13/31: LIL*
*PCL : see AD 2 NWWR.23*



© SIA

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

**AD 2 NWWT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWT - LA FOA OUA TOM

**AD 2 NWWT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 21°49'11"S 165°51'39"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY / RWY center |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km SE La Foa |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 98 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.4492°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.018°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE SUD - DAEM |
| | Adresse / *Address* | BP L1<br>98849 NOUMEA CEDEX |
| | Telephone | 20 42 50 |
| | FAX | 20 43 99 |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | NIL |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | DAEM (Direction de l'Aménagement, de l'Equipement et des Moyens).<br>E-mail : daem.sgs@province-sud.nc<br>CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau. | Office hours. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (voir/see GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | NIL | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWT.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWT.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Au village de La Foa. | In La Foa village. |
| 2 | Restaurants | Au village de La Foa. | In La Foa village. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Au village de La Foa. | In La Foa village. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Au village de La Foa. | In La Foa village. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Au village de La Foa. | In La Foa village. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Au village de La Foa. | In La Foa village. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWT.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 1 : extincteur de poudre 50 kg BC, à proximité du local carburant. | Level 1: powder extinguisher 50 kg BC, near the fuel storage. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 7.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Non revêtu : asphalte sur une largeur de 5.6 m et gazon. | Not paved : asphalt on 5.6 m width and grass. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 30 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne. | Yes : day marking. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWT .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWT.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWT.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Voir GEN 3 / See GEN 3<br>Caractéristique du tableau : voir AD 1.1 / Features of table : see AD 1.1 |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

**AD 2 NWWT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 139.00 (127) | 800 x 50 | non revêtue / not paved | 21°49'01.47"S 165°51'30.30"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 90ft |
| 31 | 319.00 (307) | 800 x 50 | non revêtue / not paved | 21°49'21.22"S 165°51'48.43"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 93ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Asphalte sur une largeur de 12 m et gazon / Asphalt on 12 m width and grass

(2) Asphalte sur une largeur de 12 m et gazon / Asphalt on 12 m width and grass

**AD 2 NWWT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 800 | 800 | 800 | 800 | |
| 31 | 800 | 800 | 800 | 800 | |

**AD 2 NWWT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |

**AD 2 NWWT.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL |
| | IBN | NIL |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | NIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | NIL |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 NWWT.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWT.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWT.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | LA FOA (FR) | 118.850 MHz | H24 | |

**AD 2 NWWT.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 NWWT.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

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

**AD 2 NWWT.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

Circuits uniquement côté Ouest, cause relief et ses turbulences et ligne électrique HT.

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circuits only Western side, due to high terrain and its turbulence and prominent transmission high voltage line.*

**22.21 VFR DE NUIT**

Interdit.

***22.2 NIGHT VFR***

*Prohibited.*

**AD 2 NWWT.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Présence d'animaux possible.

Stand de tir à proximité, à 1 km au Sud-Est.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Possible presence of stray animals.*

*Shooting range in the vicinity, at 1 km South-East.*

**23.3 ACTIVITES PARTICULIERES**

Parachutage N°105, voltige N°201 : voir ENR 5.5.

***23.3 SPECIAL ACTIVITIES***

*Parachuting NR 105, aerobatics NR 201 : see ENR 5.5.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

**23.5 ACB**

CMO La Foa (ACLF). Tél : 99 27 77 / 77 65 41.

aclfouatom@gmail.com

***23.5 FLYING CLUB***

*CMO La Foa (ACLF). Tel : 99 27 77 / 77 65 41.*

*aclfouatom@gmail.com*

**AD 2 NWWT.24** **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***


© Service de l'Information Aéronautique, France

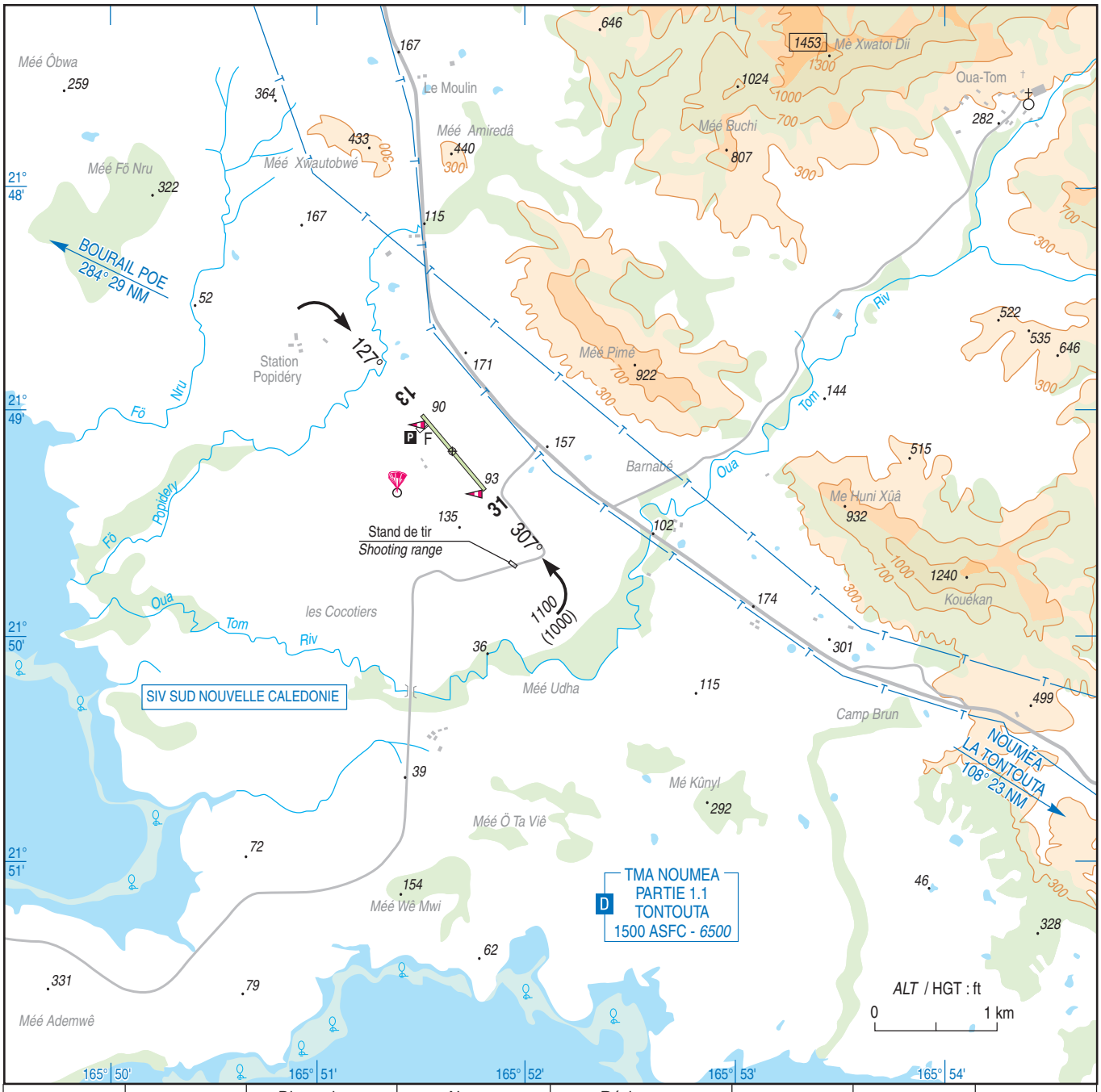
## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

## LA FOA OUA TOM

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 98 ft (4 hPa)***<br>LAT : 21 49 11 S<br>LONG : 165 51 39 E | **NWWT**<br>VAR 12° E (2020) |

FIS : TONTOUTA Information 128.300
APP : TONTOUTA Approche / *Approach* : 119.700 (au dessus de/*above* 1500 ASFC)
TWR : NIL
**A/A :** 118.850 (FR seulement / *only*)




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13<br>31 | 127<br>307 | 800 x 50 | Non revêtue<br>*Unpaved* | - | 800<br>800 | 800<br>800 | 800<br>800 |

**Aides lumineuses :** NIL

***Lighting aids :*** *NIL*



© SIA

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

**AD 2 NWWU.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## NWWU - TOUHO

**AD 2 NWWU.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 20°47'24"S 165°15'34"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.5 km ESE Touho |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 10 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29.8 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 207 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.0604°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.019°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE NORD DIRECTION DE L'AMENAGEMENT ET DU FONCIER |
| | Adresse / *Address* | BP 41 - 98860 KONE |
| | Telephone | 47 72 00, 47 73 35 |
| | FAX | NIL |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | NIL |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Permanence / Duty RFFS : voir/see AD 2 NWWU.6<br>CAA : DAC NOUVELLE CALEDONIE. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau | Office hours |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (Voir/See GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS : HOR NOTAM. PPR en dehors. HN PPR 24 HR<br>TEL : 42 63 80 - FAX : 42 63 82.<br>TEL Permanence : 93 21 72 | AFIS : NOTAM SKED. PPR outside. HN PPR 24 HR<br>TEL : 42 63 80 - FAX : 42 63 82.<br>Duty TEL : 93 21 72 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWU.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWU.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Au village de Touho | At Touho village |
| 2 | Restaurants | Au village de Touho | At Touho village |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | NIL | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | NIL | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWU.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 2 : VIP 2.5 avec 250 kg de poubre BC.<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg dans un local spécifique au pied de la tour. | Level 2 : VIP 2.5 with 250 kg of BC powder.<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in specific room at TWR foot. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : HOR NOTAM.<br>Ouverture complémentaire niveau 2 : O/R PN 24 HR.<br>En dehors de ces horaires : niveau 1.<br>TEL permanence RFFS : 93 21 72 | Level 2 : NOTAM SKED.<br>Level 2 additional hours : O/R PN 24 HR.<br>Outside these SKED : level 1.<br>RFFS duty phone : 93 21 72 |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | NIL | NIL |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 10 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 7 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 2 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquage des postes avions commerciaux : P1, P2. | Commercial ACFT PRKG stands marking : P1, P2. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir / See AD 2 NWWU ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWU .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NWWU.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWU.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWU .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 18<br>24-18-06 CNL 12 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 1800-1200 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWU.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 146.00 (134) | 1100 x 30 | 7 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 20°47'08.86"S 165°15'23.21"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 9ft |
| 31 | 326.00 (314) | 1100 x 30 | 7 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 20°47'38.39"S 165°15'44.68"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 9ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | NIL | 1220 x 140 | NIL | (1) |
| 31 | NIL | NIL | NIL | 1220 x 140 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWU.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 31 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |

**AD 2 NWWU.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13 | Fé / *RWY FLG* | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 43 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 31 | NIL | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 43 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 13 | 1100 m | 60 m | W | LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 31 | 1100 m | 60 m | W | LIL | R | NIL | NIL | |

(1) PAPI RWY 13 : voir / see AD 2 NWWU.23

**AD 2 NWWU.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI | Blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec | Between 1 and 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWU.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWU.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWU.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | TOUHO Information (FR) | 121.300 MHz | NOTAM | |
| A/A | TOUHO (FR) | 121.300 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 NWWU.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 NWWU.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY et TWY.* |
| **Obstacles aux abords de l'aérodrome** | ***Aerodrome obstacles*** |
| Aucun obstacle dans les aires de trajectoire de décollage. | *No obstacle in the TKOF path areas.* |

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

| | |
|---|---|
| QFU 134° préférentiel cause procédure IFR et zone habitée. | Preferred QFU: 134°, due to IFR procedure and built up area. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 NWWU.22 Procédures de vol *Flight procedures*

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

Circuits uniquement sur la mer, cause relief.

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circuits only above the sea, due to high terrain.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 13 :

- Départ secteur EST (Compris entre RM 314° et RM 134°). Pas de limitation, virage possible à 400 ft AAL, puis route directe en montée, jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

- Départ secteur OUEST (Compris entre RM 134° et RM 314°). Monter RM 134° jusqu'à 4900 (4890) puis route directe en montée, jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle le plus pénalisant : Mont TCHINGOU 4545 ft QDR 233° de l'ARP à 15.7 NM.

RWY 31 :

- Départ secteur EST (Compris entre RM 314° et RM 134°). Pas de limitation, virage possible à 400 ft AAL, puis route directe en montée, jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

- Départ secteur OUEST (Compris entre RM 134° et RM 314°). Monter RM 314° jusqu'à 4900 (4890) puis route directe en montée, jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle le plus pénalisant : Mont TCHINGOU 4545 ft QDR 233° de l'ARP à 15.7 NM.

***22.2 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 13 :*

*- EAST sector departure (between MAG 314° and MAG 134°). No limitation, possible turn at 400 ft AAL, then direct route up to en route safety altitude.*

*- WEST sector departure (between MAG 134° and MAG 314°). Climb MAG 134° up to 4900 (4890), then direct route up to en route safety altitude.*

*Most penalizing obstacle : Mount TCHINGOU 4545 ft QDR 233° from ARP at 15.7 NM.*

*RWY 31 :*

*- EAST sector departure (between MAG 314° and MAG 134°). No limitation, possible turn at 400 ft AAL, then direct route up to en route safety altitude.*

*- WEST sector departure (between MAG 134° and MAG 314°). Climb MAG 314° up to 4900 (4890), then direct route up to en route safety altitude.*

*Most penalizing obstacle : Mount TCHINGOU 4545 ft QDR 233° from ARP at 15.7 NM.*

**22.3 VOLS DE NUIT**

VFR de nuit : Autorisé.

LDG interdit si PAPI U/S.

**Approches à vue de nuit RWY 13 et RWY 31**

1- Arrivées secteur Sud-Ouest, entre le QDM 330° et le QDM 100° de l'ARP :

- interdites dans ce secteur.

2- Autres arrivées :

- condition : descente et circuit au Nord-Est du terrain.

***22.3 NIGHT FLIGHTS***

*Night VFR : Authorized.*

*LDG prohibited if PAPI U/S.*

***Visual approaches by night RWY 13 and RWY 31***

*1- Arrivals from South-West, between QDM 330° and QDM 100° ARP :*

*- prohibited in this sector.*

*2- All other arrivals :*

*- conditions : descent and circuit in the North-East of the field.*

## AD 2 NWWU.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

Usage de l'AD restreint aux ACFT français ou étrangers et aux pilotes français ou étrangers satisfaisant aux conditions ci-après : tout exploitant d'un ACFT dont la distance de référence (1) est supérieure ou égale à 1200 m devra soumettre à la Province Nord, exploitant de l'aérodrome, un mois avant le début de l'exploitation souhaitée, un dossier démontrant la conformité de l'exploitation avec les particularités du terrain.

(1) distance de référence : longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère standard, en air calme et avec une pente de piste nulle comme l'indique le manuel de vol de l'ACFT, approuvé par l'autorité compétente, ou une documentation équivalente fournie par le constructeur de l'ACFT. La longueur en question représente, lorsque cette notion s'applique, la longueur de piste équilibrée pour les avions et, dans les autres cas, la distance de décollage (TOD).

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD available for ULM.*

*Use of the AD restricted to French or foreign ACFT and French or foreign pilots complying with the conditions mentioned below : any operator of an ACFT whose reference distance (1) is greater than or equal to 1200 m will have to submit to Province Nord, one month before the desired commencement of operations, a report proving the conformity of exploitation fitted with the specific aspects of the airfield.*

*(1) reference distance : minimum length necessary for the take-off at the certified maximum take-off weight, at sea level, in the conditions corresponding to the standard atmosphere, in still air and with a RWY slope zero as indicates the ACFT flight manual, approved by the competent authority, or an equivalent documentation supplied by the manufacturer of the ACFT. Length in question represents, when that term applies, the balanced RWY length for ACFT and, in the other cases, the take-off distance (TOD).*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Saison des pluies : DEC-AVR.

Présence de différents types d'oiseaux aux abords de la piste.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Rainy season : DEC-APR.*

*Presence of different types of birds in the vicinity of the RWY.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL*

**23.4 EQUIPEMENT AD**

STAP :

Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 13/31 et informations éventuelles sur la plate-forme.

TEL : 42 63 83

Absence ATS : 121.300

PCL sur FREQ STAP ; possibilité d'éteindre le balisage en donnant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1

PAPI RWY 13 : divergence axe de piste 3°.

***23.4 AD EQUIPMENT***

*STAP :*

*Available meteorological data : wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 13/31 and possible information about the airfield.*

*TEL : 42 63 83*

Absence ATS : 121.300

*PCL on STAP FREQ ; lighting can be turned off by actuating 7 times the microphone switch in less than 5 seconds.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1*

*PAPI RWY 13 : offset 3° from RWY centerline.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWU.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWU.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

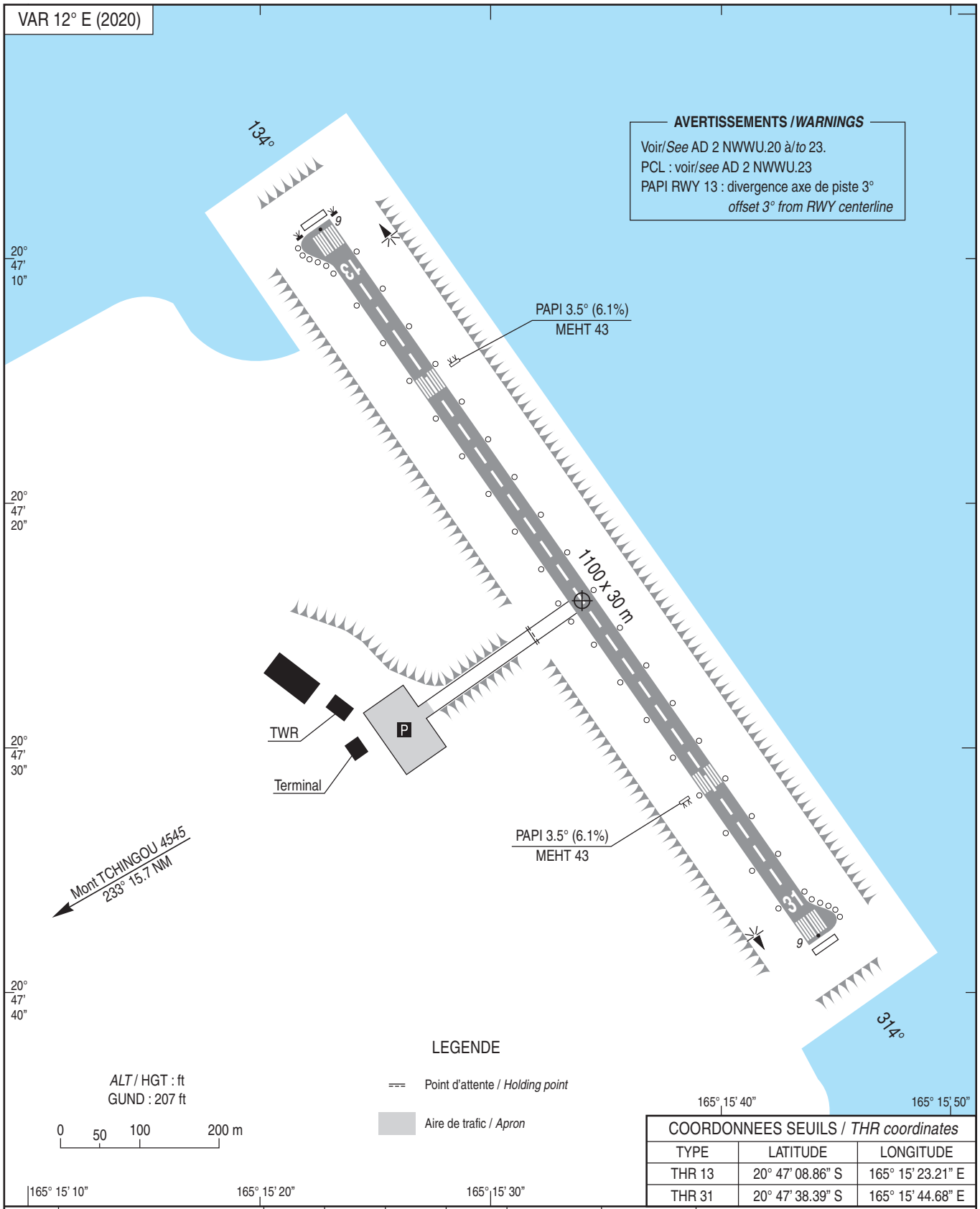
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : voir / *see* AD 2 NWWU.23
**AFIS** : TOUHO Information 121.300 (voir/*see* AD 2 NWWU.3)

**TOUHO**
20 47 24 S - 165 15 34 E
*ALT AD : 10 (1 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 13 | 20° 47' 08.86" S | 165° 15' 23.21" E |
| THR 31 | 20° 47' 38.39" S | 165° 15' 44.68" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 13 | NIL | LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | Revêtue | 7 F/C/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 31 | NIL | LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |



AMDT 08/24 **CHG :** position manche à air et feux à éclats RWY 13, suppression CWYs, modification TODAs.

© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| WU191 | 20°43'10.8" S 165°21'32.9" E | x | | | x |
| WU193 | 20°35'06.7" S 165°15'40.9" E | x | | | x |
| IWU13 | 20°39'04.6" S 165°09'31.3" E | x | | | x |
| FWU13 | 20°42'48.4" S 165°12'13.8" E | x | | | x |
| RW13 | 20°47'08.86" S 165°15'23.21" E | x | | | x |
| WU190 | 20°54'15.7" S 165°29'38.5" E | x | | | x |
| WU192 | 21°01'36.6" S 165°24'02.9" E | x | | | x |
| WU194 | 20°57'31.7" S 165°27'09.4" E | x | | | x |
| IWU31 | 20°54'36.5" S 165°22'48.7" E | x | | | x |
| FWU31 | 20°51'58.8" S 165°18'54.2" E | x | | | x |
| RW31 | 20°47'38.39" S 165°15'44.68" E | x | | | x |



© SIA

# TOUHO
## PRECODING RNP RWY 13

| Identification Procedure | | RNP RWY 13 | | | | | | Dec MAG 2015 11,8°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG (°)* | *Direction True (°)* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *IAS (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA WU191 | IF | WU191 | | | | | | 2000 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | WU193 | | 314 | 325.6 | 9.7 | | 2000 | | 170 MAX | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | IWU13 | | 224 | 235.6 | 7 | L | 2000 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| INA WU193 | IF | WU193 | | | | | | 2000 | | 170 MAX | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | IWU13 | | 224 | 235.6 | 7 | | 2000 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| APCH | IF | IWU13 | | | | | | | | | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | FWU13 | | 134 | 145.7 | 4.5 | L | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW13 | Yes | 134 | 145.6 | 5.2 | | | | | -3,5°/15 | RNP APCH |
| | CA | | | 134 | 145.6 | | | 1200 | 1200 | | | RNP APCH |
| | DF | WU191 | | | | | L | 2000 | | | | RNP APCH |
| | TF | WU193 | | 314 | 325.6 | 9.7 | L | 2000 | | | | RNP APCH |
| HLDG | HM | WU193 | Yes | 224 | 235.6 | T 1 min | R | 2000 | 6000 | 170 MAX | | RNAV1 |


© SIA

**TOUHO**
**PRECODING RNP** RWY 31

| Identification Procedure | | **RNP RWY 31** | | | | | | Dec MAG 2015 11,8°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG (°)* | *Direction True (°)* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *IAS (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA WU192 | IF | WU192 | | | | | | 4600 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | WU194 | | 024 | 035.6 | 5 | | 3300 | | 170 MAX | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | IWU31 | | 294 | 305.6 | 5 | L | 2000 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| INA WU194 | IF | WU194 | | | | | | 3300 | | 170 MAX | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | IWU31 | | 294 | 305.6 | 5 | | 2000 | | | | RNAV1/RNP APCH |
| APCH | IF | IWU31 | | | | | | | | | | RNAV1/RNP APCH |
| | TF | FWU31 | | 294 | 305.6 | 4.5 | | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW31 | Yes | 314 | 325.6 | 5.2 | | | | | -3,5°/15 | RNP APCH |
| | CA | | | 314 | 325.6 | | | 1200 | 1200 | | | RNP APCH |
| | DF | WU190 | | | | | R | 3300 | | | | RNP APCH |
| | TF | WU194 | | 204 | 215.6 | 4 | R | 3300 | | | | RNP APCH |
| HLDG | HM | WU194 | Yes | 294 | 305.6 | T 1 min | L | 3300 | 6000 | 170 MAX | | RNAV1 |


© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

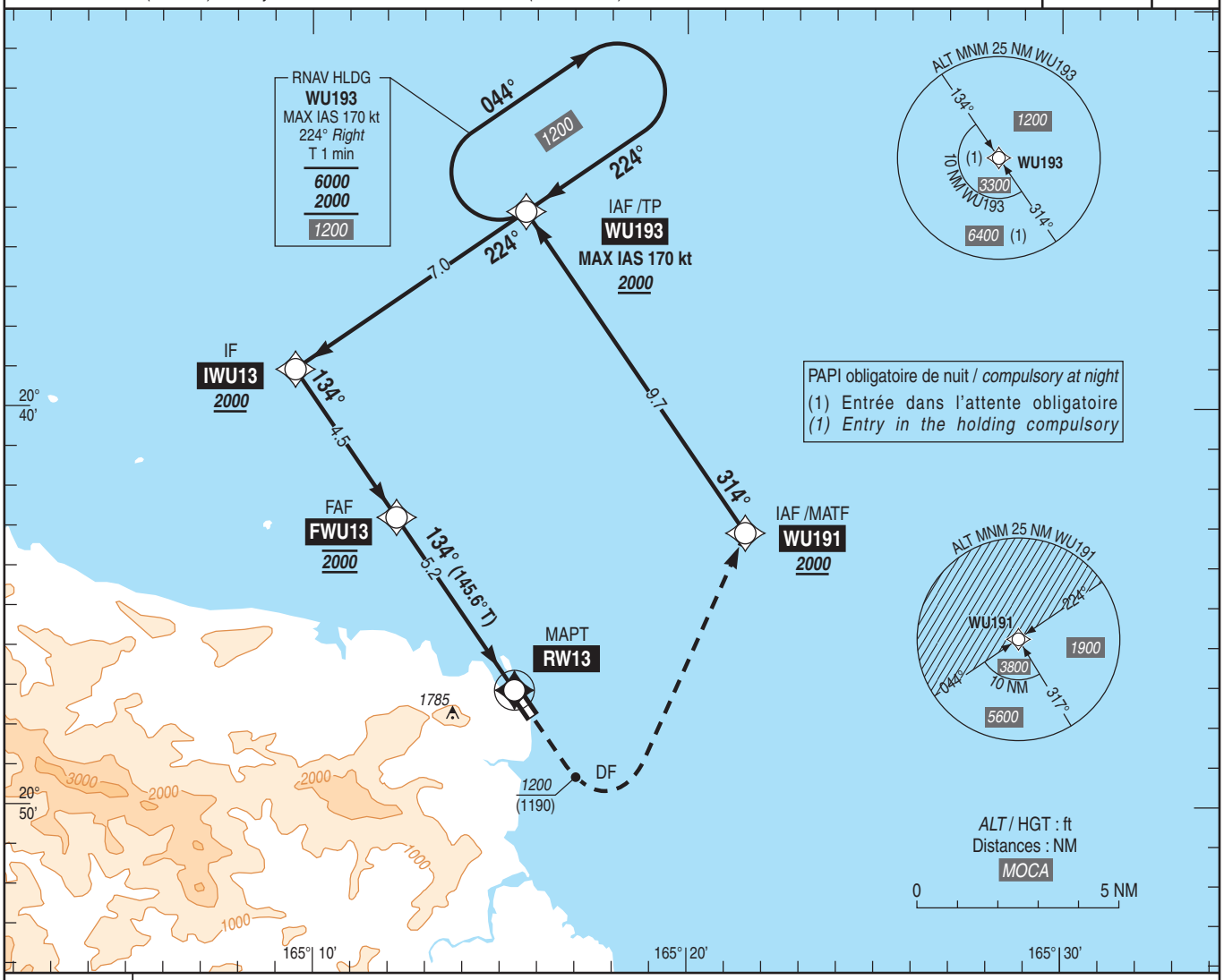
CAT A B

***ALT AD : 10 (1 hPa)**, THR : 9*

**TOUHO**

**RNP** RWY 13

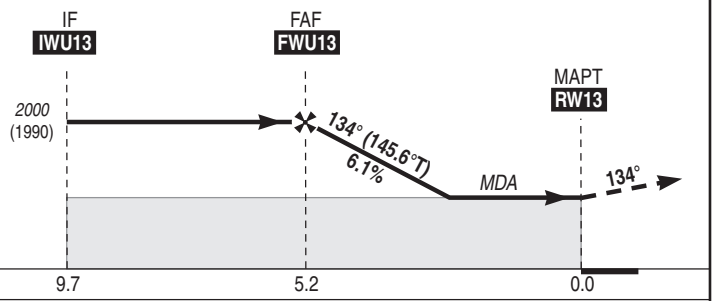
| | | |
|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : TOUHO Information 121.300 (L) (FR)<br>Absence ATS : **A/A** (121.300) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 121.300 (☎ 42 63 83) ou auprès de TONTOUTA Information 128.200.<br>***A/A** (121.300) FR only. Obtain local QNH on STAP 121.300 (☎ 42 63 83) or from TONTOUTA Information 128.200.* | RNP APCH | VAR<br>12°E<br>(15) |




*TA : 11000*

API : Monter **dans l'axe.**
A ***1200*** (1190) tourner **à gauche direct** vers **WU191** puis **WU193** en montée vers ***2000*** (1990).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1500* (1490) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**.*
*At **1200** (1190) turn **left direct** to **WU191** then **WU193** climbing up to **2000** (1990).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1500 (1490) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***970*** (960) | 1500<br>1600 | 959 | ***1240*** (1230) | 1500<br>1600 |

| **DIST RW13 NM** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1910*** (1900) | ***1540*** (1530) | ***1170*** (1160) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest de la piste / *Circling prohibited South-West of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 29 | 3 min 56 | 3 min 30 | 3 min 09 | 2 min 51 | 2 min 37 | 2 min 25 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 490 | 560 | 620 | 680 | 740 | 800 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

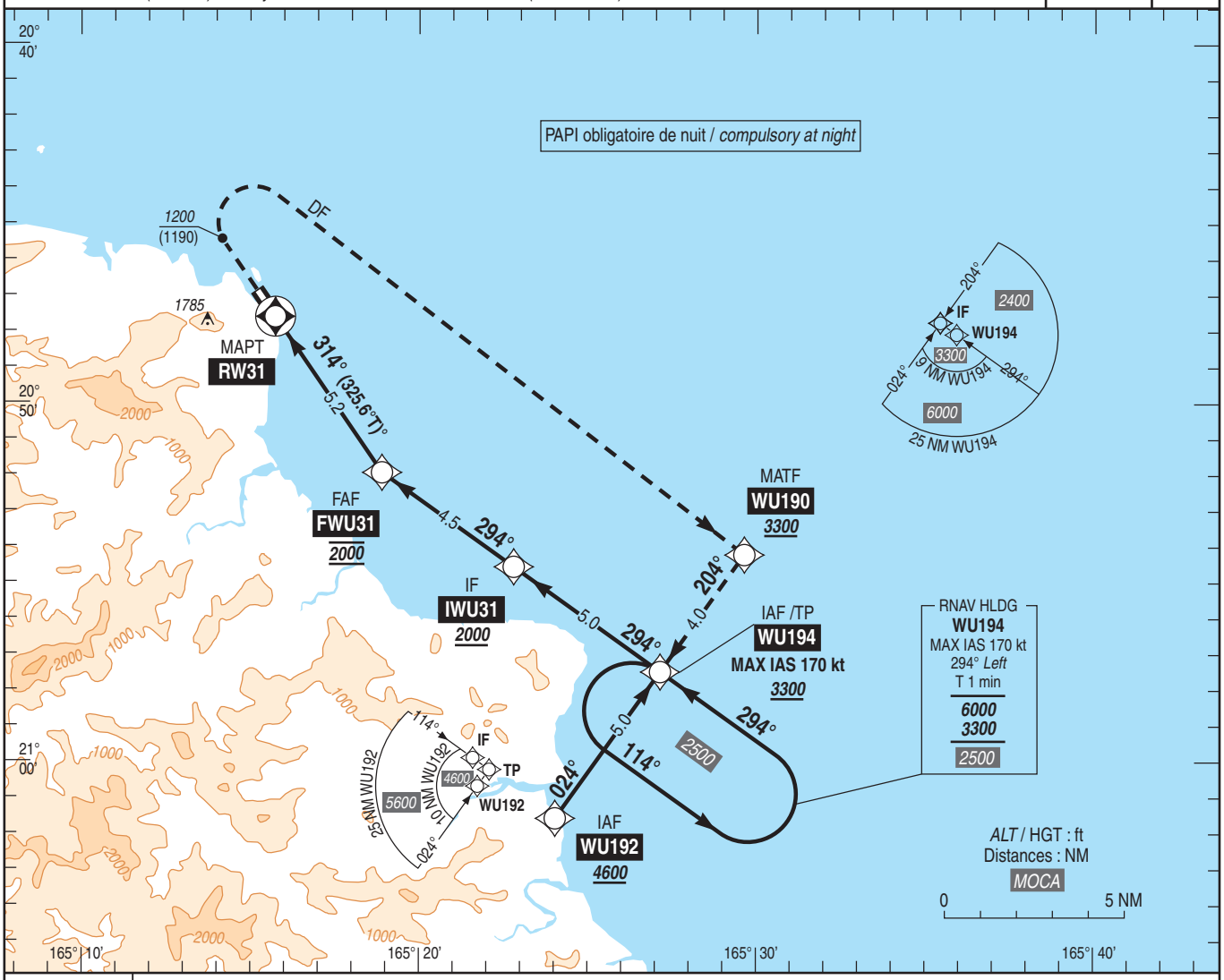
CAT A B

***ALT AD : 10 (1 hPa)**, THR : 9*

**TOUHO**

**RNP** RWY 31

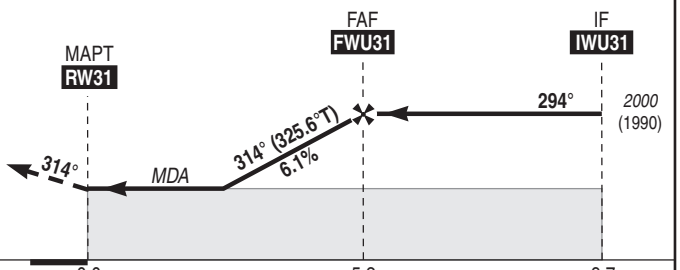
| | | |
|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : TOUHO Information 121.300 (L) (FR)<br>Absence ATS : **A/A** (121.300) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 121.300 (☎ 42 63 83) ou auprès de TONTOUTA Information 128.200.<br>***A/A** (121.300) FR only. Obtain local QNH on STAP 121.300 (☎ 42 63 83) or from TONTOUTA Information 128.200.* | RNP APCH | VAR<br>12°E<br>(15) |




*TA : 11000*

API : Monter **dans l'axe.**
A ***1200*** (1190) tourner **à droite direct** vers **WU190** puis **WU194** en montée vers ***3300*** (3290).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1500* (1490) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**.*
*At **1200** (1190) turn **right direct** to **WU190** then **WU194** climbing up to **3300** (3290).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1500 (1490) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***990*** (980) | 1500<br>1600 | 973 | ***1280*** (1270) | 1500<br>1600 |

| **DIST RW31** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1910*** (1900) | ***1540*** (1530) | ***1170*** (1160) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest de la piste / *Circling prohibited South-West of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 29 | 3 min 56 | 3 min 30 | 3 min 09 | 2 min 51 | 2 min 37 | 2 min 25 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 490 | 560 | 620 | 680 | 740 | 800 |



© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

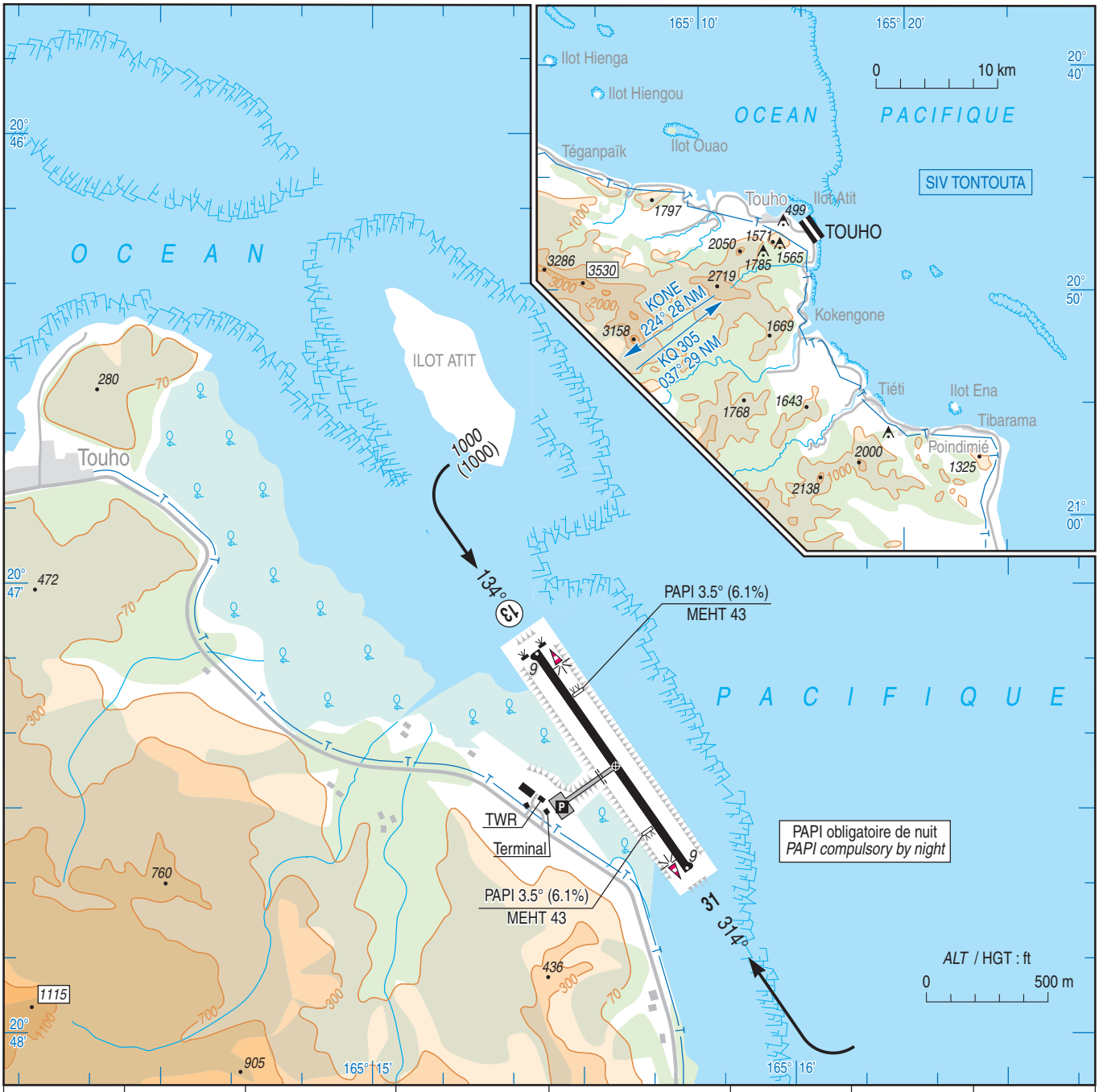
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

## TOUHO

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 10 ft (1 hPa)***<br>LAT : 20 47 24 S<br>LONG : 165 15 34 E | **NWWU**<br>VAR 12° E (2020) |

FIS : TONTOUTA Information 128.200
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : 121.300 (L) (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (121.300) FR seulement/*only*

**STAP** : voir/*see* AD 2 NWWU.23




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13<br>31 | 134<br>314 | 1100 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 7 F/C/W/T | 1100<br>1100 | 1100<br>1100 | 1100<br>1100 |

**Aides lumineuses :**
RWY 13/31 : BI
PAPI RWY 13 : voir AD 2 NWWU.23
PCL : voir AD 2 NWWU.23

***Lighting aids :***
*RWY 13/31 : LIL*
*PAPI RWY 13 : see AD 2 NWWU.23*
*PCL : see AD 2 NWWU.23*



© SIA

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

**AD 2 NWWV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# NWWV - OUVEA OULOUP

**AD 2 NWWV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 20°38'26"S 166°34'22"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km E Fayaoue |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 24 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.9 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 206 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.2479°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.019°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | PROVINCE DES ILES LOYAUTE - DIRECTION DES PORTS ET AEROPORTS |
| | Adresse / *Address* | BP 50 - 98820 Wé Lifou |
| | Telephone | 45 52 13 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | CAA : DAC Nouvelle-Calédonie |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires de bureau. | Office hours. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | NOUMEA LA TONTOUTA H24 (Voir/See GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS : HOR NOTAM<br>PPR en dehors (HN : PPR PN 24 HR) - TEL 45 79 10 - FAX 45 79 12 | AFIS : NOTAM SKED<br>PPR outside (HN : PPR PN 24 HR) - TEL 45 79 10 - FAX 45 79 12 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWV.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Matériels des compagnies exploitantes. | Equipments of the operating companies. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWV.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Au village. Réservation préalable recommandée. | In the village. Prior booking recommended. |
| 2 | Restaurants | A proximité et au village. | In the vicinity and in the village. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Voitures de location O/R. | Rental cars O/R. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de secours RFSS, dispensaire au village. | RFSS first-aid post, dispensary in the village. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Banque au village. | Bank in the village. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 4 : VIM 24 P2.5.<br>Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg dans un coffret rouge devant le bâtiment RFFS.<br>Autre : VIP 2.5 (niveau 2). | Level 4 : VIM 24 P2.5.<br>Level 1 : powder extinguisher 50 kg in a red box in front of RFSS building.<br>Other : VIP 2.5 (level 2). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : HOR NOTAM.<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR. | Level 4 : NOTAM SKED.<br>Level 1 : outside these SKED. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable. | Not applicable. |
| 5 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 31 F/A/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 20 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 37 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Zone PRKG | PRKG area |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne | Yes : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NWWV ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWV .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWV.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 15<br>18-24-06<br>CNL 09 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 1800-0900 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

**AD 2 NWWV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 143.00 (131) | 1100 x 30 | 36F/A/W/T<br>revêtue / paved | 20°38'11.87"S 166°34'10.75"E<br>( 20°38'14.46"S 166°34'12.79"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 19ft<br>DTHR : 20ft |
| 31 | 323.00 (311) | 1100 x 30 | 36F/A/W/T<br>revêtue / paved | 20°38'40.53"S 166°34'33.33"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 24ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | 50 | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Asphalte/Asphalt

(2) Asphalte/Asphalt

**AD 2 NWWV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 1070 | 1100 | 1150 | 1000 | La fin de la TORA est située 30 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of TORA located 30 m before end of physical runway. |
| 31 | 930 | 990 | 1100 | 1100 | La fin de la TODA est située 110 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>La fin de la TORA est située 170 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of TORA located 170 m before end of physical runway.<br>End of TODA located 110 m before end of physical runway. |

**AD 2 NWWV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13 | NIL | G | PAPI 3.8 ° 6.7 % | 45 ft | | | | | |
| 31 | NIL | G | PAPI 3.8 ° 6.7 % | 44 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 13 | 1100 | | W | LIL | R | 80 m | R | (1) |
| 31 | 1100 | | W | LIL | R | NIL | | (2) |

(1) Extrémité : BI, seule l'extrémité physique de piste située 30 m après la fin de la TORA est balisée.
End : LIL, only end of physical runway located 30 m after the end of TORA has lightning.
RWY 13 : feux à éclats / flashing lights.

(2) Extrémité : BI, seules les extrémités physiques de piste situées 170 m après la fin de la TORA et 110 m après la fin de la TODA sont balisées.
End : LIL only ends of physical runway located 170 m after the end of TORA and 110 m after the end of TODA have lightning.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI | Blue, LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 NWWV.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | OUVEA Information (FR) | 118.700 MHz | NOTAM | |
| A/A | OUVEA (FR) | 118.700 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 NWWV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | OA | 402 kHz | H24 | 20°38'31.7"S 166°34'19.4"E | | 25NM | | | |

**AD 2 NWWV.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Aire de manœuvre limitée à un seul ACFT lors des phases d'ATT et de DEC.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Maneuvering area limited to one ACFT during LDG and TKOF.*

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

**AD 2 NWWV.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Obstacle le plus pénalisant : pylône 193 ft QDR 240° de l'ARP à 2.2 NM.

Tout exploitant d'un aéronef dont la distance de référence (1) est supérieure ou égale à 1200 m devra soumettre à l'exploitant de l'aérodrome, un mois avant le début de l'exploitation souhaitée, un dossier démontrant la conformité de l'exploitation avec les particularités du terrain. Ce dossier devra faire apparaître les limitations liées à la longueur de piste et aux obstacles et le calcul des performances associées.

(1) Distance de référence : longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondantes à l'atmosphère standard, en air calme et avec une pente de piste nulle comme l'indique le manuel de vol de l'ACFT approuvé par l'autorité compétente, ou une documentation équivalente fournie par le constructeur de l'ACFT.

La longueur en question représente, lorsque cette notion s'applique, la longueur de piste équilibrée pour les avions et, dans les autres cas, la distance de décollage (TOD).

***22.1 GENERAL***

*Most penalizing obstacle : pylon 193 ft QDR 240° from ARP at 2.2 NM.*

*Any operator of an ACFT with a reference distance (1) greater than or equal to 1200 m will have to submit a report to the AD operator, one month before the desired commencement of operations, proving that operating conditions are in compliance with particularities of the airfield. This report should contain limitations related to the length of RWY and obstacles and the calculation of performance associated.*

*(1) reference distance : minimum length necessary for the take off at the certified maximum take off weight, at sea level, in the conditions corresponding to the standard atmosphere, in still air and with a RWY slope zero as indicates the ACFT flight manual, approved by the competent authority, or an equivalent documentation supplied by the manufacturer of the ACFT.*

*Length in question represents, when that term applies, the balanced RWY length for ACFT and, in the other cases, the take off distance (TOD).*

**22.2 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un depart IFR.

RWY 13 : Monter RM 131° jusqu'à *500* (476) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 31 : Monter RM 311° jusqu'à *500* (476) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*Recommended instructions for IFR departures.*

*RWY 13 : Climb MAG 131° up to 500 (476) then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 31 : Climb MAG 311° up to 500 (476) then direct route up to enroute safety altitude.*

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

IFR : LDG interdit si PAPI U/S.

***22.3 ARRIVAL FLIGHTS***

*IFR : LDG prohibited if PAPI U/S.*

**22.4 VFR DE NUIT**

Non autorisé.

***22.4 NIGHT VFR***

*Not authorized.*

**AD 2 NWWV.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable par les ULM.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio equipped ACFT.*

*AD usable by ULM.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Risques de divagation d'animaux.

Pluies : DEC à AVR.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Risk of animals straying.*

*Rainy season : DEC to APR.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

STAP :

- Paramètres météorologiques disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 13/31 et informations éventuelles sur la plate-forme.
- TEL : 45 79 13.
- Absence ATS : 118.700 MHz.

PCL sur FREQ STAP.

Règles d'utilisation STAP/PCL : voir AD 1.1.

***23.3 AD EQUIPMENT***

*STAP :*

*- Available meteorological data : wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE, QFE THR RWY 13/31 and possible information about the airfield.*

*- TEL : 45 79 13.*

*- Absence ATS : 118.700 MHz.*

*PCL on STAP FREQ.*

*Rules for use of STAP/PCL : see AD 1.1.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

Pendant les HOR niveau 4 du RFFS, dans la limite de SR-30 à SS+30.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

*During level 4 RFFS SKED, within SR-30 to SS+30.*

**AD 2 NWWV.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

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

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

**AD 2 NWWV.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

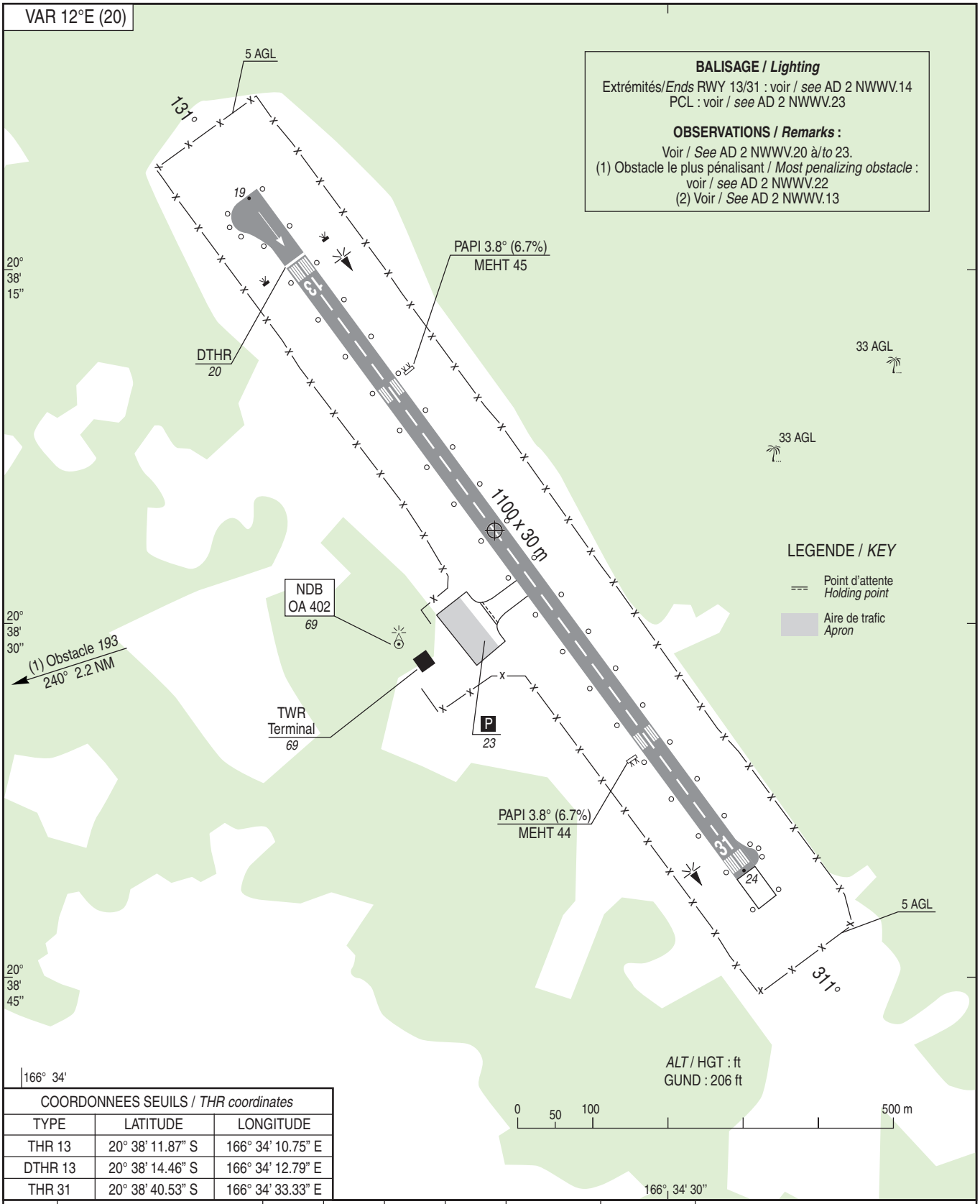
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : voir / *see* AD 2.NWWV.23
**ATS** : voir / *see* AD 2 NWWV.3

## OUVEA OULOUP
20 38 26 S - 166 34 22 E
*ALT AD : 24 (1 hPa)*




**BALISAGE / *Lighting***
Extrémités/*Ends* RWY 13/31 : voir / *see* AD 2 NWWV.14
PCL : voir / *see* AD 2 NWWV.23

**OBSERVATIONS / *Remarks* :**
Voir / *See* AD 2 NWWV.20 à/*to* 23.
(1) Obstacle le plus pénalisant / *Most penalizing obstacle* : voir / *see* AD 2 NWWV.22
(2) Voir / *See* AD 2 NWWV.13

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 13 | 20° 38' 11.87" S | 166° 34' 10.75" E |
| DTHR 13 | 20° 38' 14.46" S | 166° 34' 12.79" E |
| THR 31 | 20° 38' 40.53" S | 166° 34' 33.33" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 13 | NIL | LIL | 1070 (2) | 1100 | 1150 | 1000 | Revêtue | 36 F/A/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 31 | NIL | LIL | 930 (2) | 990 (2) | 1100 | 1100 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |


© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|---|
| | IAF NDB OA | REF AD 2 NWWV.19 | | | X |
| → | WV600 | 20°33'58.3"S | 166°26'12.6"E | X | |
| → | IWV13 | 20°31'52.8"S | 166°29'12.4"E | X | |
| → | FWV13 | 20°34'42.2"S | 166°31'25.6"E | X | |
| → | RW13 | 20°38'14.46"S | 166°34'12.79"E | X | |
| → | WV610 | 20°39'39.7"S | 166°35'20.0"E | X | |
| → | WV700 | 20°47'07.1"S | 166°36'33.8"E | X | |
| → | IWV31 | 20°45'01.5"S | 166°39'33.7"E | X | |
| → | FWV31 | 20°42'12.2"S | 166°37'20.2"E | X | |
| → | RW31 | 20°38'40.53"S | 166°34'33.33"E | X | |
| → | WV710 | 20°37'14.9"S | 166°33'25.9"E | X | |



© SIA

| RNP RWY 13 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 12.0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | IWV13 | | | | | | | | | | |
| INA WV600 | IF | WV600 | - | | | | | 1700 | - | 175 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IWV13 | - | 041 | 53.5 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IWV13 | - | | | | | - | - | 175 | | RNP APCH |
| | TF | FWV13 | - | 131 | 143.5 | 3.5 | - | 1700 | 1700 | - | | RNP APCH |
| | TF | RW13 | Yes | 131 | 143.5 | 4.4 | - | - | - | - | -3.5 /15 | RNP APCH |
| | TF | WV610 | Yes | 131 | 143.4 | 1.8 | - | | | - | | RNP APCH |
| | DF | WV600 | - | | | | R | 1700 | - | 175 | | RNP APCH |
| | TF | IWV13 | - | 041 | 53.5 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | | RNP APCH |



© SIA

| RNP RWY 31 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 12.0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | IWV31 | | | | | | | | | | |
| INA WV700 | IF | WV700 | - | | | | | 1700 | - | 175 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IWV31 | - | 041 | 53.4 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IWV31 | - | | | | | - | - | 175 | | RNP APCH |
| | TF | FWV31 | - | 311 | 323.4 | 3.5 | - | 1700 | 1700 | - | | RNP APCH |
| | TF | RW31 | Yes | 311 | 323.4 | 4.4 | - | - | - | - | -3.5 /15 | RNP APCH |
| | TF | WV710 | Yes | 311 | 323.4 | 1.8 | - | | | - | | RNP APCH |
| | DF | WV700 | - | | | | L | 1700 | - | 175 | | RNP APCH |
| | TF | IWV31 | - | 041 | 53.4 | 3.5 | - | 1700 | - | 175 | | RNP APCH |


© SIA

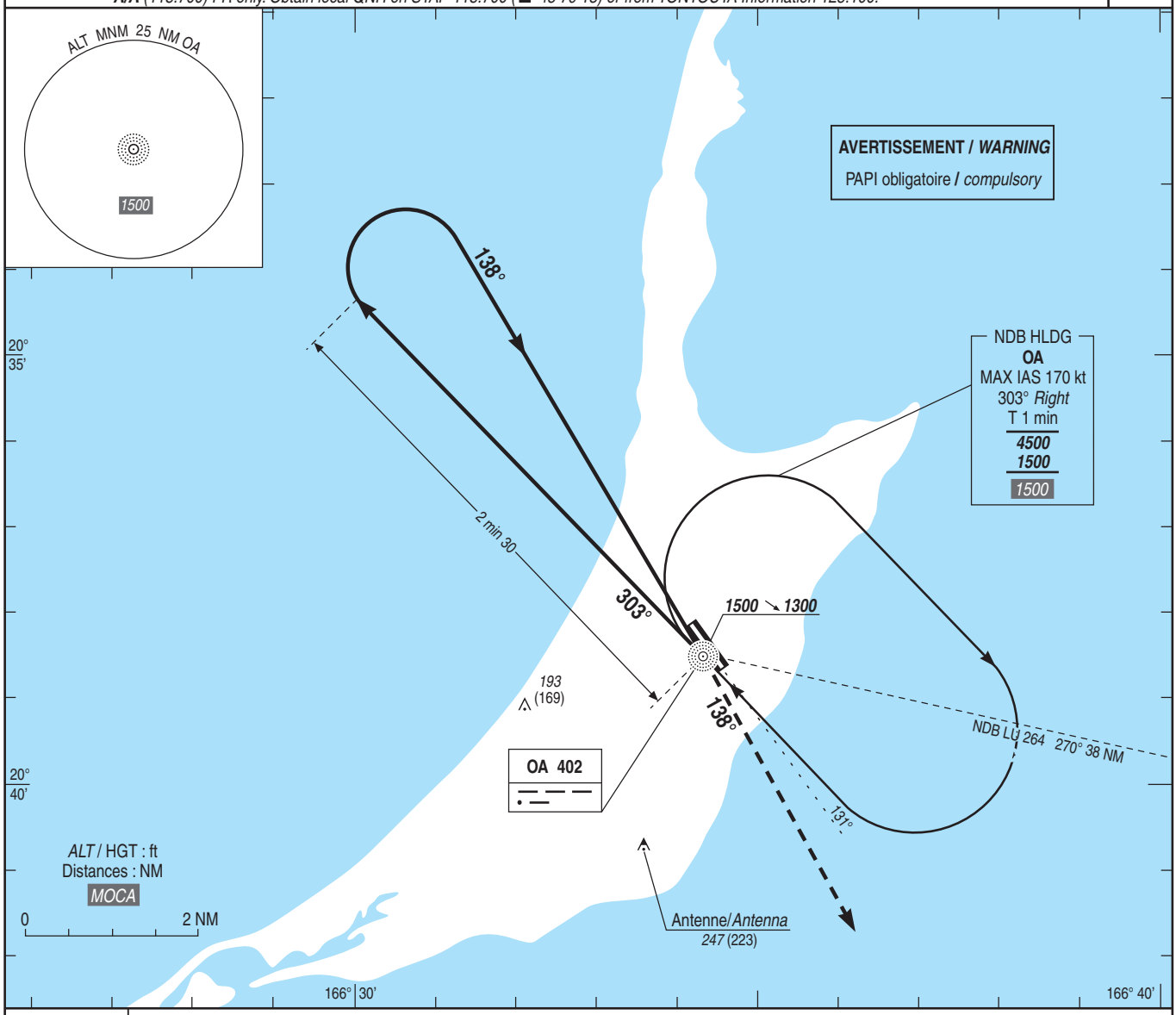
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 24 (1 hPa)**, DTHR : 20*

**OUVEA** OULOUP

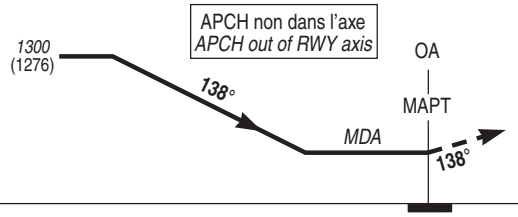
NDB RWY 13

APP **:** TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : OUVEA Information 118.700 (L) (FR)
Absence ATS : **A/A** (118.700) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.700 (☎ 45 79 13) ou auprès de TONTOUTA Information 125.100.
***A/A** (118.700) FR only. Obtain local QNH on STAP 118.700 (☎ 45 79 13) or from TONTOUTA Information 125.100.*

VAR 12°E (2015)




*TA : 11000*




API : Monter **RM 138°** vers ***1500*** (1476) puis **retour verticale OA**.

*Missed APCH : climb **MAG 138°** up to **1500** (1476) then **return overhead OA**.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***430*** (400) | 1500 | 346 | ***570*** (540) | 1500 |
| B | ***530*** (500) | 1600 | | | 1600 |


© SIA

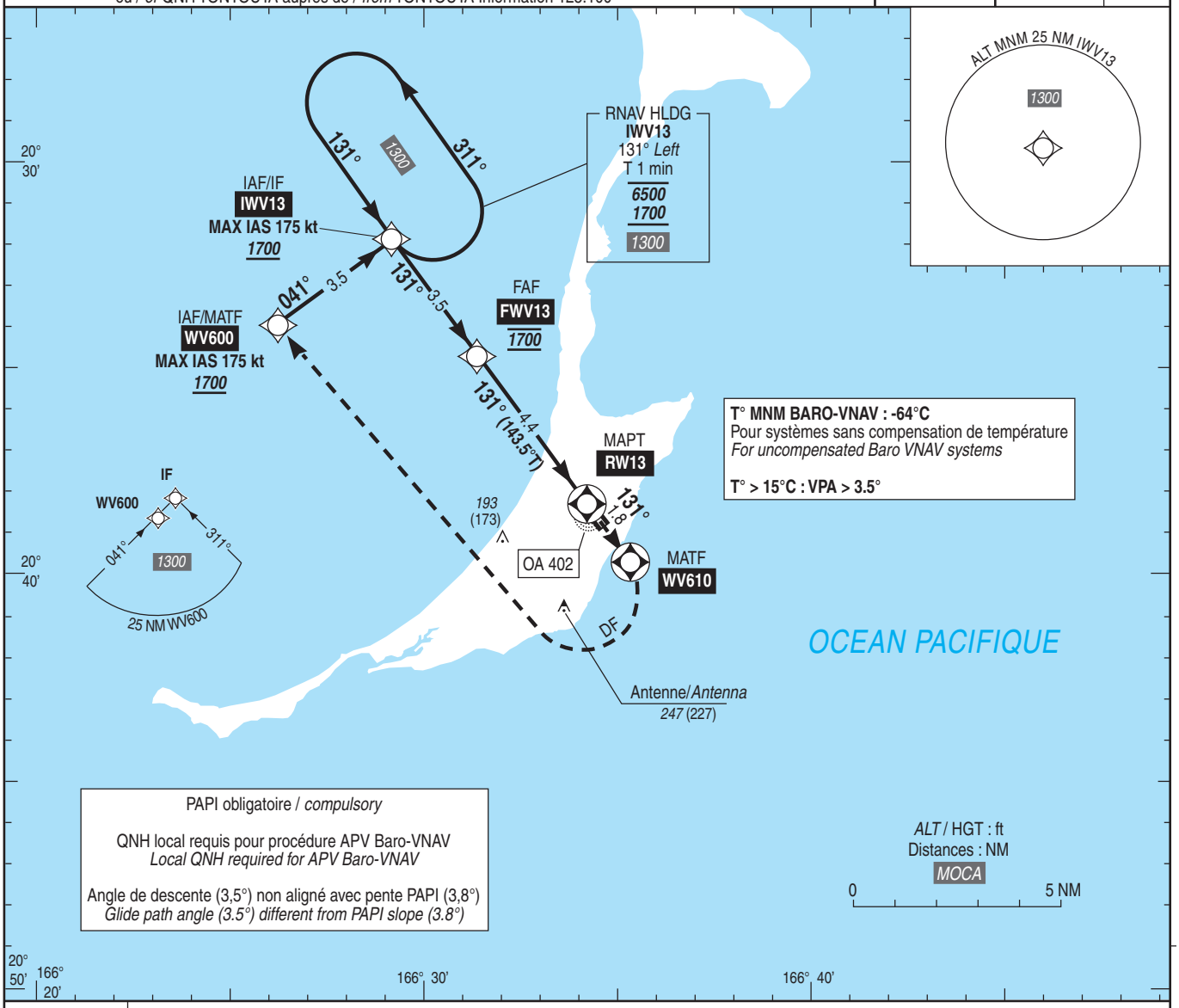
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 24,* ***DTHR : 20 (1 hPa)***

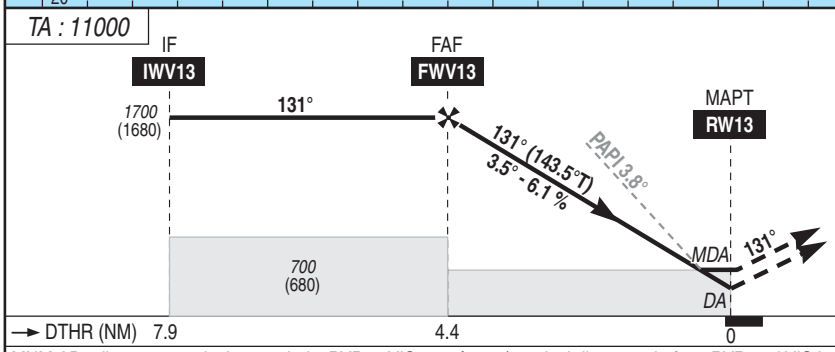
**OUVEA** OULOUP

**RNP** RWY 13

**APP** : TONTOUTA Approche / *Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : OUVEA Information 118.700 (L) (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (118.700) en FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH local sur / *on* STAP 118.700 (☎ 45 79 13)
ou / *or* QNH TONTOUTA auprès de / *from* TONTOUTA Information 125.100

| RNP APCH | RDH : 49 | VAR 12° E (20) |
|---|---|---|




API : Monter vers **WV610**, puis tourner **à droite** direct vers **WV600**, puis tourner **à droite** vers **IWV13** pour intégrer l'attente en montée vers ***1700*** (1680), sauf instructions contraires du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***WV610****, then* ***turn right*** *direct to* ***WV600****, then* ***turn right*** *to* ***IWV13*** *to join holding pattern climbing up to* ***1700*** *(1680), except otherwise instructed by ATC.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans / *without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (400) | 1500 | 327 | ***420*** (400) | 1500 | 326 | ***610*** (590) | 1500 | ***1020*** (1000) | 1500 |
| B | ***520*** (500) | 1600 | 342 | ***520*** (500) | 1600 | 341 | ***610*** (590) | 1600 | | 1600 |

| DIST RW13 NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1555*** (1535) | ***1180*** (1160) | ***810*** (790) |

| FWV13 - RW13 | 4.4 NM | 70 kt 3 min 46 | 80 kt 3 min 18 | 90 kt 2 min 56 | 100 kt 2 min 38 | 110 kt 2 min 24 | 120 kt 2 min 12 | 130 kt 2 min 02 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 430 | 490 | 560 | 620 | 680 | 740 | 800 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

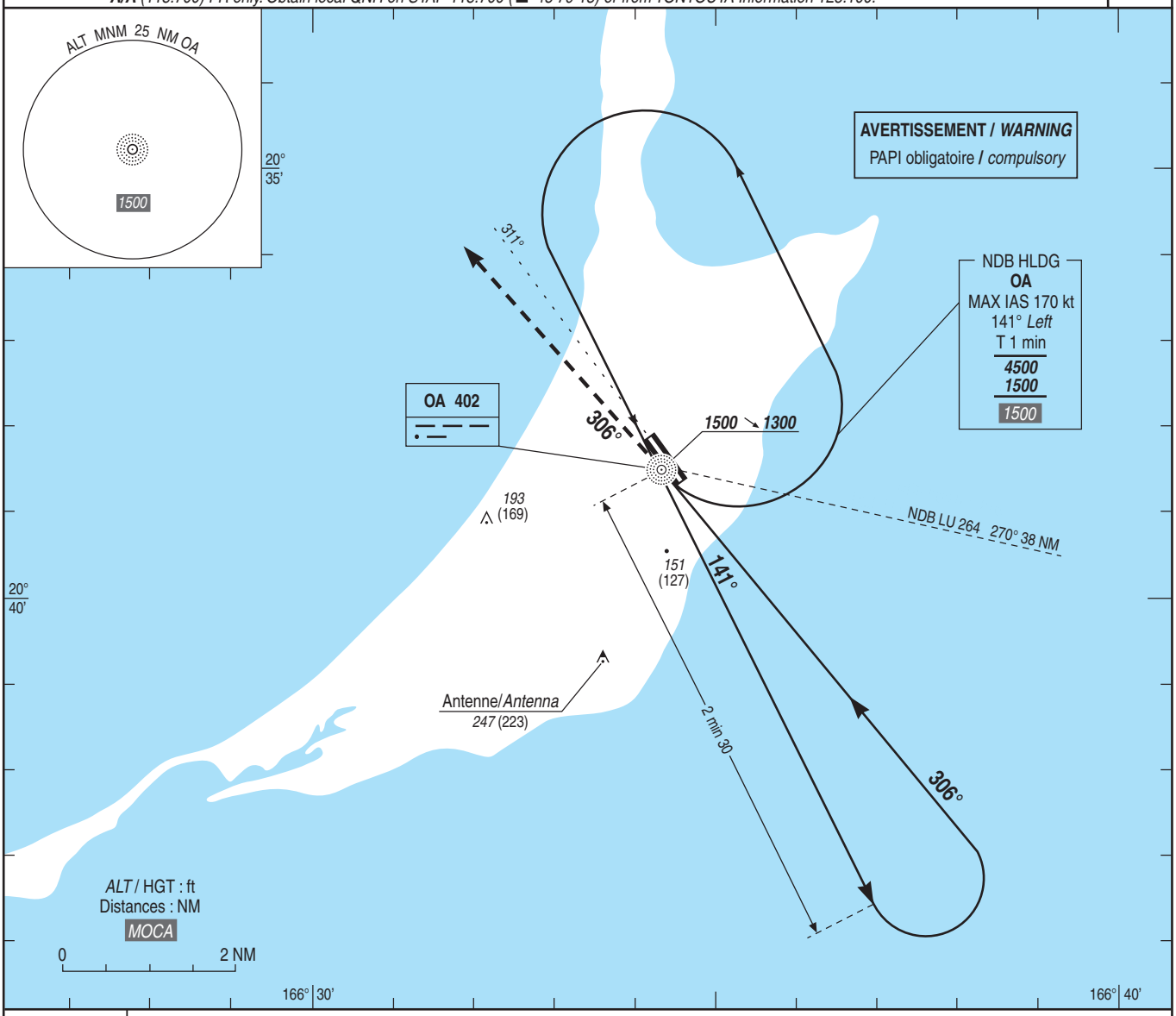
***ALT AD : 24 (1 hPa)**, THR : 24*

**OUVEA** OULOUP

NDB RWY 31

APP : TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : OUVEA Information 118.700 (L) (FR)
Absence ATS : **A/A** (118.700) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP 118.700 (☎ 45 79 13) ou auprès de TONTOUTA Information 125.100.
***A/A** (118.700) FR only. Obtain local QNH on STAP 118.700 (☎ 45 79 13) or from TONTOUTA Information 125.100.*

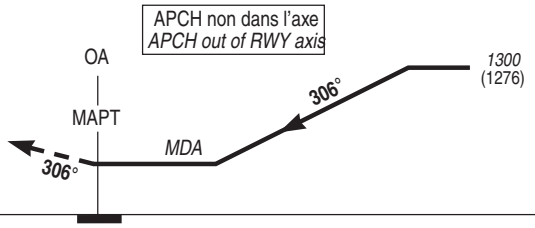
VAR 12°E (2015)




*TA : 11000*

API : Monter **RM 306°** vers ***1500*** (1476) puis **retour verticale OA**.

*Missed APCH : climb **MAG 306°** up to **1500** (1476) then **return overhead OA**.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***510*** (480) | 1500 | 478 | ***570*** (540) | 1500 |
| B | ***530*** (500) | 1600 | | | 1600 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

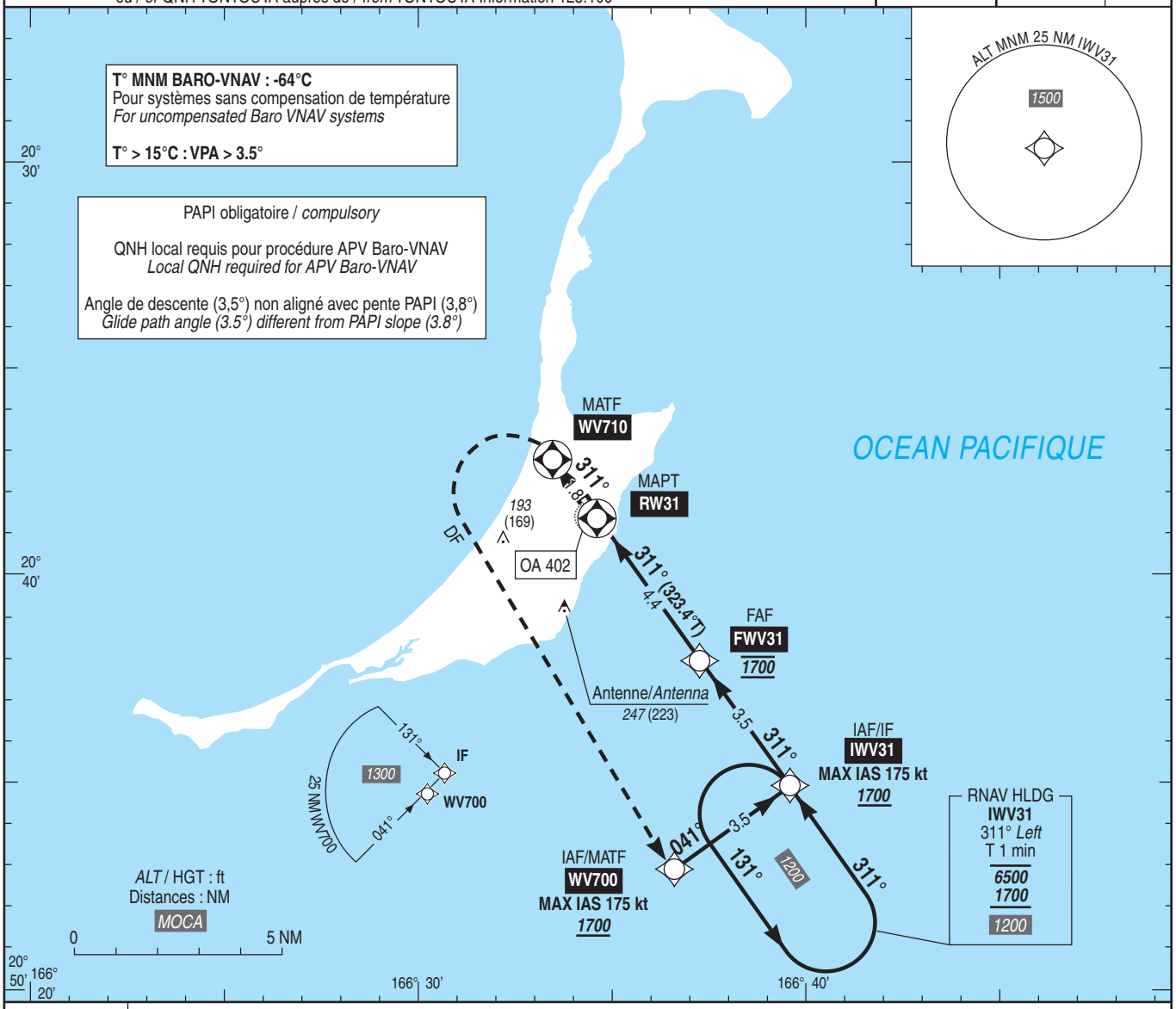
*ALT AD : 24,* ***THR : 24 (1 hPa)***

**OUVEA** OULOUP

**RNP** RWY 31

**APP** : TONTOUTA Approche / *Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : OUVEA Information 118.700 (L) (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (118.700) en FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH local sur / *on* STAP 118.700 (☎ 45 79 13)
ou / *or* QNH TONTOUTA auprès de / *from* TONTOUTA Information 125.100

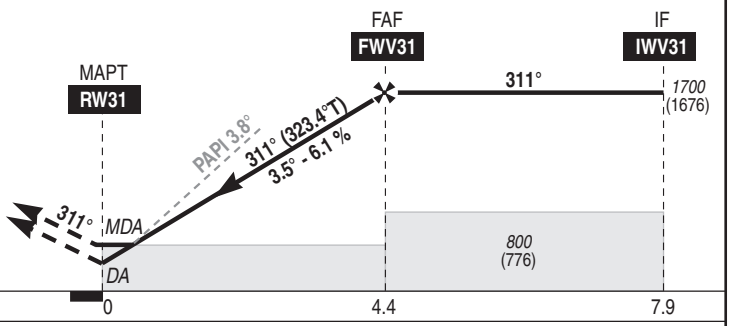
| RNP APCH | RDH : 49 | VAR 12° E (20) |
|---|---|---|




*TA : 11000*

API : Monter vers **WV710**, puis tourner **à gauche** direct vers **WV700**, puis tourner **à gauche** vers **IWV31** pour intégrer l'attente en montée vers ***1700*** (1676), sauf instructions contraires du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***WV710****, then* ***turn left*** *direct to* ***WV700****, then* ***turn left*** *to* ***IWV31*** *to join holding pattern climbing up to* ***1700*** *(1676), except otherwise instructed by ATC.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans / without QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***430*** (400) | 1500 | 327 | ***430*** (400) | 1500 | 393 | ***610*** (580) | 1500 | ***1020*** (990) | 1500 |
| B | ***530*** (500) | 1600 | 341 | ***530*** (500) | 1600 | 393 | ***610*** (580) | 1600 | | 1600 |

| DIST RW31 NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1555*** (1531) | ***1180*** (1156) | ***810*** (786) |

| FWV31 - RW31 4.4 NM | 70 kt 3 min 46 | 80 kt 3 min 18 | 90 kt 2 min 56 | 100 kt 2 min 38 | 110 kt 2 min 24 | 120 kt 2 min 12 | 130 kt 2 min 02 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 430 | 490 | 560 | 620 | 680 | 740 | 800 |



© SIA

## APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
*Visual approach and landing*

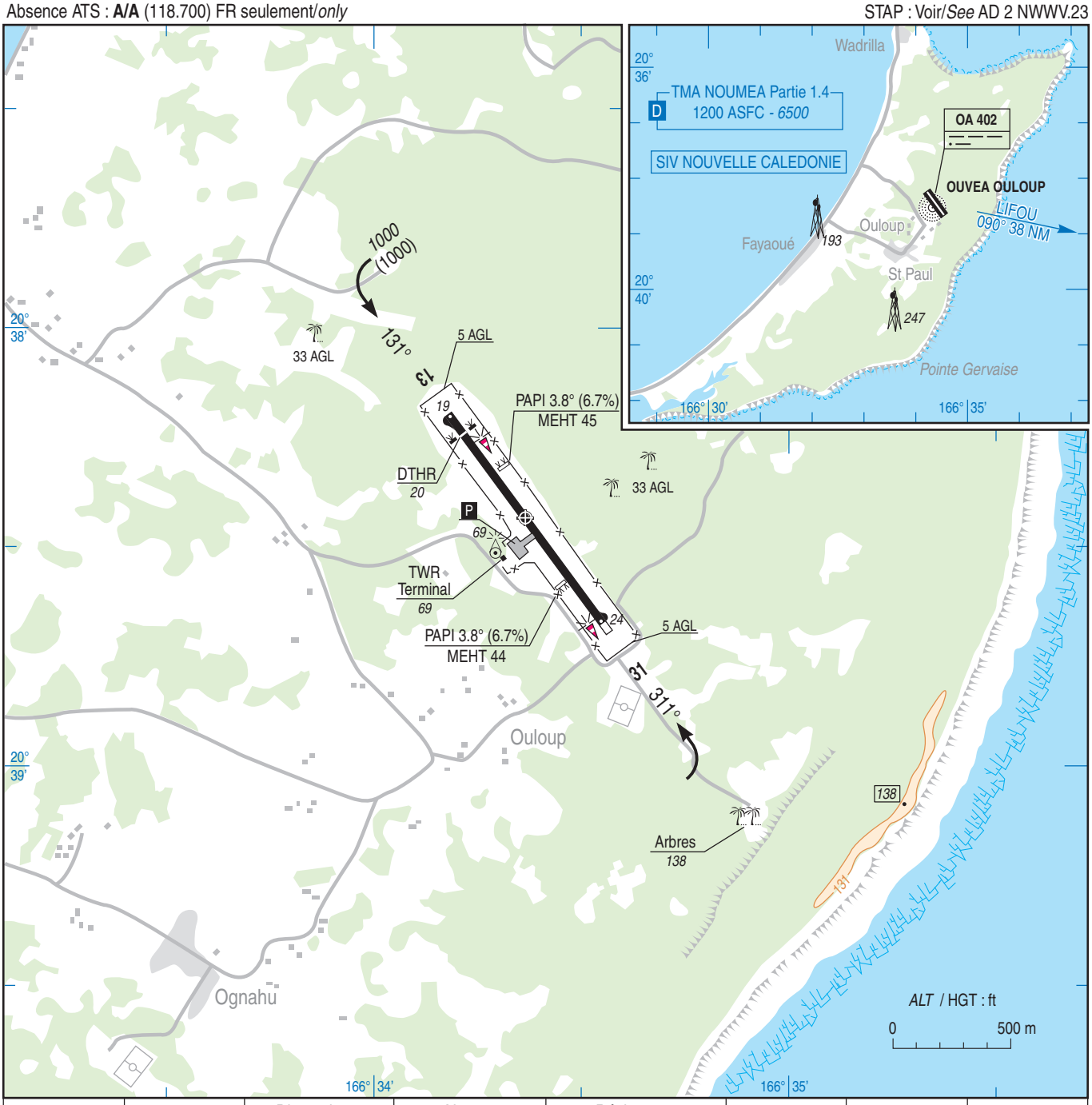
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

**OUVEA** OULOUP

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 24 ft (1 hPa)***<br>LAT : 20 38 26 S<br>LONG : 166 34 22 E | **NWWV**<br>VAR 12° E (20) |

FIS : TONTOUTA Information 125.100 (dans l'espace du SIV situé sous/*in SIV airspace located under* TMA NOUMEA partie/*part* 1.4 ILES LOYAUTE)
APP : TONTOUTA Approche/*Approach* 125.100 - 128.300 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** 118.700 (L)(FR seulement/*only*)
Absence ATS : **A/A** (118.700) FR seulement/*only*

STAP : Voir/*See* AD 2 NWWV.23




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13<br>31 | 131<br>311 | 1100 x 30 | Revêtue<br>*Paved* | 36 F/A/W/T | 1100<br>990 (1) | 1150<br>1100 | 1000<br>1100 |

**Aides lumineuses :**
RWY 13/31 : BI
PCL : Voir AD 2 NWWV.23
(1) La fin de la TODA est située 110 m avant l'extrémité physique de la piste.
RWY 31: seule l'extrémité physique de piste située 110 m après la fin de la TODA est balisée.

***Lighting aids :***
*RWY 13/31 : LIL*
*PCL : See* AD 2 NWWV.23
*(1) End of TODA is located 110 m before end of physical runway.*
*RWY 31: only end of physical runway located 110 m after the end of TODA is lighted.*


© SIA

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

**AD 2 NWWW.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# NWWW - NOUMEA LA TONTOUTA

**AD 2 NWWW.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 22°00'52"S 166°12'47"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur la piste 11/29, à 1625 m du THR 11 | On RWY 11/29, at 1625 m from THR 11 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 37 km NW Nouméa | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 51 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 32.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 201 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 12.5659°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (-0.017°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI NOUVELLE-CALEDONIE | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de NOUMEA La Tontouta<br>BP2, 98840 LA TONTOUTA<br>Nouvelle-Calédonie | |
| | Telephone | TEL CIV: (687) 35 25 00, TEL MIL (687) 41 06 00 | |
| | FAX | (687) 35 25 35 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | CAA : DAC Nouvelle-Calédonie | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Police : H24 - TEL : 35 12 19<br>Douanes - TEL 35 11 72, Biosécurité - TEL permanence : 77 19 34 : durant exploitation commerciale de l'AD | Police : H24 - TEL: 35 12 19<br>Customs - TEL: 35 11 72, Biosecurity - TEL duty: 77 19 34: during commercial operation of AD |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | H24 - TEL : 35 24 22, 35 24 21, 41 52 24 - FAX : 35 24 23 (voir/see GEN 3) | |
| 5 | BDP / *ARO* | H24 | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | H24 - CIV - TEL : 35 24 22 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En exploitation commerciale | In commercial operation |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 2000-1300 (0700-0000 heures locales).<br>En dehors de ces HOR : service fourni pour les vols commerciaux programmés. | GRF (global reporting format) : 2000-1300 (0700-0000 local time).<br>Outside these SKED : service provided for scheduled commercial flights. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWW.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Matériels de l'Assistant en Escale.<br>CT40 KH, CT30 KH, Ambulift, HELP + Ambulift, LAM 3500, LAM 14000, LAM 7000, PE12, GPU, ASU (A330/A320), PUSH (TMX450 / KD250), Passerelles Mobiles, Camions eau, Camions WC, Véhicules tapis soute, Tracma K22, Barre de push polyvalente. | Handler operator equipment.<br>CT40 KH, CT30 KH, Ambulift, HELP + Ambulift, LAM 3500, LAM 14000, LAM 7000, PE12, GPU, ASU (A330/A320), PUSH (TMX450 / KD250), Mobil stairs, Water truck service, WC truck, Hold conveyor truck, Tracma K22, Polyvalent towbar. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | KER-TR0 (CIV-MIL)-JET A1<br>KER JET OIL 2 - MOBIL AERO OIL 120 (CIV-MIL)<br>JET A1 possible si le réservoir est agréé, et sous la seule responsablilité du CDT de bord. | KER-TR0 (CIV-MIL)-JET A1<br>KER JET OIL 2 - MOBIL AERO OIL 120 (CIV-MIL)<br>JET A1 possible if fuel tank is approved and under the responsibility of the pilot in command. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | KER MOBIL : circuit avec bouches 2000 l/min - 100/130 : camion citerne 220 l/min.<br>Paiement AVT, principalement : avcard, multiservices card (tag/elite aviation/citation shares/acm aviation/voyager), UVair fueling card, world fuel services (liste complète au TEL : 35 11 16) ou paiement comptant. Pas de carte bancaire. | KER MOBIL: hydrant system 2000 l/min - 100/130 : tank truck 220 l/min.<br>AVT payment, principally : avcard, multiservices card (tag/elite aviation/citation shares/acm aviation/voyager), UVair fueling card, world fuel services (complete list at TEL: 35 11 16) or cash payment. No bank card. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Possibilité petits dépannages après accord avec: AIR CALEDONIE INTERNATIONAL ou AIR CALEDONIE | Minor repair possibility after agreement with AIR CALEDONIE INTERNATIONAL,or AIR CALEDONIE. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 NWWW.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville 800 chambres - Réservation préalable recommandée | In town 800 rooms - Previous reservation recommended |
| 2 | Restaurants | Restaurants et bars sur l'AD, à proximité et en ville | Restaurants and bars in AD, in the vicinity and in town |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autocars, taxis, navettes et voitures de location O/R | Buses, taxis, shuttles and car rental O/R |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | A proximité : médecins privés, ambulances<br>En ville : SAMU, hôpital, clinique | In the vicinity: doctors, ambulances<br>In town: SAMU, hospital, private hospital |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Sur l'AD : bureau de poste, distributeur de billets<br>A proximité : agence bancaire | At the AD : post office, cash dispenser<br>In the vicinity : branch |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville : office du tourisme de Nouméa | In town : tourist office of Nouméa |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NWWW.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 8 : 3 VIM : VIM 120, VIM 110, VIM 90.<br>Niveau 5 : VIM 120. | Level 8 : 3 VIM : VIM 120, VIM 110, VIM 90.<br>Level 5 : VIM 120. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter exploitant : TEL : 35 25 15 - E-mail : soa-tta@cci.nc | Contact AD operator : TEL : 35 25 15 - E-mail : soa-tta@cci.nc |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 8 pendant certains créneaux publiés par NOTAM et O/R PN 24 HR<br>Niveau 5 en dehors de ces HOR | Level 8 during some hours announced by NOTAM and O/R PN 24 HR<br>Level 5 outside these SKED. |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.NWWW.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2 NWWW.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Asphalte.<br>P1, P2, P3, P4, P11, P21 : béton. | Asphalt.<br>P1, P2, P3, P4, P11, P21 : concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | MIL : T : 29 F/C/W/T, G : 25 F/C/W/T, MIL/N : 20 TRSI, A1 : 5 T, CIV : voir/see AD 2 NWWW.20 | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 25 m (CIV), 15 m (MIL) | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Asphalte | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | MIL : T : 34 F/C/W/T, G : 28 F/CW/T, MIL/N : 20 TRSI, A1 : 5T, B : 72 F/B/W/T, C : 64 F/B/W/T, W : 49 F/B/W/T. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 11 m (36 ft) | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | P1 22°00'45"S 166°12'58"E<br>P11 22°00'46"S 166°12'58"E<br>P2 22°00'48"S 166°12'57"E<br>P21 22°00'48"S 166°12'57"E<br>P3 22°00'51"S 166°13'00"E<br>P4 22°00'53"S 166°13'02"E<br>P5 22°00'54"S 166°13'04"E | P51 22°00'53"S 166°13'04"E<br>P52 22°00'54"S 166°13'04"E<br>P61 22°00'53"S 166°13'05"E<br>P62 22°00'53"S 166°13'05"E<br>P63 22°00'55"S 166°13'04"E<br>P64 22°00'55"S 166°13'05"E<br>P65 22°00'56"S 166°13'06"E |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | P3 22°00'51.30"S 166°12'59.50"E<br>P4 22°00'52.50"S 166°13'01.68"E | P5 22°00'53.50"S 166°13'04.13"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | NIL | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See AD 2 NWWW APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne. | Yes : day marking. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 NWWW ADC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 NWWW .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 NWWW.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
|---|---|
| → Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 NWWW.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NOUMEA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 NWWW .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NOUMEA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>18-24-06-12 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING H24<br>METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR-APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 29 20 04 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWW.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 121.00 (109) | 3250 x 45 | 61 F/B/W/T revêtue / paved | 22°00'25.05"S 166°11'58.32"E ------ GUND NIL | THR : 29ft |
| 29 | 301.00 (289) | 3250 x 45 | 61 F/B/W/T revêtue / paved | 22°01'19.65"S 166°13'35.37"E ------ GUND NIL | THR : 50ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | 100 | 3370 x 300 | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | 100 | 3370 x 300 | NIL | (2) |

(1) Asphalte / Asphalt

(2) Asphalte / Asphalt

**AD 2 NWWW.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 3250 | 3350 | 3250 | 3250 | |
| TWY B | 1535 | 1635 | 1535 | | Origine : axe TWY<br>Origin: TWY axis |
| TWY BRETELLE DE FRET | 1604 | 1704 | 1604 | | Origine : axe bretelle de fret<br>Origin: axis of freight exit |
| TWY C | 1242 | 1342 | 1242 | | Origine : axe TWY<br>Origin: TWY axis |
| TWY G | 1240 | 1340 | 1240 | | Origine : axe TWY<br>Origin: TWY axis |
| TWY RAQUETTE INTERM | 2400 | 2500 | 2400 | | Origine : début raquette intermédiaire<br>Origine/Origin: beginning of intermediate turn-around |
| TWY T | 1471 | 1571 | 1471 | | Origine : axe TWY<br>Origin: TWY axis |
| 29 | 3250 | 3350 | 3250 | 3250 | |
| TWY B | 1715 | 1815 | 1715 | | Origine : axe TWY<br>Origin: TWY axis |

**AD 2 NWWW.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | CAT I - 420 m - HI | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 29 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 65 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 11 | 3250 | 60 | W | LIL/LIH | R | NIL | NIL | (1) |
| 29 | 3250 | 60 | W | LIL/LIH | R | NIL | NIL | (2) |

(1) PAPI RWY 11 : voir/see NWWW.23.
RWY 11 : feux à éclats/flashing lights.
Balisage APCH : 4 brillances/APCH lighting : 4 levels.

(2) PAPI RWY 29 : voir/see AD 2 NWWW.23.
RWY 29 : feux à éclats / flashing lights.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWW.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | WDI : THR 11 et 29 (éclairées) ; anémomètre : THR 11 | WDI : THR 11 and 29 (lighted) ; anemometer : THR 11 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu, BI. | Blue, LIL. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Centrale électrique de secours | Emergency electric power plant |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 sec | Less than 1 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Point d'attente : Rouge, BI<br>Raquettes RWY 11/29 : Bleu, BI, feux d'alignement compatibles A330-900 : vert, rouge, BI<br>PRKG CIV et MIL Sud : BI<br>Feux d'obstacle : voir AD 2 NWWW.23<br>HBN Mont KALAOUIE, Mont OUASSIO, Mont TAMINGIA, N'DUI : voir ENR 4.5 | Holding point : Red, LIL<br>Turn around areas RWY 11/29 : Blue, LIL, range lights suitable for A330-900 : Green, Red, LIL<br>PRKG CIV and MIL South : LIL<br>Obstacle lights : see AD 2 NWWW.23<br>HBN Mount KALAOUIE, Mount OUASSIO, Mount TAMINGIA, N'DUI : see ENR 4.5 |

**AD 2 NWWW.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 NWWW.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR NOUMEA LA TONTOUTA partie 1**<br>21°51'25"S , 166°09'13"E - 22°05'30"S , 166°26'00"E - 22°13'45"S , 166°20'25"E - 22°01'43"S , 166°00'42"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 21°56'16"S , 166°04'32"E ( NDB NW ) - 21°51'25"S , 166°09'13"E | D | 1500ft ASFC<br>----------<br>700ft AMSL | TWR<br>TONTOUTA Tour (FR)<br>TONTOUTA Tower (EN) | H24 |
| **CTR NOUMEA LA TONTOUTA partie 2**<br>21°53'41"S , 166°06'12"E - 21°58'24"S , 166°14'38"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 22°00'59"S , 166°12'58"E - 22°03'34"S , 166°11'18"E - 21°58'51"S , 166°02'53"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 21°56'16"S , 166°04'32"E ( NDB NW ) - 21°53'41"S , 166°06'12"E | D | 700ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br>TONTOUTA Tour (FR)<br>TONTOUTA Tower (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWW.18** **Moyens de radiocommunication ATS** ***ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | TONTOUTA Information (FR)<br>*TONTOUTA Information (EN)* | 118.100 MHz | H24 | Dans l'espace du SIV situé sous CTR NOUMEA LA TONTOUTA partie 1.<br>In SIV airspace located under CTR NOUMEA LA TONTOUTA part 1. |
| FIS | TONTOUTA Information (FR)<br>*TONTOUTA Information (EN)* | 119.700 MHz | H24 | Dans l'espace du SIV situé sous / in SIV airspace located under TMA NOUMEA partie 1.1 TONTOUTA sauf sous / except under CTR NOUMEA LA TONTOUTA partie 1. |
| FIS | TONTOUTA Information (FR)<br>*TONTOUTA Information (EN)* | 125.100 MHz | H24 | Dans l'espace du SIV situé sous TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE.<br>In SIV airspace located under TMA NOUMEA part 1.4 ILES LOYAUTE. |
| FIS | TONTOUTA Information (FR)<br>*TONTOUTA Information (EN)* | 128.200 MHz | H24 | SIV secteur NORD/NORTH sector. |
| FIS | TONTOUTA Information (FR)<br>*TONTOUTA Information (EN)* | 128.300 MHz | H24 | SIV secteur SUD/SOUTH sector. |
| APP | TONTOUTA Approche (FR)<br>*TONTOUTA Approach (EN)* | 119.700 MHz | H24 | TMA NOUMEA partie 1.1 TONTOUTA.<br>TMA NOUMEA part 1.1 TONTOUTA. |
| APP | TONTOUTA Approche (FR)<br>*TONTOUTA Approach (EN)* | 125.100 MHz | H24 | TMA NOUMEA partie 1.4/part 1.4 ILES LOYAUTE. |
| APP | TONTOUTA Approche (FR)<br>*TONTOUTA Approach (EN)* | 128.200 MHz | H24 | TMA NOUMEA parties 2 et 3 Secteur NORD<br>TMA NOUMEA parts 2 and 3 NORTH sector. |
| APP | TONTOUTA Approche (FR)<br>*TONTOUTA Approach (EN)* | 128.300 MHz | H24 | TMA NOUMEA partie 1.3 ILE DES PINS et TMA NOUMEA parties 2 et 3 secteur SUD.<br>Fréquence supplétive TMA NOUMEA partie 1.1 TONTOUTA et TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE.<br>TMA NOUMEA part 1.3 ILE DES PINS and TMA NOUMEA parts 2 and 3 SOUTH sector.<br>Auxiliary frequency TMA NOUMEA part 1.1 TONTOUTA and TMA NOUMEA part 1.4 ILES LOYAUTE. |
| TWR | TONTOUTA Sol (FR)<br>*TONTOUTA Ground (EN)* | 121.700 MHz | H24 | |
| | | | | |
| TWR | TONTOUTA Tour (FR)<br>*TONTOUTA Tower (EN)* | 118.100 MHz | H24 | CTR NOUMEA LA TONTOUTA parties 1 et 2/parts 1 and 2. |
| TWR | TONTOUTA Tour (FR)<br>*TONTOUTA Tower (EN)* | 119.700 MHz | H24 | Fréquence supplétive CTR NOUMEA LA TONTOUTA parties 1 et 2.<br>Auxiliary frequency CTR NOUMEA LA TONTOUTA parts 1 and 2. |
| VDF | TONTOUTA Gonio (FR)<br>*TONTOUTA Homer (EN)* | 118.100 MHz | H24 | |
| VDF | TONTOUTA Gonio (FR)<br>*TONTOUTA Homer (EN)* | 119.700 MHz | H24 | |
| VDF | TONTOUTA Gonio (FR)<br>*TONTOUTA Homer (EN)* | 128.300 MHz | H24 | |
| ATIS | TONTOUTA (FR)<br>*TONTOUTA (EN)* | 126.200 MHz | H24 | TEL : 35 24 24 |

**AD 2 NWWW.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage** ***Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | FND | 354 kHz | H24 | 22°00'00.9"S 166°11'15.4"E | | 200NM | | 289°/1438 m THR 11 | |
| NDB | NW | 325.5 kHz | H24 | 21°56'15.9"S 166°04'32.3"E | | | | 289°/8.05 NM THR 11 | |
| VOR-DME | LTO | 112.9 MHz<br>CH 76X | H24 | 22°00'19.6"S 166°12'42.0"E | | 200NM | | | (1) |
| LOC 11 (I) | LT | 109.9 MHz | H24 | 22°01'25.8"S 166°13'46.3"E | | | | 109°/367 m THR 29 | (2) |
| GP 11 | | 333.8 MHz | H24 | 22°00'28.5"S 166°12'12.5"E | | | 15.4 m/51 ft<br>( 3 °) | 294°/0.663 NM ARP | |
| DME 11 | | CH 36X | H24 | 22°00'28.5"S 166°12'12.6"E | | | | 294°/0.662 NM ARP | (3) |

(1) DME non co-implanté avec VOR LTO. Position GEO DME : 22°00'20.0"S 166°12'41.9"E.
DME not co-implanted with VOR LTO. DME GEO position : 22°00'20.0"S 166°12'41.9"E.
VOR : 070°/1265 m THR 11.
DME : 071°/1260 m THR 11.

(2) Secteur utilisable/Usable range : 180°

(3) Portée réduite cause relief : couverture du DME à 17 NM restreinte à 30° à gauche de l'axe de piste 11.
Reduce range due to relief : DME coverage at 17 NM restricted to 30° on left from RWY11 axis.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWW.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Au parking, indiquer le point de sortie et l'altitude demandée.

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*On stand, say exit point and altitude expected.*

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

En accord avec l'ACC de NANDI et par délégation, l'approche de NOUMEA LA TONTOUTA assure le service de contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur de la TMA et de la région de contrôle océanique dont les limites figurent en ENR 2.1. Les approches de NOUMEA LA TONTOUTA et NOUMEA MAGENTA assurent les services de contrôle dans leurs zones respectives.

***20.1 AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR MONITORING AIR TRAFFIC***

*In compliance with the NANDI ACC and by delegation, the NOUMEA LA TONTOUTA approach provides the air traffic control within the TMA and the oceanic control area the limits of which are specified in ENR 2.1. The NOUMEA LA TONTOUTA and NOUMEA MAGENTA Approaches provide the air traffic control within their respective areas.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Voir ENR 1.7

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*See ENR 1.7*

**20.3 MANOEUVRE DE RETOURNEMENT**

Vitesse limitée à 10 km/h lors des manoeuvres de retournement.

Retournement du A330-900 : balisage spécifique, voir AD 2 NWWW.15.

Retournement du B777-300 : marquage spécifique, en ligne discontinue jaune, sur les raquettes piste 11/29 : roulage décalé sur la raquette avec virage (à gauche au seuil 29, à droite au seuil 11) après détection visuelle de la flèche de retournement.

Retournement sur piste interdit en dehors des raquettes de seuil, à l'exception des A320 et B737-800 et tous aéronefs de catégories inférieures au code C, à condition qu'ils respectent les caractéristiques techniques définies dans Airport and Maintenance Planning pour le retournement à 180° sur une piste de 45 m de largeur.

Rappel : raquette intermédiaire et bretelle de fret ne sont que des repères de distance pour les distances déclarées intermédiaires, car desaffectées.

***20.3 TURN-BACK MANOEUVRE***

*Maximum speed of 10 km/h for turn-back manoeuvres.*

*Turnaround of A330-900 : specific lighting, see AD 2 NWWW.15.*

*Turnaround of B777-300 : specific marking, broken yellow line, on threshold 11/29 : displaced taxiing on threshold zone with turn (left turn at THR 29, right turn at THR 11) aligned with visual detection of the turn indication arrow .*

*Turnaround on runway only permitted A320 and B737-800 and all ACFT of categories below code C. They must respect the technical characteristics defined in Airport and Maintenance Planning for the 180° turn-back on a 45 m wide runway.*

*Reminder : intermediate threshold and freight exit are only distance markers for intermediate declared distances, as abandoned.*

**20.4 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

**Mode normal**

En présence d'un placeur, suivre les instructions du placeur ; sinon suivre le marquage au sol.

***20.4 USE OF PARKING STANDS***

***Normal mode***

*In presence of a marshaller, follow marshaller instructions; otherwise follow ground markings.*

| Poste<br>*Stand* | PCN | Arrivée au poste<br>*Stand entry (1)* | Sortie du poste<br>*Stand exit (2)* | Envergure MAX (m)<br>*Max wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*Max length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| P1 | 63 R/B/W/T | AU / AS | R (AU ATR72) | 64.75 | 66.61 | Neutralise P11 / *Neutralizes P11.* |
| P2 | 63 R/B/W/T | AU / AS | R (AU ATR72) | 64.75 | 70.66 | Neutralise P21 / Neutralizes P21. |
| P3 | 60 R/B/W/T | AU / AS | R (AU ATR72) | 64.92 | 70.67 | |
| P4 | 60 R/B/W/T | AU / AS | R (AU ATR72) | 64.92 | 70.67 | |
| P5 | 59 F/B/W/T | AU / AS | R (AU ATR72) | 64.92 | 70.67 | Neutralise P51 et P52.<br>Si P5 occupé par un aéronef de code D ou E :<br>neutralise P61, P62, P63 et P64.<br>*Neutralizes P51 and P52.*<br>*If P5 occupied by a code D or E aircraft :*<br>*neutralizes P61, P62, P63 and P64.* |
| P7 | 58 R/B/W/T | AS | AS | 64.92 | 70.67 | Aire de garage et d'entretien Air Calédonie International.<br>*Garage and maintenance area Air Calédonie International.* |
| P11 | 63 R/B/W/T | AU / AS | R | 64.8 | 73.86 | Neutralise P1 / *Neutralizes P1.* |
| P21 | 63 R/B/W/T | AU / AS | R | 79.75 | 73.86 | Neutralise P2 / *Neutralizes P2.*<br>Repoussage A380 directement sur piste via bretelle B<br>*Push back A380 on runway by taxiway B* |
| P51 | 59 F/B/W/T | AU / AS | R (AU ATR72) | 40.41 | 34.37 | Neutralise P5 et P52 / *Neutralizes P5 and P52.* |
| P52 | 59 F/B/W/T | AS | R | 79.75 | 73.86 | Neutralise P5, P51, P61, P62, P63 et P64.<br>*Neutralizes P5, P51, P61, P62, P63 and P64.* |
| P61 | 59 F/B/W/T | AU | AU / R manuelle<br>*AU / R manual* | 10 | 9.5 | Neutralise P5 pour les aéronefs de code D et E.<br>Neutralise P52.<br>*Neutralizes P5 for code D and E aircraft.*<br>*Neutralizes P52.* |
| P62 | 59 F/B/W/T | AU | AU / R manuelle<br>*AU / R manual* | 10 | 9.5 | Neutralise P5 pour les aéronefs de code D et E.<br>Neutralise P52.<br>*Neutralizes P5 for code D and E aircraft.*<br>*Neutralizes P52.* |
| P63 | 59 F/B/W/T | AU | AU | 15 | 14 | Neutralise P5 pour les aéronefs de code D et E.<br>Neutralise P52.<br>*Neutralizes P5 for code D and E aircraft.*<br>*Neutralizes P52.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Poste<br>*Stand* | PCN | Arrivée au poste<br>*Stand entry (1)* | Sortie du poste<br>*Stand exit (2)* | Envergure MAX (m)<br>*Max wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*Max length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| P64 | 59 F/B/W/T | AU | AU | 24 | 22 | Neutralise P5 pour les aéronefs de code D et E.<br>Neutralise P52.<br>Si P64 occupé par un aéronef dont envergure > 23,43 m : neutralise P65 pour les ATR42.<br>*Neutralizes P5 for code D and E aircraft.*<br>*Neutralizes P52.*<br>*If P64 occupied by an aircraft whose wingspan > 23,43 m : neutralizes P65 for ATR42.* |
| P65 | 59 F/B/W/T | AU | AU | 24 | 22 | Si P65 occupé par un ATR42 : neutralise P64 pour les aéronefs dont envergure > 23,43 m.<br>*If P65 occupied by an ATR42 : neutralizes P64 for aircraft whose wingspan > 23,43 m.* |

(1) : Arrivée au poste / *Stand entry* : AU : autonome / *autonomous* , AS : assistée / *assisted*

(2) : Sortie du poste / *Stand exit* : AU : autonome / *autonomous* , R : repoussée / *pushed back*

**Mode dégradé**

Suivre obligatoirement les instructions du placeur.

***Degraded mode***

*Necessarily follow marshaller instructions.*

| Poste<br>*Stand* | Arrivée au poste<br>*Stand entry (1)* | Sortie du poste<br>*Stand exit (2)* | Envergure MAX (m)<br>*Max wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*Max length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| D1 | AU | AU | 59 | 60.3 | En lieu et place de P3, P4.<br>Inutilisable si P3, P4, P5, P51, P52, P61, P62 ou P63 occupé.<br>*Instead of P3, P4.*<br>*Unusable if P3, P4, P5, P51, P52, P61, P62 or P63 occupied.* |
| D2 | AU | AU | 73.86 | 64.8 | En lieu et place de P61, P62, P63, P64, P65.<br>Inutilisable si P5, P51, P52, P61, P62, P63, P64 ou P65 occupé.<br>*Instead of P61, P62, P63, P64, P65.*<br>*Unusable if P5, P51, P52, P61, P62, P63, P64 or P65 occupied.* |

(1) : Arrivée au poste / *Stand entry* : AU : autonome / *autonomous* , AS : assistée / *assisted*

(2) : Sortie du poste / *Stand exit* : AU : autonome / *autonomous* , R : repoussée / *pushed back*

**20.5 CONSIGNES POUR LA MISE EN ROUTE ET LE REPOUSSAGE SUR LES POSTES P11 ET P21**

Le repoussage du B777-300 ne peut se faire que face à l'ouest, sur la voie de circulation W, jusqu'à la marque d'arrêt de repoussage pour le tracteur. En fonction de la composante de vent arrière après repoussage, il est recommandé de mettre en route au moins un moteur avant, ou au plus tard pendant, le repoussage. Les autres moteurs pourront être mis en route au point d'arrêt ou aligné sur la piste face au vent, après coordination avec l'ATC, au plus tard à la demande de mise en route.

Lors de l'accueil d'un A380 sur le P21, l'extension ZEC A380 est activée. Le repoussage de l'A380 du poste P21, se fait sur la piste via la bretelle B, les moteurs extérieurs doivent rester à l'arrêt durant la manœuvre.

***20.5 INSTRUCTIONS FOR START-UP AND PUSH BACK ON STANDS P11 AND P21***

*The push back of B777-300 can only be done facing to west, on the taxiway W, to the stop mark of push back for the tractor. Depending of down wind component after the push back, it is recommended to start up at least one engine before, or at the latest during, the push back. Other engines could be started up at the holding point or lined up on the runway upwind, after coordination with the ATC, at the latest when request start-up.*

*When handling an A380 on the P21, the ZEC A380 extension is enabled. The push back of A380 should be done directly on runway by the taxiway B, and the outer engines will be stopped during the operation.*

**20.6 DISPONIBILITE DES POSTES DE STATIONNEMENT**

Les usagers d'aéronefs de code A ou B, d'ATR42 ou d'hélicoptères doivent s'assurer avant leur vol pour Nouméa-La Tontouta de la disponibilité des postes de stationnement :

- vols en Nouvelle-Calédonie : au moins avant leur départ vers Nouméa-La Tontouta

- vols internationaux : au moins 24 heures avant leur arrivée prévue, sauf vols urgents de préférence par mail au Service des Opérations aéroportuaire de la CCI : soa-tta@cci.nc et au BRIA : BRIA@aviation-civile. gouv.fr, ou par téléphone à la CCI TEL : 35 25 15, ou au BRIA TEL : 35 24 22 / 35 24 21 / 41 52 24.

***20.6 AVAILABILITY OF PARKING STANDS***

*Users of code A or B aircraft, ATR42 or helicopters must ensure before their flight for Nouméa-La Tontouta of the availability of parking stands :*

*- flights in New Caledonia : at least before their departure to Nouméa-La Tontouta*

*- international flights: at least 24 hours before their expected arrival, except urgent flights preferably by email at the airport Operations Service of the CCI : BRIA@aviation-civile.gouv.fr, or by phone at the CCI TEL : 35 25 15, or at BRIA TEL : 35 24 22 / 35 24 21 / 41 52 24.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 NWWW.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

LDG RWY 29 interdit si PAPI RWY 29 U/S.

APP à vue de nuit :

- Arrivée secteur Nord entre R 290 et R 128 VOR DME LTO : interdite dans ce secteur.

- Autres arrivées interdites si feu N'Dui U/S.

Circuits :

Circuits au nord de la piste sur autorisation de l'ATC.

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

*LDG RWY 29 prohibited if PAPI RWY 29 U/S.*

*Visual APP by night :*

*- Arrival North sector between R 290 and R 128 VOR DME LTO : prohibited in this sector.*

*- Other arrivals prohibited if obstacle light N'Dui U/S.*

*Circuits :*

*Circuits north of RWY on ATC clearance.*

**22.2 PROCEDURES**

22.2.1 Itinéraires à l'intérieur de la TMA

2221.1.1 Points de compte rendu

ADORA-ATSAR-BAPUS-BASAR-DETIS-KOKOL-LATEM-NULVI-PEPIT(IAF)-SARAM-SAMID(IAF)-SONIT-SOTAL-SUDOV(IAF)-TESRA-TOSAM(IAF)-UVIKI

2221.1.2 Coordonnées

Voir ENR 4.4.

2221.2 Départs

- aérodrome de NOUMEA LA TONTOUTA :

voir AD 2 NWWW SID RWY11 CONV et SID RWY29 CONV.

- aérodrome de NOUMEA MAGENTA :

voir AD 2 NWWM SID RWY17 CONV et SID RWY35 CONV.

2221.3 Arrivées

- aérodrome de NOUMEA LA TONTOUTA :

voir AD 2 NWWW STAR RWY11 CONV.

- aérodrome de NOUMEA MAGENTA :

voir AD 2 NWWM STAR RWY35 CONV.

2221.4 Liaisons POGO NOUMEA MAGENTA

voir AD 2 NWWW SID RWY11 INSTR01 et SID RWY29 INSTR01

22.2.2 Itinéraires à l'intérieur de la Région de Contrôle Océanique

Voir ENR 6.1-1.

22.2.3 Transfert de communication

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme de transfert. A tout changement de fréquence, le commandant de bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

***22.2 PROCEDURES***

*22.2.1 Routes within the TMA*

*2221.1.1 Reporting points*

*ADORA-ATSAR-BAPUS-BASAR-DETIS-KOKOL-LATEM-NULVI-PEPIT(IAF)-SARAM-SAMID(IAF)-SONIT-SOTAL-SUDOV(IAF)-TESRA-TOSAM(IAF)-UVIKI*

*2221.1.2 Coordinates*

*See ENR 4.4.*

*Outgoing routes*

*- aerodrome of NOUMEA LA TONTOUTA :*

*see AD 2 NWWW SID RWY11 CONV and SID RWY29 CONV.*

*- aerodrome of NOUMEA MAGENTA :*

*see AD 2 NWWM SID RWY17 and SID RWY35 CONV.*

*2221.3 Incoming routes*

*- aerodrome of NOUMEA LA TONTOUTA :*

*see AD 2 NWWW STAR RWY11 CONV.*

*- aerodrome of NOUMEA MAGENTA :*

*see AD 2 NWWM STAR RWY35 CONV.*

*2221.4 Connecting flights POGO NOUMEA MAGENTA*

*see AD 2 NWWW SID RWY11 INSTR01 and SID RWY29 INSTR01*

*22.2.2 Routes within the Oceanic Control Area*

*See ENR 6.1-1.*

*22.2.3 Communication transfer*

*Frequency changes are performed on instruction from the transfer authority. Each time the frequency is changed, the pilot in command must immediately call on the new assigned frequency.*

**22.3 VFR**

***22.3 VFR***

Points de compte-rendu / *Reporting points*

| Points | Coordonnées<br>*Coordinates* | Noms<br>*Names* |
|---|---|---|
| Y | 21° 57' 57"S - 165° 57' 48"E | Ile Puen / *Puen island* |
| S | 22° 05' 59"S - 166° 07' 40"E | Presqu'île de Uitoé / *Uitoé peninsula* |
| PD | 22° 21' 24"S - 166° 14' 59"E | Passe de Dumbéa / *Dumbéa boatpass* |
| M | 22° 13' 45"S - 166° 20' 25"E | Pointe Maa / *Maa headland* |
| SH | 22° 09' 59"S - 166° 22' 59"E | Sud Savannah / *South Savannah* |
| EA | 22° 05' 54"S - 166° 18' 20"E | Réservoirs / *Tanks* |
| NB | 21° 58' 45"S - 166° 11' 50"E | Pont de la Tontouta / *La Tontouta bridge* |
| NA | 21° 46' 44"S - 166° 03' 50"E | Col de Nassirah / *Nassirah pass* |
| WB | 21° 52' 30"S - 166° 02' 55"E | Entrée de Boulouparis / *Boulouparis entry* |
| WA | 21° 51' 30"S - 165° 57' 59"E | Ouaméni |

**22.4 VFR SPECIAL**

L'aéronef devra demander une clairance 5 minutes avant d'entrer en CTR.

22.4.1 En présence trafic IFR

2241.1.1 VFR Spécial interdit :

- pour les départs et les transits,

- pour les arrivées (attente point "M" ou "S" ou "Y" altitude maximale 700 ft).

2241.1.2 VFR Spécial autorisé pour les tours de piste avec comme minima :

- VIS à 3000 m,

- plafond à 2000 ft,

- secteur d'attente en vent arrière à 1500 ft.

22.4.2 Position des points d'attente hors espace aérien contrôlé

- POINTE MAA : "M" R 139/15.2 NM LTO.

- PRESQU'ILE DE UITOE : "S" R 207/7.3 NM LTO.

- ILE PUEN : "Y" R 267 LTO/14 NM LTO.

***22.4 SPECIAL VFR***

*The aircraft shall request a claerance 5 minutes before entering CTR.*

*22.4.1 In case of IFR traffic*

*2241.1.1 Special VFR prohibited :*

*- for departures ans transits,*

*- for arrivals (waiting on top points "M" or "S" or "Y" maximum altitude 700 ft).*

*2241.1.2 Special VFR authorized for RWY circuits, with the following minima :*

*- VIS = 3000 m,*

*- ceiling = 2000 ft,*

*- holding sector into downwind leg at 1500 ft.*

*22.4.2 Orbiting points position outside controlled airspace*

*- POINTE MAA : "M" R 139/15.2 NM LTO.*

*- PRESQU'ILE DE UITOE : "S" R 207/7.3 NM LTO.*

*- ILE PUEN : "Y" R 267 LTO/14 NM LTO.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5 VFR DE NUIT**

Autorisé.

Voir procédure en ENR 1.2 ( chapitre VFR DE NUIT).

***22.5 NIGHT VFR***

*Authorized.*

*See procedure in ENR 1.2 (chapter NIGHT VFR).*

**22.6 PERTE DE COMMUNICATION VFR**

Les ACFT en panne radio désirant se poser à TONTOUTA doivent survoler le point S jusqu'à la verticale TWR à 1500 ft avant d'intégrer le circuit côté mer.

***22.6 LOSS OF VFR COMMUNICATION***

*ACFT in radio failure for landing at TONTOUTA must overfly S point up to overhead TWR at 1500 ft before entering the circuit via the sea side.*

**22.7 VOLS AU DEPART**

**Départs à vue :**

Départs à vue utilisables pendant les horaires ATS.

Conditions météorologiques requises dans la direction du décollage et la montée qui y fait suite, jusqu'à l'altitude minimale de secteur 6900 ft :

- plafond ≥ 7000 ft et
- visibilité ≥ 5 km.

***22.7 DEPARTURE FLIGHTS***

***Visual departures :***

*Visual departures can be performed during ATS SKED.*

*Meteorological conditions required in the TKOF direction and the subsequent climb, until minimum sector altitude 6900 ft :*

*- ceiling ≥ 7000 ft and*

*- visibility ≥ 5 km.*

**22.8 PROCEDURES ADS-B**

L'approche de NOUMEA LA TONTOUTA utilise les fonctions surveillance, assistance et guidage ADS-B pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***22.8 ADS-B PROCEDURES***

*NOUMEA LA TONTOUTA approach uses surveillance, assistance and vectoring ADS-B functions to provide control, flight information and alerting services.*

## AD 2 NWWW.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

**23.1 GENERALITES**

AD utilisable par les ULM après autorisation du CTL.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL***

*AD available for ULM after ATC clearance.*

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Saison des pluies : DEC à APR.

Parachutage N° 102, voltige N° 203 : voir ENR 5.5.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Rainy season : DEC to APR.*

*Parachuting NR 102, aerobatics NR 203 : see ENR 5.5.*

**23.3 ACTIVITES DIVERSES**

Voltige N° 202 : voir ENR 5.5.

***23.3 VARIOUS ACTIVITIES***

*Aerobatics NR 202 : see ENR 5.5.*

**23.4 EQUIPEMENT AD**

PAPI RWY 11 / RWY 29 : La marge de franchissement au seuil est inférieure à 9 m (29 ft) pour les aéronefs avec une hauteur oeil-roue supérieure à 10,90 m.

PAPI RWY 29 : divergence axe de piste 5° et portée limitée à 11000 m du seuil.

Mont N'DUI (758 ft) : 4 feux d'obstacle (BI), allumage automatique inter-crépusculaire
BANGOU (516 ft) : 1 feu d'obstacle (moyenne intensité), allumage automatique inter-crépusculaire.

***23.4 AD EQUIPMENT***

*PAPI RWY 11 / RWY 29 : Wheel clearance at THR is lower than 9 m (29 ft) for ACFT with eye-to-wheel HGT above 10.90 m.*

*PAPI RWY 29 : offset 5° from RWY centerline and range limited over 11000 m from THR.*

*Mont N'DUI (758 ft) : 4 obstacle lights (LIL), automatic inter-twilight lighting*
*BANGOU (516 ft) : 1 obstacle light (medium intensity), automatic inter-twilight lighting.*

**23.5 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.5 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

## AD 2 NWWW.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

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

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

## AD 2 NWWW.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

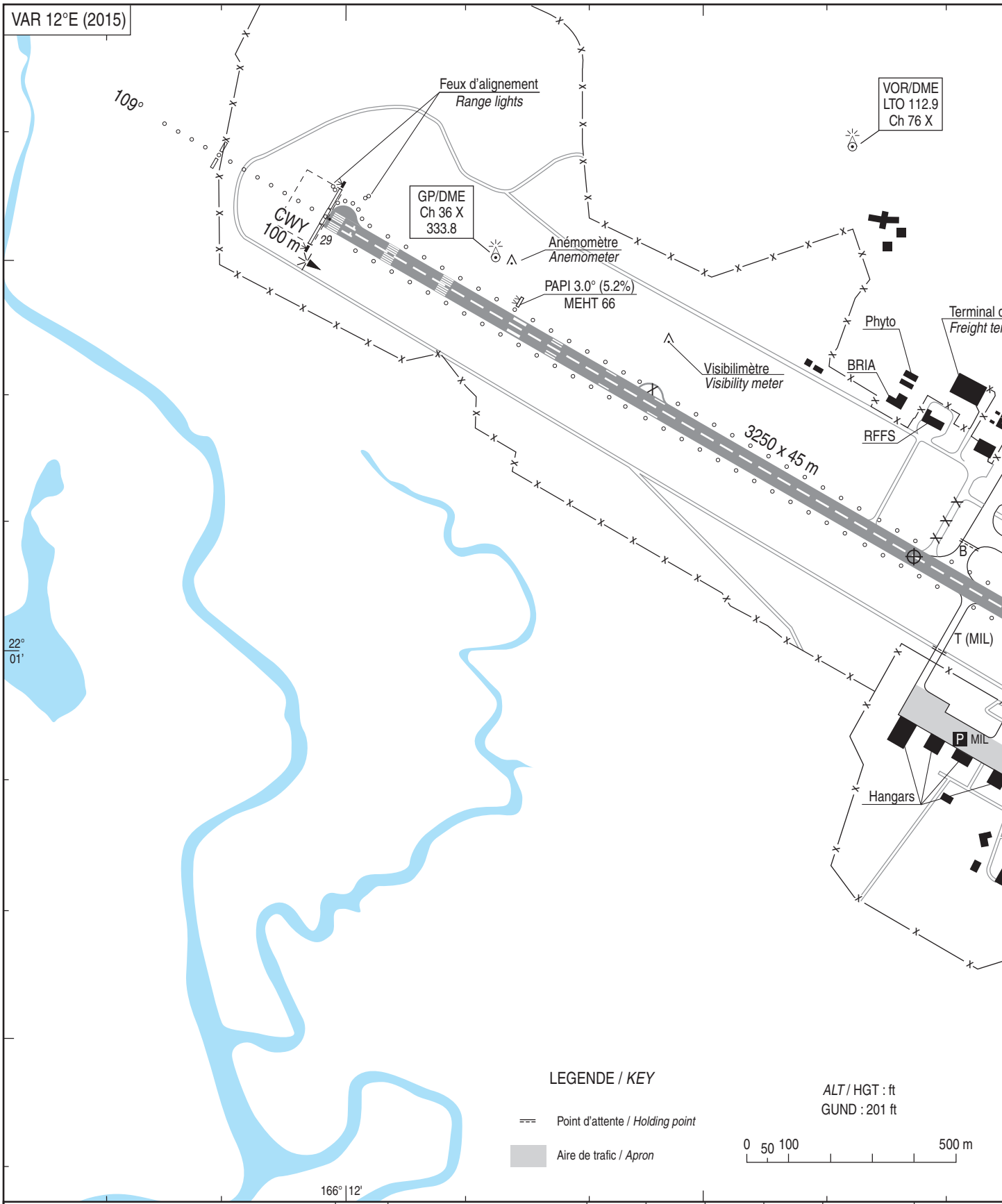
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 126.200 - ☎ 35 24 24
**GND** (SOL) : 121.700

NOUMEA LA **TONTOUTA**
22 00 52 S -166 12 47 E
*ALT AD : 51 (2 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 11<br>THR 29 | 22° 00' 25.05" S<br>22° 01' 19.65" S | 166° 11' 58.32" E<br>166° 13' 35.37" E | 11<br>29 | CAT I - 420 m<br>NIL | LIH / LIL<br>LIH / LIL | 3250<br>3250 | 3350<br>3350 | 3250<br>3250 | 3250<br>3250 | Revêtue<br>*Paved* | 61 F/B/W/T |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

NOUMEA LA **TONTOUTA**

© SIA

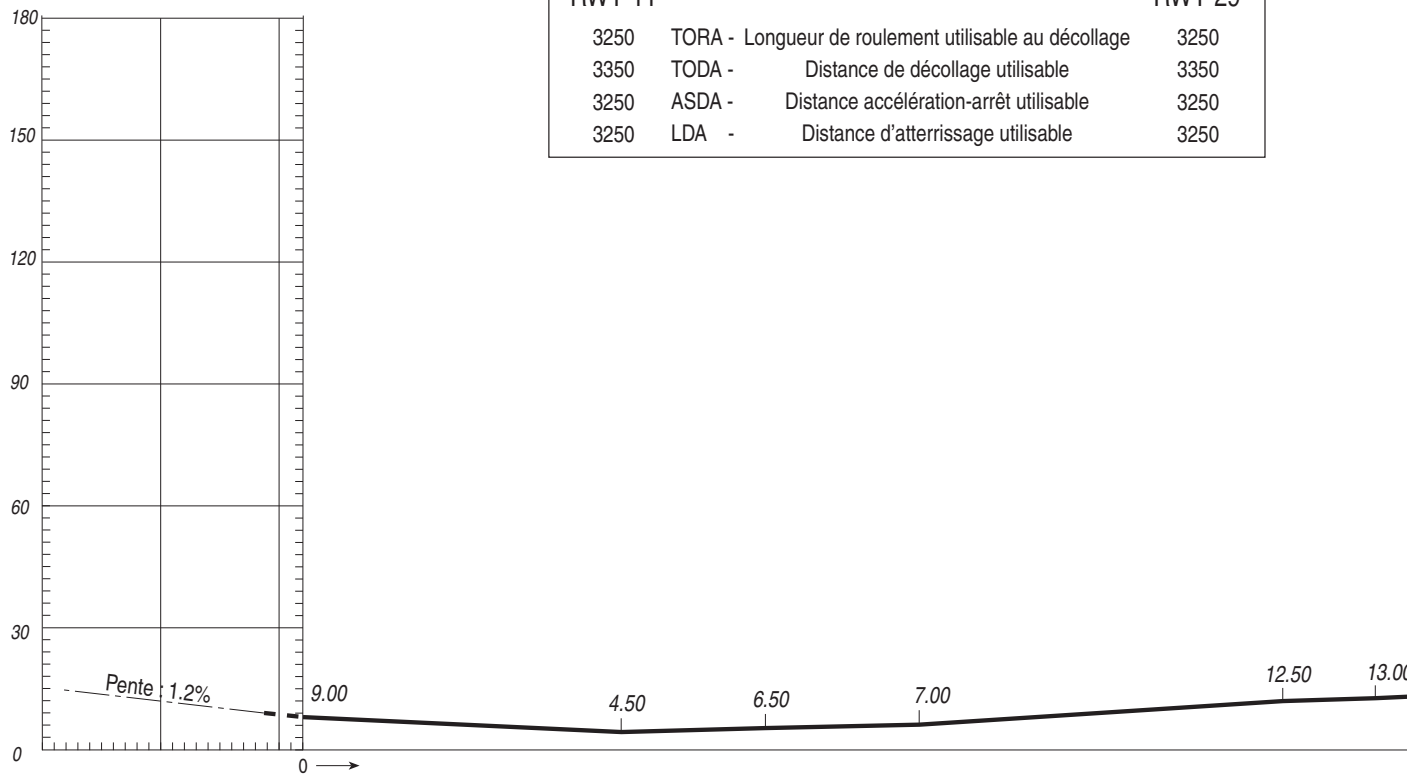
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Obstacles aerodrome chart - ICAO - A type*

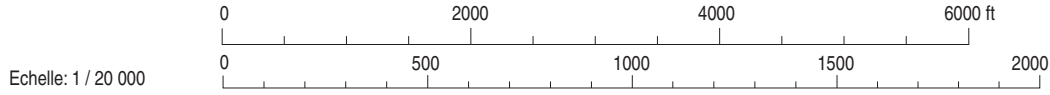
NOUMEA LA **TONTOU**
RWY 1

VAR 12°E (15)

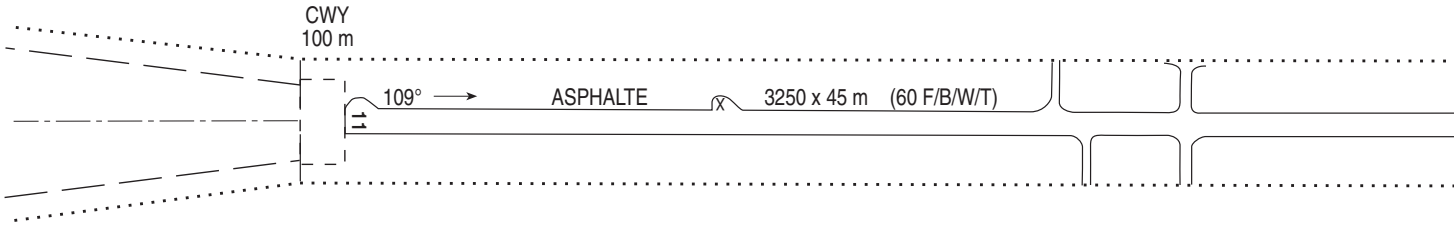
DIMENSIONS ET ALTITUDE
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 11 | | | RWY 29 |
| 3250 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 3250 |
| 3350 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 3350 |
| 3250 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 3250 |
| 3250 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 3250 |




Echelle: 1 / 20 000




## LÉGENDE

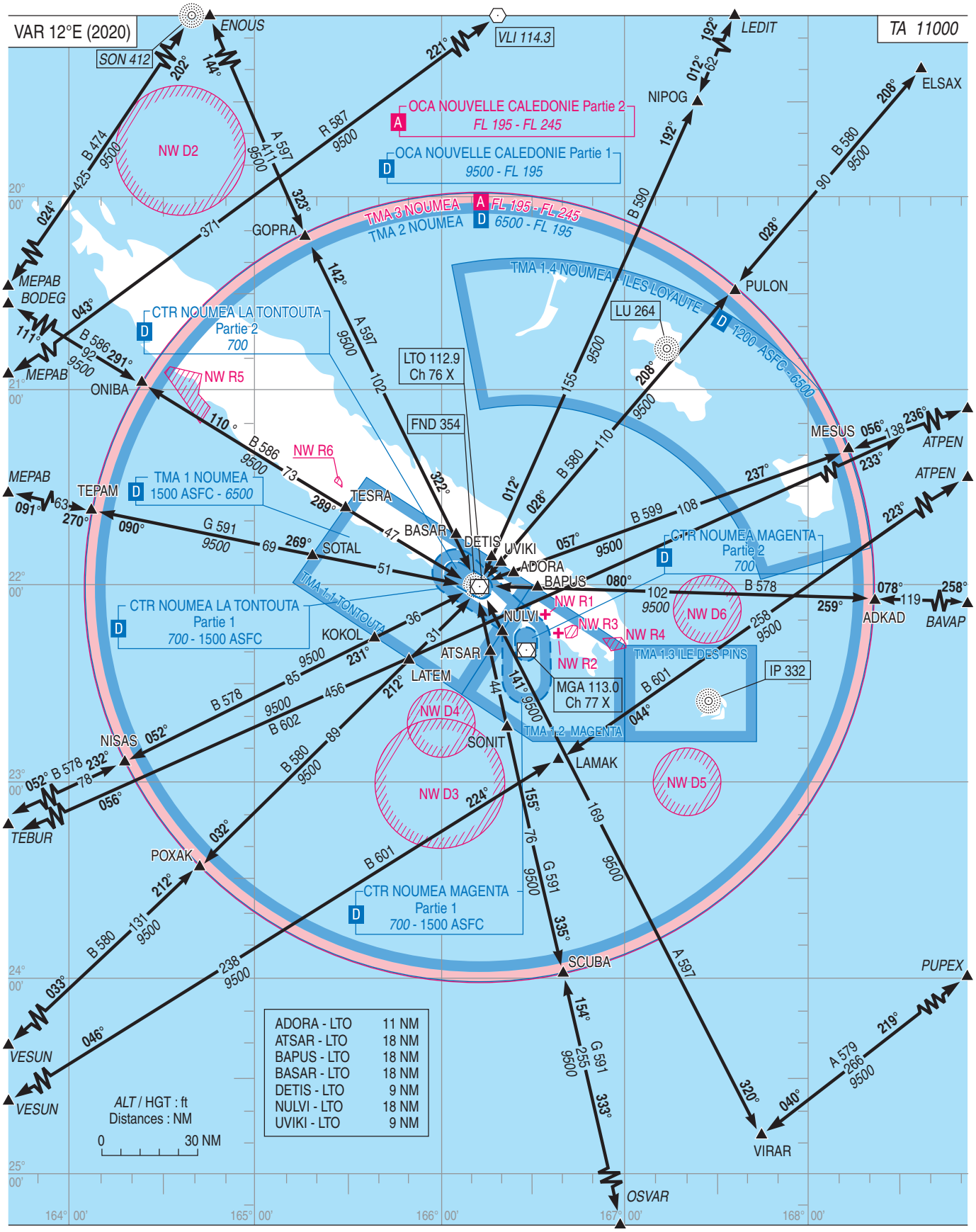
NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (P
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (P
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTA

# NOUMEA LA TONTOUTA
## Carte Régionale / *Area Chart*

| | | |
|---|---|---|
| **FIS :** | TONTOUTA Information | 128.300 (1) - 128.200 (2) - 125.100 (3) - 3023 - 5680 |
| **APP :** | TONTOUTA Approche/*Approach* | 119.700 - 128.300 (1) - 128.200 (2) |
| | MAGENTA Approche/*Approach* | 124.300 |
| **TWR :** | TONTOUTA Tour/*Tower* | 118.100 |
| | MAGENTA Tour/*Tower* | 124.300 |

(1) Sud/*South* - (2) Nord/*North* - *(3) Loyauté*






AMDT 01/26 **CHG :** Ajout NW-R 6/*NW-R 6 added*, modification NW-R 1 et/*and* NW-R 3, suppression/*removal* DME LFU, normalisation/*standardization*.

© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| VOR LTO - IAF | REF ENR 4.1 | | | X |
| NDB FND | REF ENR 4.1 | | | X |
| NDB NW | REF ENR 4.1 | | | X |
| TOSAM - IAF | REF ENR 4.3 | | | X |
| PEPIT - IAF | REF ENR 4.3 | | | X |
| SAMID - IAF | REF ENR 4.3 | | | X |
| WW433 | 21°58'12.1" S | 165°55'33.9" E | X | |
| WW435 | 21°49'55.6" S | 165°53'23.0" E | X | |
| IWW11 | 21°53'02.8" S | 165°58'54.0" E | X | |
| FWW11 | 21°55'38.6" S | 166°03'30.0" E | X | |
| MWW11 | 21°59'41.50" S | 166°10'40.90" E | X | |
| ← | | | | |
| → WW700 | 22°13'45.3" S | 166°04'26.2" E | X | |
| → WW701 | 22°14'58.4" S | 166°12'37.0" E | X | |
| → WW702 | 22°12'26.4" S | 166°17'55.7" E | X | |
| → WW710 | 22°01'07.7" S | 166°05'17.7" E | X | |
| IWW29 | 22°09'04.5" S | 166°20'16.6" E | X | |
| FWW29 | 22°05'12.6" S | 166°17'59.1" E | X | |
| MWW29 | 22°01'50.75" S | 166°14'30.67" E | X | |



© SIA

NOUMEA **LA TONTOUTA**
**DATA RNP** RWY 11

## TABLEAU POUR LES INTEGRATEURS DE DONNEES
*Table for data integrators*

| **REPERES** *Fixes* | **WP** | **COORDONNEES** *Coordinates* | **CODAGE PROPOSE** *Proposed coding* | **STATUT** *Status* |
|---|---|---|---|---|
| IAF | **WW433** | 21°58'12.1" S - 165°55'33.9" E | IF | Fly by |
| IAF | **WW435** | 21°49'55.6" S - 165°53'23.0" E | IF | Fly by |
| IF | **IWW11** | 21°53'02.8" S - 165°58'54.0" E | TF | Fly by |
| FAF | **FWW11** | 21°55'38.6" S - 166°03'30.0" E | TF | Fly by |
| MAPT | **MWW11** | 21°59'41.50" S - 166°10'40.90" E | TF | Fly over |


© SIA

NOUMEA **LA TONTOUTA**

**PRECODING RNP** RWY 29

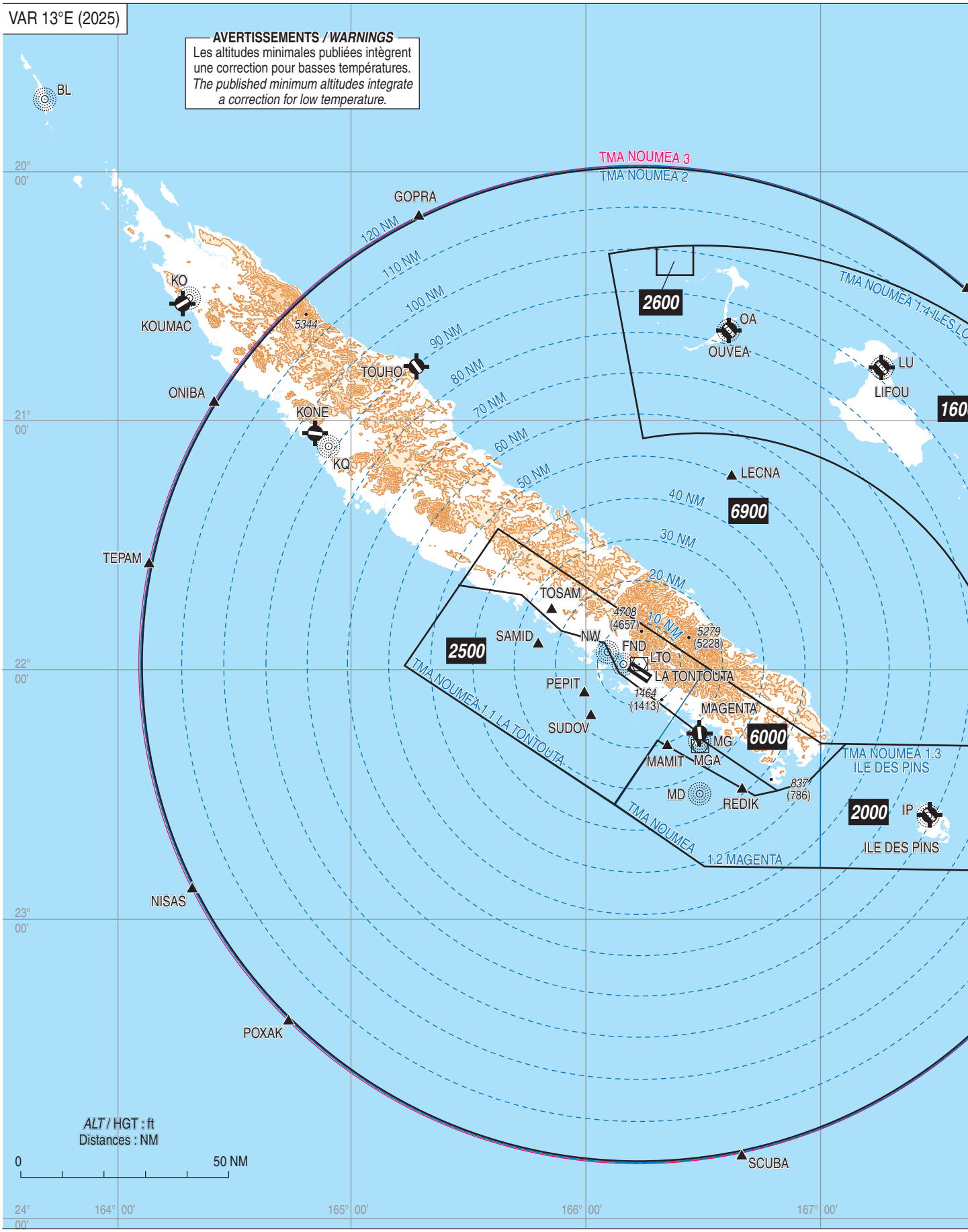
## TABLEAU POUR LES INTEGRATEURS DE DONNEES
*Table for data integrators*

| RNP RWY 29 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2015 12,3°E | | | Ref NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | WW700 | | | | | | | | | | |
| INA WW700 | IF | WW700 | | | | | | | | 220 | | RNP APCH |
| | TF | WW701 | | 087 | 099.1 | 7.7 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | WW702 | | 051 | 062.9 | 5.5 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | IWW29 | | 021 | 033.0 | 4.0 | | 2400 | | 185 | | RNP APCH |
| INA WW701 | IF | WW701 | | | | | | | | 220 | | RNP APCH |
| | TF | WW702 | | 051 | 062.9 | 5.5 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | IWW29 | | 021 | 033.0 | 4.0 | | 2400 | | 185 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IWW29 | | | | | | 2400 | | 185 | | RNP APCH |
| | TF | FWW29 | | 319 | 331.1 | 4.4 | | 2200 | 2200 | | | RNP APCH |
| | TF | MWW29 | yes | 304 | 316.1 | 4.7 | | | | | -3.5° / 15.0 | RNP APCH |
| | DF | WW710 | | | | | L | | | | | RNP APCH |
| | TF | WW700 | | 171 | 183.6 | 12.6 | L | | 3000 | 220 | | RNP APCH |


© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ :** voir /*see* AD 2 NWWW.18



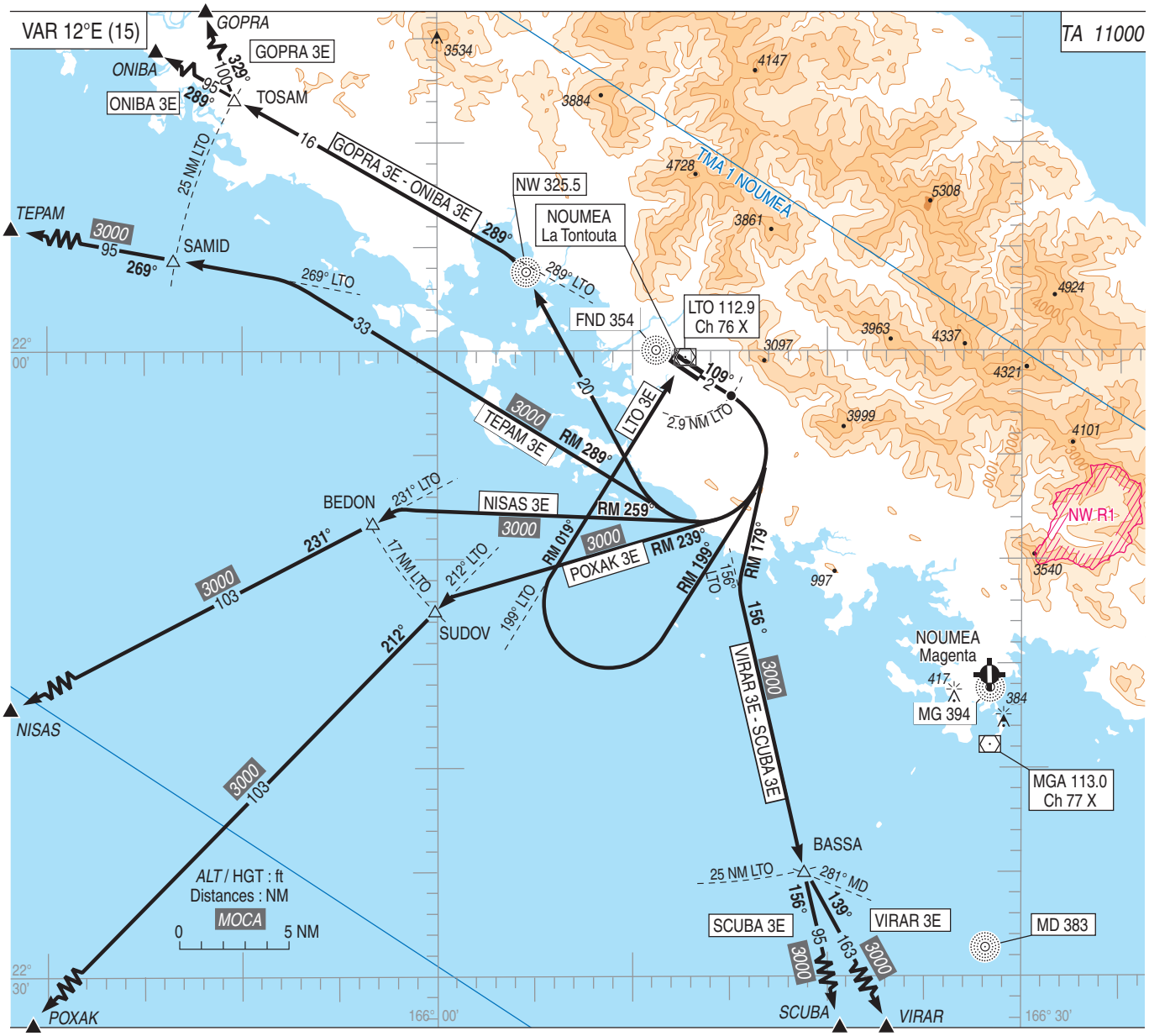



© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
## SID CONV RWY 11
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| ATIS | TONTOUTA | 126.200 |
| APP | TONTOUTA Approche / *Approach* | 119.700 |
| TWR | TONTOUTA Tour / *Tower* | 118.100 |

Sur instruction du CTL
*On ATC instruction*






© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
# SID CONV RWY 11

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D*)*

**CONSIGNES GENERALES**

Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

***GENERAL INSTRUCTIONS***

*Aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 198°. A 3900 (3849) route directe en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

Pente ATS : 6% minimum jusqu'à 1200 (1149).

Obstacle le plus pénalisant : grotte de BANGOU, altitude 169 m, à 3600 m de la DER à gauche de l'axe.

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 198°. At 3900 (3849) direct route up to the cruising minimum safety altitude.*

*ATS gradient: 6% minimum till 1200 (1149).*

*Most penalizing obstacle: BANGOU cave, ALT 169 m, at 3600 m from DER on the left of RWY axis.*

| SID | Itinéraires / *Routes* | CLR initiale<br>*Initial CLR* | RMK |
|---|---|---|---|
| **GOPRA 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite vers NW pour intercepter et suivre le RDL 289° LTO vers TOSAM. A TOSAM, suivre RM 329° vers GOPRA.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right to NW to intercept and follow RDL 289° LTO to TOSAM.*<br>*At TOSAM, follow MAG 329° to GOPRA.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)* |
| **ONIBA 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite vers NW pour intercepter et suivre le RDL 289° LTO vers TOSAM puis ONIBA.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right to NW to intercept and follow RDL 289° LTO to TOSAM then ONIBA.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)* |
| **TEPAM 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 289° pour intercepter et suivre le RDL 269° LTO vers SAMID puis TEPAM.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 289° to intercept and follow RDL 269° LTO to SAMID then TEPAM.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct TEPAM ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct TEPAM ALT MNM 3000 (2949).* |
| **NISAS 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 259° pour intercepter et suivre le RDL 231° LTO vers BEDON puis NISAS.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 259° to intercept and follow RDL 231° LTO to BEDON then NISAS.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct NISAS ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct NISAS ALT MNM 3000 (2949).* |
| **POXAK 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 239° pour intercepter et suivre le RDL 212° LTO vers SUDOV puis POXAK.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 239° to intercept and follow RDL 212° LTO to SUDOV then POXAK.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct POXAK ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct POXAK ALT MNM 3000 (2949).* |
| **LTO 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 199° puis retour sur le RDL 199° LTO (RM 019°) vers LTO.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 199° then return to RDL 199° LTO (MAG 019°) to overfly LTO.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>Passage vertical LTO à 7000 (6949) minimum.<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)*<br>*Overfly LTO at 7000 (6949) minimum.* |
| **SCUBA 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 179° pour intercepter et suivre le RDL 156° LTO vers BASSA puis SCUBA.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 179° to intercept and follow RDL 156° LTO to BASSA then SCUBA.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct SCUBA ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct SCUBA ALT MNM 3000(2949).* |
| **VIRAR 3E** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 179° pour intercepter et suivre le RDL 156° LTO vers BASSA.<br>A BASSA, suivre RM 139° vers VIRAR.<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 179° to intercept and follow RDL 156° LTO to BASSA.*<br>*At BASSA,follow MAG 139° to VIRAR.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct VIRAR ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct VIRAR ALT MNM 3000 (2949).* |
| **POGO** | Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 179° pour intercepter et suivre le RDL 156° LTO vers GIRAD, en montée vers 2800 (2749) minimum.<br>A GIRAD suivre l'arrivée KQ 1S (carte AD 2 NWWM STAR).<br>*Climb straight ahead. At 2.9 NM LTO (3.2 NM LT), turn right MAG 179° to intercept and follow RDL 156° LTO to GIRAD, climbing up to 2800 (2749) minimum.*<br>*At GIRAD follow KQ 1S arrival (chart AD 2 NWWM STAR).* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 6% minimum jusqu'à 1200 (1149) (1)<br>*ATS gradient 6% minimum till 1200 (1149) (1)* |

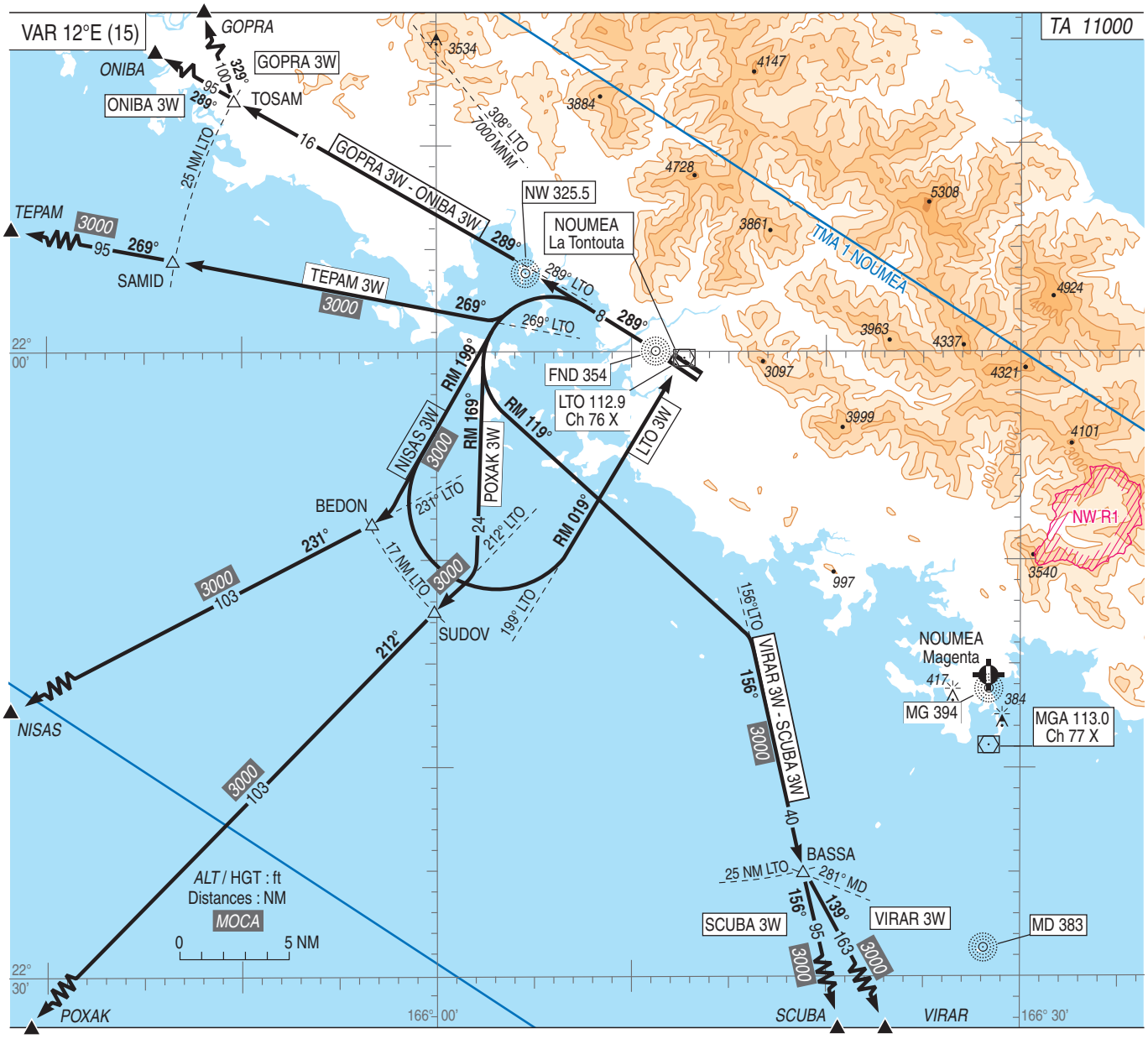
(1) Obstacle le plus pénalisant : grotte de BANGOU, altitude 169 m, à 3600 m de la DER à gauche de l'axe
*Most penalizing obstacle: BANGOU cave, ALT 169 m, at 3600 m from DER on the left of RWY axis.*


© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
## SID CONV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| ATIS | TONTOUTA | 126.200 |
| APP | TONTOUTA Approche / *Approach* | 119.700 |
| TWR | TONTOUTA Tour / *Tower* | 118.100 |

Sur instruction du CTL
*On ATC instruction*






© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
## SID CONV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D*)*

**CONSIGNES GENERALES**

Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Monter dans l'axe. A 4000 (3949) route directe en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

Pente ATS : 5% minimum jusqu'à 1200 (1149).

Obstacles les plus pénalisants : relief, altitude 26 m, à 365 m de la DER à gauche de l'axe, et point coté, altitude 172 m, dans le massif du N'dui à 3830 m de la DER à gauche de l'axe.

***GENERAL RULES***

*Aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route.*

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Climb straight ahead MAG track 288° at 5% up to 1200 (1149). At 4000 (3949) direct route up to the cruising minimum safety altitude.*

*Theoretical climb gradient : most penalizing obstacles : high ground, ALT 26 m, at 365 m from DER on the left of RWY axis, and point with dimensions, ALT 172 m, in the relief of N'dui at 3830 m from DER on the left of RWY axis.*

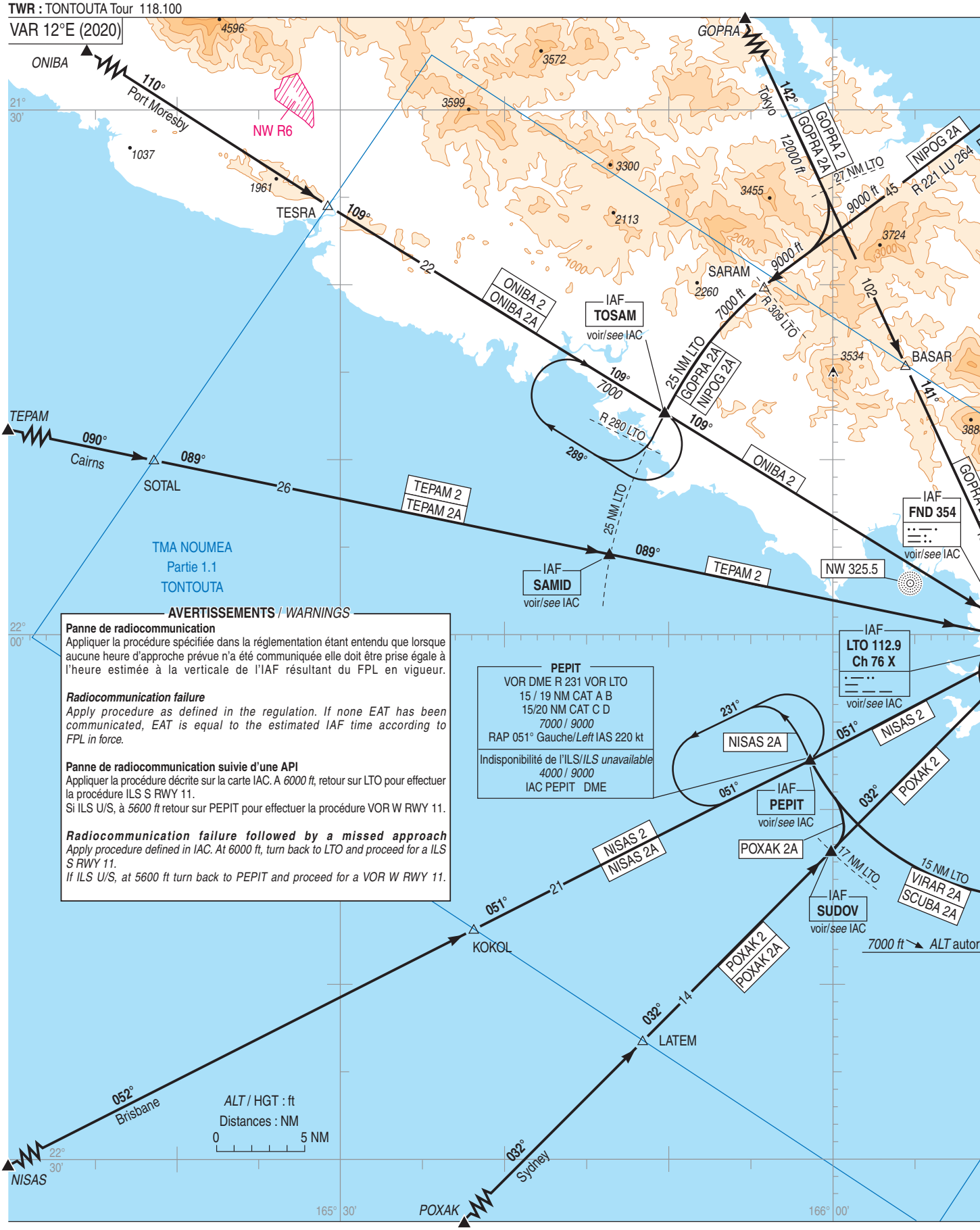
| SID | Itinéraires / *Routes* | CLR initiale *Initial CLR* | RMK |
|---|---|---|---|
| **GOPRA 3W** | Monter dans l'axe. A NW intercepter et suivre le RDL 289° LTO vers TOSAM. A TOSAM, suivre RM 329° vers GOPRA.<br>*Climb straight ahead. At NW intercept and follow RDL 289° LTO to TOSAM. At TOSAM, follow MAG 329° to GOPRA.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1000 (949) (1)<br>Sur instruction du contrôle : virage à droite possible dès 5500 (5449). Franchir le RDL 308° à 7000 (6949) minimum.<br>*ATS gradient 5% minimum till 1000 (949) (1)*<br>*Under ATC clearance: possible right turn at 5500 (5449).*<br>*Cross RDL 308° at 7000 (6949) minimum.* |
| **ONIBA 3W** | Monter dans l'axe. A NW intercepter et suivre le RDL 289° LTO vers TOSAM puis ONIBA.<br>*Climb straight ahead. At NW intercept and follow RDL 289° LTO to TOSAM then ONIBA.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1000 (949) (1)<br>*ATS gradient 5% minimum till 1000 (949) (1)* |
| **TEPAM 3W** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 269° LTO vers SAMID, puis TEPAM.<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left to intercept and follow RDL 269° LTO to SAMID, then TEPAM.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1000 (949) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct TEPAM ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 5% minimum till 1000 (949) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct TEPAM ALT MNM 3000 (2949).* |
| **NISAS 3W** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche RM 199° pour intercepter et suivre le RDL 231° LTO vers BEDON, puis NISAS.<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left MAG 199° to intercept and follow RDL 231° LTO to BEDON, then NISAS.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1300 (1249) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct NISAS ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 5% minimum till 1300 (1249) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct NISAS ALT MNM 3000 (2949).* |
| **POXAK 3W** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche RM 169° pour intercepter et suivre le RDL 212° LTO vers SUDOV, puis POXAK.<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left MAG 169° to intercept and follow RDL 212° LTO to SUDOV, then POXAK.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1300 (1249) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct POXAK ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 5% minimum till 1300 (1249) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct POXAK ALT MNM 3000 (2949).* |
| **LTO 3W** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche RM 199° puis retour sur le RDL 199° LTO (RM 019°) vers LTO.<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left MAG 199° then return RDL 199° LTO (MAG 019°) to overfly LTO.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1300 (1249) (1)<br>Passage vertical LTO à 7000 (6949) minimum.<br>*ATS gradient 5% minimum till 1300 (1249) (1)*<br>*Overfly LTO at 7000 (6949) minimum.* |
| **SCUBA 3W** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249), tourner à gauche RM 119° pour intercepter et suivre le RDL 156° LTO vers BASSA puis SCUBA.<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left MAG 119° to intercept and follow RDL 156° LTO to BASSA then SCUBA.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1300 (1249) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct SCUBA ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 5% minimum till 1300 (1249) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct SCUBA ALT MNM 3000 (2949).* |
| **VIRAR 3W** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche RM 119° pour intercepter et suivre le RDL 156° LTO vers BASSA.<br>A BASSA, suivre RM 139° vers VIRAR.<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left MAG 119° to intercept and follow RDL 156° LTO to BASSA.*<br>*At BASSA, follow MAG 139° to VIRAR.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1300 (1249) (1)<br>ALT MNM 3000 (2949) sur SID.<br>Sur instruction du contrôle : direct VIRAR ALT MNM 3000 (2949).<br>*ATS gradient 5% minimum till 1300 (1249) (1)*<br>*ALT MNM 3000 (2949) on SID.*<br>*Under ATC clearance: direct VIRAR ALT MNM 3000 (2949).* |
| **POGO** | Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 296° MGA (RM 116°) vers GIRAD, en montée vers 2800 (2749) minimum. A GIRAD suivre l'arrivée KQ 1S (carte AD 2 NWWM STAR).<br>*Climb straight ahead. At 1300 (1249), turn left to intercept and follow RDL 296° MGA (MAG 116°) to GIRAD, climbing up to 2800 (2749) minimum. At GIRAD follow KQ 1S arrival (chart AD 2 NWWM STAR).* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS 5% minimum jusqu'à 1300 (1249) (1)<br>*ATS gradient 5% minimum till 1300 (1249) (1)* |

(1) Obstacles les plus pénalisants : relief, altitude 26 m, à 365 m de la DER à gauche de l'axe, et point coté, altitude 172 m, dans le massif du N'dui à 3830 m de la DER à gauche de l'axe.
*Most penalizing obstacles: high ground, ALT 26 m, at 365 m from DER on the left of RWY axis, and point with dimensions, ALT 172 m, in the relief of N'dui at 3830 m from DER on the left of RWY axis.*


© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
# STAR CONV RWY 11
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**FIS :** TONTOUTA Information 128.300 (Sud/South) 128.200 (Nord/North) 125.100 (Loyauté) 3023 5680
**APP :** TONTOUTA Approche 119.700
**TWR :** TONTOUTA Tour 118.100




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

**Panne de radiocommunication**
Appliquer la procédure spécifiée dans la réglementation étant entendu que lorsque aucune heure d'approche prévue n'a été communiquée elle doit être prise égale à l'heure estimée à la verticale de l'IAF résultant du FPL en vigueur.

***Radiocommunication failure***
*Apply procedure as defined in the regulation. If none EAT has been communicated, EAT is equal to the estimated IAF time according to FPL in force.*

**Panne de radiocommunication suivie d'une API**
Appliquer la procédure décrite sur la carte IAC. A *6000 ft*, retour sur LTO pour effectuer la procédure ILS S RWY 11.
Si ILS U/S, à *5600 ft* retour sur PEPIT pour effectuer la procédure VOR W RWY 11.

***Radiocommunication failure followed by a missed approach***
*Apply procedure defined in IAC. At 6000 ft, turn back to LTO and proceed for a ILS S RWY 11.*
*If ILS U/S, at 5600 ft turn back to PEPIT and proceed for a VOR W RWY 11.*

**PEPIT**
VOR DME R 231 VOR LTO
15 / 19 NM CAT A B
15/20 NM CAT C D
*7000 / 9000*
RAP 051° Gauche/*Left* IAS 220 kt

Indisponibilité de l'ILS/*ILS unavailable*
*4000 / 9000*
IAC PEPIT DME



© SIA

# NOUMEA LA TONTOUTA
# STAR CONV RWY 11
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| Secteur Route ATS ou AD de provenance *ATS Route Sector or departure AD* | STAR | Itinéraires / *Routes* | ALT MNM |
|---|---|---|---|
| B580<br>YSSY | POXAK 2 | A POXAK suivre 032° jusqu'à LATEM. A LATEM suivre R 212 LTO (032°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At POXAK follow 032° to LATEM. At LATEM follow R 212 LTO (032°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 6000 ft procédure ILS S |
| | POXAK 2A | A POXAK suivre 032° jusqu'à LATEM.<br>A LATEM suivre R 212 LTO (032°),<br>- si autorisé à l'approche jusqu'à l'IAF SUDOV pour une procédure ILS Z RWY 11.<br>- si attente, à SUDOV (17 NM de LTO), virer à gauche et suivre l'arc 15 NM DME LTO jusqu'à l'IAF PEPIT pour une procédure ILS Z RWY 11.<br>- si ILS hors service, à SUDOV (17 NM LTO), virer à gauche et suivre l'arc 15 NM DME LTO jusqu'à l'IAF PEPIT pour une procédure VOR W RWY 11.<br><br>*At POXAK follow 032° to LATEM.*<br>*At LATEM follow R 212 LTO (032°),*<br>*- if cleared for APCH go to IAF SUDOV for a ILS Z RWY 11 procedure.*<br>*- if holding, at SUDOV (17 NM LTO), turn left and follow 15 NM DME LTO arc to IAF PEPIT for a ILS Z RWY 11 procedure.*<br>*- if ILS U/S, at SUDOV (17 NM LTO), turn left and follow 15 NM DME LTO arc to IAF PEPIT for a VOR W RWY 11 procedure.* | 7000 ft procédure ILS<br>4000 ft procédure VOR |
| B578<br>YBBN | NISAS 2 | A NISAS suivre 052° jusqu'à KOKOL.<br>A KOKOL suivre R 231 LTO (051°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At NISAS follow 052° to KOKOL.*<br>*At KOKOL follow R 231 LTO (051°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 6000 ft procédure ILS S |
| | NISAS 2A | A NISAS suivre 052° jusqu'à KOKOL. A KOKOL suivre R 231 LTO (051°) jusqu'à l'IAF PEPIT pour une procédure ILS Z RWY 11, ou VOR W RWY 11 si ILS hors service.<br><br>*At NISAS follow 052° to KOKOL. At KOKOL follow R 231 LTO (051°) to IAF PEPIT for a ILS Z RWY 11 procedure, or VOR W RWY 11 procedure if ILS U/S.* | 7000 ft procédure ILS<br>4000 ft procédure VOR |
| G591<br>YCNS | TEPAM 2 | A TEPAM suivre 090° jusqu'à SOTAL. A SOTAL suivre R 269 LTO (089°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At TEPAM follow 090° to SOTAL. At SOTAL follow R 269 LTO (089°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 6000 ft procédure ILS S |
| | TEPAM 2A | A TEPAM suivre 090° jusqu'à SOTAL. Si autorisé à l'approche, à SOTAL suivre R 269 LTO (089°) jusqu'à l'IAF SAMID pour une procédure ILS Y RWY 11 sinon arrivée TEPAM 2.<br><br>*At TEPAM follow 090° to SOTAL. If cleared for APCH, at SOTAL follow R 269 LTO (089°) to IAF SAMID for a ILS Y RWY 11 procedure; otherwise TEPAM 2 arrival.* | 6000 ft |
| B586<br>AYPY | ONIBA 2 | A ONIBA suivre 110° jusqu'à TESRA. A TESRA suivre R 289 LTO (109°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At ONIBA follow 110° to TESRA. At TESRA follow R 289 LTO (109°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 6000 ft procédure ILS S |
| | ONIBA 2A | A ONIBA suivre 110° jusqu'à TESRA. A TESRA suivre R 289 LTO (109°) jusqu'à l'IAF TOSAM pour une procédure ILS X RWY 11.<br><br>*At ONIBA follow 110° to TESRA. At TESRA follow R 289 LTO (109°) to IAF TOSAM for a ILS X RWY 11 procedure.* | 7000 ft |
| A597<br>RJAA<br>RJTT | GOPRA 2 | A GOPRA suivre R 322 LTO (142°) jusqu'à BASAR puis R 321 LTO (141°), jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At GOPRA follow R 322 LTO (142°) to BASAR then R 321 LTO (141°) to IAF LTO, for a ILS S RWY 11 procedure.* | 12000 ft<br>à/*at* 11 NM DME LTO 6000 ft<br>procédure ILS S |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NOUMEA LA TONTOUTA
# STAR CONV RWY 11
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **Secteur Route ATS ou AD de provenance** *ATS Route Sector or departure AD* | STAR | Itinéraires / *Routes* | **ALT MNM** |
|---|---|---|---|
| A597<br>RJAA<br>RJTT | **GOPRA 2A** | A GOPRA suivre R 322 LTO (142°). A 27 NM LTO virer à droite pour suivre l'arc DME 25 NM LTO jusqu'à SARAM puis jusqu'à l'IAF TOSAM pour une procédure ILS X RWY 11.<br><br>*At GOPRA follow R 322 LTO (142°). At 27 NM LTO turn right to follow 25 NM DME LTO arc to SARAM , and after to IAF TOSAM for a ILS X RWY 11 procedure.* | 12000 ft<br>à / *at* 27 NM DME LTO 9000 ft<br>à / *at* SARAM 7000 ft |
| B590<br>NVVV | NIPOG 2 | A NIPOG suivre 192° jusqu'à LECNA.<br>A LECNA suivre R 012 LTO (192°) jusqu'à DETIS puis jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At NIPOG follow 192° to LECNA.*<br>*At LECNA follow R 012 LTO (192°) to DETIS, then to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 7000 ft<br>à / *at* 25 NM DME LTO 6600 ft<br>à / *at* 7 NM DME LTO 6000 ft<br>procédure ILS S |
| | NIPOG 2A | A NIPOG suivre 192° jusqu'à LECNA.<br>A LECNA suivre R 221 LU (221°) jusqu'à SARAM puis suivre l'arc DME 25 NM LTO jusqu'à l'IAF TOSAM pour une procédure ILS X RWY 11.<br><br>*At NIPOG follow 192° to LECNA.*<br>*At LECNA follow R 221 LU (221°) to SARAM then follow 25 NM DME LTO arc to IAF TOSAM for a ILS X RWY 11 procedure.* | 9000 ft<br>à / *at* SARAM 7000 ft |
| B580<br>PHNL | PULON 2 | A PULON suivre 208° jusqu'à UVIKI.<br>A UVIKI suivre R 028 LTO (208°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At PULON follow 208° to UVIKI.*<br>*At UVIKI follow R 028 LTO (208°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 7000 ft<br>à / *at* 25 NM DME LTO 6600 ft<br>à / *at* 7 NM DME LTO 6000 ft<br>procédure ILS S |
| B599<br>NFFN | MESUS 2 | A MESUS suivre R 057 LTO (237°) jusqu'à ADORA puis jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At MESUS follow R 057 LTO (237°) to ADORA, then to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 7000 ft<br>à / *at* 25 NM DME LTO 6600 ft<br>à / *at* 7 NM DME LTO 6000 ft<br>procédure ILS S |
| B578<br>NTAA | **ADKAD 2** | A ADKAD suivre R 080 LTO (259°) jusqu'à BAPUS puis R 080 LTO (260°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At ADKAD follow R 080 LTO (259°) to BAPUS, then R 080 LTO (260°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 7000 ft<br>à / *at* 25 NM DME LTO 6600 ft<br>à / *at* 7 NM DME LTO 6000 ft<br>procédure ILS S |
| A597<br>NZAA<br>A579 | VIRAR 2 | A VIRAR suivre R 141 LTO (320°) jusqu'à NULVI puis R 141 LTO (321°) jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At VIRAR follow R 141 LTO (320°) to NULVI, and then R 141 LTO (321°) to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 6000 ft procédure ILS S |
| | **VIRAR 2A** | A VIRAR suivre R 141 LTO (320°). A NULVI (18 NM LTO) virer à gauche pour suivre l'arc DME 15 NM LTO jusqu'à l'IAF PEPIT pour une procédure ILS Z RWY 11 ou VOR W RWY 11.<br><br>*At VIRAR follow R 141 LTO (320°). At NULVI (18 NM LTO) turn left to follow 15 NM DME LTO arc to IAF PEPIT for a ILS Z RWY 11 or VOR W RWY 11 procedure.* | 7000 ft<br>ILS U/S : au passage du<br>R 160 LTO / *passing*<br>*R 160 LTO* 4000 ft |
| G591<br>YSNF | SCUBA 2 | A SCUBA suivre 335° jusqu'à SONIT.<br>A SONIT suivre R 156 LTO (335°) jusqu'à ATSAR (18 NM LTO), puis jusqu'à l'IAF LTO pour une procédure ILS S RWY 11.<br><br>*At SCUBA follow 335° to SONIT.*<br>*At SONIT follow R 156 LTO (335°) to ATSAR (18 NM LTO) and then to IAF LTO for a ILS S RWY 11 procedure.* | 6000 ft procédure ILS S |
| | **SCUBA 2A** | A SCUBA suivre 335° jusqu'à SONIT.<br>A SONIT suivre R 156 LTO (335°). A ATSAR (18 NM LTO) virer à gauche pour suivre l'arc DME 15 NM LTO jusqu'à l'IAF PEPIT pour une procédure ILS Z RWY 11 ou VOR W RWY 11.<br><br>*At SCUBA follow 335° to SONIT.*<br>*At SONIT follow R 156 LTO (335°). At ATSAR (18 NM LTO) turn left to follow 15 NM DME LTO arc to IAF PEPIT for a ILS Z RWY 11 or VOR W RWY 11 procedure.* | 7000 ft<br>ILS U/S : au passage du<br>R 160 LTO / *passing*<br>*R 160 LTO* 4000 ft |

© Service de l'Information Aéronautique, France

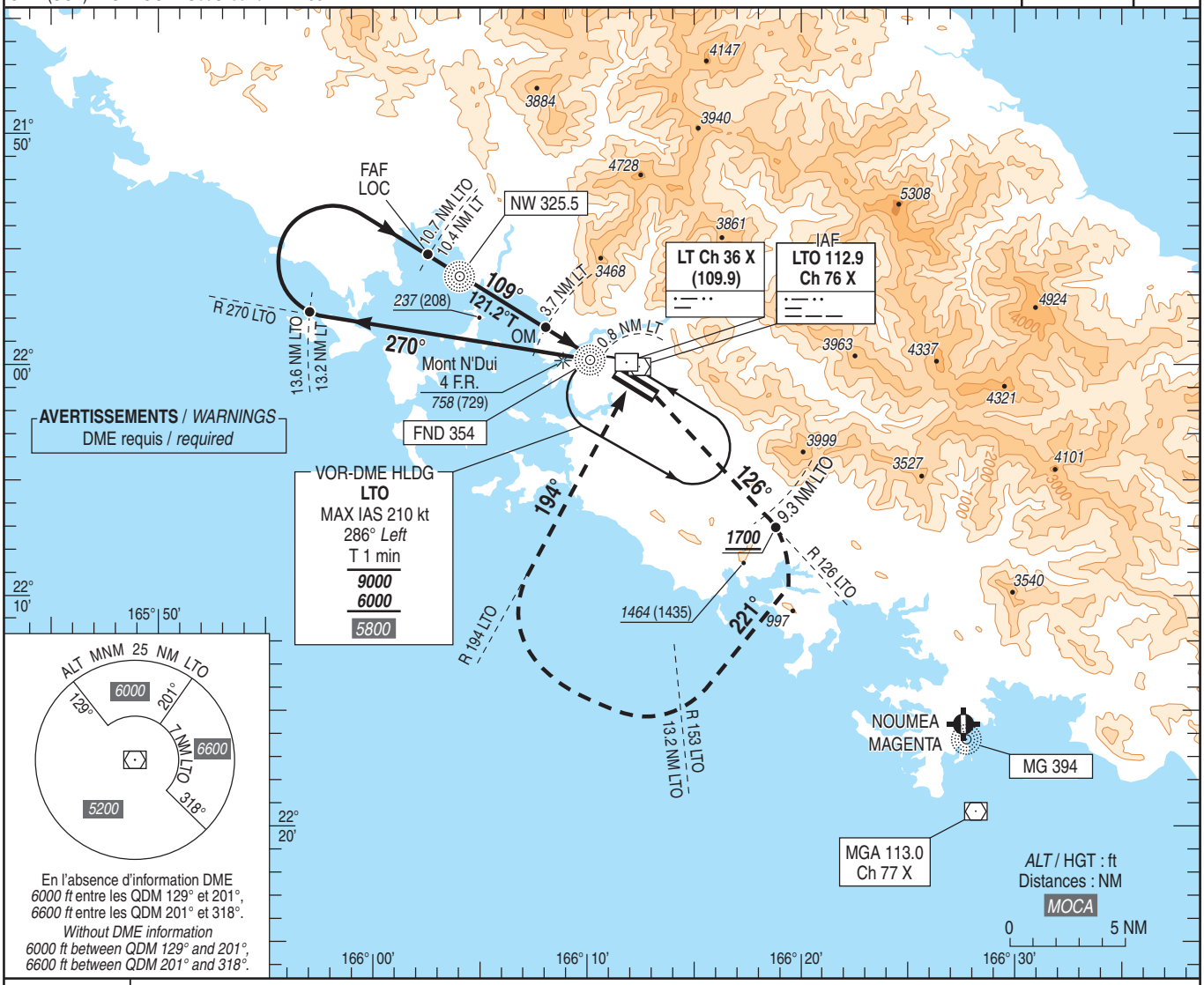
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 51, **THR : 29 (2 hPa)***

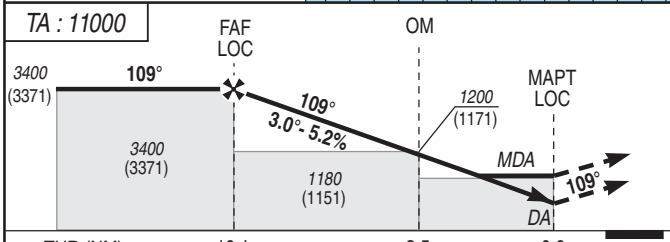
NOUMEA LA **TONTOUTA**

ILS S ou/*or* LOC S RWY 11

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

| **ILS-DME** | VAR |
|---|---|
| **LT 109.9** | 12°E |
| RDH 51 | (2020) |




API : Monter **dans l'axe** vers ***6000*** (5971). Intercepter et suivre **R 126 LTO** (RM 126°). A ***1700*** (1671) MNM et **passant 9.3 NM LTO**, tourner à droite (MAX IAS 185kt) **RM 221°**. Au **R 153 LTO au plus tard,** tourner à droite (MAX IAS 200kt) pour intercepter et suivre **R 194 LTO** (RM 194°) ou suivre les instructions du contrôle. A **LTO** intégrer l'attente à ***6000*** (5971). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **straight ahead** to **6000** (5971). Intercept and follow **R 126 LTO** (MAG 126°). At **1700** (1671) MNM and **passing 9.3 NM LTO**, turn right (MAX IAS 185kt) **MAG 221°**. At **R 153 LTO at the latest**, turn right (MAX IAS 200kt) to intercept and follow **R 194 LTO** (MAG 194°) or follow ATC instructions. At **LTO** join holding at **6000** (5971). Acceleration segment not calculated.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| → THR (NM) | 10.1 | 3.5 | 0.6 |
| → DME LT (NM) | 10.4 | 3.7 | 0.8 |
| → DME LTO (NM) | 10.7 | 4.0 | 1.2 |

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

| CAT | ILS S | | | LOC S | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***300*** (270) | 800 | 269 | ***500*** (470) | 1400 | 464 |
| B | ***310*** (280) | 800 | 279 | | 1500 | |
| C | ***320*** (290) | 800 | 290 | | 1600 | |
| D | ***330*** (300) | 800 | 300 | | 1800 | |

**DME LT**

| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2950*** | ***2610*** | ***2280*** | ***1950*** | ***1620*** | ***1290*** | ***980*** | ***650*** | ***330*** |
| (HGT) | (2921) | (2581) | (2251) | (1921) | (1591) | (1261) | (951) | (621) | (301) |

**DME LTO**

| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2840*** | ***2510*** | ***2180*** | ***1850*** | ***1520*** | ***1190*** | ***870*** | ***550*** |
| (HGT) | (2811) | (2481) | (2151) | (1821) | (1491) | (1161) | (841) | (521) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| OM - THR 3.5 NM | 70 kt<br>3 min 00 | 85 kt<br>2 min 28 | 100 kt<br>2 min 06 | 115 kt<br>1 min 50 | 130 kt<br>1 min 37 | 145 kt<br>1 min 27 | 160 kt<br>1 min 19 | 185 kt<br>1 min 08 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |


© SIA

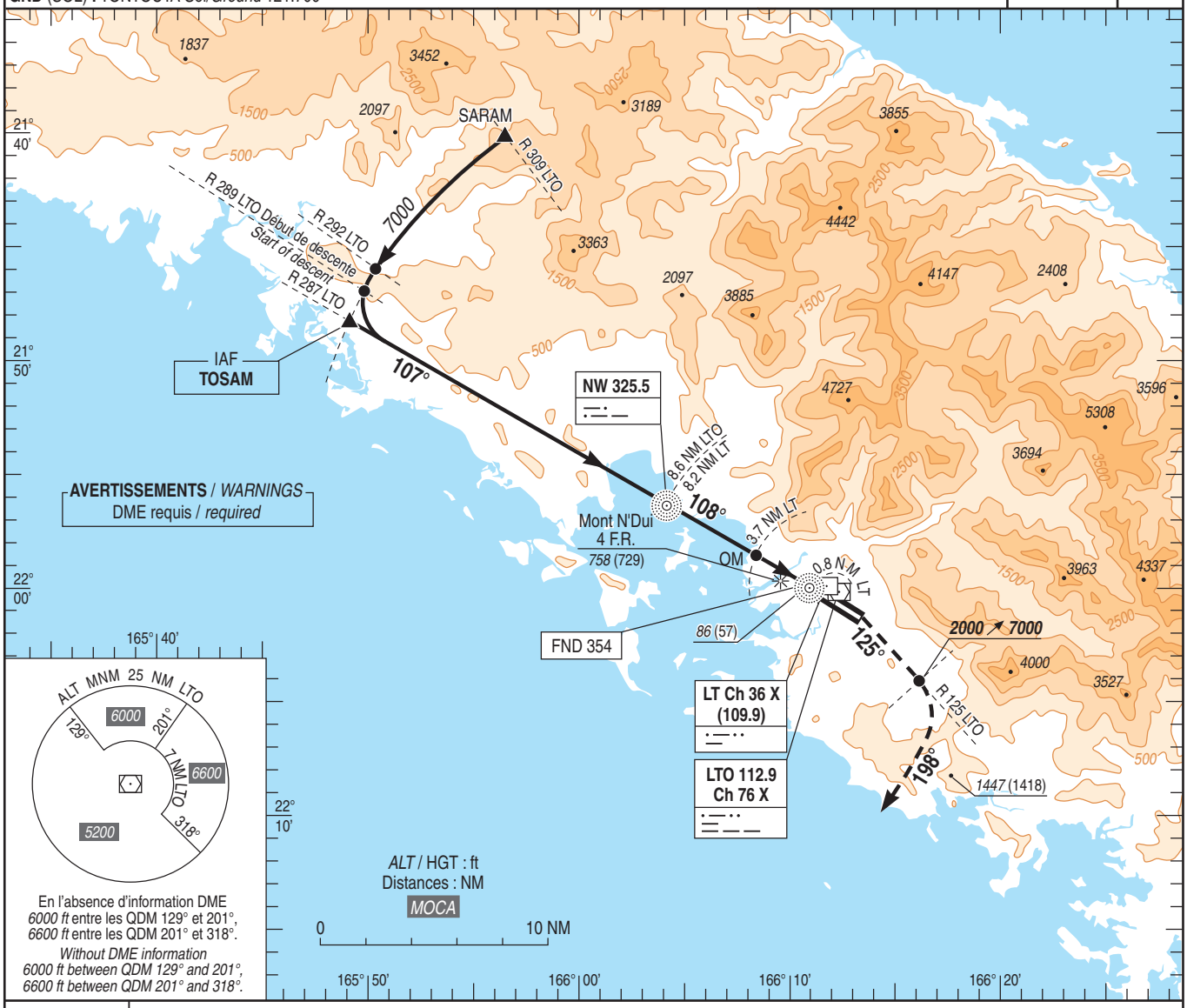
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT C D
*ALT AD : 51,* ***THR : 29 (2 hPa)***

NOUMEA LA **TONTOUTA**

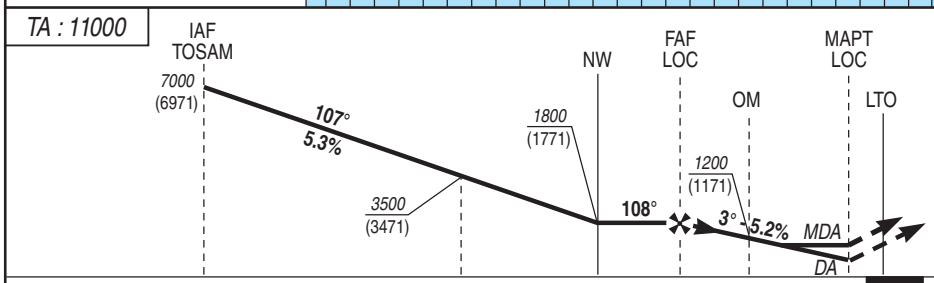
ILS X ou/*or* LOC X RWY 11

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

| **ILS-DME** | VAR |
|---|---|
| **LT 109.9** | 12°E |
| RDH 50 | (2015) |




*TA : 11000*




API : Monter **dans l'axe**. Intercepter et suivre **R 125 LTO** (RM 125°). A ***2000*** (1971), tourner **à droite RM 198°** en montée vers ***7000*** (6971) et suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. Intercept and follow* ***R 125 LTO*** *(MAG 125°).*
*At* ***2000*** *(1971), turn* ***right MAG 198°*** *climbing up to* ***7000*** *(6971) and follow ATC instructions. Climb up to* ***2000*** *(1971) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS X | | | LOC X | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| C | ***320*** (290) | 800 | 289 | ***340*** (310) | 1400 | 306 |
| D | ***330*** (300) | | 299 | | 1600 | |

| **DME LT** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1600*** | ***1280*** | ***960*** | ***650*** |
| (HGT) | (1571) | (1251) | (931) | (621) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - THR | 3.5 NM | 70 kt<br>3 min 00 | 85 kt<br>2 min 28 | 100 kt<br>2 min 06 | 115 kt<br>1 min 50 | 130 kt<br>1 min 37 | 160 kt<br>1 min 19 | 185 kt<br>1 min 08 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible/*Unavailable* | | | | | | |



© SIA

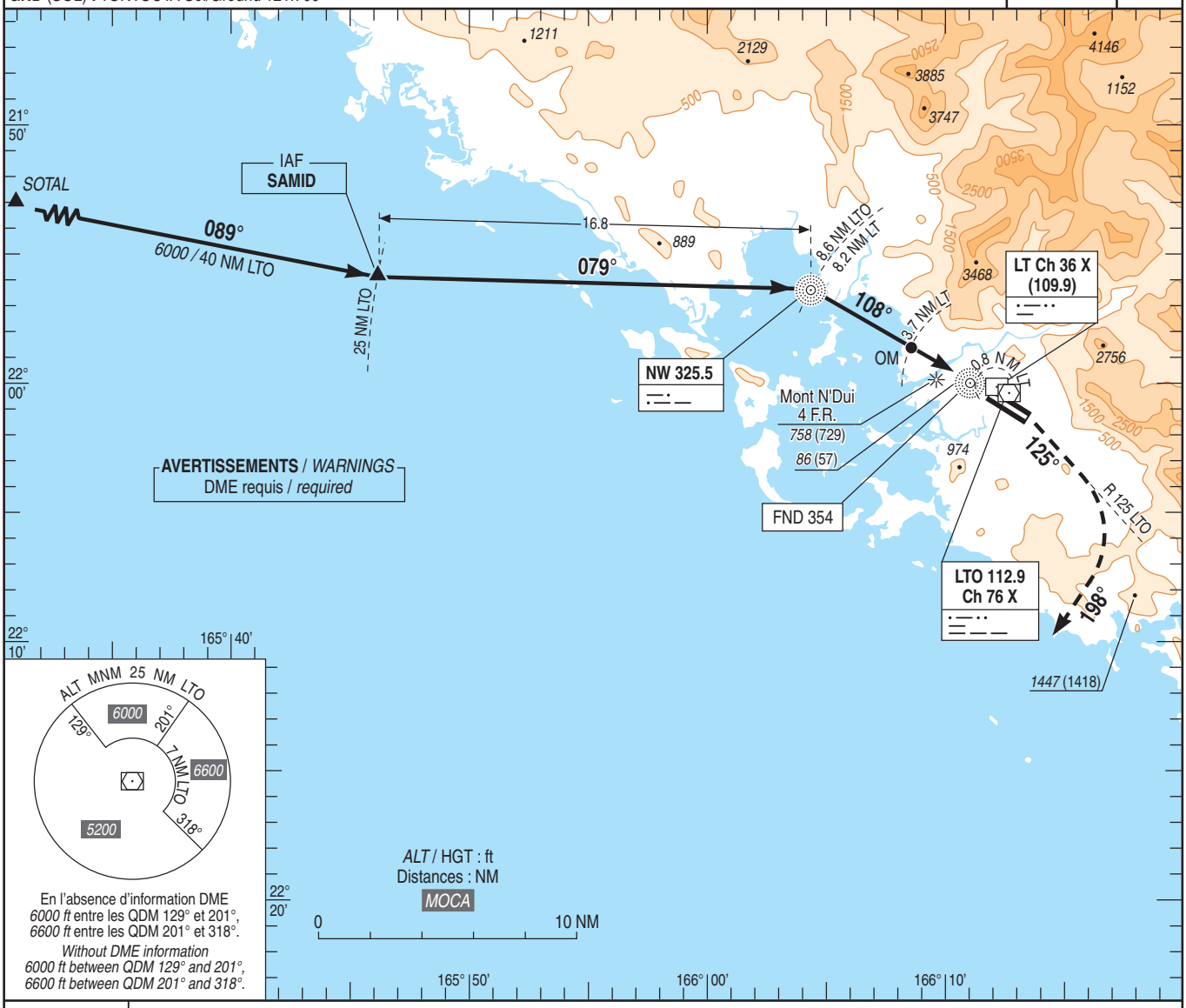
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT C D
*ALT AD : 51,* ***THR : 29 (2 hPa)***

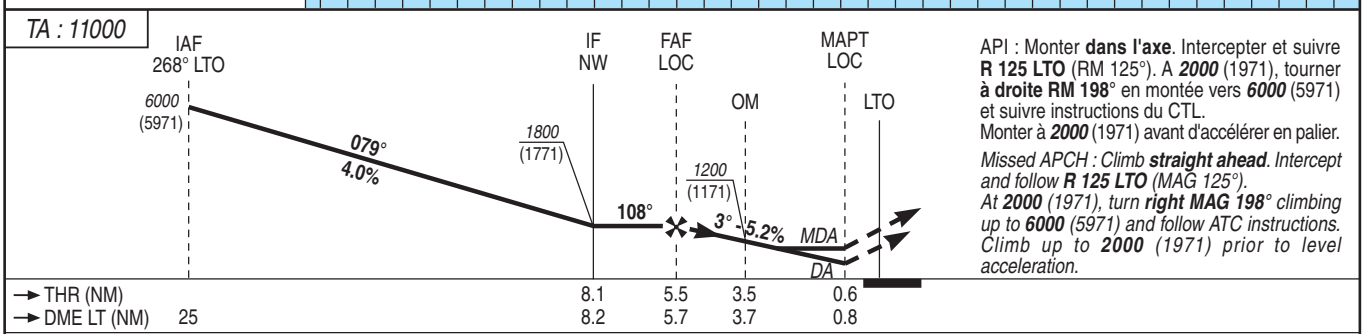
NOUMEA LA **TONTOUTA**

ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 11

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

| ILS-DME | VAR |
|---|---|
| **LT 109.9** | 12°E |
| RDH 50 | (2015) |




API : Monter **dans l'axe**. Intercepter et suivre **R 125 LTO** (RM 125°). A ***2000*** (1971), tourner **à droite RM 198°** en montée vers ***6000*** (5971) et suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. Intercept and follow* ***R 125 LTO*** *(MAG 125°).*
*At* ***2000*** *(1971), turn* ***right MAG 198°*** *climbing up to* ***6000*** *(5971) and follow ATC instructions.*
*Climb up to* ***2000*** *(1971) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| C | ***320*** (290) | 800 | 289 | ***340*** (310) | 1400 | 306 |
| D | ***330*** (300) | | 299 | | 1600 | |

| DME LT NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1600*** (1571) | ***1280*** (1251) | ***960*** (931) | ***650*** (621) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| OM - THR | 3.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 00 | 2 min 28 | 2 min 06 | 1 min 50 | 1 min 37 | 1 min 19 | 1 min 08 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible/*Unavailable* | | | | | | |



© SIA

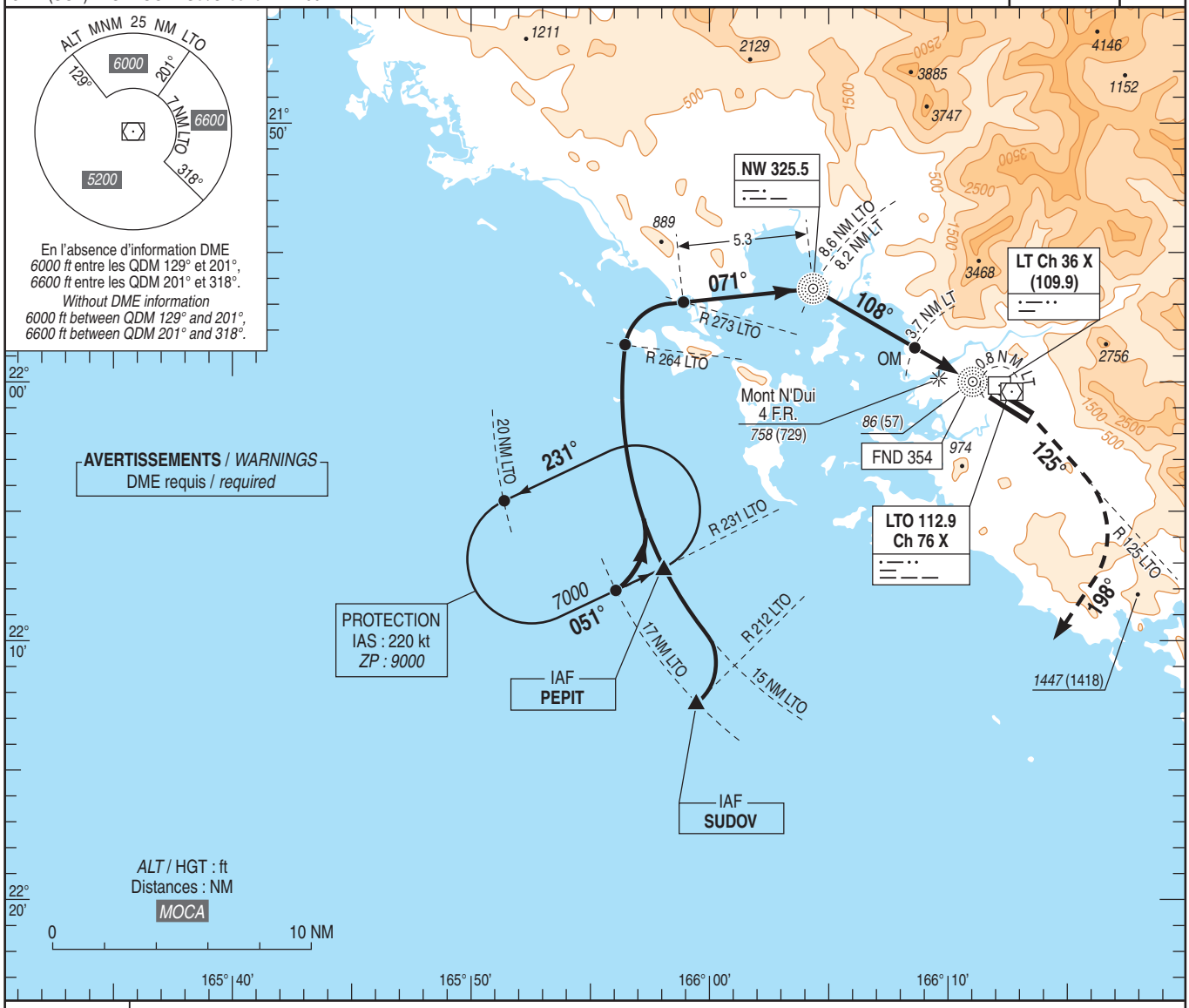
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT C D
*ALT AD : 51,* ***THR : 29 (2 hPa)***

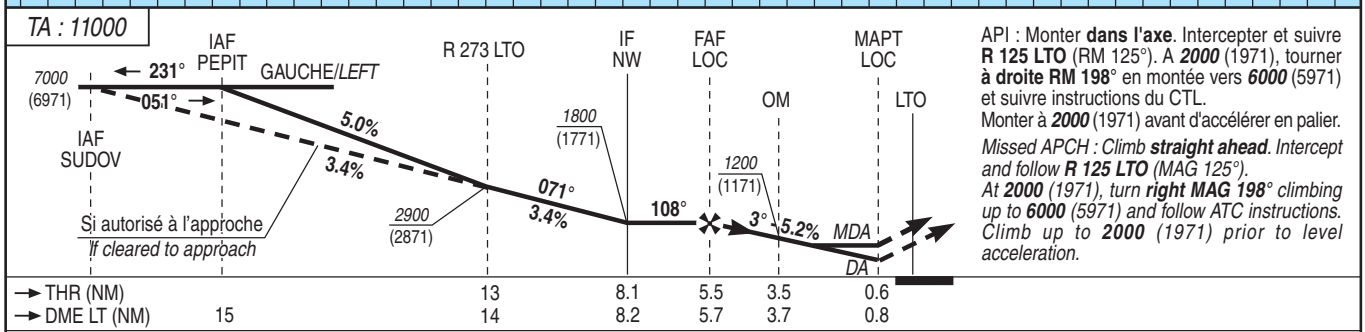
NOUMEA LA **TONTOUTA**

ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 11

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

| ILS-DME | VAR |
|---|---|
| **LT 109.9** | 12°E |
| RDH 50 | (2015) |




API : Monter **dans l'axe**. Intercepter et suivre **R 125 LTO** (RM 125°). A ***2000*** (1971), tourner **à droite RM 198°** en montée vers ***6000*** (5971) et suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. Intercept and follow* ***R 125 LTO*** *(MAG 125°).*
*At* ***2000*** *(1971), turn* ***right MAG 198°*** *climbing up to* ***6000*** *(5971) and follow ATC instructions.*
*Climb up to* ***2000*** *(1971) prior to level acceleration.*

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

| CAT | ILS Z | | | LOC Z | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| C | ***320*** (290) | 800 | 289 | ***340*** (310) | 1400 | 306 |
| D | ***330*** (300) | | 299 | | 1600 | |

| **DME LT NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1600*** (1571) | ***1280*** (1251) | ***960*** (931) | ***650*** (621) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| OM - THR 3.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3 min 00 | 2 min 28 | 2 min 06 | 1 min 50 | 1 min 37 | 1 min 19 | 1 min 08 |
| VSP (ft/min) | Non disponible/*Unavailable* | | | | | | |


© SIA

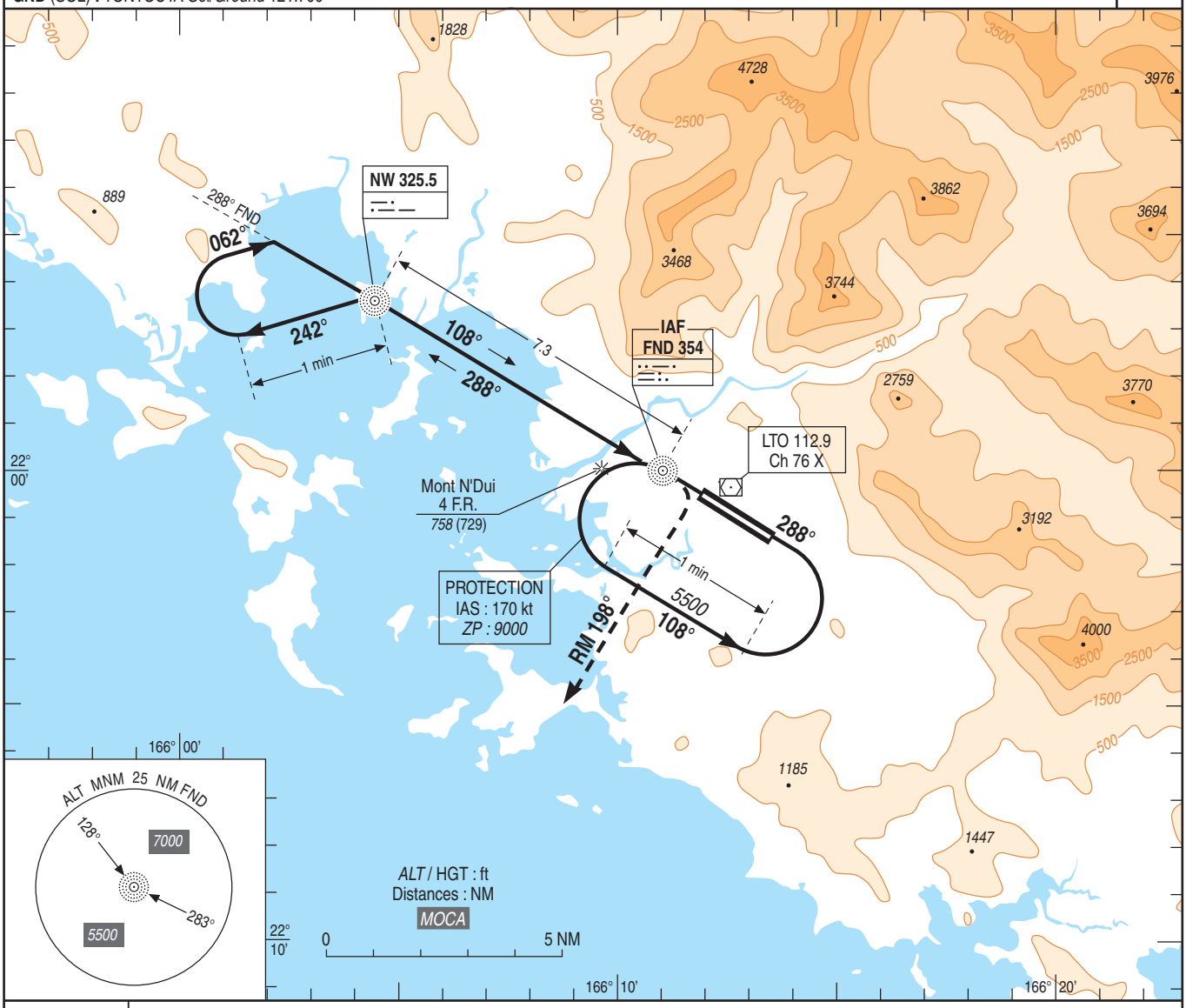
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 51, **THR : 29 (2 hPa)***

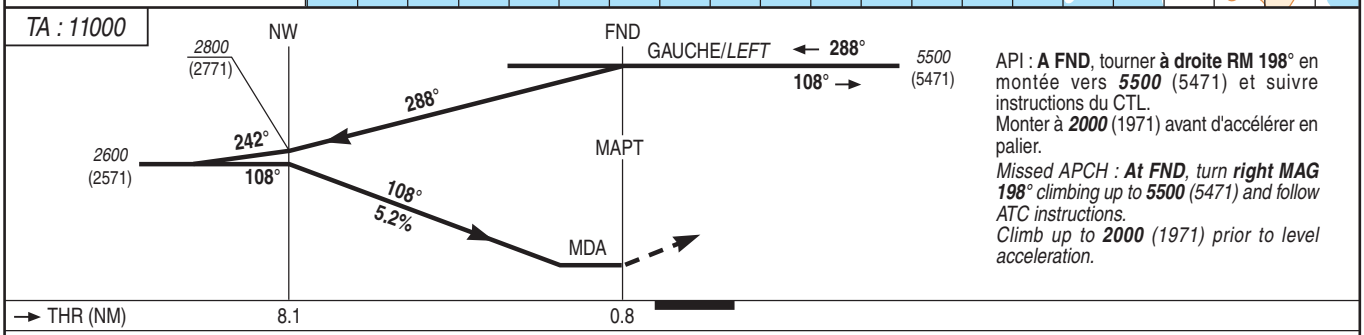
NOUMEA LA **TONTOUTA**

NDB Y RWY 11

**ATIS :** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

VAR 12° E (15)




API : **A FND**, tourner **à droite RM 198°** en montée vers ***5500*** (5471) et suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : **At FND**, turn **right MAG 198°** climbing up to **5500** (5471) and follow ATC instructions.*
*Climb up to **2000** (1971) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB Y | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A B | ***1050*** (1020) | 1500 | 1018 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NW - THR | 8.1 NM | 70 kt<br>6 min 57 | 80 kt<br>6 min 04 | 90 kt<br>5 min 24 | 100 kt<br>4 min 52 | 110 kt<br>4 min 25 | 120 kt<br>4 min 03 | 130 kt<br>3 min 44 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible/*Unavailable* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT C D

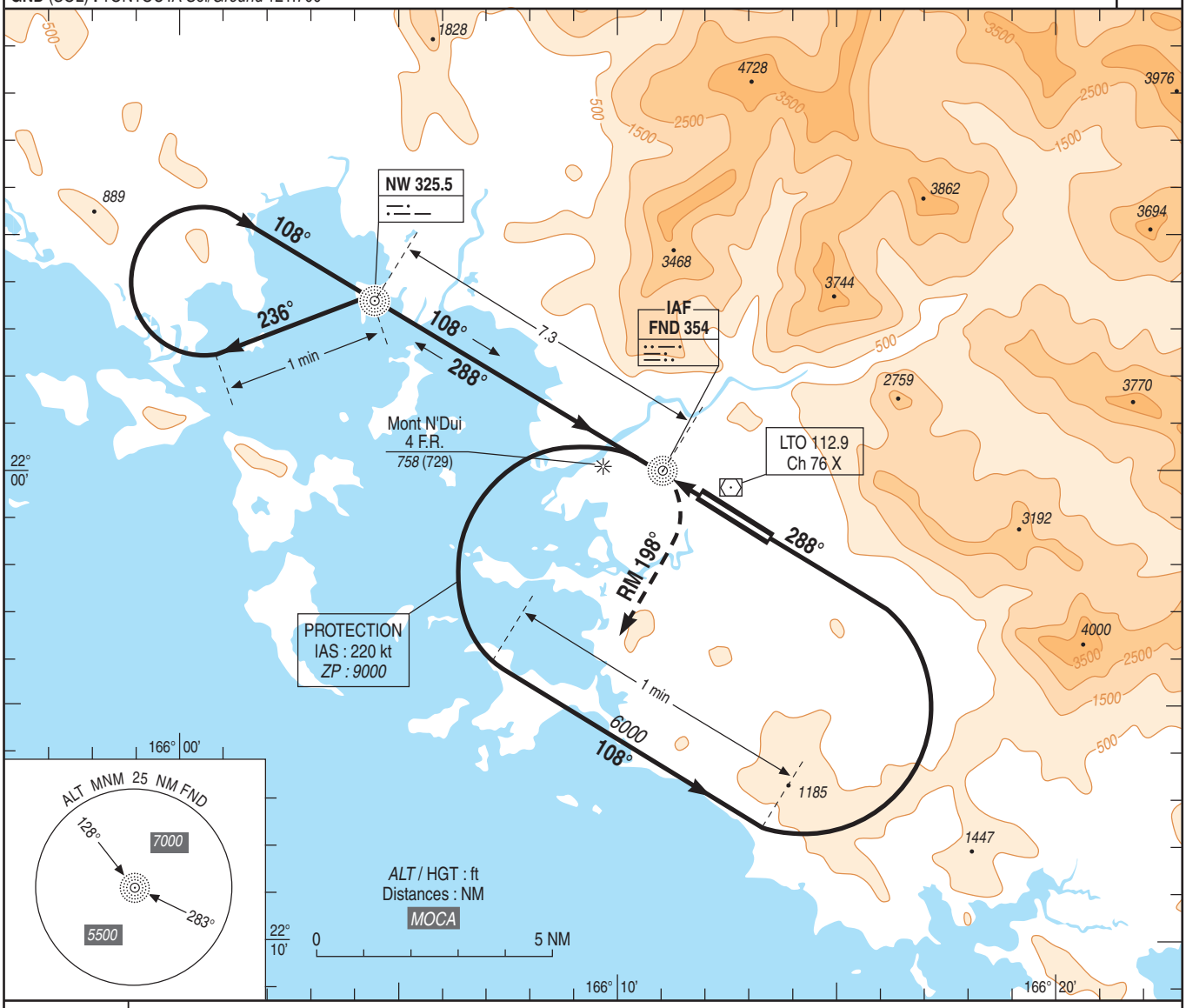
*ALT AD : 51, **THR : 29 (2 hPa)***

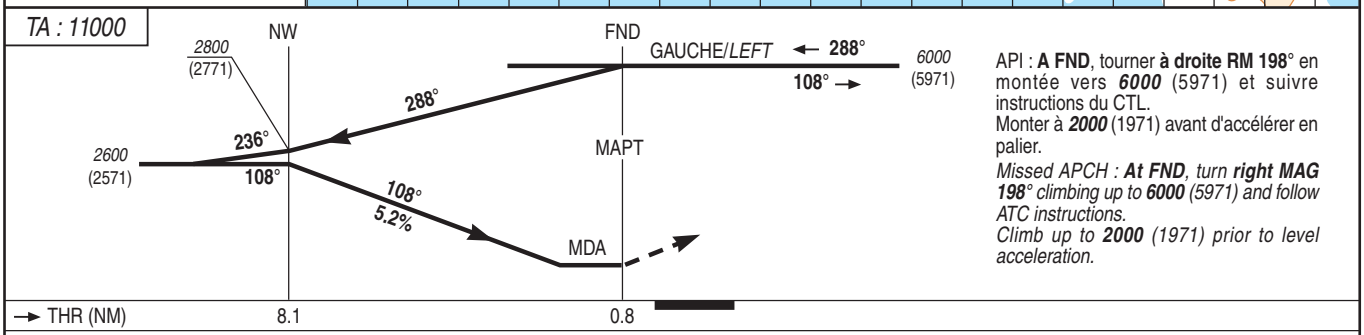
NOUMEA LA **TONTOUTA**

NDB Z RWY 11

**ATIS :** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

VAR 12° E (15)




API : **A FND**, tourner **à droite RM 198°** en montée vers ***6000*** (5971) et suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : **At FND**, turn **right MAG 198°** climbing up to **6000** (5971) and follow ATC instructions.*
*Climb up to **2000** (1971) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB Z | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| C D | ***1050*** (1020) | 1800<br>2000 | 1018 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NW - THR | 8.1 NM | 70 kt<br>6 min 57 | 85 kt<br>5 min 43 | 100 kt<br>4 min 52 | 115 kt<br>4 min 14 | 130 kt<br>3 min 44 | 160 kt<br>3 min 02 | 185 kt<br>2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible/*Unavailable* | | | | | | |



© SIA

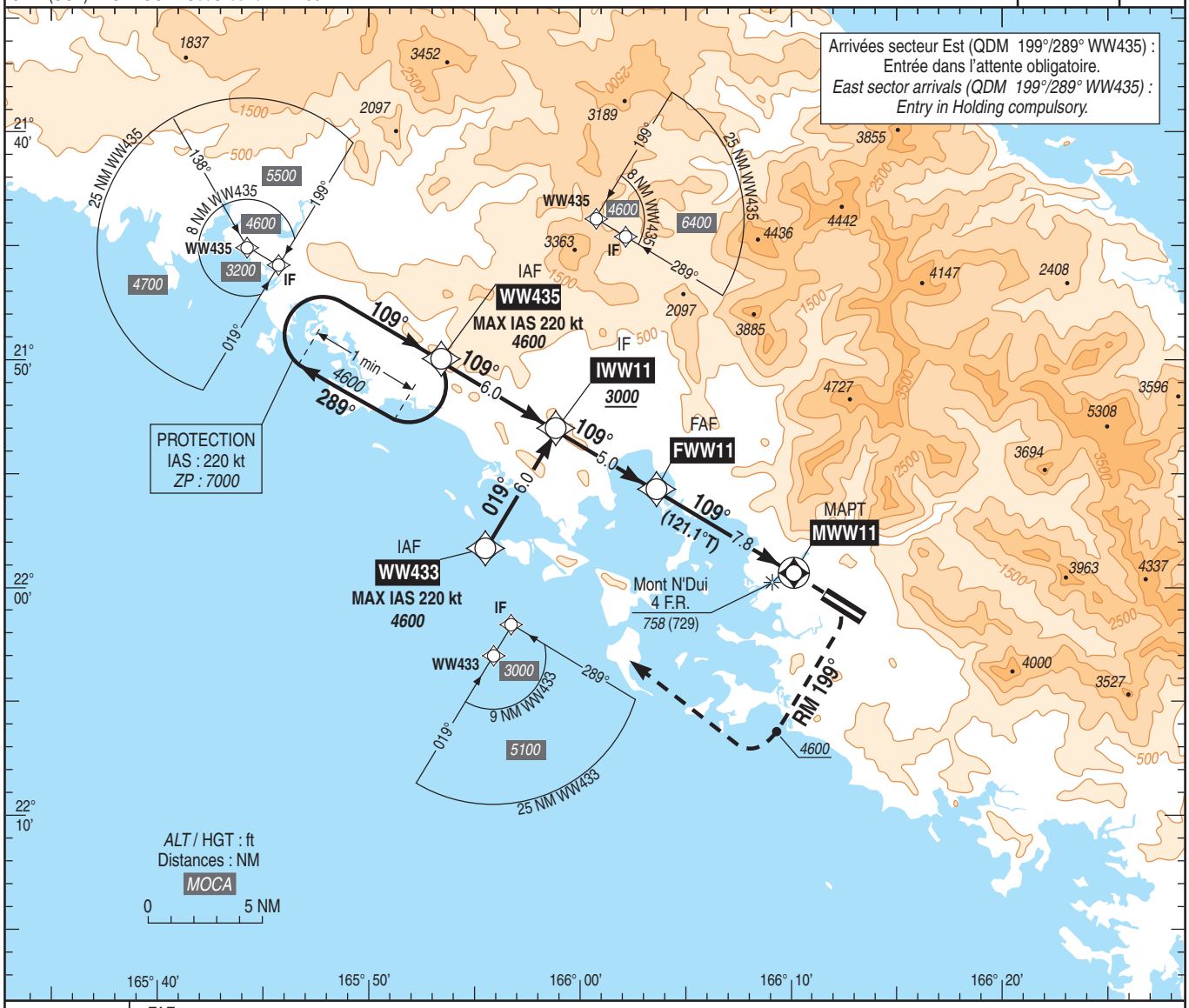
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 51, **THR : 29 (2 hPa)***

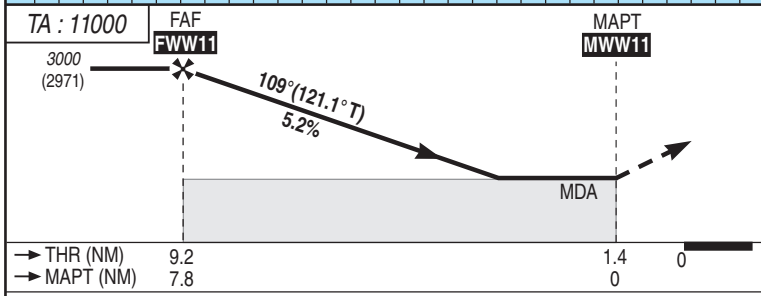
NOUMEA LA **TONTOUTA**

**RNP** RWY 11

**ATIS :** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

| RNP APCH | VAR 12° E (15) |
|---|---|




API : Au **MAPT**, monter **RM 109°**. A ***1000*** (971), tourner **à droite RM 199° MAX IAS 220 kt**. Sauf clairance contraire, monter à ***4600*** (4571). A ***4600*** (4571), tourner **à droite** vers **WW433** ou suivre les instructions du CTL. **Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **MAPT**, climb **MAG 109°**. At **1000** (971), turn **right MAG 199° MAX IAS 220 kt**. Unless otherwise instructed by ATC, climb at **4600** (4571). At **4600** (4571), turn **right** to **WW433** or follow ATC instructions. **Do not turn before MAPT.***
*Climb up to **2000** (1971) prior to level acceleration.*

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

| CAT | LNAV | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A B C D | ***840*** (820) | 1500 1500 1800 2000 | 808 |

**DIST MWW11**

| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2745*** (2716) | ***2430*** (2401) | ***2110*** (2081) | ***1795*** (1766) | ***1475*** (1446) | ***1160*** (1131) | ***840*** (811) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| FAF - MAPT 7.8 NM | 70 kt | 80 kt | 100 kt | 120 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 41 | 5 min 51 | 4 min 41 | 3 min 54 | 3 min 07 | 2 min 45 | 2 min 32 |
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 530 | 640 | 790 | 900 | 980 |


© SIA

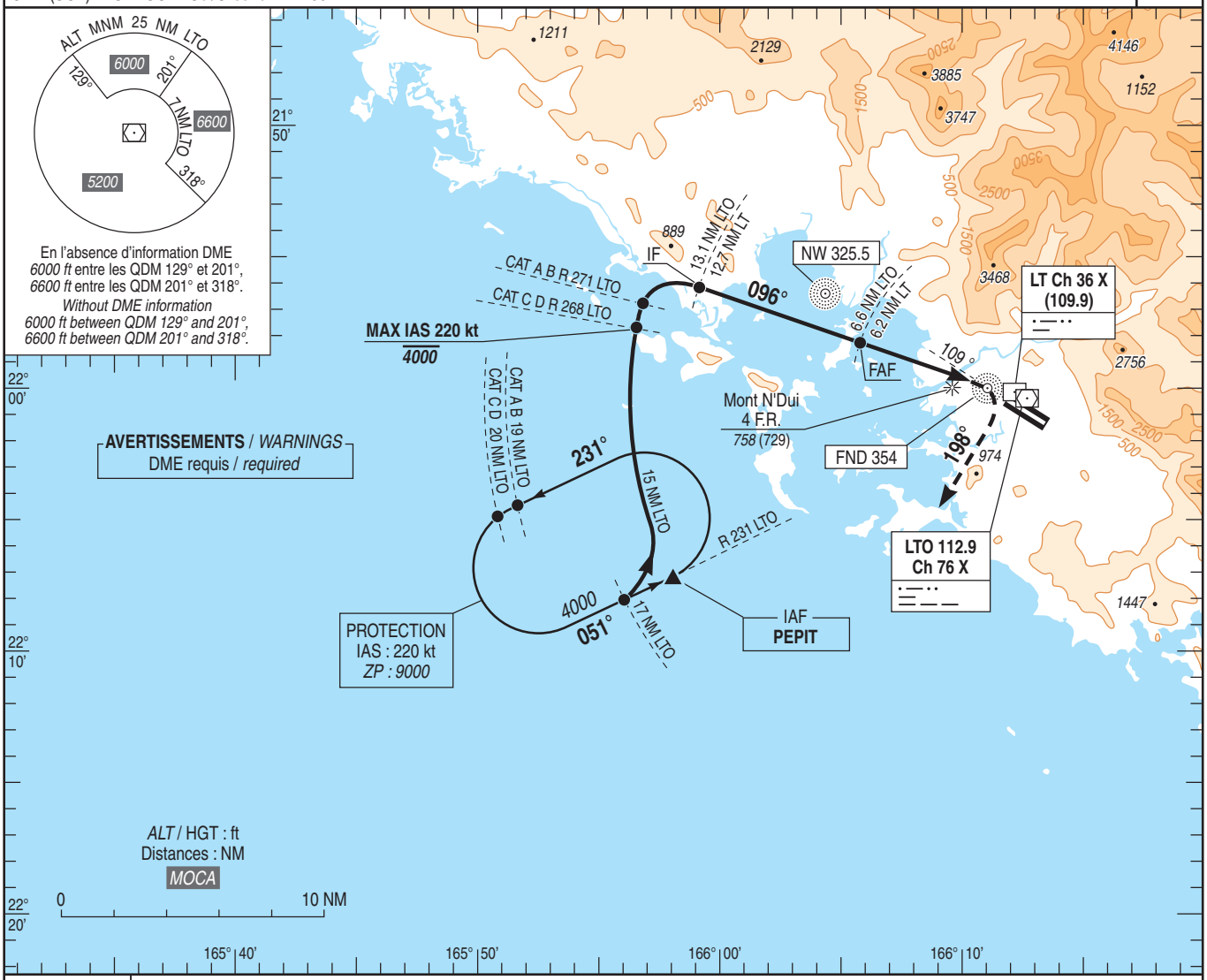
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 51,* ***THR : 29 (2 hPa)***

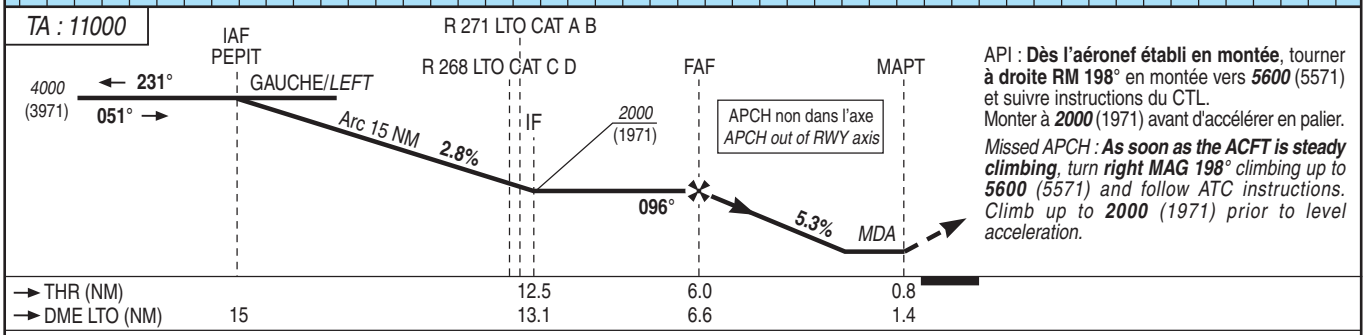
NOUMEA LA **TONTOUTA**

VOR W RWY 11

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

VAR 12°E (2015)




API : **Dès l'aéronef établi en montée**, tourner **à droite RM 198°** en montée vers ***5600*** (5571) et suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1971) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :* ***As soon as the ACFT is steady climbing****, turn* ***right MAG 198°*** *climbing up to* ***5600*** *(5571) and follow ATC instructions. Climb up to* ***2000*** *(1971) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR W | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1010*** (980) | 1500 | 978 |
| B | ***1010*** (980) | 1500 | |
| C | ***1010*** (980) | 1800 | |
| D | ***1010*** (980) | 2000 | |

| **DME LTO** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** |
| ***ALT*** | ***1810*** | ***1490*** | ***1170*** |
| (HGT) | (1781) | (1461) | (1141) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| FAF - THR | 6 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 09 | 4 min 30 | 4 min 00 | 3min 36 | 3 min 08 | 2 min 46 | 2 min 29 | 2 min 15 | 2 min 03 | 1 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 470 | 530 | 610 | 690 | 760 | 840 | 920 | 975 |



© SIA

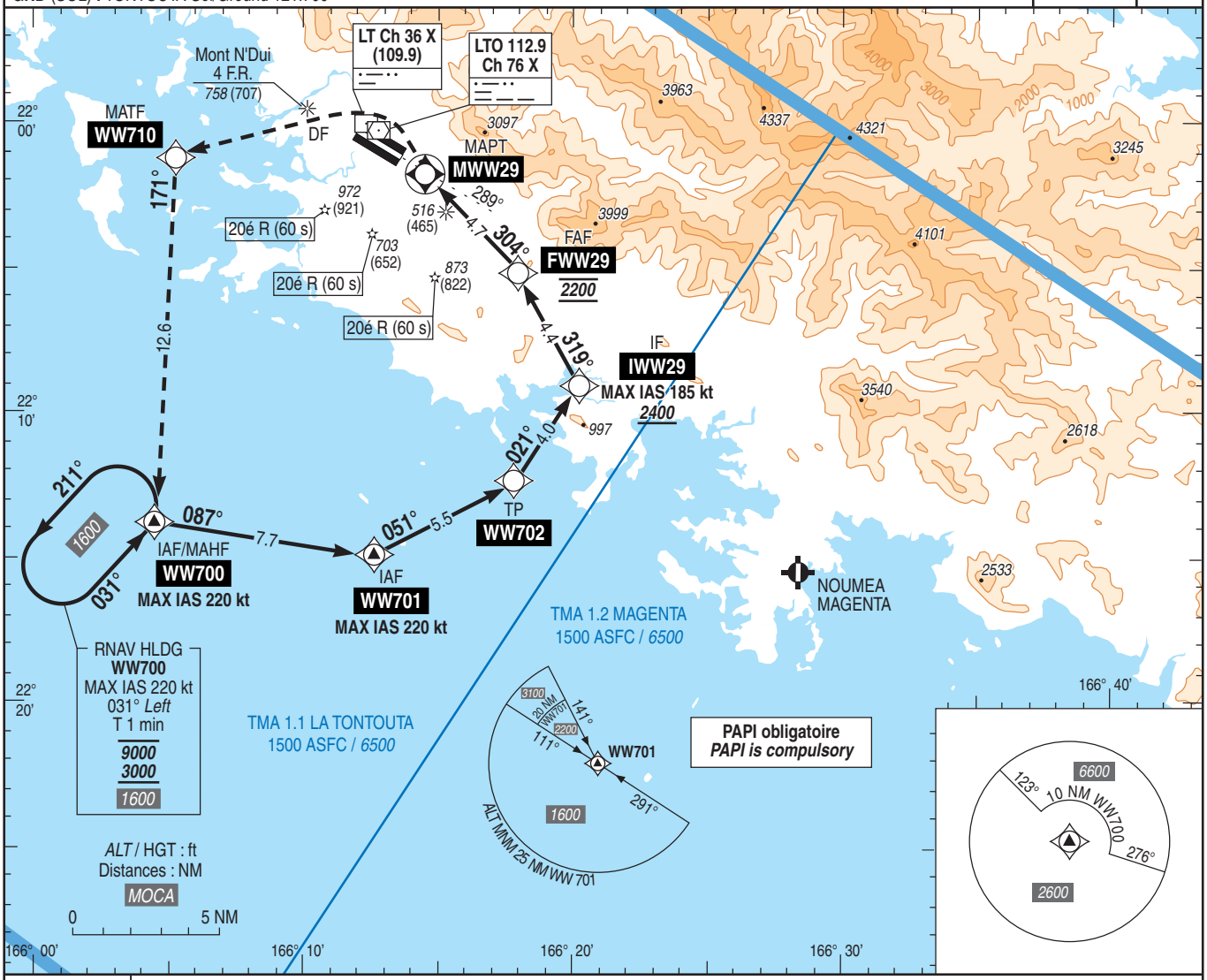
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 51 (2 hPa)**, THR : 50*

NOUMEA LA **TONTOUTA**

**RNP** RWY 29

**ATIS :** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

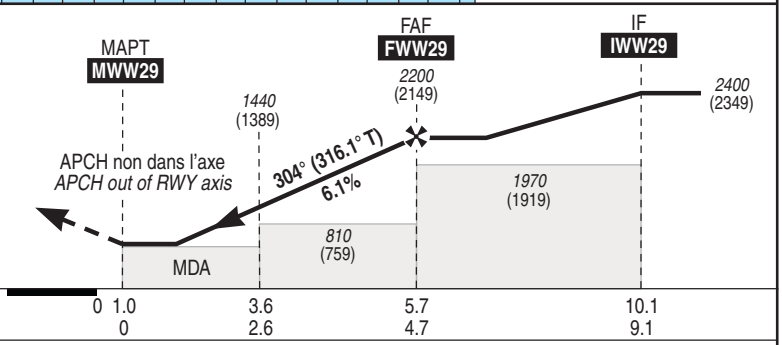
| RNP APCH | VAR 12° E (15) |
|---|---|




*TA : 11000*

API : Au MAPT, tourner **à gauche vers WW710**, puis tourner **à gauche vers WW700** (MAX IAS 220 kt) pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2949) ou suivre les instructions du CTL.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Palier d'accélération non étudié

*Missed APCH : At MAPT, turn **left direct to WW710**, then turn **left to WW700** (MAX IAS 220 kt) to join holding climbing to **3000** (2949) or follow ATC instructions.*
***Do not turn before MAPT.***
*Level acceleration not studied.*




THR ← (NM)
MAPT ← (NM)

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

| CAT | LNAV | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A B C D | ***760*** (710) | 1500 1600 3300 3600 | 704 |

| DIST MWW29 NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1960*** (1909) | ***1590*** (1539) | ***1220*** (1169) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| FAF - MAPT 4.7 NM | 70 kt 3 min 59 | 85 kt 3 min 17 | 100 kt 2 min 47 | 115 kt 2 min 26 | 130 kt 2 min 09 | 145 kt 1 min 55 | 160 kt 1 min 45 | 185 kt 1 min 30 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 | 1145 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

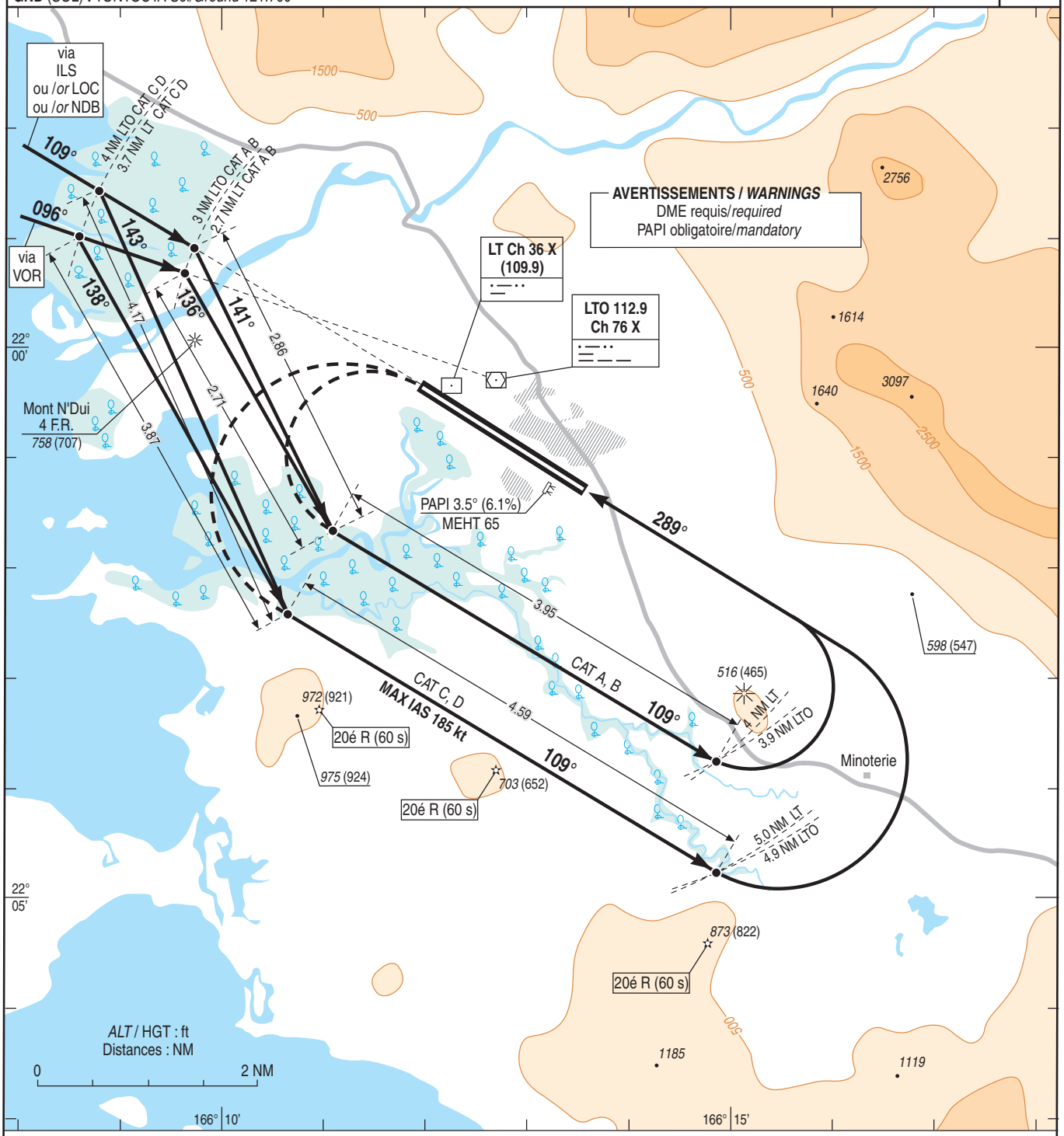
***ALT AD : 51 (2 hPa)**, THR : 50*

NOUMEA LA **TONTOUTA**

VPT RWY 29

**ATIS** TONTOUTA 126.200
**APP :** TONTOUTA Approche/*Approach* 119.700 (H) - 128.300 (s)
**TWR :** TONTOUTA Tour/*Tower* 118.100 (L) - 119.700 (s)
**GND** (SOL) **:** TONTOUTA Sol/*Ground* 121.700

VAR 13° E (2025)




MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT ILS ou/*or* LOC ou/*or* VOR/DME ou/*or NDB* | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1080*** (1020) | 1500 | 1019 |
| B | ***1080*** (1020) | 1600 | 1019 |
| C | ***1430*** (1380) | 2400 | 1354 |
| D | ***1430*** (1380) | 3600 | 1354 |

Observations / *Remarks* : L'attention des équipages est spécialement attirée sur le relief important à droite de la finale piste 29.
*Crews' attention is especially drawn to the significant relief right side of final RWY 29.*



© SIA

## APPROCHE A VUE
*Visual approach*

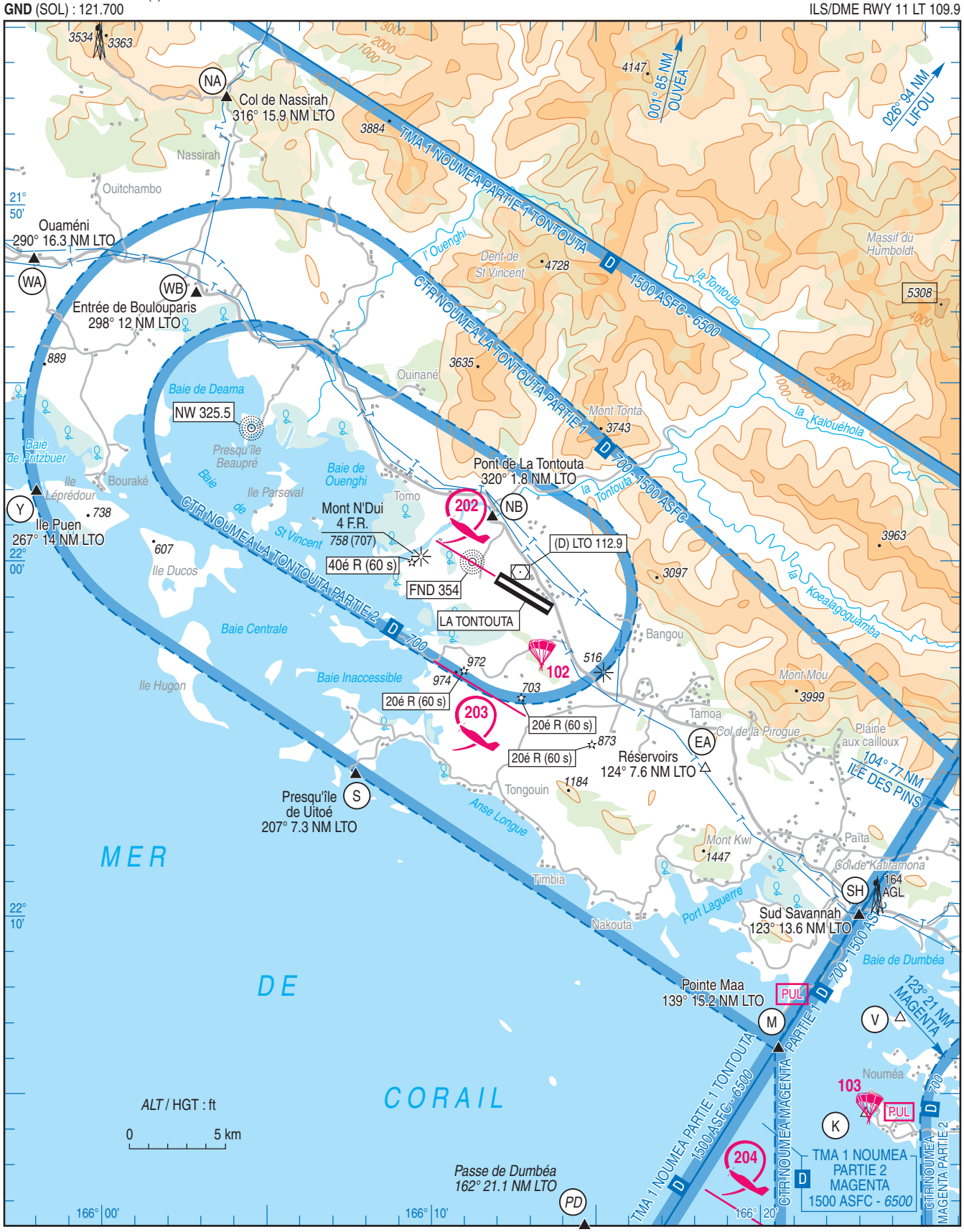
Ouvert à la CAP
*Public air traffic*

NOUMEA LA **TONTOUTA**

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT AD : 51 ft (2 hPa)***<br>LAT : 22 00 52 S<br>LONG : 166 12 47 E | **NWWW**<br>VAR 12° E (20) |

**FIS** : 118.100 (dans l'espace du SIV situé sous/*within SIV airspace located under* : CTR NOUMEA LA TONTOUTA partie 1)
119.700 (dans l'espace du SIV situé sous/*within SIV airspace located under* : TMA NOUMEA partie 1.1 TONTOUTA sauf sous/*except under* CTR NOUMEA LA TONTOUTA partie 1)
**ATIS** : 126.200 ☎ 35 24 24
**APP** : TONTOUTA Approche / *Approach* (H) 119.700 - 128.300 (s)
**TWR** : 118.100 - 119.700 (s)
**GND** (SOL) : 121.700

VDF
ILS/DME RWY 11 LT 109.9

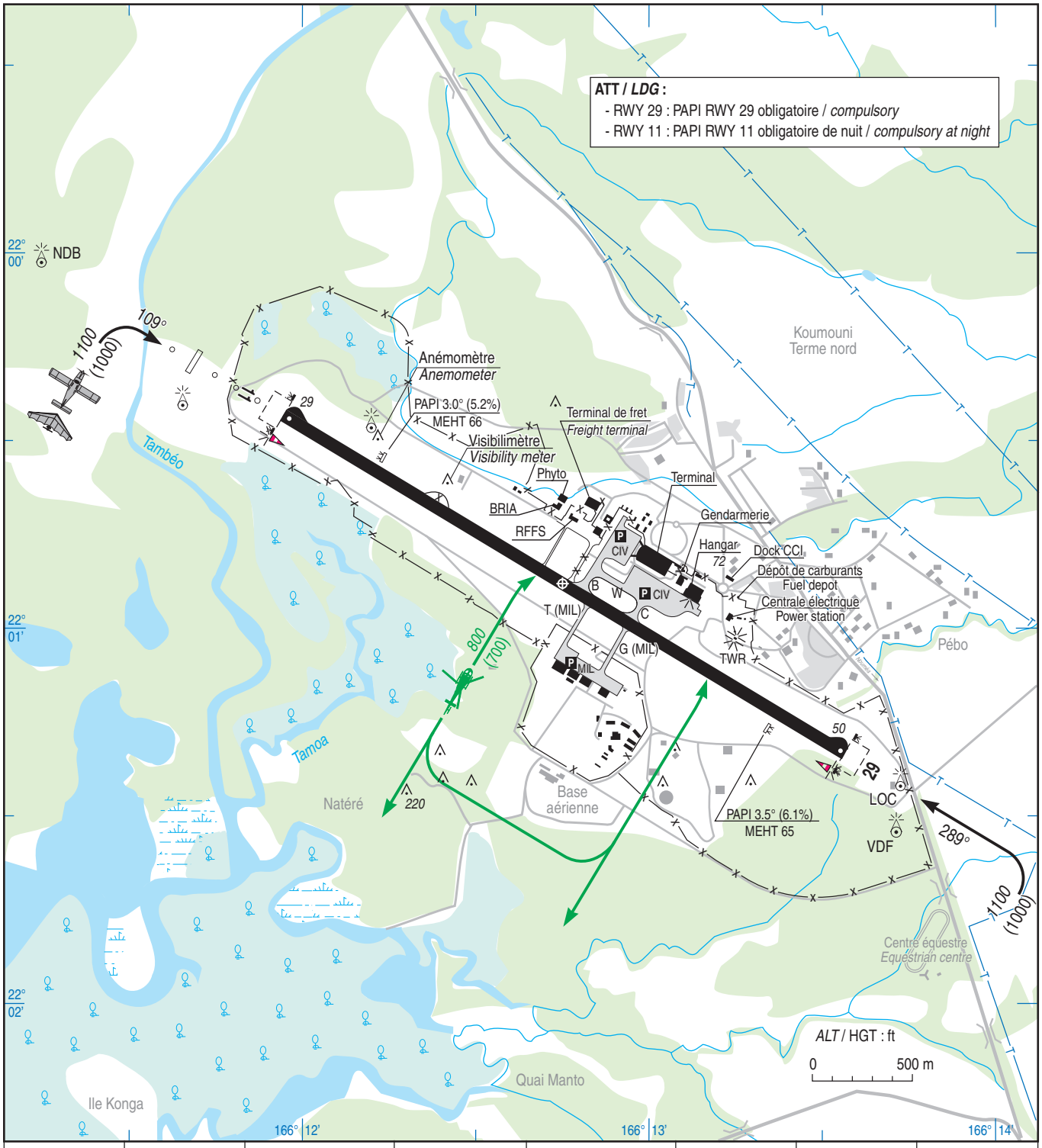





© SIA

## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

NOUMEA LA **TONTOUTA**




| RWY | QFU | Dimensions<br>*Dimension* | Nature<br>*Surface* | Résistance<br>*Strength* | TODA | ASDA | LDA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11<br>29 | 109<br>289 | 3250 x 45 | Revêtue<br>*Paved* | 61 F/B/W/T | 3350<br>3350 | 3250<br>3250 | 3250<br>3250 |

**Aides lumineuses :**
HI/BI RWY 11/29.
RWY 11 : Ligne APP HI.
PAPI RWY 29 : portée limitée à 11000 m du seuil et divergence axe de piste 5°.
MEHT PAPI RWY 11/29 : voir AD 2 NWWW.23.
Attention : autres balisages lumineux obligatoires de nuit : voir AD 2 NWWW.22

***Lighting aids:***
*LIH/LIL RWY 11/29.*
*RWY 11 : Approach line LIH.*
*PAPI RWY 29 : range limited over 11000 m from THR and 5° offset from RWY centerline.*
*MEHT PAPI RWY 11/29 : see AD 2 NWWW.23.*
*Caution : other compulsory lighting by night : see* AD 2 NWWW.22


© SIA

# AD 3.1 REPERTOIRE DES HELISTATIONS

## *HELIPORT DIRECTORY*

| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval*) ) sous-catégorie */heliport type* | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO<br>Situation | ALT<br>HGT | dimensions<br>revêtement */surface* résistance */strength* | GUND<br>utilisation | observations |
| **DUMBEA CHT** Transport public à la demande HB | | | | CHT Nouméa TEL : 20 80 00 |
| 22°12'31"S 166°27'10"E | 72 ft | FATO 21 x 21 m | 200 | balisage : OUI |
| en terrasse<br>Zone hostile habitée | | TLOF Béton ( 4.3 t ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 2 extincteurs poudre 100 kg et 150 kg<br>Classe de performance : 1<br>MEDEVAC PPR centre avec PN 1 HR TEL : 15.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **KONE CHN** Transport public à la demande HB | | | | Centre Hospitalier du Nord TEL : 42 11 68 |
| 21°05'55"S 164°53'18"E | 69 ft | FATO 18.2 x 18.2 m | NIL | balisage : NIL |
| en surface<br>Zone hostile habitée | | TLOF Asphalte ( 7.4 t ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur poudre 50 kg sur roues.<br>Hélicoptère de référence : Puma SA330<br>Classe de performance : 1<br>L'extincteur est stocké dans le local technique et sorti avant toute arrivée sur la voie d'accès à l'hélistation.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NOUMEA CASERNE NORMANDIE** Réservé aux administrations de l'Etat | | | | Gendarmerie Nationale. |
| 22°13'35"S 166°29'12"E | 99 ft | FATO Diamètre 20 m | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | TLOF Bitume | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>Réservé à l'usage de la Gendarmerie Nationale. |
| **NOUMEA LE MERIDIEN** Transport public à la demande HB | | | | Province sud DFA TEL : 20 42 50 |
| 22°18'44"S 166°26'54"E | 10 ft | FATO Diamètre 30 m | NIL | balisage : NIL |
| en surface<br>Zone non hostile | | TLOF Béton | | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur poudre 50 kg<br>TA et vols privés : PPR DFA par l'intermédiaire de l'Hôtel Le Méridien avec PN 48 HR Tél. 26 50 00.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NOUMEA POINTE DE L'ARTILLERIE** Réservé aux administrations de l'Etat | | | | Forces armées |
| 22°16'59"S 166°26'01"E | 158 ft | FATO 25x25 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | TLOF Bitume | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>Réservé à l'usage des Forces armées. |
| **NOUMEA PORT** Usage restreint HB | | | | Port autonome de la Nouvelle-Calédonie TEL : 25 50 00 |
| 22°16'05"S 166°25'58"E | 9 ft | FATO Diamètre 19.20 m | NIL | balisage : NIL |
| en surface<br>Zone non hostile | | TLOF Bitume | | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur poudre 50 kg dans une logette fermée<br>Clef de la logette disponible au poste de garde après demande auprès de l'exploitant et pièce d'identité en caution.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## APPROCHE A VUE
*Visual approach*

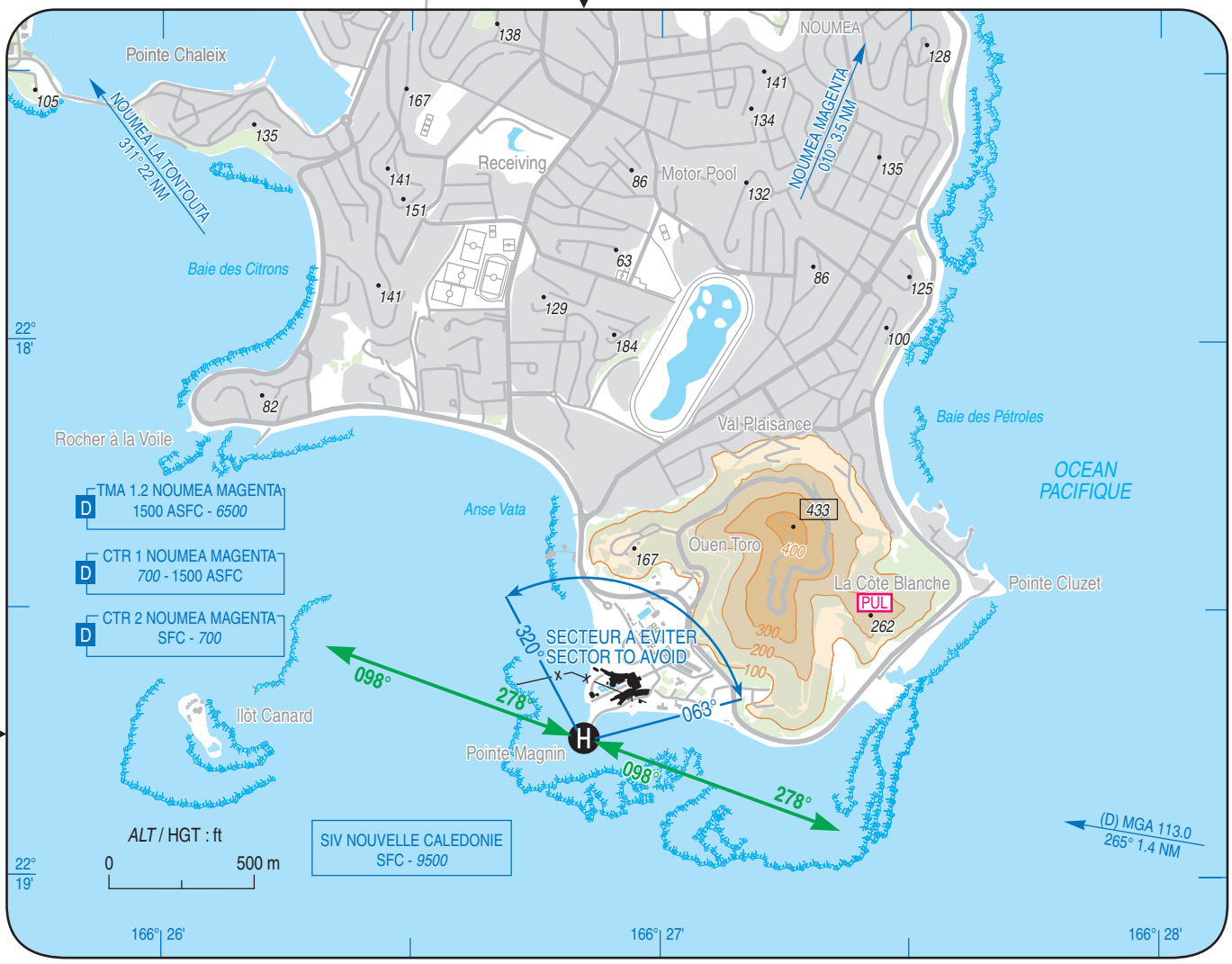
Transport public à la demande
*Common carriage on request*

NOUMEA **MERIDIEN**
Hélistation / *Heliport*

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT : 10 ft (1 hPa)***<br>LAT : 22 18 44 S<br>LONG : 166 26 54 E | Non WGS-84<br>VAR : 12° E (20) |

FIS : Magenta Information 124.300 (dans l'espace du SIV situé sous / *within FIS airspace located under* TMA 1.2 Nouméa Magenta)
APP : Magenta Approche/*Approach* 124.300 - 118.300 (s)
TWR : Magenta Tour/*Tower* 124.300 - 118.300 (s). Absence ATS : A/A (123.500) FR seulement/*only*
COM : NIL

EN SURFACE / *ABOVE GROUND*




**CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS :***

- Réservée aux hélicoptères effectuant des vols de transport public à la demande. / *Reserved for HEL performing unscheduled commercial flights.*
- Utilisable par les hélicoptères mis en oeuvre par la puissance publique et pour les opérations urgentes d'assistance et de sauvetage. / *Available for HEL operating as government HEL and for emergency missions of assistance and rescue operations.*
- Exceptionnellement, sous réserve de l'accord préalable de la Province Sud par l'intermédiaire de l'hôtel Le Méridien, utilisable pour vols de travail aérien et vols privés, avec PPR PN 48 HR.
  *Exceptionally available for aerial work flights and private flights, subject to prior agreement from Province Sud via hotel Le Méridien, with PPR PN 48 HR.*
- Réservée aux HEL munis de radio / *Reserved for radio-equipped HEL.*
- Accès sécurisé par cadenas à code. Demande d'assistance et de poser : contacter l'hôtel Le Méridien, TEL : 26 50 00 / *Access securised by combination lock. To request assistance and landing authorization : contact hotel Le Méridien, TEL : 26 50 00*
- Utilisation de nuit / *Night use* : non / *no.*
- Utilisation en IFR / *IFR use* : non / *no.*
- Pente des surfaces de protection dans les trouées / *Funnels surfaces slope :* 4.5%.

**Dangers à la navigation aérienne / *Air navigation hazards*** :

- Activité importante d'aile tractées aux abords. / *Significant activity of flying wings towed in the vicinity.*
- Présence d'oiseaux. / *Presence of birds.*

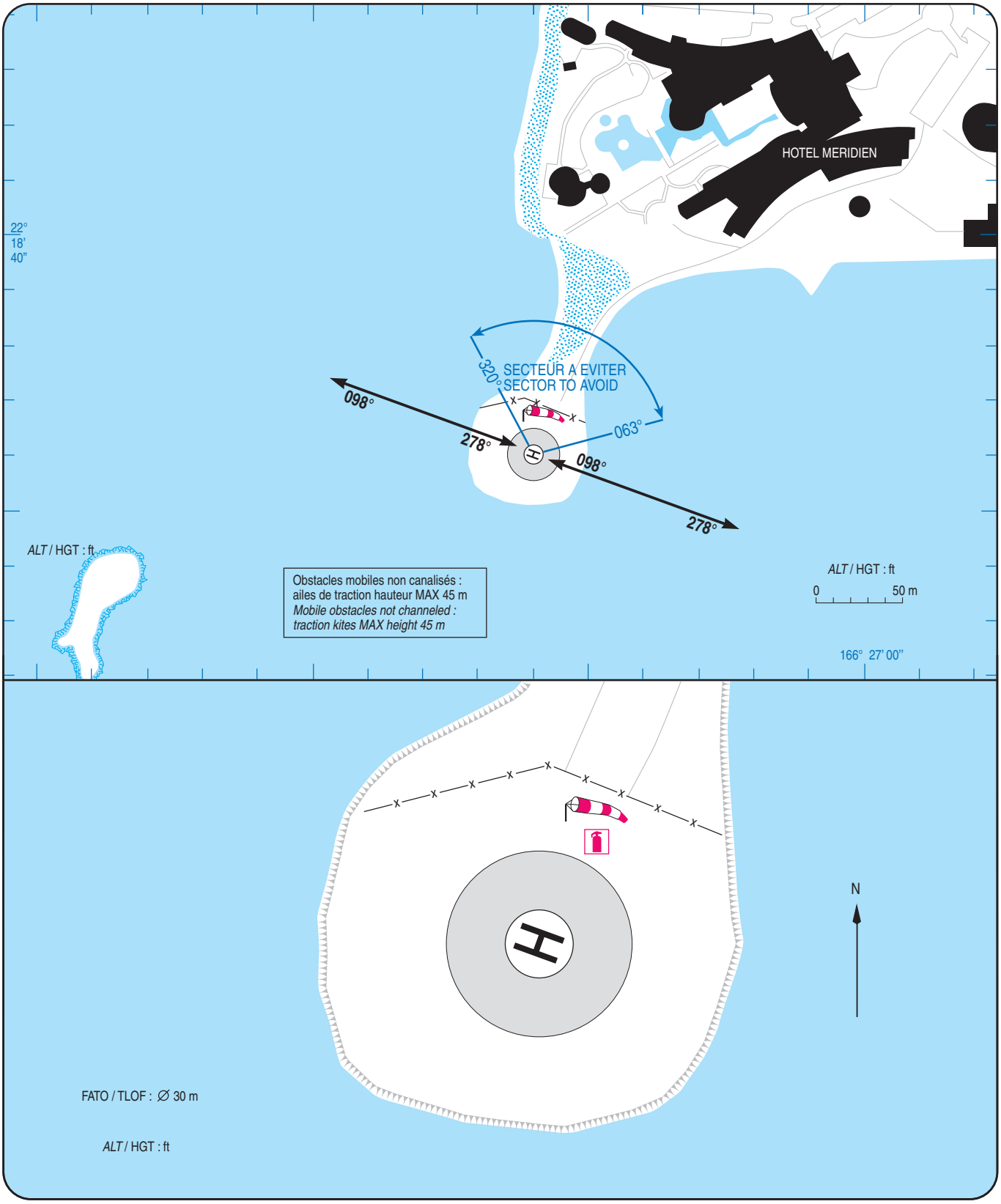
**Procédures et consignes particulières / *Procedures and special instructions*** :

- Passage obligatoire à la verticale de la plate-forme de façon à s'assurer de sa disponibilité, et de son utilisation sans danger apparent./ *Compulsory passage over heliport in order to make sure that it is available, and can be used without visible danger.*
- Circuit sur la mer. / *Circuit over the sea.*


© SIA

## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

NOUMEA **MERIDIEN**




**1 - Exploitant / *Operator* :**
Province Sud - DAEM. BP L1 - 98849 Nouméa Cedex. TEL 20 42 50. FAX 20 43 99.
**2 - CAA :** DAC Nouvelle-Calédonie (voir / see GEN)
**3 - AVT :** NIL
**4 - RFFS :** 1 extincteur poudre 50 kg / 1 *powder extinguisher 50 kg.*
**5 - Police - Douanes / *Police - Customs* :** NIL
**6 - Hangars disponibles / *Hangar available* :** NIL
**7 - Réparations / *Repairs facility* :** NIL
**8 - Type de surface / *Surface* :** Béton /*Concrete.*
**9 - Force portante / *Strength* :** 3 t.


© SIA

## APPROCHE A VUE
*Visual approach*

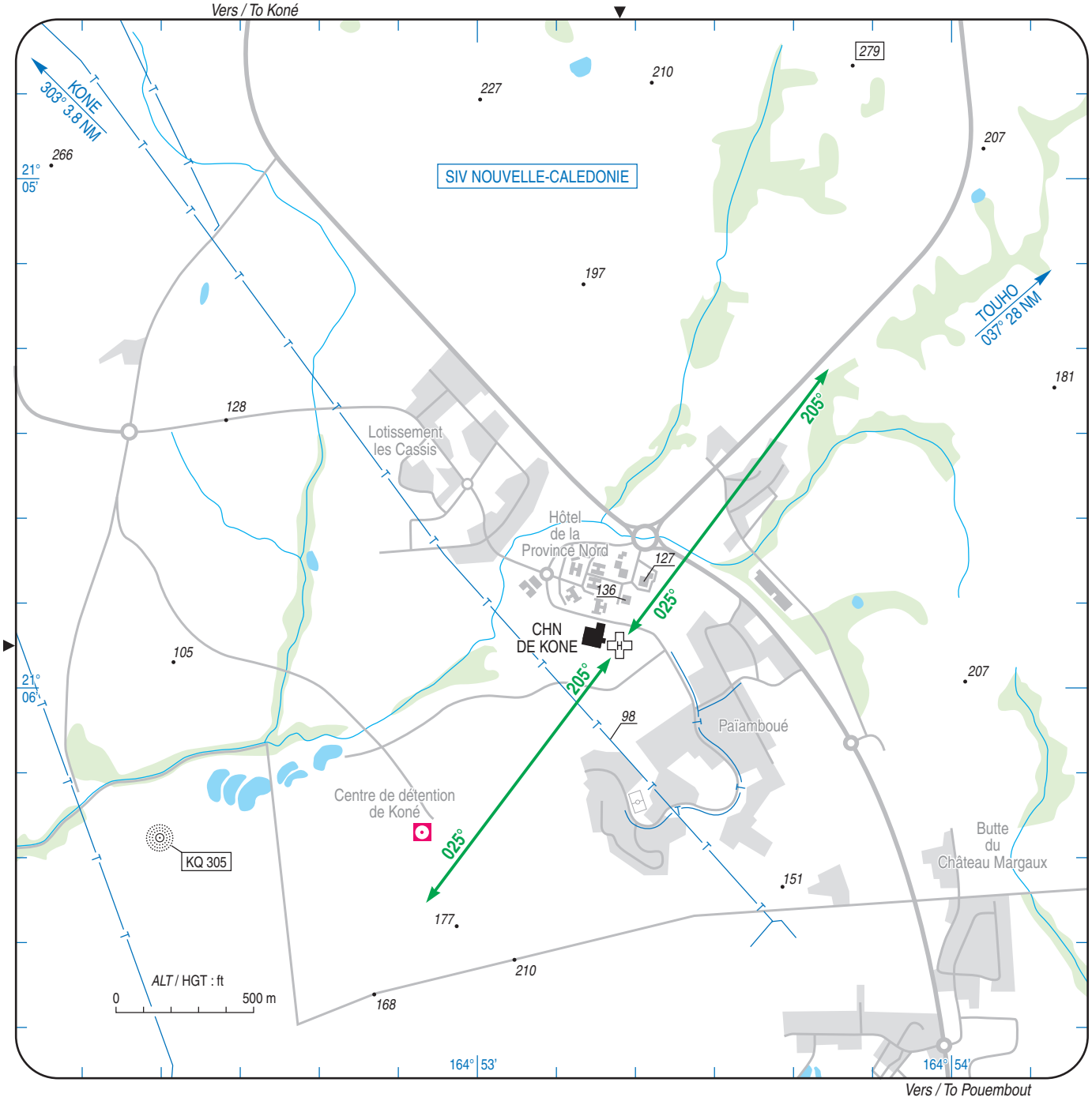
Transport public à la demande
*Common carriage on request*

KONE **CHN**
Centre hospitalier / *Hospital*

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT : 69 (3 hPa)***<br>LAT : 21 05 55 S<br>LONG : 164 53 18 E | **NWHN**<br>Non WGS-84<br>VAR : 12° E (20) |

FIS : TONTOUTA Information 128.200
ATS : NIL
COM : NIL
**A/A** : 123.500 (FR seulement / *only*)

EN SURFACE / *ABOVE GROUND*




CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS* :

Réservée aux vols de sauvetage et d'évacuation sanitaire par hélicoptère effectués selon les règles techniques en vigueur /
*Reserved for HEL rescue and medical evacuation flights according to technical rules in force.*

Pente des surfaces de protection dans les trouées / *Funnels surfaces slope* : trouée Sud / *South funnel* : 4.5%, trouée Nord / *North funnel* : 14%.

Utilisation de nuit / *Night use* : oui/*yes*

Utilisation en IFR / *IFR use* : non/*no*

DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE / *AIR NAVIGATION HAZARDS* :

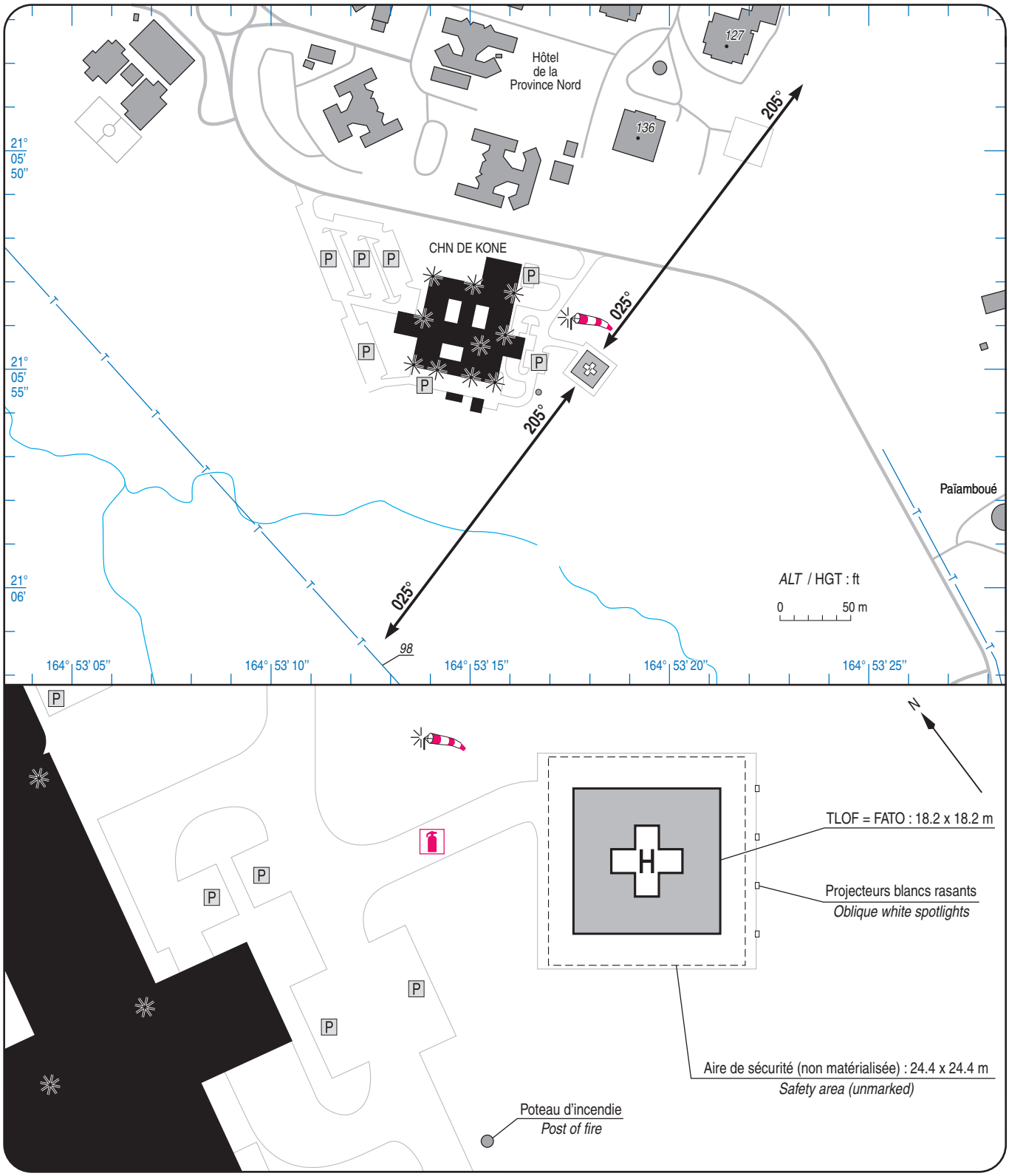
Ligne électrique non balisée dans la trouée LDG/TKOF au Sud / *Power line without marking in the South LDG/TKOF funnel.*



© SIA

## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

KONE **CHN**
Centre hospitalier / *Hospital*




**1 - Exploitant / *Operator* :** Centre Hospitalier du Nord. BP 688 - 98860 Koné. ☎ 42 11 68.
**2 - CAA :** DAC Nouvelle-Calédonie (voir / *see* GEN)
**3 - AVT :** NIL.
**4 - RFFS :** 1 extincteur poudre 50 kg sur roues, stocké dans le local technique et sorti avant toute arrivée sur la voie d'accès à l'hélistation /
*1 powder extinguisher 50 kg on wheel, stored in the technical room and taken out before each arrival on the access road to the helistation.*
**5 - Police - Douanes / *Police - Customs* :** NIL
**6 - Hangars disponibles / *Hangar available* :** NIL
**7 - Réparations / *Repairs* :** NIL
**8 - Type de surface / *Surface* :** Asphalte /*Asphalt.*
**9 - Force portante / *Strength* :** 7.4 t


© SIA

## APPROCHE A VUE
*Visual approach*

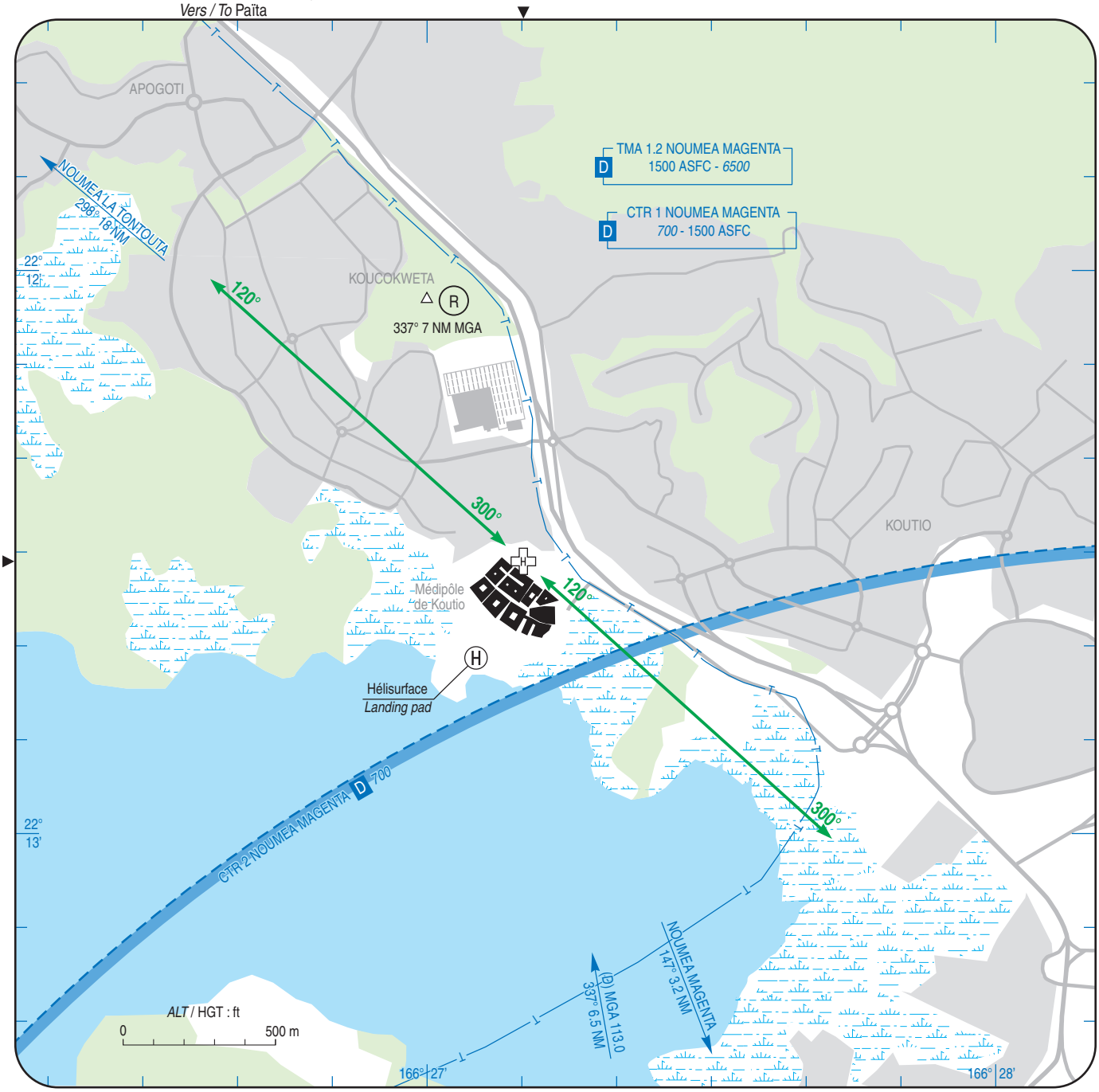
Transport public à la demande
*Common carriage on request*

DUMBEA **CHT**
Centre hospitalier / *Hospital*

| | | |
|---|---|---|
| | ***ALT : 72 (3 hPa)***<br>LAT : 22 12 31 S<br>LONG : 166 27 10 E | **NWHT**<br>VAR : 12° E (20) |

FIS : MAGENTA Information 124.300 (dans l'espace du SIV situé sous / *within FIS airspace located under* TMA 1.2 NOUMEA MAGENTA)
APP : MAGENTA Approche/*Approach* 124.300 - 118.300 (s)
TWR : MAGENTA Tour/*Tower* 124.300 - 118.300 (s). Absence ATS : A/A (124.300) FR seulement / *only*
**COM** : SAMU 131.350 (FR seulement / *only*)

EN TERRASSE / *TERRACED*




CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS* :

Hélistation réservée / *Helipad reserved* :
- aux HEL munis de radio / *for radio-equipped HEL.*
- aux vols de sauvetage et d'évacuation sanitaire par hélicoptère effectués selon les règles techniques en vigueur / *for HEL rescue and medical evacuation flights according to technical rules in force.*

EVASAN / *MEDEVAC* : PN 1 HR centre. TEL : 15.

Utilisation de nuit / *Night use* : oui/*yes*

Utilisation en IFR / *IFR use* : non/*no*

Pente des surfaces de protection dans les trouées / *Funnels surfaces slope* : 4.5%

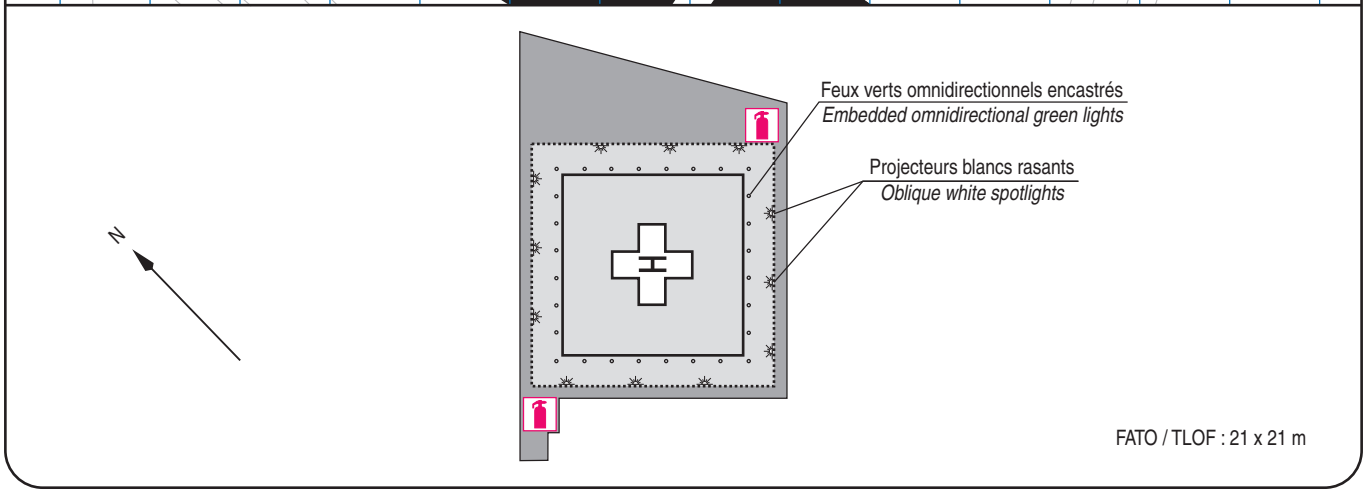
DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE / *AIR NAVIGATION HAZARDS* :

Ligne électrique balisée en partie, à l'Est / *Power line partially lighted, in the East.*
Hélisurface au Sud-Ouest, utilisation principale : PUMA / *Landing pad in the South-West, main use : PUMA.*


© SIA

## ATTERRISSAGE A VUE
*Visual landing*

DUMBEA **CHT**
Centre hospitalier / *Hospital*




**1 - Exploitant / *Operator* :**
CHT Gaston Bourret (Médipôle de Koutio)
110, boulevard Joseph Wamytan, 98835 Dumbéa sur Mer
☎ 20 80 00

**2 - CAA :** DAC Nouvelle-Calédonie (voir / *see* GEN)

**3 - AVT :** NIL

**4 - RFFS :** 2 extincteurs poudre 100 kg et 150 kg.
*2 powder extinguishers 100 kg and 150 kg.*

**5 - Police - Douanes / *Police - Customs* :** NIL

**6 - Hangars disponibles / *Hangar available* :** NIL

**7 - Réparations / *Repairs facility* :** NIL

**8 - Type de surface / *Surface* :** Béton /*Concrete.*

**9 - Force portante / *Strength* :** 4.3 t



© SIA