GEN — GENERALITES (GEN)

PART 1 - GENERAL (GEN)

GEN 0

GEN 0.1 PREFACE

PREFACE

La PUBLICATION D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE PAC partie P Polynésie Française contient les informations aéronautiques relatives au territoire de la Polynésie Française situé dans la région OACI Pacifique (PAC).

Les informations aéronautiques relatives au territoire de la Nouvelle Calédonie et au territoire des Iles Wallis et Futuna sont publiées dans l'AIP PAC partie N Nouvelle Calédonie.

L'AIP PAC-P est publié sous l'autorité de la Direction Générale de l'Aviation Civile Française par le Service de l'Information Aéronautique.

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION PAC part P French Polynesia contains aeronautical information concerning territory of French Polynesia located in ICAO Pacific region (PAC).

Aeronautical information concerning the territory of New Caledonia and the territory of Wallis and Futuna Islands is published in the AIP PAC part N New Caledonia.

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 Documents OACI applicables

L'AIP PAC-P 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-P 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.

0.1.1 Applicable ICAO documents

The AIP PAC-P 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-P 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 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.

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 passagers 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.

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 1: General (GEN)

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

GEN 0

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

GEN 1 - National 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 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, table of sunrise and sunset times.

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 3 - Services

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

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

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

2ème partie : En-route (ENR)

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

2nd part : En-route (ENR)

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

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

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

3ème partie : Aérodrome (AD)

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

3rd part : Aerodromes (AD)

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

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

Les cartes relatives aux aérodromes sont classées par ordre alphabétique en section AD 2.

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

All the charts related to the aerodromes are inserted in an alphabetical order in section AD 2.

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.

0.1.3 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 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

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*** **GEN**	**2ème partie** / ***part 2*** **ENR**	**3ème partie** / ***part 3*** **AD**
GEN 0	**ENR 0**	**AD 0**
GEN 1 **Règlements sur les renseignements et exigences nationaux** *National Regulations and requirements*	**ENR 1** **Règles et procédures générales** *General Rules and Procedures*	**AD 1** **Aérodromes/hélistations - introduction** *Aerodromes/heliports introduction*
GEN 2 **Tableaux et codes** *Tables and codes*	**ENR 2** **Espace aérien des services de la circulation aérienne** *Air traffic services airspace*	**AD2** **Aérodromes** *Aerodromes*
GEN 3 **Services** *Services*	**ENR 3** **Routes ATS** *ATS routes*	**AD 3** **Hélistations** *Heliports*
GEN 4 **Redevances d'aérodrome / d'hélistation et de services de navigation aérienne** *Charges for aerodromes / heliports and air navigation services*	**ENR 4** **Aides / Systèmes de radionavigation** *Radionavigation aids / Systems*	
	ENR 5 **Avertissements à la navigation** *Navigation warnings*	
	ENR 6 **Cartes de croisière** *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*
09/24	25 JUL 2024	05 SEP 2024	
11/24	19 SEP 2024	31 OCT 2024	
13/24	14 NOV 2024	26 DEC 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	
05/26	02 APR 2026	14 MAY 2026	
07/26	28 MAY 2026	09 JUL 2026	
09/26	23 JUL 2026	03 SEP 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 *NR/Year*	Objet *Subject*	Section de l'AIP concernée *AIP section affected*	Période de validité *Period of validity*	Date d'annulation du supplément *Cancellation date*
		NIL		

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	26 DEC 2024
GEN 0.1-2	26 DEC 2024
GEN 0.1-3	26 DEC 2024
GEN 0.2-1	03 SEP 2026
GEN 0.3-1	01 NOV 2014
GEN 0.4-1	03 SEP 2026
GEN 0.4-2	03 SEP 2026
GEN 0.4-3	03 SEP 2026
GEN 0.4-4	03 SEP 2026
GEN 0.4-5	03 SEP 2026
GEN 0.4-6	03 SEP 2026
GEN 0.4-7	03 SEP 2026
GEN 0.5-1	01 NOV 2014
GEN 0.6-1	22 JAN 2026

GEN 1

GEN 1.1-1	31 DEC 2020
GEN 1.1-2	31 DEC 2020
GEN 1.1-3	31 DEC 2020
GEN 1.2-1	31 OCT 2024
GEN 1.2-2	07 OCT 2021
GEN 1.2-3	07 OCT 2021
GEN 1.3-1	01 NOV 2014
GEN 1.3-2	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 1.5-1	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	15 AUG 2019
GEN 1.6-2	23 FEB 2023
GEN 1.6-3	23 FEB 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	22 APR 2021
GEN 2.1-2	26 DEC 2024
GEN 2.2-1	14 MAY 2026
GEN 2.2-2	14 MAY 2026
GEN 2.2-3	14 MAY 2026
GEN 2.2-4	14 MAY 2026
GEN 2.2-5	14 MAY 2026
GEN 2.2-6	14 MAY 2026
GEN 2.2-7	14 MAY 2026
GEN 2.2-8	14 MAY 2026
GEN 2.2-9	14 MAY 2026
GEN 2.2-10	14 MAY 2026
GEN 2.2-11	14 MAY 2026
GEN 2.2-12	14 MAY 2026
GEN 2.3-1	04 SEP 2025
GEN 2.4-1	14 MAY 2026
GEN 2.4-2	14 MAY 2026
GEN 2.5-1	30 OCT 2025
GEN 2.6-1	20 JUL 2017
GEN 2.6-2	01 NOV 2014
GEN 2.6-3	01 NOV 2014
GEN 2.6-4	01 NOV 2014

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.7-1 16 MAY 2024
GEN 2.7-2 16 MAY 2024

GEN 3

GEN 3.1-1 03 NOV 2022
GEN 3.1-2 26 DEC 2024
GEN 3.1-3 14 MAY 2026
GEN 3.1-4 22 JAN 2026
GEN 3.1-5 15 MAY 2025
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 02 FEB 2017
GEN 3.3-2 07 DEC 2017
GEN 3.4-1 13 AUG 2020
GEN 3.4-2 13 AUG 2020
GEN 3.4-3 13 AUG 2020
GEN 3.4-4 13 AUG 2020
GEN 3.4-5 13 AUG 2020
GEN 3.4-6 13 AUG 2020
GEN 3.4-7 13 AUG 2020
GEN 3.4-8 13 AUG 2020
GEN 3.4-9 13 AUG 2020
GEN 3.4-10 13 AUG 2020
GEN 3.4-11 13 AUG 2020
GEN 3.4-12 13 AUG 2020
GEN 3.4-13 13 AUG 2020
GEN 3.4-14 13 AUG 2020
GEN 3.4-15 13 AUG 2020
GEN 3.4-16 13 AUG 2020
GEN 3.5-1 08 OCT 2020
GEN 3.5-2 08 OCT 2020
GEN 3.5-3 08 OCT 2020
GEN 3.5-4 08 OCT 2020
GEN 3.5-5 08 OCT 2020
GEN 3.5-6 08 SEP 2022
GEN 3.5-7 08 SEP 2022
GEN 3.5-8 08 SEP 2022
GEN 3.5-9 08 SEP 2022
GEN 3.6-1 03 SEP 2026
GEN 3.6-2 03 SEP 2026
GEN 3.6-3 03 SEP 2026
GEN 3.6-4 23 JUN 2016
GEN 3.6-5 25 APR 2019
GEN 3.6-6 25 APR 2019
GEN 3.6-7 03 SEP 2026
GEN 3.6-8 03 SEP 2026
GEN 3.6-9 25 APR 2019
GEN 3.6-10 25 APR 2019
GEN 3.6-11 23 JUN 2016
GEN 3.6-13 PLAN COOR SAUV 02 FEB 2017
GEN 3.6-14 COUV SAR 03 SEP 2026
GEN 3.7-1 22 JAN 2026

GEN 4

GEN 4.1-1 20 FEB 2025
GEN 4.1-2 20 FEB 2025
GEN 4.1-3 10 JUL 2025
GEN 4.1-4 10 JUL 2025
GEN 4.1-5 10 JUL 2025
GEN 4.1-6 10 JUL 2025
GEN 4.1-7 10 JUL 2025
GEN 4.2-1 24 MAR 2022
GEN 4.2-2 24 MAR 2022
GEN 4.2-3 24 MAR 2022
GEN 4.2-4 24 MAR 2022
GEN 4.2-5 24 MAR 2022
GEN 4.2-6 24 MAR 2022
GEN 4.2-7 24 MAR 2022

PARTIE 2 EN-ROUTE (ENR)
PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.1-1 20 JUL 2017
ENR 0.6-1 31 OCT 2024
ENR 0.6-2 31 OCT 2024

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 1.3-1 30 OCT 2025
ENR 1.4-1 21 JUN 2018
ENR 1.4-2 21 JUN 2018
ENR 1.5-1 14 JUL 2022
ENR 1.5-2 20 APR 2023
ENR 1.5-3 16 MAY 2024
ENR 1.5-4 16 MAY 2024
ENR 1.5-5 16 MAY 2024
ENR 1.5-6 20 APR 2023
ENR 1.5-7 16 MAY 2024
ENR 1.5-8 20 APR 2023
ENR 1.5-9 16 MAY 2024
ENR 1.5-10 20 APR 2023
ENR 1.5-11 20 APR 2023
ENR 1.5-12 20 APR 2023
ENR 1.6-1 16 MAY 2024
ENR 1.6-2 10 JUL 2025
ENR 1.6-3 16 MAY 2024
ENR 1.7-1 03 SEP 2026
ENR 1.7-2 03 SEP 2026
ENR 1.7-3 23 APR 2020
ENR 1.7-4 01 NOV 2014
ENR 1.8-1 21 MAY 2020
ENR 1.8-2 21 MAY 2020
ENR 1.8-3 21 MAY 2020
ENR 1.8-4 21 MAY 2020
ENR 1.8-5 21 MAY 2020
ENR 1.8-6 17 JUN 2021
ENR 1.8-7 23 FEB 2023
ENR 1.8-8 23 FEB 2023
ENR 1.8-9 23 FEB 2023
ENR 1.8-10 23 FEB 2023
ENR 1.8-11 23 FEB 2023
ENR 1.8-12 04 SEP 2025
ENR 1.8-13 04 SEP 2025
ENR 1.9-1 20 JUL 2017
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 20 JUL 2017
ENR 1.11-2 01 NOV 2014
ENR 1.11-3 16 MAY 2024
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 01 NOV 2014
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 19 JUL 2018
ENR 1.14-2 19 JUL 2018
ENR 1.14-3 19 JUL 2018

ENR 2

ENR 2.1-1 14 MAY 2026
ENR 2.1-2 12 SEP 2019
ENR 2.1-3 10 JUL 2025
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 14 JUL 2022
ENR 2.2-7 14 JUL 2022

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2-8	20 APR 2023

ENR 3

ENR 3.1-1	03 NOV 2022
ENR 3.2-1	03 SEP 2026
ENR 3.2-2	03 SEP 2026
ENR 3.2-3	03 SEP 2026
ENR 3.2-4	03 SEP 2026
ENR 3.2-5	14 MAY 2026
ENR 3.2-6	14 MAY 2026
ENR 3.2-7	14 JUL 2022
ENR 3.3-1	14 JUL 2022
ENR 3.4-1	14 JUL 2022

ENR 4

ENR 4.1-1	30 OCT 2025
ENR 4.2-1	01 NOV 2014
ENR 4.3-1	12 AUG 2021
ENR 4.4-1	03 SEP 2026
ENR 4.4-2	03 SEP 2026
ENR 4.4-3	03 SEP 2026
ENR 4.4-4	03 SEP 2026
ENR 4.4-5	14 MAY 2026
ENR 4.5-1	31 OCT 2024
ENR 4.5-2	26 DEC 2024

ENR 5

ENR 5.1-1	15 AUG 2019
ENR 5.1-2	23 APR 2020
ENR 5.1-3	12 AUG 2021
ENR 5.1-4	23 APR 2020
ENR 5.2-1	01 NOV 2014
ENR 5.3-1	23 FEB 2023
ENR 5.3-2	12 AUG 2021
ENR 5.3-3	14 JUL 2022
ENR 5.3-4	14 JUL 2022
ENR 5.3-5	14 JUL 2022
ENR 5.3-7	22 JAN 2026
ENR 5.4-0	22 JAN 2026
ENR 5.4-1	22 JAN 2026
ENR 5.5-1	03 SEP 2026
ENR 5.5-2	03 SEP 2026
ENR 5.5-3	10 AUG 2023
ENR 5.5-4	29 DEC 2022
ENR 5.6-1	28 MAR 2019
ENR 5.7-1	27 JAN 2022
ENR 5.7-3	28 MAR 2019
ENR 5.7-5	10 OCT 2019

ENR 6

ENR 6 1 CARTES EN ROUTE FIR TAHITI	30 OCT 2025
ENR 6 2 ESPACES ATS	10 JUL 2025
ENR 6 3 ZONES INTERDITES REGLEMENTEES ET DANGEREUSES	14 MAY 2026
ENR 6.4 - ALTITUDES MINIMALES DE ZONE-FIR TAHITI	07 JAN 2016
ENR 6 5 AUTRES ACTIVITES PRESENTANT UN DANGER	04 SEP 2025
ENR 6 7 CARTE DES MOYENS RADIO	14 MAY 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 0.6-2	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 1.1-7	30 OCT 2025
AD 1.1-8	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	07 OCT 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	14 MAY 2026
AD 1.3-3	10 JUL 2025
AD 1.3-4	10 JUL 2025
AD 1.3-5	10 JUL 2025
AD 1.4-1	10 JUL 2025
AD 1.4-2	10 JUL 2025
AD 1.4-3	10 JUL 2025
AD 1 4 CARTE DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS	20 FEB 2025
AD 1.5-1	30 OCT 2025
AD 1.9 - DISTANCES ORTHODROMIQUES NM	20 FEB 2025

AD 2

AHE

AD-2.NTHE-1	09 JUL 2026
AD-2.NTHE-2	09 JUL 2026
AD-2.NTHE-3	03 SEP 2026
AD-2.NTHE-4	03 SEP 2026
AD-2.NTHE-5	03 SEP 2026
AD 2 NTHE ATT 01	09 JUL 2026

ANAA

AD-2.NTGA-1	09 JUL 2026
AD-2.NTGA-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGA-3	30 OCT 2025
AD-2.NTGA-4	14 MAY 2026
AD-2.NTGA-5	09 JUL 2026
AD-2.NTGA-6	09 JUL 2026
AD-2.NTGA-7	09 JUL 2026
AD 2 NTGA AOC RWY14-32	05 SEP 2024
AD 2 NTGA ADC 01	30 OCT 2025
AD 2 NTGA IAC RWY14 NDB A	31 OCT 2024
AD 2 NTGA IAC RWY32 NDB B	31 OCT 2024
AD 2 NTGA ATT 01	30 OCT 2025

APATAKI

AD-2.NTGD-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGD-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGD-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGD-4	04 SEP 2025
AD 2 NTGD ATT 01	05 DEC 2019

ARATIKA NORD

AD-2.NTKK-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKK-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKK-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKK-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKK ATT 01	03 NOV 2022

ARUTUA

AD-2.NTGU-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGU-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGU-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGU-4	04 SEP 2025
AD 2 NTGU ATT 01	08 SEP 2022

BORA BORA MOTU MUTE

AD-2.NTTB-1	03 SEP 2026
AD-2.NTTB-2	14 MAY 2026
AD-2.NTTB-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTB-4	14 MAY 2026
AD-2.NTTB-5	03 SEP 2026
AD-2.NTTB-6	14 MAY 2026
AD-2.NTTB-7	03 SEP 2026
AD-2.NTTB-8	03 SEP 2026
AD-2.NTTB-9	14 MAY 2026
AD-2.NTTB-10	14 MAY 2026
AD 2 NTTB AOC RWY11-29	26 DEC 2024
AD 2 NTTB ADC 01	14 MAY 2026
AD 2 NTTB APDC 01	03 NOV 2022
AD 2 NTTB ARC 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTB ARC 02	21 MAR 2024
AD 2 NTTB MVA 01	10 JUL 2025
AD 2 NTTB DATA 01	03 SEP 2026
AD 2 NTTB DATA RWY11 RNP Y CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTTB DATA RWY11 RNP Z CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTTB DATA RWY29 RNP CODE	31 OCT 2024
AD 2 NTTB DATA SID RWY11 RNAV CODE 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTB DATA SID RWY29 RNAV CODE 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTB SID RWY11-29 RNAV POGO NTTH NTTR NTTP	04 SEP 2025
AD 2 NTTB SID RWY11 RNAV INSTR 01	03 NOV 2022
AD 2 NTTB SID RWY11-29 CONV	04 SEP 2025
AD 2 NTTB SID RWY11-29 CONV INSTR 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTB SID RWY11-29 RNAV	04 SEP 2025
AD 2 NTTB SID RWY29 RNAV INSTR 01	03 NOV 2022
AD 2 NTTB STAR RWY11 CONV	03 SEP 2026
AD 2 NTTB IAC RWY11 NDB Y	26 DEC 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB IAC RWY11 NDB Z	26 DEC 2024
AD 2 NTTB IAC RWY11 RNP Y	26 DEC 2024
AD 2 NTTB IAC RWY11 RNP Z	26 DEC 2024
AD 2 NTTB IAC RWY29 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTTB APP 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTB ATT 01	14 MAY 2026

FAAITE

AD-2.NTKF-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKF-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKF-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKF-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKF ATT 01	12 AUG 2021

FAKAHINA

AD-2.NTKH-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKH-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKH-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKH-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKH ATT 01	03 NOV 2022

FAKARAVA

AD-2.NTGF-1	09 JUL 2026
AD-2.NTGF-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGF-3	09 JUL 2026
AD-2.NTGF-4	09 JUL 2026
AD-2.NTGF-5	09 JUL 2026
AD-2.NTGF-6	09 JUL 2026
AD 2 NTGF ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTGF DATA 01	07 OCT 2021
AD 2 NTGF DATA RWY05 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTGF DATA RWY23 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTGF IAC RWY05 NDB	20 FEB 2025
AD 2 NTGF IAC RWY05 RNP	20 FEB 2025
AD 2 NTGF IAC RWY23 NDB	20 FEB 2025
AD 2 NTGF IAC RWY23 RNP	20 FEB 2025
AD 2 NTGF ATT 01	10 AUG 2023

FANGATAU

AD-2.NTGB-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGB-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGB-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGB-4	10 JUL 2025
AD-2.NTGB-5	10 JUL 2025
AD 2 NTGB ADC 01	07 OCT 2021
AD 2 NTGB DATA 01	02 DEC 2021
AD 2 NTGB DATA RWY07 RNP C CODE	02 DEC 2021
AD 2 NTGB DATA RWY25 RNP D CODE	02 DEC 2021
AD 2 NTGB IAC RWY07 NDB A	31 OCT 2024
AD 2 NTGB IAC RWY07 RNP C	31 OCT 2024
AD 2 NTGB IAC RWY25 NDB B	26 DEC 2024
AD 2 NTGB IAC RWY25 RNP D	31 OCT 2024
AD 2 NTGB ATT 01	31 DEC 2020

HAO

AD-2.NTTO-1	09 JUL 2026
AD-2.NTTO-2	30 OCT 2025
AD-2.NTTO-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTO-4	09 JUL 2026
AD-2.NTTO-5	09 JUL 2026
AD 2 NTTO AOC RWY12-30	30 NOV 2023
AD 2 NTTO ADC 01	30 NOV 2023
AD 2 NTTO DATA 01	09 JUL 2026
AD 2 NTTO DATA RWY12 RNP CODE	31 DEC 2020
AD 2 NTTO DATA RWY30 RNP CODE	31 DEC 2020
AD 2 NTTO IAC RWY12 NDB W	20 FEB 2025
AD 2 NTTO IAC RWY12 NDB Y	20 FEB 2025
AD 2 NTTO IAC RWY12 RNP	09 JUL 2026
AD 2 NTTO IAC RWY30 NDB W	20 FEB 2025
AD 2 NTTO IAC RWY30 NDB Y	20 FEB 2025
AD 2 NTTO IAC RWY30 RNP	09 JUL 2026
AD 2 NTTO APP 01	30 NOV 2023

HIKUERU

AD-2.NTGH-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGH-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGH-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGH-4	04 SEP 2025
AD 2 NTGH ATT 01	02 DEC 2021

HIVA OA ATUONA

AD-2.NTMN-1	14 MAY 2026
AD-2.NTMN-2	30 OCT 2025
AD-2.NTMN-3	20 FEB 2025
AD-2.NTMN-4	14 MAY 2026
AD-2.NTMN-5	14 MAY 2026
AD-2.NTMN-6	14 MAY 2026
AD-2.NTMN-7	14 MAY 2026
AD 2 NTMN ADC 01	14 MAY 2026
AD 2 NTMN DATA 01	14 MAY 2026
AD 2 NTMN DATA RWY02 RNP CODE	31 OCT 2024
AD 2 NTMN DATA RWY20 RNP CODE	14 MAY 2026
AD 2 NTMN DATA SID RWY20 RNP CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 NTMN IAC RWY02 RNP	14 MAY 2026
AD 2 NTMN IAC RWY20 RNP	14 MAY 2026
AD 2 NTMN SID RWY20 RNP	03 SEP 2026
AD 2 NTMN SID RWY20 RNP INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 NTMN APP 01	14 MAY 2026

HUAHINE FARE

AD-2.NTTH-1	09 JUL 2026
AD-2.NTTH-2	30 OCT 2025
AD-2.NTTH-3	09 JUL 2026
AD-2.NTTH-4	09 JUL 2026
AD-2.NTTH-5	09 JUL 2026
AD-2.NTTH-6	09 JUL 2026
AD-2.NTTH-7	20 FEB 2025
AD 2 NTTH ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTTH DATA 01	30 OCT 2025
AD 2 NTTH DATA RWY07 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTTH DATA RWY25 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTTH DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	31 JAN 2019
AD 2 NTTH DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	31 JAN 2019
AD 2 NTTH SID RWY07 RNAV INSTR 01	31 JAN 2019
AD 2 NTTH SID RWY07-25 RNAV	04 SEP 2025
AD 2 NTTH SID RWY07-25 CONV	04 SEP 2025
AD 2 NTTH SID RWY07-25 CONV INSTR 01	30 OCT 2025
AD 2 NTTH SID RWY07-25 CONV INSTR 02	04 SEP 2025
AD 2 NTTH SID RWY25 RNAV INSTR 01	15 AUG 2019
AD 2 NTTH STAR RWY07-25 CONV	04 SEP 2025
AD 2 NTTH IAC RWY07 RNP	30 OCT 2025
AD 2 NTTH IAC RWY07 VOR	30 OCT 2025
AD 2 NTTH IAC RWY25 RNP	30 OCT 2025
AD 2 NTTH IAC RWY25 VOR	30 OCT 2025
AD 2 NTTH APP 01	30 OCT 2025
AD 2 NTTH ATT 01	30 OCT 2025

KATIU

AD-2.NTKT-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKT-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKT-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKT-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKT ATT 01	02 DEC 2021

KAUEHI

AD-2.NTKA-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKA-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKA-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKA-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKA ATT 01	28 FEB 2019

KAUKURA

AD-2.NTGK-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGK-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGK-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGK-4	04 SEP 2025
AD 2 NTGK ATT 01	10 AUG 2023

MAKEMO

AD-2.NTGM-1	09 JUL 2026
AD-2.NTGM-2	09 JUL 2026
AD-2.NTGM-3	09 JUL 2026
AD-2.NTGM-4	09 JUL 2026
AD-2.NTGM-5	09 JUL 2026
AD-2.NTGM-6	09 JUL 2026
AD 2 NTGM ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTGM DATA 01	09 JUL 2026
AD 2 NTGM DATA RWY11 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 NTGM DATA RWY29 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 NTGM IAC RWY11 NDB	09 JUL 2026
AD 2 NTGM IAC RWY11 RNP	09 JUL 2026
AD 2 NTGM IAC RWY29 NDB	09 JUL 2026
AD 2 NTGM IAC RWY29 RNP	09 JUL 2026
AD 2 NTGM ATT 01	20 FEB 2025

MANIHI

AD-2.NTGI-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGI-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGI-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGI-4	30 OCT 2025
AD-2.NTGI-5	20 FEB 2025
AD 2 NTGI ADC 01	30 OCT 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGI DATA 01	30 OCT 2025
AD 2 NTGI DATA RWY04 RNP CODE	30 OCT 2025
AD 2 NTGI DATA RWY22 RNP CODE	30 OCT 2025
AD 2 NTGI IAC RWY04 RNP	30 OCT 2025
AD 2 NTGI IAC RWY22 RNP	30 OCT 2025
AD 2 NTGI ATT 01	30 OCT 2025

MATAIVA

AD-2.NTGV-1	09 JUL 2026
AD-2.NTGV-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGV-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGV-4	03 SEP 2026
AD-2.NTGV-5	03 SEP 2026
AD 2 NTGV ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTGV DATA 01	20 APR 2023
AD 2 NTGV DATA RWY01 RNP CODE	20 APR 2023
AD 2 NTGV DATA RWY19 RNP CODE	20 APR 2023
AD 2 NTGV IAC RWY01 RNP	20 FEB 2025
AD 2 NTGV IAC RWY19 RNP	20 FEB 2025
AD 2 NTGV ATT 01	30 NOV 2023

MAUPITI

AD-2.NTTP-1	10 JUL 2025
AD-2.NTTP-2	30 OCT 2025
AD-2.NTTP-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTP-4	10 JUL 2025
AD-2.NTTP-5	15 JUN 2023
AD 2 NTTP ADC 01	14 JUL 2022
AD 2 NTTP DATA 01	14 JUL 2022
AD 2 NTTP DATA RWY08 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTTP DATA RWY26 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTTP DATA SID RWY08 RNAV CODE 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTP DATA SID RWY26 RNAV CODE 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTP SID RWY08-26 RNAV	03 NOV 2022
AD 2 NTTP SID RWY08 RNAV INSTR 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTP SID RWY26 RNAV INSTR 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTP IAC RWY08 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTTP IAC RWY26 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTTP ATT 01	14 JUL 2022

MOOREA TEMAE

AD-2.NTTM-1	14 MAY 2026
AD-2.NTTM-2	30 OCT 2025
AD-2.NTTM-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTM-4	04 SEP 2025
AD-2.NTTM-5	14 MAY 2026
AD-2.NTTM-6	14 MAY 2026
AD-2.NTTM-7	14 MAY 2026
AD-2.NTTM-8	14 MAY 2026
AD 2 NTTM AOC RWY12-30	14 MAY 2026
AD 2 NTTM ADC 01	14 MAY 2026
AD 2 NTTM DATA 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTM DATA RWY12 RNP CODE	04 SEP 2025
AD 2 NTTM DATA SID RWY12 RNAV CODE 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTM DATA SID RWY30 RNAV CODE 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTM SID RWY12 RNAV INSTR 01	16 MAY 2024
AD 2 NTTM SID RWY12-30 CONV	04 SEP 2025
AD 2 NTTM SID RWY12-30 CONV INSTR 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTM SID RWY12-30 RNAV	04 SEP 2025
AD 2 NTTM SID RWY30 RNAV INSTR 01	16 MAY 2024
AD 2 NTTM IAC RWY12 RNP	14 MAY 2026
AD 2 NTTM APP 01	14 MAY 2026
AD 2 NTTM ATT 01	30 NOV 2023

NAPUKA

AD-2.NTGN-1	09 JUL 2026
AD-2.NTGN-2	09 JUL 2026
AD-2.NTGN-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGN-4	09 JUL 2026
AD-2.NTGN-5	09 JUL 2026
AD 2 NTGN ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTGN IAC RWY10 NDB A	31 OCT 2024
AD 2 NTGN IAC RWY28 NDB B	31 OCT 2024
AD 2 NTGN ATT 01	09 JUL 2026

NIAU

AD-2.NTKN-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKN-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKN-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKN-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKN ATT 01	20 JUL 2017

NUKUTEPIPI

AD-2.NTKU-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKU-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKU-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKU-4	30 OCT 2025
AD-2.NTKU-5	30 OCT 2025
AD 2 NTKU ADC 01	14 JUL 2022
AD 2 NTKU DATA 01	05 NOV 2020
AD 2 NTKU DATA RWY14 RNP A CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTKU DATA RWY32 RNP B CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTKU IAC RWY14 RNP A	31 OCT 2024
AD 2 NTKU IAC RWY32 RNP B	31 OCT 2024
AD 2 NTKU ATT 01	14 JUL 2022

NUKU HIVA

AD-2.NTMD-1	09 JUL 2026
AD-2.NTMD-2	30 OCT 2025
AD-2.NTMD-3	14 MAY 2026
AD-2.NTMD-4	09 JUL 2026
AD-2.NTMD-5	09 JUL 2026
AD-2.NTMD-6	09 JUL 2026
AD 2 NTMD AOC RWY06-24	09 JUL 2026
AD 2 NTMD ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTMD MVA 01	05 OCT 2023
AD 2 NTMD MVA 02	05 OCT 2023
AD 2 NTMD MVA 03	05 OCT 2023
AD 2 NTMD DATA 01	17 JUN 2021
AD 2 NTMD DATA RWY06 RNP CODE	17 JUN 2021
AD 2 NTMD DATA RWY24 RNP CODE	17 JUN 2021
AD 2 NTMD IAC RWY06 NDB	26 DEC 2024
AD 2 NTMD IAC RWY06 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTMD IAC RWY24 NDB	26 DEC 2024
AD 2 NTMD IAC RWY24 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTMD ATT 01	03 NOV 2022

NUKUTAVAKE

AD-2.NTGW-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGW-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGW-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGW-4	04 SEP 2025
AD 2 NTGW ATT 01	23 FEB 2023

PUKA PUKA

AD-2.NTGP-1	30 OCT 2025
AD-2.NTGP-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGP-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGP-4	30 OCT 2025
AD-2.NTGP-5	30 OCT 2025
AD 2 NTGP ATT 01	30 OCT 2025

PUKARUA

AD-2.NTGQ-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGQ-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGQ-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGQ-4	04 SEP 2025
AD 2 NTGQ ATT 01	17 JUN 2021

RAIATEA UTUROA

AD-2.NTTR-1	03 SEP 2026
AD-2.NTTR-2	14 MAY 2026
AD-2.NTTR-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTR-4	14 MAY 2026
AD-2.NTTR-5	14 MAY 2026
AD-2.NTTR-6	14 MAY 2026
AD-2.NTTR-7	03 SEP 2026
AD-2.NTTR-8	03 SEP 2026
AD 2 NTTR ADC 01	14 MAY 2026
AD 2 NTTR AOC RWY07-25	31 OCT 2024
AD 2 NTTR DATA 01	03 SEP 2026
AD 2 NTTR DATA RWY07 RNP CODE	14 MAY 2026
AD 2 NTTR DATA RWY25 RNP CODE	14 MAY 2026
AD 2 NTTR DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTR DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	27 JAN 2022
AD 2 NTTR MVA 01	03 SEP 2026
AD 2 NTTR SID RWY07 RNAV	04 SEP 2025
AD 2 NTTR SID RWY07 RNAV INSTR 01	14 MAY 2026
AD 2 NTTR SID RWY25 RNAV	27 JAN 2022
AD 2 NTTR SID RWY25 RNAV INSTR 01	14 MAY 2026
AD 2 NTTR IAC RWY07 RNP	14 MAY 2026
AD 2 NTTR IAC RWY25 RNP	03 SEP 2026
AD 2 NTTR IAC RWY25 RNP MINIMA	14 MAY 2026
AD 2 NTTR VFR 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTR APP 01	04 SEP 2025
AD 2 NTTR ATT 01	14 MAY 2026

RAIVAVAE

AD-2.NTAV-1	10 JUL 2025
AD-2.NTAV-2	30 OCT 2025
AD-2.NTAV-3	14 MAY 2026
AD-2.NTAV-4	10 JUL 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.NTAV-5	26 DEC 2024
AD 2 NTAV ADC 01	24 MAR 2022
AD 2 NTAV DATA 01	24 MAR 2022
AD 2 NTAV DATA RWY06 RNP CODE	12 SEP 2019
AD 2 NTAV DATA RWY24 RNP CODE	12 SEP 2019
AD 2 NTAV IAC RWY06 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTAV IAC RWY24 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTAV ATT 01	24 MAR 2022

RANGIROA

AD-2.NTTG-1	14 MAY 2026
AD-2.NTTG-2	14 MAY 2026
AD-2.NTTG-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTG-4	14 MAY 2026
AD-2.NTTG-5	14 MAY 2026
AD-2.NTTG-6	05 OCT 2023
AD-2.NTTG-7	10 JUL 2025
AD 2 NTTG AOC 01	30 OCT 2025
AD 2 NTTG ADC 01	10 JUL 2025
AD 2 NTTG DATA 01	10 JUL 2025
AD 2 NTTG DATA RWY09 RNP CODE	05 OCT 2023
AD 2 NTTG DATA RWY27 RNP CODE	05 OCT 2023
AD 2 NTTG IAC RWY09 NDB Y	10 JUL 2025
AD 2 NTTG IAC RWY09 NDB Z	10 JUL 2025
AD 2 NTTG IAC RWY09 RNP	10 JUL 2025
AD 2 NTTG IAC RWY27 NDB Y	04 SEP 2025
AD 2 NTTG IAC RWY27 NDB Z	10 JUL 2025
AD 2 NTTG IAC RWY27 RNP	10 JUL 2025
AD 2 NTTG ATT 01	10 JUL 2025

RAROIA

AD-2.NTKO-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKO-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKO-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKO-4	10 JUL 2025
AD 2 NTKO ADC 01	31 DEC 2020
AD 2 NTKO DATA 01	31 DEC 2020
AD 2 NTKO DATA RWY16 RNP A CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTKO DATA RWY34 RNP B CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTKO IAC RWY16 RNP A	31 OCT 2024
AD 2 NTKO IAC RWY34 RNP B	31 OCT 2024
AD 2 NTKO ATT 01	31 DEC 2020

REAO

AD-2.NTGE-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGE-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGE-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGE-4	10 JUL 2025
AD-2.NTGE-5	04 SEP 2025
AD 2 NTGE ADC 01	28 FEB 2019
AD 2 NTGE IAC RWY11 NDB A	31 OCT 2024
AD 2 NTGE IAC RWY29 NDB B	31 OCT 2024
AD 2 NTGE ATT 01	28 FEB 2019

RIMATARA

AD-2.NTAM-1	10 JUL 2025
AD-2.NTAM-2	30 OCT 2025
AD-2.NTAM-3	14 MAY 2026
AD-2.NTAM-4	10 JUL 2025
AD-2.NTAM-5	11 JUL 2024
AD 2 NTAM ADC 01	20 FEB 2025
AD 2 NTAM DATA 01	10 SEP 2020
AD 2 NTAM DATA RWY07 RNP A CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTAM DATA RWY25 RNP B CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTAM IAC RWY07 RNP A	31 OCT 2024
AD 2 NTAM IAC RWY25 RNP B	31 OCT 2024
AD 2 NTAM ATT 01	30 NOV 2023

RURUTU

AD-2.NTAR-1	10 JUL 2025
AD-2.NTAR-2	30 OCT 2025
AD-2.NTAR-3	14 MAY 2026
AD-2.NTAR-4	10 JUL 2025
AD-2.NTAR-5	10 JUL 2025
AD-2.NTAR-6	20 FEB 2025
AD 2 NTAR ADC 01	31 DEC 2020
AD 2 NTAR DATA 01	03 MAR 2016
AD 2 NTAR DATA RWY09 RNP CODE	26 DEC 2024
AD 2 NTAR DATA RWY27 RNP CODE	26 DEC 2024
AD 2 NTAR IAC RWY09 NDB	26 DEC 2024
AD 2 NTAR IAC RWY09 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTAR IAC RWY27 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTAR ATT 01	31 DEC 2020

TAHITI FAA'A

AD-2.NTAA-1	09 JUL 2026
AD-2.NTAA-2	14 MAY 2026
AD-2.NTAA-3	14 MAY 2026
AD-2.NTAA-4	30 OCT 2025
AD-2.NTAA-5	14 MAY 2026
AD-2.NTAA-6	30 OCT 2025
AD-2.NTAA-7	14 MAY 2026
AD-2.NTAA-8	10 JUL 2025
AD-2.NTAA-9	14 MAY 2026
AD-2.NTAA-10	30 OCT 2025
AD-2.NTAA-11	14 MAY 2026
AD-2.NTAA-12	30 OCT 2025
AD 2 NTAA MIA TEXT 01	31 OCT 2024
AD 2 NTAA ADC 01	14 MAY 2026
AD 2 NTAA APDC 01	31 OCT 2024
AD 2 NTAA AOC RWY04-22	05 SEP 2024
AD 2 NTAA ARC 01	14 MAY 2026
AD 2 NTAA ARC 02	14 MAY 2026
AD 2 NTAA ARC 03	14 MAY 2026
AD 2 NTAA ARC 04	14 MAY 2026
AD 2 NTAA MVA 01	10 JUL 2025
AD 2 NTAA MVA 02	10 JUL 2025
AD 2 NTAA MVA 03	10 JUL 2025
AD 2 NTAA MVA 04	10 JUL 2025
AD 2 NTAA MVA 05	21 MAR 2024
AD 2 NTAA MVA 06	21 MAR 2024
AD 2 NTAA MVA 07	10 JUL 2025
AD 2 NTAA DATA 01	10 JUL 2025
AD 2 NTAA DATA RWY04 RNP CODE	03 SEP 2026
AD 2 NTAA DATA RWY22 RNP CODE	03 SEP 2026
AD 2 NTAA DATA SID RWY04 RNAV CODE 01	10 JUL 2025
AD 2 NTAA DATA SID RWY22 RNAV CODE 01	10 JUL 2025
AD 2 NTAA DATA STAR RWY04 RNAV CODE 01	16 MAY 2024
AD 2 NTAA DATA STAR RWY22 RNAV CODE 01	16 MAY 2024
AD 2 NTAA SID RWY04 RNAV	10 JUL 2025
AD 2 NTAA SID RWY04 RNAV INSTR 01	20 FEB 2025
AD 2 NTAA SID RWY04 RNAV INSTR 02	30 OCT 2025
AD 2 NTAA SID RWY04 CONV	30 OCT 2025
AD 2 NTAA SID RWY04 CONV INSTR 01	30 OCT 2025
AD 2 NTAA SID RWY04-22 RNAV	10 JUL 2025
AD 2 NTAA SID RWY22 RNAV	10 JUL 2025
AD 2 NTAA SID RWY22 RNAV INSTR 01	20 FEB 2025
AD 2 NTAA SID RWY22 RNAV INSTR 02	30 OCT 2025
AD 2 NTAA SID RWY22 CONV	30 OCT 2025
AD 2 NTAA SID RWY22 CONV INSTR 01	04 SEP 2025
AD 2 NTAA DEP OMNI RWY04-22 CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 NTAA STAR RWY04 CONV	14 MAY 2026
AD 2 NTAA STAR RWY04 RNAV	16 MAY 2024
AD 2 NTAA STAR RWY22 CONV	14 MAY 2026
AD 2 NTAA STAR RWY22 RNAV	16 MAY 2024
AD 2 NTAA IAC RWY04 ILS Y LOC Y	04 SEP 2025
AD 2 NTAA IAC RWY04 ILS Z LOC Z	04 SEP 2025
AD 2 NTAA IAC RWY04 RNP	03 SEP 2026
AD 2 NTAA IAC RWY04 VOR Y	04 SEP 2025
AD 2 NTAA IAC RWY04 VOR Z	04 SEP 2025
AD 2 NTAA IAC RWY22 RNP	03 SEP 2026
AD 2 NTAA IAC RWY22 VOR	04 SEP 2025
AD 2 NTAA ENV 01	14 MAY 2026
AD 2 NTAA VFR 01	10 JUL 2025
AD 2 NTAA VFR 01a	10 AUG 2023
AD 2 NTAA VFR 02	04 SEP 2025
AD 2 NTAA VFR 02a	04 SEP 2025
AD 2 NTAA VFR 02b	04 SEP 2025
AD 2 NTAA VFR 03	14 MAY 2026
AD 2 NTAA APP 01	10 JUL 2025
AD 2 NTAA ATT 01	30 OCT 2025
AD 2 NTAA TXT01	10 AUG 2023
AD 2 NTAA TXT02	14 MAY 2026
AD 2 NTAA TXT03	10 AUG 2023
AD 2 NTAA TXT04	10 AUG 2023

TAKAPOTO

AD-2.NTGT-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGT-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGT-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGT-4	10 JUL 2025
AD-2.NTGT-5	10 JUL 2025
AD 2 NTGT ADC 01	30 NOV 2023
AD 2 NTGT DATA 01	03 NOV 2022
AD 2 NTGT DATA RWY07 RNP CODE	24 MAR 2022
AD 2 NTGT DATA RWY25 RNP CODE	24 MAR 2022
AD 2 NTGT IAC RWY07 RNP	10 JUL 2025
AD 2 NTGT IAC RWY25 RNP	10 JUL 2025
AD 2 NTGT ATT 01	30 NOV 2023

TAKAROA

AD-2.NTKR-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKR-2	30 OCT 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.NTKR-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKR-4	10 JUL 2025
AD-2.NTKR-5	20 FEB 2025
AD 2 NTKR ADC 01	31 DEC 2020
AD 2 NTKR DATA 01	31 DEC 2020
AD 2 NTKR DATA RWY07 RNP A CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTKR DATA RWY25 RNP B CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTKR IAC RWY07 RNP A	31 OCT 2024
AD 2 NTKR IAC RWY25 RNP B	31 OCT 2024
AD 2 NTKR ATT 01	31 DEC 2020

TAKUME

AD-2.NTKM-1	10 JUL 2025
AD-2.NTKM-2	30 OCT 2025
AD-2.NTKM-3	14 MAY 2026
AD-2.NTKM-4	04 SEP 2025
AD 2 NTKM ATT 01	23 FEB 2023

TATAKOTO

AD-2.NTGO-1	09 JUL 2026
AD-2.NTGO-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGO-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGO-4	03 SEP 2026
AD-2.NTGO-5	03 SEP 2026
AD 2 NTGO ATT 01	09 JUL 2026

TETIAROA

AD-2.NTTE-1	10 JUL 2025
AD-2.NTTE-2	30 OCT 2025
AD-2.NTTE-3	14 MAY 2026
AD-2.NTTE-4	10 JUL 2025
AD-2.NTTE-5	15 JUN 2023
AD 2 NTTE ADC 01	30 OCT 2025
AD 2 NTTE DATA 01	30 OCT 2025
AD 2 NTTE DATA RWY ALL RNP A CODE	15 AUG 2019
AD 2 NTTE DATA SID RWY06 RNAV CODE 01	01 MAR 2018
AD 2 NTTE DATA SID RWY24 RNAV CODE 01	01 MAR 2018
AD 2 NTTE IAC RWY ALL RNP A	15 AUG 2019
AD 2 NTTE SID RWY06 RNAV INSTR 01	16 MAY 2024
AD 2 NTTE SID RWY24 RNAV INSTR 01	16 MAY 2024
AD 2 NTTE SID RWY ALL RNAV	14 MAY 2026
AD 2 NTTE ATT 01	30 OCT 2025

TIKEHAU

AD-2.NTGC-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGC-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGC-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGC-4	10 JUL 2025
AD-2.NTGC-5	20 FEB 2025
AD 2 NTGC ADC 01	05 SEP 2024
AD 2 NTGC DATA 01	09 NOV 2017
AD 2 NTGC DATA RWY06 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTGC IAC RWY06 RNP	20 FEB 2025
AD 2 NTGC ATT 01	05 SEP 2024

TOTEGEGIE

AD-2.NTGJ-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGJ-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGJ-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGJ-4	10 JUL 2025
AD-2.NTGJ-5	10 JUL 2025
AD 2 NTGJ ADC 01	28 MAR 2019
AD 2 NTGJ DATA 01	31 JAN 2019
AD 2 NTGJ DATA RWY12 RNP CODE	26 DEC 2024
AD 2 NTGJ DATA RWY30 RNP CODE	26 DEC 2024
AD 2 NTGJ IAC RWY12 NDB	26 DEC 2024
AD 2 NTGJ IAC RWY12 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTGJ IAC RWY30 NDB	26 DEC 2024
AD 2 NTGJ IAC RWY30 RNP	26 DEC 2024
AD 2 NTGJ ATT 01	05 DEC 2019

TUBUAI MATAURA

AD-2.NTAT-1	09 JUL 2026
AD-2.NTAT-2	30 OCT 2025
AD-2.NTAT-3	09 JUL 2026
AD-2.NTAT-4	09 JUL 2026
AD-2.NTAT-5	09 JUL 2026
AD-2.NTAT-6	09 JUL 2026
AD 2 NTAT ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 NTAT AOC RWY03-21	30 NOV 2023
AD 2 NTAT DATA 01	29 DEC 2022
AD 2 NTAT DATA RWY03 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 NTAT DATA RWY21 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 NTAT IAC RWY03 NDB	26 DEC 2024
AD 2 NTAT IAC RWY03 RNP	09 JUL 2026
AD 2 NTAT IAC RWY21 RNP	09 JUL 2026
AD 2 NTAT ATT 01	09 JUL 2026

TUREIA

AD-2.NTGY-1	10 JUL 2025
AD-2.NTGY-2	30 OCT 2025
AD-2.NTGY-3	14 MAY 2026
AD-2.NTGY-4	10 JUL 2025
AD-2.NTGY-5	20 FEB 2025
AD 2 NTGY ADC 01	12 AUG 2021
AD 2 NTGY DATA 01	05 NOV 2020
AD 2 NTGY DATA RWY18 RNP A CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTGY DATA RWY36 RNP B CODE	07 OCT 2021
AD 2 NTGY IAC RWY18 RNP A	31 OCT 2024
AD 2 NTGY IAC RWY36 RNP B	31 OCT 2024
AD 2 NTGY ATT 01	12 AUG 2021

UA HUKA

AD-2.NTMU-1	10 JUL 2025
AD-2.NTMU-2	30 OCT 2025
AD-2.NTMU-3	14 MAY 2026
AD-2.NTMU-4	10 JUL 2025
AD-2.NTMU-5	20 FEB 2025
AD 2 NTMU ATT 01	21 JUN 2018

UA POU

AD-2.NTMP-1	10 JUL 2025
AD-2.NTMP-2	30 OCT 2025
AD-2.NTMP-3	14 MAY 2026
AD-2.NTMP-4	10 JUL 2025
AD-2.NTMP-5	20 FEB 2025
AD-2.NTMP-6	20 FEB 2025
AD-2.NTMP-7	20 FEB 2025
AD 2 NTMP ATT 01	15 AUG 2019

VAHITAHI

AD-2.NTUV-1	10 JUL 2025
AD-2.NTUV-2	30 OCT 2025
AD-2.NTUV-3	14 MAY 2026
AD-2.NTUV-4	04 SEP 2025
AD 2 NTUV ATT 01	27 JAN 2022

AD 3

AFAREAITU CHT

AD 3 NTHF H APP 01	23 MAY 2019
AD 3 NTHF H ATT 01	23 MAY 2019

PIRAE CHPF

AD 3 NTHP H APP 01	20 JUN 2019
AD 3 NTHP H ATT 01	20 JUN 2019
AD 3 NTHP TXT 01	20 JUN 2019

TARAVAO CHT

AD 3 NTHV H APP 01	23 MAY 2019
AD 3 NTHV H ATT 01	23 MAY 2019

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 *Page affected*	**Aérodrome** *Aerodrome*	**Mise à jour manuscrite** *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 0.4	LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE eAIP *CHECKLIST OF eAIP PAGES*	GEN 0.4-1
GEN 0.5	LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP *LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP*	GEN 0.5-1
GEN 0.6	TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1 *TABLE OF CONTENTS TO PART 1*	GEN 0.6-1
GEN 1	**RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX** ***NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS***	
GEN 1.1	ADMINISTRATIONS DESIGNEES *DESIGNATED AUTHORITIES*	GEN 1.1-1
GEN 1.2	ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS *ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT*	GEN 1.2-1
GEN 1.3	ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE *ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW*	GEN 1.3-1
GEN 1.4	ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES *ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO*	GEN 1.4-1
GEN 1.5	INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS *AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS*	GEN 1.5-1
GEN 1.6	RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES *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 *DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES*	GEN 1.7-1
GEN 2	**TABLEAUX ET CODES** ***TABLES AND CODES***	
GEN 2.2	ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS *ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS*	GEN 2.2-1
GEN 2.3	SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES *CHART SYMBOLS*	GEN 2.3-1
GEN 2.4	INDICATEURS D'EMPLACEMENT *LOCATION INDICATORS*	GEN 2.4-1
GEN 2.5	LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION *LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS*	GEN 2.5-1
GEN 3	**SERVICES** ***SERVICES***	
GEN 3.1	SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE *AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES*	GEN 3.1-1
GEN 3.4	SERVICES DE TELECOMMUNICATION *COMMUNICATION SERVICES*	GEN 3.4-1
GEN 3.5	SERVICES METEOROLOGIQUES *Meteorological services*	GEN 3.5-1
GEN 3.6	RECHERCHES ET SAUVETAGE *SEARCH AND RESCUE*	GEN 3.6-1
GEN 3.7	Service d'informations *Information services*	GEN 3.7-1
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*	GEN 4.1-1
GEN 4.2	REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE ROC et RSTCA-OM *AIR NAVIGATION CHARGES OCEANIC AND TERMINAL CHARGE*	GEN 4.2-1

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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) Le **SERVICE D'ÉTAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNÉSIE FRANCAISE** est chargé de gérer l'ensemble des activités liées à la police et à la sécurité concernant l'aviation civile dans l'espace aérien polynésien. Le SEAC-PF est placé sous l'autorité hiérarchique du Haut-commissaire de la République d'une part, et sous l'autorité technique et financière de la direction générale de l'aviation civile d'autre part.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DU SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE**
BP 6404, 98702 FAA'A
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : **00 689 40 86 10 10**
Adresse SFA *(AFS)* : **NTAA YAYX**
FAX : **00 689 40 86 10 09**
Site internet : **https://www.seac.pf/**

c) Au sein de la DGAC, la **DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN** 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 : **+33 (0)1 58 09 44 81**

d) La **DIRECTION DE LA SÉCURITE 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**

e) 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.

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**
8, Avenue Roland Garros
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)

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 **SERVICE D'ÉTAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNÉSIE FRANCAISE** is responsible for managing all police and safety related civil aviation activities in Polynesian airspace. The SEAC-PF is placed under the hierarchical authority of the Republic High Commissioner, and under the technical and financial authority of the DGAC.

c) 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.

d) 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. 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. DSAC is a national competent authority in accordance with regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency. DSAC consists in a central headquarters service and 9 regional offices located on the French metropolitan territory and on the following French overseas territories: La Reunion and Mayotte islands, French Guiana and French Indies.

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

Adresse SFA *(AFS)* : **L F F A Y N Y X**
FAX : **+33(0)5 57 92 57 99 (BNI-NOF)**

Email : **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

adresse postale / *Postal address* :

METEO FRANCE
73 Avenue de Paris
94 165 SAINT MANDE CEDEX
TEL : **01 77 94 77 94**
FAX : **01 77 94 70 05**
TELEX : **METFRAN 202 876**

SERVICE METEOROLOGIQUE
BP 6005
98702 FAA'A AEROPORT
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : **00 689 40 80 33 33**
FAX : **00 689 40 80 33 39**
SFA (AFS) : **NTAAYMYX**

1.1.3 DOUANES

1.1.3 CUSTOMS

Adresse postale / *Postal address* :

Direction Générale des Douanes et
Droits Indirects
11 rue des deux communes
93558 MONTREUIL CEDEX
TEL (Info Douane Service) : 0811 20 44 44
(ou +33 172 40 78 50 depuis l'outremer ou l'étranger).
TEL : **01 40 04 04 04**
FAX : **01 57 53 49 37**

Service des douanes
BP 9006
98715 PAPEETE
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : **00 689 40 50 55 50**
FAX : **00 689 40 43 55 45**
Douanes aéroport
TEL / FAX : **00 689 40 82 68 65**

1.1.4 SANTE

1.1.4 HEALTH

Adresse postale / *Postal address:*

Ministère de la Santé et des
Solidarités
Direction Générale de la Santé
(Bureau SD5)
14, avenue Duquesne
75350 PARIS 07 SP
TEL : 01 40 56 60 00
FAX : 01 40 56 40 56

Service du développement rural,
section phytosanitaire
BP 100
98713 PAPEETE
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : 00 689 42 81 44 Poste 347
FAX : 00 689 42 08 31

Département de la Protection
des Végétaux
BP 100
98713 PAPEETE
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : 00 689 40 42 97 80
FAX : 00 689 40 41 05 30

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.5 REDEVANCE D'AERODROME

1.1.5 AIRPORT FEES

Adresse postale / *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 : 01 58 09 41 41
FAX : 01 58 09 41 42

SERVICE FACTURATION ADT
Aéroport de TAHITI FAA'A
BP 60161
98702 FAA'A CENTRE
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : 00 689 40 86 61 61
FAX : 00 689 40 83 73 91

1.1.6 POLICE

1.1.6 POLICE

Adresse postale / *Postal address* :

Direction Centrale de la Police aux Frontières
18-20 rue des Pyrénées
75020 PARIS
TEL : 01 86 21 53 63
FAX : 01 49 27 30 63
Courriel : dcpaf-cic@interieur.gouv.fr

PAF
Aéroport de TAHITI FAA'A
BP 6362 FAA'A
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL: 00 689 40 82 10 10

FAX : 00 689 40 81 28 34

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 : 01 58 09 47 79
FAX : 01 58 09 43 69
Adresse SFA (AFS) : **LFPSYAYR**

SERVICE SAR
Aéroport de TAHITI FAA'A
BP 6011
98702 FAA'A Aéroport
POLYNESIE FRANÇAISE
TEL : 00 689 40 86 10 42 - 40 86 10 43 - 40 86 10 41
FAX : 00 689 40 85 51 26

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 1.2 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS

ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT

1.2.1 REGLEMENT CONCERNANT LES AERONEFS CIVILS QUI EFFECTUENT DES VOLS INTERNATIONAUX

GENERALITES

Tout survol du territoire Français 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 Polynésie Française doit effectuer son premier atterrissage sur l'aéroport de TAHITI FAA'A et suivre les procédures de contrôles de douane, de police, de santé et de police phytosanitaire et zoosanitaire. De même, tout aéronef quittant le territoire de la Polynésie Française doit accomplir sa dernière escale sur l'aéroport de TAHITI FAA'A.

A l'arrivée, les commandants d'aéronefs doivent se conformer aux injonctions données par le service de la protection des végétaux portant sur :

- les mesures d'inspection phytosanitaire, et le cas échéant sur les traitements insecticides ordonnés par le service de la protection des végétaux ;
- les conditions de fermeture et d'ouverture des appareils ;
- les conditions de séjour en Polynésie Française.

a) Vols commerciaux 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 bi-latéral conclu avec la France peuvent survoler le territoire de la Polynésie Française ou y faire une escale technique.

Dans les autres cas, une demande d'autorisation doit être adressée à Monsieur le Haut Commissaire de la République en Polynésie Française. Direction du Service d'Etat de l'Aviation Civile (adresse postale cf. GEN 1.1.1).

- Escales commerciales :

L'exploitation à des fins commerciales d'un vol international régulier à destination ou en provenance du territoire de la Polynésie Française 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 :

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.

- 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 le territoire de la Polynésie française :

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

• souhaitent obtenir une autorisation d'exploitation depuis et/ou vers la Polynésie française,

• n'ont pas desservi la Polynésie française 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 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Questionnaire_technique_autorisation_exploitation.pdf.

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie française (SEAC/PF) 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 Polynésie française 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 Polynésie française, ou

1.2.1 REGULATION CONCERNING CIVIL AIRCRAFT WHICH CARRY OUT INTERNATIONAL FLIGHTS

GENERAL

Any overflight of the French territory with or without stop, must be performed in compliance with the Civil Aviation regulations applicable to this territory.

Any aircraft entering the territory of French Polynesia must make its first landing at the airport of TAHITI FAA'A and follow the procedures of customs, police, health, zoosanitary and phytosanitary controls. Similarly, all aircraft leaving the territory of French Polynesia must make their final stop at the airport of TAHITI FAA'A.

When they arrive, ACFT captains must comply with vegetals protection services injunctions about :

- phytosanitary controls, and insecticidal treatments ordered by vegetals protection services if necessary ;

- ACFT closing and opening conditions.

- conditions to stay in French Polynesia.

a) Scheduled commercial flights

- Overflying 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 French Polynesia or make a non-traffic stop there.

In other cases, an clearance request must be submitted to Monsieur le Haut Commissaire de la République en Polynésie Française, Direction du Service d'Etat de l'Aviation Civile (postal address see GEN 1.1-1).

- Commercial stops :

The operation for commercial purposes of scheduled international flights to or from the territory of French Polynesia 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 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.

- 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 Operator" to/from French Polynesia :

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

• requesting a flight permit to undertake commercial operations to French Polynesia,

• not having operated to French Polynesia 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 to French Polynesia.

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

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

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

• TCO n'ayant jamais soumis de questionnaire technique pour les aéronefs exploités pour ses vols depuis et/ou vers la Polynésie française, 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 le SEAC/PF. 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 entre la Polynésie française et un autre point du territoire français (ex : Wallis et Futuna), le questionnaire doit être envoyé à : international-dta@aviation-civile.gouv.fr en copie à safa.seacpf@aviation-civile.gouv.fr

Pour tout autre vol au départ ou à destination de la Polynésie française, le questionnaire doit être envoyé à : safa.seacpf@aviation-civile.gouv.fr

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

Les aéronefs doivent se conformer aux dispositions en vigueur du règlement sanitaire international. En particulier tout aéronef en provenance de l'extérieur peut être soumis à une désinsectisation pratiquée à son arrivée dans le territoire. La désinsectisation en vol, avant l'atterrissage n'est pas acceptée. Toutefois, pour les aéronefs en provenance de territoires indemnes de maladies quarantenaires, cette désinsectisation en vol pourra être éventuellement tolérée, si elle est effectuée d'une manière efficace et sous la responsabilité du commandant de bord.

b) Vols commerciaux non réguliers

Survol

Tout aéronef satisfaisant aux conditions du premier alinéa du paragraphe a) ci-dessus, effectuant un vol non régulier et qui désire survoler le territoire de la Polynésie Française sans atterrissage ne sera pas tenu d'obtenir une autorisation préalable.

Dans les autres cas, une demande contenant les informations suivantes devra être faite :

A. exploitant : identification, adresse pour facturation, téléphone, FAX, RSFTA, adresse courriel B. aéronef : type, immatriculation, MTOW

Cette demande doit être adressée au Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française du lundi au vendredi, hors jours férié, avec un préavis d'au minimum 72h avant le départ. :

• Courriel : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

• RSFTA : NTAAZPZX, NTAAYAYX

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter :

TEL : 689 40 86 11 56 / 689 40 86 11 57

FAX : 689 40 85 51 26

Escales techniques

Tout aéronef effectuant une escale technique sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, est soumis à l'obtention préalable d'une autorisation d'atterrissage. La demande devra être envoyée du lundi au vendredi, hors jours fériés, avec un préavis d'au minimum 72h avant le départ.

Cette demande doit être adressée au Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française en remplissant le formulaire de demande en ligne disponible à l'adresse indiquée ci-dessous : https://www.seac.pf/formulaire-de-vols-non-reguliers-fr-2/

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter :

• courrier électronique : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

• RSFTA : NTAAZPZX, NTAAYAYX

• TEL : 689 40 86 11 56 / 689 40 86 11 57

• FAX : 689 40 85 51 26

• 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 French Polynesia 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 French Polynesia and another location on the French territory (ex: Wallis and Futuna), the technical questionnaire must be sent to international-dta@aviation-civile.gouv.fr and copied to safa.seacpf@aviation-civile.gouv.fr

For all other flights to or from French Polynesia, the technical questionnaire must be sent to safa.seacpf@aviation-civile.gouv.fr

- Sanitary control measures applied to aircraft :

Aircraft must comply with the current provisions concerning international sanitary regulations. In particular, all aircraft arriving from abroad may be subjected to disinsecting, carried out on its arrival in the territory. Blocks-away disinsecting, carried out prior to landing, is not acceptable. However, in the case of aircraft arriving from countries which are free from quarantinable diseases, this blocks-away disinsecting may be acceptable if it is carried out effectively and under the responsibility of the aircraft captain.

b) Non-scheduled commercial flights

Overflight

Any aircraft complying with the conditions of the first sub-paragraph of paragraph a) above, performing a non-scheduled flight and overflying the territory of French Polynesia without landing shall not be required to obtain prior approval.

In all other cases, a request containing the following information shall be provided:

A. operator : identification, billing address, telephone, FAX, AFTN, E-mail address B. aircraft : type, registration, MTOW

This request must be sent to the Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française from Monday to Friday, excluding public holidays, with a minimum of 72-hour notice before departure:

Email : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

AFTN : NTAAZPZX, NTAAYAYX

For further information, please contact:

TEL : 689 40 86 11 56 / 689 40 86 11 57

FAX : 689 40 85 51 26

Technical stop

Any aircraft planning a technical stopover at Tahiti-Faa'a airport shall obtain a landing permit. The request must be made from Monday to Friday, excluding public holidays, with a minimum of 72-hour notice before departure.

This request shall be sent to the Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française by filling out the online application form available at the address listed down below: https://www.seac.pf/non-scheduled-flights-form-2/

For further information, please contact:

• Email : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

• AFTN : NTAAZPZX, NTAAYAYX

• Ph : 689 40 86 11 56 / 689 40 86 11 57

• FAX : 689 40 85 51 26

© Service de l'Information Aéronautique, France

Escales commerciales :

Commercial stops :

L'exploitation à des fins commerciales d'un vol ou d'une série de vols non réguliers à destination du territoire de la Polynésie Française doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par la France ou par le gouvernement de la Polynésie française. La demande devra parvenir au minimum un mois avant la date prévue du premier vol

The operation for commercial purposes of a non-scheduled flight or a series of flights to the territory of French Polynesia is subject to an authorization issued by France or by the government of French Polynesia. The request must be received by the Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française, at least one month before the date of the first flight.

Cette demande doit être adressée au Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française en remplissant le formulaire de demande en ligne disponible à l'adresse indiquée ci-dessous : https://www.seac.pf/formulaire-de-vols-non-reguliers-fr-2/

This request shall be sent to the Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française by filling out the online application form available at the address listed down below: https://www.seac.pf/non-scheduled-flights-form-2/

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter :

For further information, please contact:

Courriel : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

Email : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

RSFTA : NTAAZPZX, NTAAYAYX

AFTN: NTAAZPZX, NTAAYAYX

FAX : 689 – 40 85 51 26

FAX: 689 – 40 85 51 26

TEL : 689 – 40 86 11 53.

TEL: 689 – 40 86 11 53.

Le demandeur recevra du Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française un questionnaire technique édité par la DGAC qu'il aura à remplir et à retourner à la Direction du Service d'Etat de l'Aviation Civile.

The applicant will receive from the Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française a technical questionnaire published by DGAC to complete and return to the Direction du Service d'Etat de l'Aviation Civile.

La validation du questionnaire technique est un préalable à l'autorisation d'atterrissage

Validation of the technical questionnaire is a compulsory prerequisite to obtain any landing clearance.

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs : Les aéronefs commerciaux non réguliers (en trafic international) qui séjournent au-delà de 7 jours sur le territoire, doivent être placés sous le couvert d'un acquit d'admission temporaire.

- Documents required for aircraft arrival and departure clearances : Non-scheduled commercial aircraft (international traffic) which remain in the territory for more than 7 days must be covered by a temporary import licence.

- 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 Polynésie française : dispositions similaires à celles régissant les vols réguliers (cf. a) Vols commerciaux réguliers)

- Technical prerequisite for the commercial operations of third country operators (any State which is not part of the European Union, Norway, Liechtenstein, Iceland or Switzerland) refered to as a TCO for "Third Country Operator" to/from French Polynesia : Similar requirements than for scheduled flights (See a) Scheduled commercial flights).

- Mesures de contrôles sanitaire aux aéronefs.

- Sanitary control measures on aircraft.

(cf. Vols commerciaux réguliers)

(see commercial scheduled flights).

c) Vols privés non réguliers

c) Non-scheduled Private flights

Tous les vols privés entrant en Polynésie Française doivent faire l'objet d'une autorisation préalable d'atterrissage.

All private flights entering French Polynesia must obtain prior landing clearance.

La demande devra être envoyée du lundi au vendredi, hors jours fériés, avec un préavis d'au minimum 72h avant le départ.

The request must be sent from Monday to Friday, excluding public holidays, with a minimum of 72-hour notice before departure

Cette demande doit être adressée au Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française en remplissant le formulaire de demande en ligne disponible à l'adresse indiquée ci-dessous : https://www.seac.pf/formulaire-de-vols-non-reguliers-fr-2/

This request shall be sent to the Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française by filling out the online application form available at the address listed down below: https:// www.seac.pf/non-scheduled-flights-form-2/

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter :

For further information, please contact:

Direction du service d'Etat de l'aviation civile

Direction du service d'Etat de l'aviation civile

Courriel : seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

Email: seac-pf-sna-preflight-ld@aviation-civile.gouv.fr

RSFTA : NTAAZPZX, NTAAYAYX

AFTN : NTAAZPZX, NTAAYAYX

FAX : 689 – 40 85 51 26

FAX: 689 – 40 85 51 26

TEL : 689 – 40 86 11 53.

TEL: 689 – 40 86 11 53.

Le préavis est assorti d'un délai supplémentaire de 15 jours en cas d'atterrissage sur un aérodrome de Polynésie française autre que TAHITI FAA'A.

The request is subject to an additional delay of a minimum of 15 days in case of landing at an aerodrome in French Polynesia other than TAHITI FAA'A.

- Documents exigés pour l'autorisation d'entrée et de sortie des aéronefs : Pour un séjour supérieur à sept jours, l'appareil est placé suivant le cas sous le régime de l'admission temporaire sans titre ou sous le couvert d'un acquit à caution.

- Documents required for aircraft arrival and departure clearances : For any stay longer than 7 days, the aircraft is, as applicable, to be placed under the temporary import system or be covered by a deposit guarantee.

- Mesures de contrôle sanitaire appliquées aux aéronefs :

- Sanitary control measures on aircraft :

(cf. Vols commerciaux réguliers).

(see commercial scheduled flights).

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW

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

Il est exigé de tous les passagers étrangers entrant en Polynésie française :

- 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 assujetti au cautionnement (délivrée par le service des affaires administratives à Papeete) ;

- 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 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 notamment ceux de la Commission du Pacifique Sud (carte de service).

- Passeports et visas

Les passagers de nationalité française doivent être détenteurs d'un passeport en cours de validité ou d'une carte nationale d'identité.

Les passagers de nationalité étrangère, doivent répondre aux exigences visées au paragraphe a) 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 des prolongations de visa peuvent être obtenues localement jusqu'à 6 mois au total, aucune délivrance de visa ne sera faite aux étrangers résidant habituellement dans des régions où 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 de la Polynésie Française.

- Passagers au départ

Les passagers embarquant en Polynésie Française ne seront soumis à aucune formalité de départ à l'exception du contrôle de leurs documents d'identité et de la présentation de la carte d'embarquement et le cas échéant, les formalités inhérentes à l'application de la réglementation sur le contrôle des changes. 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'équipage

Pour tout membre d'équipage effectuant des services réguliers, ayant en sa possession sa licence (ou certificat) à l'embarquement, et qui reste à l'aéroport où son appareil est stationné ou dans les limites des villes avoisinantes, et qui quitte la Polynésie Française soit par ce même appareil soit par le vol régulier suivant, la licence ou le certificat de ce membre d'équipage teindra lieu de passeport ou de visa pour l'admission temporaire en Polynésie Française.

Cette disposition s'appliquera également dans le cas où un membre d'équipage entre en Polynésie Française par un autre moyen de transport, dans le but d'y joindre un appareil.

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

a) Immigration formalities

All foreign passengers arriving in French Polynesia must produce one of the following:

- 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 administrative affairs office in Papeete);

- a work contract which includes a repatriation clause.

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

- 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).

- Passports and visas

Passengers of French nationality must be holders of a valid passport or of a national identity card.

Passengers of foreign nationalities must satisfy the conditions set out in paragraph a) 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 authorized period, dependent on their nationality.

Furthermore, it should be noted that the possession of a visa does not authorize its holder to pursue any professional or remunerated activity on the territory of French Polynesia.

- Departing passengers

Passengers boarding in French Polynesia are not subject to any departure formalities, with the exception of the checking of their identity documents, the presentation of the boarding card and, where applicable, the formalities inherent in the regulations governing exchange control. Residents foreign who are leaving the territory with the intention of returning are however required to apply for an authorization to return from the immigration department.

- Crew

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 French Polynesia 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 French Polynesia.

This provision is also applicable to a crew member who enters French Polynesia by another means of transport, for the purpose of joining an aircraft there.

© Service de l'Information Aéronautique, France

b) Formalités de douanes

Les bagages ou autres articles appartenant à des passagers et 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.

Les bagages des voyageurs en transit sont en règle générale dispensés de toute visite dans la mesure où ils restent sous douane. Le service des douanes peut toutefois procéder à des vérifications par épreuve afin de s'assurer que les bagages en cause ne contiennent pas des marchandises prohibées à titre absolu telles que produits stupéfiants ou armes.

c) Mesures de contrôle sanitaire

La seule vaccination requise pour le débarquement en Polynésie Française est la vaccination contre la fièvre jaune, obligatoire pour tout voyageur, âgé de plus d'un an, en provenance d'une zone d'un pays infectée par cette maladie et quittée depuis six jours ou moins de six jours.

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.

d) Mesures de contrôle phytosanitaire

Les agents habilités du service chargé de la protection des végétaux peuvent procéder aux recherches et à la visite des bagages, colis et autres objets susceptibles soit de véhiculer des ennemis des cultures, soit de contenir des végétaux et produits végétaux.

Les bagages des passagers en provenance d'un des pays définis au § 1.4.1 b) sont soumis à fumigation.

e) Mesures de contrôle zoosanitaire

Les animaux vivants et les denrées animales introduits en bagages par les passagers et membres d'équipage sont soumis aux règles prévues au paragraphe 1.4.1-c). Néanmoins, sous réserve que leur importation ne soit pas prohibée, les denrées animales sans être dispensées de la présentation spontanée aux agents habilités du service de la protection zoosanitaire, sont dispensées de la production du certificat de salubrité, dans la limite de sept kilogrammes, lorsqu'elles sont introduites à titre de consommation personnelle par les voyageurs ou touristes ou lorsqu'elles n'ont pas un caractère commercial.

b) Customs formalities

Baggage or other articles belonging to passangers 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, the baggage of transit passengers are exempt from any inspection, provided that they remain in customs. The customs department may however carry out spot checks in order to confirm that the baggage concerned does not contain any wholly prohibited cargo such as narcotics or weapons.

c) Sanitary control measures

The only vaccination required for disembarkation in French Polynesia is vaccination against yellow fever, obligatory for any traveller, of more than one year of age, arriving from a zone of a country infected with this disease and who has left it within the last six days.

The vaccination certificates must be completed and written in accordance 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.

d) Phytosanitiary control measures

Authorized members of the department responsible for the protection of plants may carry out searches and the inspection of baggage, parcels and other objects capable either of harbouring the enemies of vegetable life, or of containing plants and plant products.

The baggage of passengers arriving from one of the countries defined in paragraph 1.4.1 b) is subjected to fumigation.

e) Zoosanitary control measures

Live animals and animal foodstuffs introduced in their baggage by passengers and crew members are subject to the rules specified in paragraph 1.4-1 c). Nevertheless, provided that their import is not prohibited, animal foodstuffs weighing up to seven kilograms, without being exempted from spontaneous presentation to enable people, are exempted from the production of the health certificate, if they are introduced for personal consumption by travellers or tourists, or if they have no commercial purpose.

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 1.4 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES

ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO

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 sauf pour les animaux vivants (voir § 1.4.1c).

- 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 Polynésie Française.

b) Mesures de contrôle phytosanitaire

- Importation et transit

Tout aéronef en provenance d'un aéroport extérieur au territoire est soumis à l'inspection phytosanitaire, dès son arrivée sur le territoire. Il subit à l'arrêt, un traitement systématique des soutes à bagages, des trains d'atterrissage et le cas échéant des cabines, avant le débarquement des passagers.

Le fret, les bagages et le courrier en provenance d'un des pays définis ci-dessous sont soumis à fumigation.

Les opérations de désinsectisation prévues ci-dessus sont effectuées par le Service du Développement rural - Département de la Protection des Végétaux.

Les déchets de bord et les denrées alimentaires périssables ou non, lorsqu'ils sont introduits d'un aéroport extérieur au territoire, sont débarqués et incinérés.

- Pays infestés par l'Oryctes Rhinocéros (Statègus sp) :

Afrique tropicale, Amérique centrale, Amérique du sud (tropicale), Antilles néerlandaises, Arabie, Australie (cap York), Bengladesh, Birmanie, Bismarck, Bornéo, Brunéi, Cambodge, Chagos (archipel), Chine du sud, Cocos (keeling), Comores, Cuba, Diego Garcia, Fidji, Guyane (Anglaise, Française, Hollandaise), Hai-Nan (ile), Haiti, Hong Kong, Inde, Indonésie, Irian occidental, Jamaique, Japen (iles), Kenya, Laccadives, Madagascar, Malaisie orientale et occidentale, Maldives, Manus (iles de l'amirauté), Maurice, Molluques, Monokwari, Nouvelle Bretagne, Nouvelle Hanovre, Nouvelle Irlande, Pakistan occidental, Palau, Papouasie (Nouvelle Guinée), Philippines, Porto Rico, Principe, République Dominicaine, Réunion, Saint domingue, Salomon (iles), Samoa américaines, Samoa occidentales, Santa Cruz, Sao Thomé, Sarmi, Sénégal, Seychelles, Siam, Sri Lanka, Sud-est asiatique, Surinam, Taîwan, Thailande, Tokelau (iles), Tonga (iles), Trinidad et Tobaggo, Vietnam, Virgin (iles), Wallis (iles), Zanzibar.

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 except for live animals (see § 1.4.1c).

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

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 in the territory. On coming to a stop, baggage holds, landing gear and, if necessary, cabins are to be systematically treated before the disembarkation of the passengers.

The freight, baggage and mail arriving from one of the countries designated below are to be subjected to fumigation.

The disinsecting operations indicated above are to be carried out by the Agricultural Development Service - Plant Protection Department.

Catering refuse and foodstuffs, perishable or otherwise, if they were brought on board at an airport outside the territory, are to be removed from the aircraft and incinerated.

- Countries infested with Oryctes Rhinoceros or Strategus sp.:

Tropical Africa, central America, South America (tropical), Netherland Antilles Arabia, Australia (Cape York), Bengladesh, Burma, Bismark, Borneo, Brunei, cambodia, Chagos (Archipel), Southern China, Cocos (Keeling), Comoro Islands, Cuba, Diego Garcia, Fiji, Guina (English, French, Netherland), Hai-Nan (Island), Haiti, Hong-Kong, Indonesia, Western Irian, Jamaïca, Japen (Islands), Kenia, Laccadives, Madagascar, Eastern and Western Malaysia Maldives, Manus (Admiralty Islands), Mauritius, Molluques, Monokwari, New Britain, New hanover, New Ireland, Western Pakistan, Palau, papua (New Guinea), Philippines, Puerto Rico, Principe, Dominican Republic Reunion, Santo Domingo, Salomon (Islands), American Samoa, Western Samoa, Santa Cruz, Sao Tome, Sarmi, Senegal, Seychelles, Siam, Sri-lanka, South-East Asia, Surinam, Taïwan, Thaïland, Tokelau (Islands), Tonga (Islands), Trinidad and Tobaggo, Vietnam, Virgin (Islands), Wallis (Islands), Zanzibar.

© Service de l'Information Aéronautique, France

c) Importation de végétaux et produits végétaux

L'introduction de végétaux et produits végétaux (plants et parties de plants de toute nature, arbre, arbuste, bouture, greffon, bourgeon, feuille, racine, rhizome, liane, herbe, fleurs coupées...) dans le Territoire de Polynésie Française, est soumise :

1°) A l'obtention préalable d'un permis d'introduction délivré par le Département de la Protection des Végétaux du Service du Développement Rural, BP 100, Papeete TEL : 689 - 40 42 97 80 et 689 - 40 82 49 99

2°) A la présentation d'un certificat phytosanitaire délivré par le service officiel de la protection des végétaux du pays d'origine.

3°) A l'inspection phytosanitaire par les agents habilités du service chargé de la protection des végétaux du territoire.

Les fruits, légumes et graines et autres produits végétaux destinés à l'alimentation humaine et animale sont dispensés de permis, mais doivent être accompagnés d'un certificat phytosanitaire d'origine et être inspectés.

d) Prohibition : Sont interdits à l'importation, y compris le transit sur le Territoire de la Polynésie Française :

- les organismes nuisibles (bactéries, champignons, nématodes, virus, insectes...) ;

- terre, terreau, sable, argile, compost et autre milieu d'enracinement ;

- les végétaux et parties de végétaux suivants :

* Agrumes des genres : Citrus, spp (sauf fuits), Fortunella spp, Poncirus spp, Eremocitrus spp, Clymenia spp, Microcitrus spp, Citropsis spp, Atalantia spp, Severinia spp, Pleiospermum spp, Burkillanthus spp, Limnocitrus spp, Hesperethusa spp, Murraya spp, Pamburus spp, et tous leurs hybrides. *Aracées : Taro, Tarua (Xanthosoma), Ape (Alocasia), *Avocatier, *Broméliacées (toutes les) (ex : ananas..), *Caféiers, *Canne à sucre, *Cocotier, *Cotonnier, *Erythrine, Gymnospermes (toutes les espèces de la famille des Araucariacées, Cupréssacées, Cycadacées, Ginkgoacées, Pinacées, Podocarpacées, Taxacées), *Hévéa, *Igname, *Manguier, *Manioc, *Mélastomatacées, (toutes les) (ex : Myconia...), *Moracées (toutes les) (ex : arbres à pain...), Musacées (toutes les) (ex : bananiers...), *Opuhi (Alpinia spp et Zingiber spp), *Palmiers des genres : Elaeis guinensis, Livingstonia rotundifolia, Corypha élata, Washingtonia robusta, *Pandallus, *Patate douce, *Tabac, *Sterculiacées (toutes les) (ex : cacaoyers).

e) Exportation

Le Département de la protection des végétaux du service du développement rural est habilité à délivrer des certificats phytosanitaires de modèle international à l'occasion de l'exportation de végétaux si ces derniers sont estimés conformes à la réglementation phytosanitaire de pays importateur.

Le transit des végétaux voyageant en bagages accompagnés, est interdit aux Etats Unis d'Amérique, sauf autorisation des services phytosanitaires de ce pays. En Nouvelle Zélande, le transit des végétaux (plans, boutures uniquement) en colis familiaux destinés à la Nouvelle Calédonie, est autorisé aux conditions suivantes :

- au départ de la Polynésie Française, les végétaux (plants, boutures) subiront obligatoirement un traitement phytosanitaire conformément aux conditions spécifiées sur le permis d'importation délivré par le service phytosanitaire de la Nouvelle Calédonie.

- les emballages de bonne qualité, fournis par le passager seront soigneusement fermés au moment du retrait des colis des stations de traitement.

- Tahiti étant infesté par la [Bactrocera dorsalis], l'exportation de tous les fruits et légumes à destination de la Nouvelle Calédonie, est prohibée jusqu'à nouvel ordre.

c) The import of plants and plant products

The introduction of plants and plant products (plants, portions of plants of any kind, trees, shrubs, cuttings, grafts, buds, leaves, roots, rhizomes, liana, grasses, cut flowers, etc) into the Territory of French Polynesia is subject to:

1°) The prior granting of an import permit issued by The Plant Protection Department of the Agricultural Development Service, BP 100, Papeete - TEL: 689 - 40 42 97 80 et 689 - 40 82 49 99

2°) The presentation of a phytosanitary certificate issued by the authority for the protection of plants in the country of origin.

3°) The phytosanitary inspection by authorized members of the department responsible for the protection of plants in the territory.

Fruits, vegetables, seeds and other plant products intended for human and animal consumption do not require a permit, but must be accompanied by a phytosanitary certificate from their country of origin and be inspected.

d) Prohibited: Import, including transit through the Territory of French Polynesia, of the following is prohibited:

- harmful organisms (bacteria, mushrooms, threadworms, viruses, insects, etc);

- earth, mould, sand, clay, compost and other rooting media;

- the following plants and portions of them:

* Citrus of the genera: Citrus, spp (except fruits), Fortunella spp, Poncirus spp, Eremocitrus spp, Clymenia spp, Burkillanthus spp, Limnocitrus, spp, Hesperethusa spp, Murraya spp, Pamburus spp and all hybrids, Araceae : Taro, Tarua (Xanthosoma), Ape (Alocasia), Avogado, Bromeliaceae (all) (ex : ananas), Coffee, canne à sucre, Coconut, Cotton, Erythrine, Gymnospermes all species from the family of Raucariaceae, Cupressaceae, Cycadaceae, Ginkoaceae, Pinus, Podocarpaceae, Taxaceae), Hevea, Indian potato, Mango, Manioc, Melastomataceae (all) (eg: Myoconia...), Moraceae (all) (eg arbres à pain...), Musaceae (all) (eg: bananiers...), Opuhi (Alpina spp and Zingiber spp), Palm trees of species: Elaeis guinensis, Livinsgstonia roundifolia, Corypha alata, Wadhingtonia robusta, Pandanus, Sweet potato, Tobacco, Sterculiaceae (all) (eg: cacao).

e) Export

The Plant Protection Department of the Agricultural Development Service is authorized to issue phytosanitary certificates of the international model for the export of plants if the latter are considered as conforming to the phytosanitary regulations of the importing country.

The transit of plants travelling in accompanied baggage is prohibited to the United States of America, unless authorized by the phytosanitary services of that country. In New Zealand, the transit of plants (plantations, saplings only) in personal packages to New Caledonia is authorized on the following conditions:

- on departure from French Polynesia, the plants (plantations, saplings) are to undergo an obligatory phytosanitary treatment in accordance with conditions specified on import licence delivered by the New Caledonia phytosanitary services.

- the containers, of good quality and supplied by the passenger, are to be carefully closed at the time the packages are withdrawn from the treatment units.

- Tahiti is infested with [Bactrocera dorsalis], so fruits and vegetables export to New Caledonia, is prohibited until further notice.

© Service de l'Information Aéronautique, France

f) Mesures de contrôle zoosanitaire

- Animaux vivants :

L'importation en Polynésie Française de tous les animaux vivants est prohibée. Néanmoins, des autorisations d'importation par dérogation à la prohibition - notamment pour les espèces existant sur le Territoire - peuvent être délivrées par le Ministre chargé de l'Agriculture .

La demande d'autorisation doit spécifier l'espèce, la race et le nombre d'animaux à importer ainsi que le pays d'origine et de provenance.

Les animaux importés sont soumis à une visite sanitaire à l'arrivée.

Les animaux vivants en transit ne peuvent être débarqués pour changer d'aéronef que s'ils proviennent de pays reconnus indemnes de maladies infectieuses contagieuses. Il convient de se renseigner auprès du département de la Qualité Alimentaire et de l'Action Vétérinaire du Service de Développement Rural des pays autorisés selon l'espèce animale.

- Produits d'origine animale : denrées alimentaires, aliments pour animaux, peaux brutes, cornes, os , plumes ...

L'importation de ces produits est soumise à une visite sanitaire et à la production d'un certificat sanitaire (sauf dérogation prévue au point § 1.3.1 e). Il convient de se renseigner auprès du département de la qualité alimentaire et de l'action vétérinaire du service de développement rural des pays d'origine autorisés selon l'espèce animale et le type de produit.

- Exportation :

Le département de la Qualité Alimentaire et de l'Action Vétérinaire du Service du Développement Rural est habilité à délivrer des certificats sanitaires et/ou de salubrité répondant aux modèles exigés par certains pays destinataires lors de l'exportation d'animaux vivants et de denrées d'origine animale, sous réserve que celles-ci soient conformes à la réglementation du pays importateur.

Toutefois, est dispensé du certificat sanitaire :

- tout colis familial destiné aux Etats-Unis, sous réserve que la quantité importée corresponde à la durée du séjour dans le pays, et qu'il soit déclaré aux autorités sanitaires à l'arrivée ;

- les produits de la pêche, les conserves de viandes et les produits laitiers stérilisés, dans la limite de 2 kilogrammes par personne, destinés à la Nouvelle Calédonie, sous réserve qu'ils soient déclarés aux autorités sanitaires à l'arrivée.

Pour les autres destinations et pour des quantités supérieures, se renseigner auprès du département de la Qualité Alimentaire et de l'Action Vétérinaire sur les conditions particulières à chaque pays destinataire pour chaque type de produit exporté.

f) Zoosanitary control measures

- Live animals:

The import of all live animals into French Polynesia is prohibited. Nevertheless, as exceptions to this prohibition, import licences - notably for species existing in the Territory - may be granted by the Agriculture Minister.

The authorization request must specify the species, the breed and the number of animals to be imported, together with the country of origin and source.

Imported animals are subject to a sanitary inspection on arrival.

Live animals in transit may be offloaded to change aircraft provided that they come from countries which are recognized as being free of infectious, contagious diseases. All enquiries should be made to the Department of Food Quality and the Veterinary Services of the Rural Development Department in the authorized countries depending on the animal species.

- Animal products: foodstuffs, animal feed, raw hide, horns, bones, feathers, etc.

Importation of these products is subject to a sanitary inspection and issuance of a sanitary certificate (unless an exception is made in point § 1.3.1 e). All enquiries should be made to the Rural Development Department in the authorized countries of origin depending on the animal species and type of product.

- Export:

The Department of Food Quality and Veterinary Services of the Rural Development Department is authorized to issue sanitary and/or health certificates which conform to the models demanded by certain countries for the receipt of live animals and food exports of animal origin, provided that they comply with the regulations of the importing countries

However, the following do not require a sanitary certificate:

- all private packages destined for the United States, provided that the quantity imported corresponds to the duration of sojourn in the country and that is declared to the public health authorities on arrival;

- fish products, preserved meats and sterilised milk products, limited to 2 kilograms per person, destined for New Cladonia, provided that they are declared to the public health authorities on arrival.

For other destinations and for quantities in excess of the above, contact the Department of Food Quality and Veterinary Services concerning the specific requirements of each recipient country, for each type of product exported.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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 :

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

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

- when they lose sight of land or water;
- when flying on certain routes or in certain portions of airspace brought to the attention of airspace through aeronautical information;
- 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 :

- aux aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ;
- aux aéronefs appartenant aux États étrangers ;
- aux aéronefs qui effectuent des évacuations sanitaires.

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

- aircraft owned, leased, or chartered by the French State;
- aircraft owned by foreign States;
- aircraft performing medical evacuations.

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

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

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.3 do not apply to:

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

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."

Les principales références règlementaires se trouvent dans les codes de la santé publique (3 éme 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.

- 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 1 March 2017, as last amended, laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, 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 1 March 2017, as last amended, laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, 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."

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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

- 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/

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 **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 ; - 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 **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. 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. 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 : - Les couches nuageuses sont codées NSC si le système n'a pas détecté de nuage convectif ; - 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). 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. 2. L'altitude de l'antenne des DME peut ne pas être indiquée. L'information est alors disponible dans l'AIP. 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. 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. 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. 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. 2. L'altitude de l'antenne émettrice des DME n'est pas indiquée. 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; 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. 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. 11. Les points de transition ne sont pas représentés sur les cartes, et le cas échéant sont définis à l'AIP ENR 3. 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. b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation ne sont pas indiquées. b.1) vi) L'altitude de l'antenne du DME n'est pas indiquée. 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. c.1) ii) Les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées. c.1) iii) Le relèvement, arrondi au degré le plus proche, par rapport à l'aide de radionavigation de référence. 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. 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 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. b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation peuvent ne pas être indiquées. Elles sont disponibles dans l'AIP. b.1) vi) L'altitude de l'antenne DME n'est pas indiquée. c. 1) ii) les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées. c. 1) iii) le relèvement est arrondi au degré le plus proche. 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. 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. 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 : – pour les cartes d'approche de précision (ILS-SBAS CAT I-PAR) et d'approche avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ; – 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 ; 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. 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. 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: a) La piste de l'aérodrome représenté par un trait gras au niveau de référence de la carte; […] 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. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants : - 5000 ft/AMSL - 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 : - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
CHAPITRE 13 : Carte d'aérodrome/d'hélistation – OACI		
← 13.5	C	La variation annuelle n'est pas indiquée. Le Nord magnétique n'est pas représenté par une flèche. Le Nord vrai n'est pas toujours représenté par une flèche. 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.
←		
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 : - l'altitude de l'aérodrome ; - la fréquence à utiliser en circulation d'aérodrome (TWR, AFIS, A/A) - 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 Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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 : 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 : 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 : (i) une capacité suffisante est disponible sur un système d'enregistrement de vol ; (ii) le capteur est facilement disponible ; et (iii) il n'est pas nécessaire de modifier l'équipement qui génère les données. 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 : (1) une capacité suffisante n'est pas disponible sur un système d'enregistrement de vol ; (2) le capteur n'est pas facilement disponible ; et (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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. CAT.GEN.MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. 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. CAT. GEN. MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Période de conservation de 3 mois requise en vertu du règlement (UE) 965/2012.
§ 11.6	C	Moins protecteur. 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. 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. 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. Aucune exigence spécifique pour les opérations non commerciales avec des aéronefs motorisés autres que complexes (NCO).
§ 2.1.4	C	Partiellement mise en œuvre. Les EFB ne nécessitent pas d'approbation spécifique pour les opérations non commerciales.
§ 2.2.2.2.1	B	Caractère différent. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 2.4.17.2.2	C	Non mise en œuvre. 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. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. État de l'opérateur au lieu de l'État d'immatriculation comme autorité compétente.
§ 3.4.2.1.2	B	Autres moyens de conformité. 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. Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation. 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. Les exigences de haut niveau figurent à l'annexe V des exigences essentielles du règlement (UE) 2018/1139. Les dispositions détaillées en matière de FTL sont déterminées au niveau national. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Aucune date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à l'ORO.GEN.135. 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. L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué.
§ 2.3.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite.
§ 4.3.1.3	C	Partiellement mise en œuvre. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Uniquement pour les hélicoptères de capacité de plus de 9 places assises.
§ 4.15.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement requis au-dessus des mers hostiles. Non requis à terre.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.3	C	Partiellement mise en œuvre. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Période de stockage de 3 mois requise en vertu du règlement UE N° 965/2012.
§ 9.6	C	Moins protecteur. 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. 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. Entièrement mis en œuvre pour NCC, mais pas pour NCO.
§ 1.4	B	Caractère différent. Agrément délivré par l'État dans lequel l'exploitant est établi ou réside.
CHAPITRE 2		
§ 2.2.1	B	Caractère différent. 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. 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. Complétement mise en œuvre en NCC. Non mise en œuvre en NCO.
§ 2.10.1	C	Partiellement mise en œuvre. 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. 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. 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. L'AMC1.NCO.OP.190 a) 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.
§ 2.20	C	Partiellement mise en œuvre. 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. Non mis en œuvre pour NCO.

CHAPITRE 4		
§ 4.1.3.1	B	Caractère différent. 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. 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. 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. 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. Mise en œuvre pour tous les exploitants NCC quelle que soit la date de délivrance du CdN. 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. Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.
§ 4.3.2.6*	C	Mise en œuvre pour les exploitants NCC. Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.
§ 4.5.1	C	Partiellement mise en œuvre. NCO : allégement avec le NCO.OP.190.
§ 4.5.2*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.6	C	Partiellement mise en œuvre. 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. 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. Une approbation spécifique n'est pas requise pour les opérateurs en NCC ou NCO qui utilisent des applications EFB. Caractère différent. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

← § 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 Facilitation	
RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**
CHAPITRE 2 **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 **Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages**	
Normes 3.8 Visa d'entrée	Lorsque le visa est exigé il est payant.
Pratique recommandée 3.8.1 - 3.8.4 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. 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 **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 **Trafic en transit dans le territoire d'un Etat contractant**	
Norme 5.4 Trafic repartant du même aéroport par un autre service	Non appliquée intégralement. 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 **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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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 **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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. L'horizon électrique est employé dans les autres cas (espacements 8,33 et 25 kHz). 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. 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. 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. 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. 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 : 1) au point b), le point SERA.8015(e)(1)(ii) inclut également le termes « circuler en surface » ; 2) au point c), le point SERA.8015(e)(1)(iii) inclut également les « canaux de communication nouvellement attribués » ; 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 Recherches et sauvetage 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 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 Pistes avec approche de précision	B	Pour la réglementation européenne : - Le seuil minimal de visibilité de 1000 m n'est pas repris dans la définition d'une approche classique. Pour la réglementation nationale : - Une piste aux instruments est une piste dotée d'au-moins une procédure d'approche ou de départ aux instruments, - Une approche de précision est une approche en 3D basée sur une installation électronique au sol. - La différenciation Type A Type B ne fait pas partie des critères de classification. - 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). 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. Les aérodromes ne relevant pas de la réglementation européenne sont certifiés lorsqu'ils accueillent plus de 10 000 passagers commerciaux sur 3 années consécutives. 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. 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. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale.
§ 2.9.3	B	Pas de différences pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. Ces dispositions ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.3.9	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette norme n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
§ 3.4.3	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Pour la réglementation nationale, il n'est pas requis dans ce cas.
§ 3.8.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. Pour la réglementation nationale, les caractéristiques des aires d'emploi du radioaltimètre sont les suivantes : - pente longitudinale moyenne inférieure en valeur absolue à 2% ; - pas de pentes locales excédant en valeur absolue 5% ; - pas de dénivellations locales de plus d'un mètre. 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. 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. Pour la réglementation nationale : - le dimensionnement des voies est fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout, - les voies de circulation code C destinées aux avions d'empattement supérieur à 18 m doivent avoir une largeur de 18 m minimum, - les voies de circulation existantes code E peuvent conserver une largeur de 22,5 m, - 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. 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. 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. Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
CHAPITRE 4		
§ 4.1.8	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. La réglementation en vigueur prévoit que des trouées courbes peuvent être utilisées. 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 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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). 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. 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 : - la cote altimétrique de l'origine de la trouée augmentée de 150 m ; - 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Pas de différence pour la réglementation nationale.
§ 5.3.3.12	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.17.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.25.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.28.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 20-02 CAT III — Panneau côté gauche CAT III 20-02 — Panneau côté droit
§ 5.4.3.4	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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 **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. Pour la réglementation nationale, seuls sont balisés les fils et les câbles qui dépassent une certaine hauteur (variable en fonction de leur emplacement). Les caractéristiques de balisage (marques, feux, balises) sont établies selon des critères plus détaillés que les prescriptions de la recommandation 6.1.1.10. Le balisage lumineux de jour n'est pas systématiquement requis.
§ 6.2.1.2	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. Les feux MI A ne sont pas utilisés la nuit. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Des feux rouges à éclats de 200 cd peuvent être utilisés pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. 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. Pour la réglementation nationale, tous les pylônes ne sont pas nécessairement colorés.
§ 6.2.5.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Pour la réglementation nationale, l'effectif RFFS par catégorie est fixé réglementairement.
§ 9.2.46	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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. 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. 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. 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. Pas de différence pour la réglementation nationale.
§ 10.3.1 à 10.3.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. 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. 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 § 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 § 4.1.19 § 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 § 5.1.1.2 § 5.1.1.4 § 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 § 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 § 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 § 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 § 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 § 5.3.2.5 § 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 § 5.3.4.19	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.2 § 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 § 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 § 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 § 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 § 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 § 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 § 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. Ces données sont exigées pour les aérodromes suivants : FMEE : La Réunion-Roland Garros, LFBD : Bordeaux-Mérignac, LFBO : Toulouse-Blagnac, LFBP : Pau-Pyrénées, LFBZ : Biarritz -Pays-Basque, LFKB : Bastia-Poretta, LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte, LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne, LFLL : Lyon-Saint-Exupéry, LFML : Marseille-Provence, LFMN : Nice-Côte d'azur, LFMT : Montpellier-Méditerranée, LFOB : Beauvais-Tillé, LFPB : Paris-le-Bourget, LFPO : Paris-Orly, LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle, LFQQ : Lille-Lesquin, LFRB : Brest-Bretagne, LFRS : Nantes-Atlantique, LFST : Strasbourg-Entzheim, LFSB : Bâle-Mulhouse, NTAA : Tahiti-Faa'a, NWWW : Nouméa-La Tontouta, TFFF : Martinique-Aimé Césaire, 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 Protection de l'environnement	
REGLEMENTATION OACI	**REGLEMENTATION FRANÇAISE**
NIL	

ANNEXE 17 Sureté	
RÉGLEMENTATION OACI	**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 18 Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses 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. 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. Les informations à notifier sont précisées dans les AMC au règlement (UE) n° 965/2012.
§ 10.2.1	C	Partiellement mis en œuvre. 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. 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.

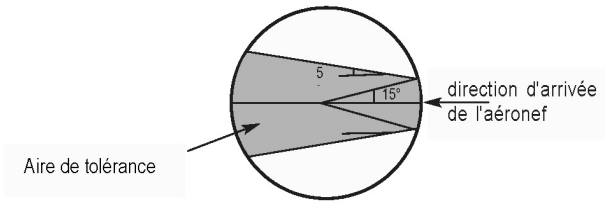
© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 4444 - PANS-ATM	
Procédures pour les services de navigation aérienne Gestion du trafic aérien Seizième édition à jour de l'amendement N° 12 en vigueur le 28 novembre 2024	
RÉGLEMENTATION OACI RÉF : PANS-ATM	**RÉGLEMENTATION FRANCAISE 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 **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. Volume I : procédures de vol 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 Volume II : construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments Septième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 10, entré en vigueur le 28 novembre 2024	
RÉGLEMENTATION OACI RÉF : PANS OPS	**RÉGLEMENTATION FRANCAISE 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 : - soit du document OACI 8168 volume II – PANS-OPS - version à jour ; - soit du document OACI 9905 - manuel RNP AR - version à jour ; - 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. 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. 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. 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. Ces différences sont listées ci-après.
	Appendice B au chapitre 1 **Vitesse du vent** Les aires de protection sont établies en prenant en compte l'effet non corrigé d'un vent omnidirectionnel. 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 : - de 0 à 14 000 ft : w = 1,5 h + 36 - de 15 000 à 31 000 ft : w = 2,5 h + 22 (avec w en kt et h en milliers de pieds) - au-dessus de 31 000 ft : w = 100 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. 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. **Température** 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 § 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 (α) 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. 
Partie I - section 3 : PROCEDURES DE DEPART Chap 2 - §2.6 SURFACE D'IDENTIFICATION D'OBSTACLES (OIS)	**Non retenu**

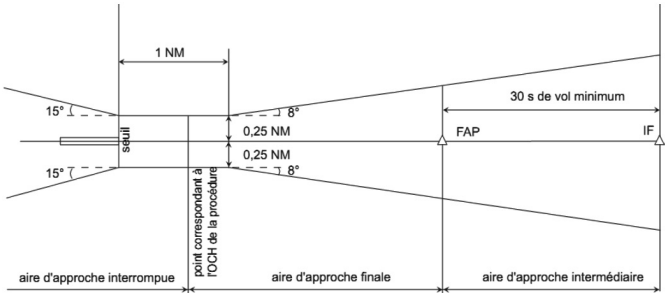
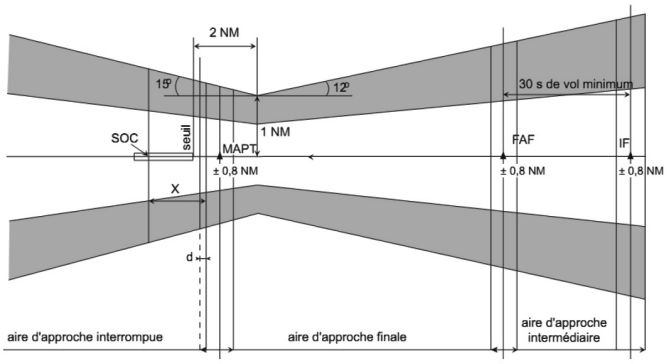
© Service de l'Information Aéronautique, France

Chap 2 - § 2.7.3 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	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 : 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. 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%.
Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	**§ 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.
Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	**§ 2.7.5 Non retenu**
Chap 3 - § 3.1.2 GUIDAGE SUR TRAJECTOIRE	**§ 3.1.2** Le guidage sur trajectoire est fourni au plus tard 10 NM : a) après l'extrémité départ de la piste (DER) dans le cas des départs en ligne droite, ou b) après exécution des virages dans le cas des départs avec virage
Chap 3 - § 3.3.1.2 DEPART AVEC VIRAGE	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)
Chap 3 - § 3.3.1.	**Chap 3 - § 3.3.1.4 On distingue deux types de virage :** - 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, - 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
Chap 3 - § 3.3.4 PARAMETRES DE VIRAGE	**§ 3.3.4 Paramètres de virage** **On distingue deux types de virages :** - le virage initial (H 300 m (984 ft) ou TP à moins de 3,2 NM de la DER) ; - le virage après montée initiale (dans le cas contraire). **Vitesses :** **Catégories d'aéronefs** / **Vitesses maximales indiquées (kt)** : **Virage initial** / **Virage après montée initiale** A : 120 / 120 B : 145 / 165 C : 175 / 265 D : 205 / 290 **angle d'inclinaison :** - virage initial : 15° - virage après départ initial : 25° ou vitesse angulaire de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°.
Chap 3 - § 3.3.5.3	a) .... 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. 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.
Chap 4 - § 4.2.1 AIRE 1	**Aires de mise en virage (Aire 1)** Les critères en ligne droite s'appliquent jusqu'au TP (aire de mise en virage).
Chap 4 - § 4.2.2 AIRE 2	**Aires de mise en virage (Aire 2)** 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. En région montagneuse, le rayon de ce cercle peut être augmenté si nécessaire, la valeur considérée étant, dans tous les cas, publiée.
Chap 6 - § 6.2.1 DÉPARTS AUX INSTRUMENTS À PARTIR DE PISTES PARALLÈLES	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
Chap 6 - § 6.2.1 SÉGRÉGATION DES MOUVEMENTS SUR PISTES PARALLÈLES	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). En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance.

<table>
<tr><td>Partie I - section 4 : PROCEDURES D'ARRIVEE ET D'APPROCHE
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
4.3.1 AIRE</td><td>4.3.1.1 Longueur
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.
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
5.2.2.1……
5.2.2.2 Approche finale avec trajectoire qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste.
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.
….
5.2.2.3.2 Position de l'axe d'approche :
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
1) Cas dans lesquels la vérification des VSS n'est pas nécessaire :
Pistes de code 3 ou 4 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) :
- 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 :
- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.
Pistes de code 1 ou 2 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) :
- 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
- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.
2) Cas dans lesquels la vérification des VSS est nécessaire :
- toute piste avec procédure dans l'axe ne répondant pas aux conditions ci-dessus.
- 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
L'OCA/H la plus basse est celle qui est indiquée dans le Tableau 1.4.7.3.
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** 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 **APPENDICE AU CHAPITRE 7** **Chap7 . § 7.4**	**2.4.1 Manœuvre à vue imposée de type "circuit de piste"** 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. L'angle entre la branche de divergence et la piste desservie par la manœuvre à vue imposée doit être inférieur ou égal à 45°, La longueur et l'orientation de cette branche sont publiées, **2.4.2 Cas particulier d'une manœuvre à vue imposée vers une piste parallèle, semi parallèle ou sécante** 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. 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. **2.4.3** réservé **2.4.4** réservé
Chap 8 ALTITUDES MINIMALE DE SECTEUR **Chap8 . § 8.5**	**8.5 SECTEURS CENTRÉS SUR UN VOR/DME OU UN NDB/DME** **8.5.1 ……** **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.** 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** **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** 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 : 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. 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 : (OCA/Hps – HL) + do tg Z – MFO où : do = dz + distance la plus courte depuis l'obstacle jusqu'à la ligne K-K dz = distance depuis le SOC jusqu'au TP amont et la MFO est égale à : - 30 m pour les virages de plus de 15° ; - 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** a), b), c), 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** Il s'agit d'une aire disposée symétriquement de part et d'autre du prolongement de l'axe, définie de la manière suivante : - la largeur de l'aire est de 0,5 NM en un point situé à 1 NM en amont du seuil ; - 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 ; - 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; La tolérance de l'IF est de ± 0,8 NM.  **5.3.3 Marge de franchissement d'obstacles** 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 : $D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$ D et H en mètres, θ en degrés θ = angle de site du plan de descente nominal ; 0,6 θ = angle de descente le plus faible admis ; 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. La marge de franchissement d'obstacles est déterminée par la HL de chaque catégorie.
section 2 Chap 6 SRE	**Chap 6 SRA** **6.1 GÉNÉRALITÉS** 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. 
Chap 6 . § 6.2.3 Procédures basées sur guidage tactique	**§ 6.2.3 Altitudes minimales de sécurité radar (devenues « altitudes minimales de guidage »)** 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** 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. Volume III : procédures d'exploitation technique des aéronefs 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 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 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 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 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 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 **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 **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. 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: - The cloud layers are coded as NSC if the system hasn’t detected any convective cloud; - 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: N 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. 2.The altitude of the DME antenna may not be indicated. The information is then available in the AIP. 3.The indication of all designated airspace; their lateral and vertical limits as well as airspace classes may not be indicated. 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. 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. 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. 2. The altitude of the DME transmitter antenna is not indicated. 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. 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. 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. 11.The transition points are not shown on the maps, and if necessary are defined in AIP ENR 3. 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. b.1) v) Geographical coordinates of radio navigation aids are not shown. b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not indicated. 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. c.1) ii) Geographical coordinates may not be shown. c.1) iii) Bearing, rounded to the nearest degree, relative to the reference radionavigation aid. 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. 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. 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. b.1) v) The geographical coordinates of radionavigation aids may not be shown. They are available in the AIP. b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not shown. c. 1) ii) Geographical coordinates may not be indicated. c. 1) iii) Bearing is rounded to the nearest degree. 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. 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: - for precision approach charts (ILS - SBAS CAT I - PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro); - 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: a) The aerodrome runway represented by a bold line at the reference level of the chart; [...] 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. Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels: - 5000 ft / AMSL - 2000 ft / ASFC
12.10.4	C	Designated airspace. Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels: - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
CHAPTER 13. AERODROME/HELIPORT CHART — ICAO		
← 13.5	C	The annual variation is not indicated. Magnetic North is not represented by an arrow. True North is not always represented by an arrow. 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: N 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: - the altitude of the aerodrome; - frequency to be used in aerodrome traffic (TWR, AFIS, A/A) - 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 Units of measurement to be used in air and ground operations 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. 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. 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. 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. 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. EDTO is not yet transposedin Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS.
§ 4.6.1	C	Partially implemented. Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012.
§ 4.6.2	C	Not implemented. 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. European rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.
§ 4.7.2.6	B	Partially implemented. EU rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.
§ 4.9.2	C	Partially implemented. 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 : 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 : 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. 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 : (i) sufficient capacity is available on a flight recorder system ; (ii) the sensor is readily available ; and (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 : (1) sufficient capacity is not available on a flight recorder system ; (2) the sensor is not readily available ; and (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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 PAX. 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. CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 pax. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. European rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval.
CHAPTER 8		
← § 8.2.1	C	Partially implemented. EU requirements do not address the human factors principles in Part-CAMO for Continuing Airworthiness Management Organisations (CAMO).
§ 8.2.3	C	Partially implemented. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 3-month storage period required under Reg. 965/2012.
§ 11.6	C	Less protective. 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. 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. No specific requirement for non-commercial operations with other-than complex motor-powered aircraft (NCO).
§ 2.1.4	C	Partially implemented. EFB do not require a specific approval for non-commercial operations.
§ 2.2.2.2.1	B	Different in character. 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. 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. 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. 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. 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. An alleviation is available for NCO operations. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. FDR is required by 2.4.16.1.1.2 for large aeroplanes for which application for TC is after 2023. 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. There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO.
§ 2.4.16.2.2	C	Not implemented. 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. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 2.4.17.2.2	C	Not implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications.
§ 2.4.17.3	C	Partially implemented. 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. For operators using third-country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 2.5.2.3	B	Different in character. 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. 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. 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. The State of Operator shall establish those criteria for operators using third-country registered aircraft.
§ 2.6.1.1	C	Partially implemented. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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) : 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.
§ 3.4.2.8	C	Partially implemented. 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. For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry.
§ 3.6.1.1	B	Different in character. 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. 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. 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. 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. 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. The recommendation is not implemented ; initial and continuation training are not specifically addressed in M.A.607 or Human Factors.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 3.8.2*	C	Partially implemented. 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. 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. 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. 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. 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. The EU rules require that the responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command.
§ 1.3.1*	C	Partially implemented. 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. 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. Paragraph (g) is not fully implemented.
§ 2.3.3.1	C	Partially implemented. 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. 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. 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. 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. 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. Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012.
§ 2.6.2	C	Not implemented. 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. 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. 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. Required for helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 August 1999.
§ 4.3.1.1.4	C	Partially implemented. 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. 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. The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 4.3.1.3	C	Partially implemented. 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. 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. 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. 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. 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. Considerations on sun not included.
§ 4.8.2, § 4.8.3 and § 4.8.4*	C	Not implemented.
§ 4.10.1*	C	Partially implemented. Only for helicopters with pax seating capability of more than 9.
§ 4.15.1*	C	Partially implemented. Only required offshore in hostile seas. Not required onshore.
CHAPTER 5		
§ 5.1.3	C	Partially implemented. 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. PBCS operations only allowed for operations with aeroplanes in the EU.
CHAPTER 6		
§ 6.2.1	C	Partially implemented. EU requirements do not address the human factors principles in Part-M subpart G and Part-CAMO.
§ 6.2.3	C	Partially implemented. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 3 months storage period required under Reg. 965/2012.
§ 9.6	C	Less protective. 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. 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. 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. Fully implemented for NCC but not implemented for NCO.
§ 1.4	B	Different in character. Approval to be granted by the State in which the operator is established or residing.
CHAPTER 2		
§ 2.2.1	B	Different in character. 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. 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. Fully implemented for NCC. Not implemented for NCO.
§ 2.10.1	C	Partially implemented. 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. 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. An alleviation is available for NCO operations. 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. 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."
§ 2.20	C	Partially implemented. 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. Through safety management for NCC. Not implemented for NCO.
CHAPTER 4		
§ 4.1.3.1	B	Different in character. 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. 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. 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. Additional requirements for NCC offshore over hostile waters.
§ 4.3.2.4*	C	Not implemented for NCO operators. 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. Not implemented for NCO operators.
§ 4.3.2.6*	C	Implemented for NCC operators. Not implemented for NCO operators.
§ 4.5.1	C	Partially implemented. NCO : alleviation under NCO.OP.190.
§ 4.5.2*	C	Not implemented.
§ 4.6	C	Partially implemented. 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. 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. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. Different in character. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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
Aircraft nationality and registration marks
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 Facilitation	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
CHAPTER 2 **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 **Arrival and departure of passengers and their luggage**	
Standards 3.8 Entry visa	When the visa is required, it is charged for.
Recommended practice 3.8.1 - 3.8.4 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. 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 **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 **Trafic and transit within the territory of contracting state**	
Standard 5.4 Traffic departing from the same airport by another service	Not applicable in its entirety. 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 **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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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.** **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. 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. 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. 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. ADS-C and FIS applications are not insured by ATN.

3.5.3.1 a)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. Data communication application between installations ATS (AIDC) is not insured by ATN.
§ 3.8.3	C	Provisions not adopted in the regulations by France. 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. 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. The electric horizon is used in the other cases (spacing of 8.33 and 25 kHz). 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: 1) in point b), point SERA.8015(e)(1)(ii) also includes ‘taxi’; 2) in point c), point SERA.8015(e)(1)(iii) also includes ‘the newly assigned communication channels’; 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 Search and Rescue 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 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 Precision Runway	B	Under European regulation : - The 1000 m visibility limit is not used in the non-precision runway definition. Under national regulation : - An instrument runway is a runway using at least one instrument approach or departure procedure. - A precision approach is a 3D approach based on electronic ground equipment. - Classification criteria does not include Type A and Type B concepts. - 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). 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. Aerodromes not covered by European regulations are certified when they accommodate more than 10 000 commercial passengers over 3 consecutive years. 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. 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. Under national regulation, this provision has not been transposed.
§ 2.9.3	B	No difference for European regulation. 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. 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. 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. 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. 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. These provisions have not been transposed in national regulation.
§ 3.3.9	C	No difference for European regulation. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 3.4.3	A	No difference for European regulation. 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. 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. Under national regulation, this provision has not been transposed.
§ 3.5.1 and 3.5.2*	C	No difference for European regulation. 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. 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. 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. Under national regulation, it is not required in this case.
§ 3.8.3*	C	No difference for European regulation. 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. Under national regulation, the characteristics of radio altimeter operating areas are as follow : - average longitudinal slope less than 2 % in absolute value ; - no local slopes greater than 5 % in absolute value ; - no local surface height variations greater than 1 m. 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. 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. Under national regulation : - 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, - there is no provision for code F taxiway, - existing code E taxiway under national regulation can keep a width of 22.5 m, - 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. 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. 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. This recommendation is not transposed in national regulation.
CHAPTER 4		
§ 4.1.8	B	No difference for European regulation. 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 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25	B	No difference for European regulation. 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. 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). 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. Under national regulation, it is specified that, in the presence of many intersections, the last one is horizontal and its elevation is : - either 150 m above the elevation of the surface origin; - 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. 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. 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. Under national regulation, marking on unpaved taxiways is not required.
§ 5.2.2.2*	C	No difference for European regulation. 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. 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. Under national regulation, threshold marking is not required on unpaved runways.
§ 5.2.4.9	B	No difference for European regulation. 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. 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. 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. 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. 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. 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. No difference for national regulation.
§ 5.3.3.12	B	No difference for European regulation. 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. 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. 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. 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. 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. 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. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 5.3.17.1	C	No difference for European regulation. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Under national regulation, the provision of apron floodlighting is not required.
§ 5.3.24.4*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, there is no requirement on the average illuminance of apron floodlighting.
§ 5.3.25.1	C	No difference for European regulation. 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. 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. This recommendation has not been transposed in national regulation.
§ 5.3.28.2*	C	No difference for European regulation. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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 *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. 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. 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. At nighttime, specific wind turbines among a wind farm may be fitted with red, 200 cd, flashing lights that are not described by ICAO. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. 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. In national regulation, not all supporting towers are coloured.
§ 6.2.5.2*	C	No difference for European regulation. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. In national regulation, the number of RFFS personnel is set out by the regulation.
§ 9.2.46	C	No difference for European regulation. 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. 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. Under national regulation, this specification applies to new-built runways and runway extensions.
§ 9.10.1		No difference for European regulation. 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. 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. No difference in national regulation.
§ 10.3.1 to 10.3.3*	C	No difference for European regulation. 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. 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 § 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 § 4.1.19 § 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 § 5.1.1.2 § 5.1.1.4 § 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 § 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 § 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 § 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 § 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 § 5.3.2.5 § 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 § 5.3.4.19	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.2 § 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 § 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 § 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. 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. 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 § 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 § 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. The French regulations recommend the use of yellow panels.
§ 5.3.8.16 § 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 § 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. Such data is required for the following aerodromes: FMEE : La Réunion-Roland Garros, LFBD : Bordeaux-Mérignac, LFBO : Toulouse-Blagnac, LFBP : Pau-Pyrénées, LFBZ : Biarritz -Pays-Basque, LFKB : Bastia-Poretta, LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte, LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne, LFLL : Lyon-Saint-Exupéry, LFML : Marseille-Provence, LFMN : Nice-Côte d'azur, LFMT : Montpellier-Méditerranée, LFOB : Beauvais-Tillé, LFPB : Paris-le-Bourget, LFPO : Paris-Orly, LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle, LFQQ : Lille-Lesquin, LFRB : Brest-Bretagne, LFRS : Nantes-Atlantique, LFST : Strasbourg-Entzheim, LFSB : Bâle-Mulhouse, NTAA : Tahiti-Faa'a, NWWW : Nouméa-La Tontouta, TFFF : Martinique-Aimé Césaire, 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 Environmental protection	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 17 Security	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
NIL	

ANNEX 18 The safe transport of dangerous goods by air 4th edition including amendment N° 12		
ICAO REGULATION	**CAT**	**FRENCH REGULATIONS**
§ 2.1.1 and § 2.1.2	A	More exacting. Regulation (UE) 965/2012 extends the scope to all operations including domestic transport.
§ 9.6.1 and § 9.6.2	A	More exacting. Information to be notified is specified in the AMC to (UE) n°965/2012.
§ 10.2.1	C	Partially implemented. 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. 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

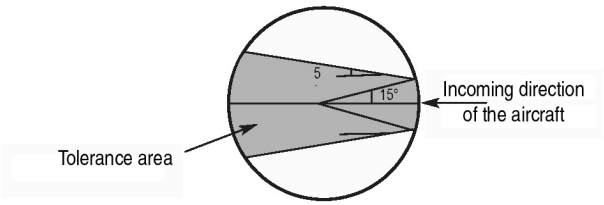
DOC 4444 - PANS-ATM	
Procedures for air navigation services Air traffic management. Sixteenth edition including amendment N° 12 applicable from November 28th, 2024	
ICAO REGULATIONS REF : PANS-ATM	**FRENCH REGULATIONS REF : AIR TRAFFIC REGULATION**
	The applicable air traffic regulation in France are 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 **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 **Volume I: flight procedures** **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 **Volume II : construction of visual and instrument flight procedures** **Seventh edition including amendment N° 10 applicable since 28th of November 2024**	
ICAO REGULATIONS **RÉF : PANS OPS**	**FRENCH REGULATIONS** **REF : NATIONAL DESIGN CRITERIA MANUAL**
Part I – section 2 Chap 1: General	In France, instrument flight procedures can be designed using criteria from either : - ICAO document 8168 Volume II – PANS-OPS – up to date version ; or - ICAO document 9905 - RNP AR manual – up to date version ; or - 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. Procedures established in accordance with one of the two above-mentioned ICAO documents are explicitly identified as such on the aeronautical charts. 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. 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 **Wind speed** Protection areas are established by taking into account the uncorrected effect of an omni-directional wind. Weather statistics collected for various fields in metropolitan France have shown that the following maximum winds can be adopted to protect procedures : - between 0 and 14,000 ft : w = 1.5 h + 36 - between 15,000 and 31,000 ft : w = 2.5 h + 22 (with w in kt and h in thousands of feet) - above 31,000 ft : w = 100 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. 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. **Temperature** 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 **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. 
Part I – section 3: DEPARTURE PROCEDURES **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%.

Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)	**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.
Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)	**Para. 2.7.5 Not retained**
Chap 3 – para.3.1.2 PATH VECTORING	**§3.1.2** Path vectoring is provided not later than 10 NM : a) after DER, in case of straight-line departures, b) after turns completed, in case of departures with turns.
Chap 3 – para. 3.3.1.2 TURNING DEPARTURE	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).
Chap 3 – para. 3.3.1.	**Chap 3 – para. 3.3.1.4 There are two types of turn :** - 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, - 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.
Chap 3 – para. 3.3.4 TURNING DATA	**Para. 3.3.4 Turning data** **There are two types of turn :** - the initial turn (H 300 m (984 ft)) or TP at less than 3.2 NM from the DER) ; - the turn after initial climb (the other type). **Airspeeds :** **bank angle :** - initial turn: 15° - turn after initial departure: 25° or angular speed of 3°/s if the resulting bank angle is less than 25°.
Chap 3 – para. 3.3.5.3	a) .... 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; 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.
Chap 4 – para. 4.2.1 AREA 1	**Turn initiation areas (Area 1)** Straight flight criteria apply until the TP (turn initiation area).
Chap 4 – para. 4.2.2 AREA 2	**Turn initiation areas (Area 2)** 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. In mountainous regions, the radius of this circle may be increased if necessary, as the considered value will be published in all cases.
Chap 6 – para. 6.2.1 INSTRUMENT DEPARTURES FROM PARALLEL RUNWAYS	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.
Chap 6 – para. 6.2.1 SEGREGATION OF MOVEMENTS ON PARALLEL RUNWAYS	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.
Part I – section 4: ARRIVAL AND APPROACH PROCEDURES **Chap. 1.**	**Table 1.4.1.2 Speeds (AS) to compute the procedures in knots (kt)** French regulations use the following values, expressed in knots, for the initial approach speed *** 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.**

Category of aircraft	Maximum indicated airspeeds (kt)	
	Initial turn	Turn after initial climb
A	120	120
B	145	165
C	175	265
D	205	290

Category of aircraft	Initial approach speeds	
	mini	maxi
A	90	150
B	120	180 (170 *)
C	160	240 (220 *)
D	185	250 (220 *)

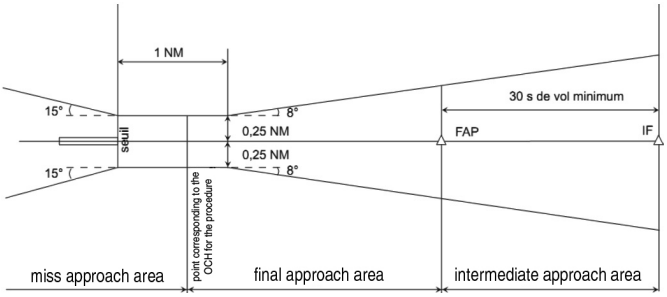
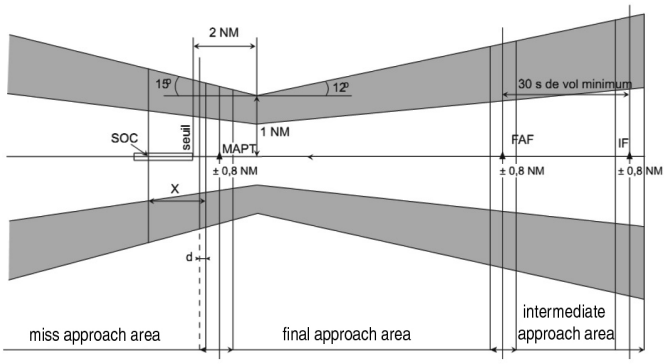
© Service de l'Information Aéronautique, France

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. The beginning of the arrival route varies depending on the situation: 1) if no controlled airspace is associated with the procedure: - 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. 2) if controlled airspace is associated with the procedure: - 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: - 10 NM (5 NM on either side of the centerline), when the IAF is not defined by the vertical of a radio facility; - 4 NM (2 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by a VOR; - 5 NM (2.5 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by an NDB. 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** e) wind speed (w): omnidirectional wind for the specified altitude h; ICAO w = (2 h + 47) kt if h is in thousands of feet; Metropolitan France: w = 1.5 h + 36 kt if h is in thousands of feet, or if there are enough statistical data available, the maximum omnidirectional wind with a probability of 95% may be used.
Chap. 4. INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT **4.3.1 AREA**	**4.3.1.1 Length** **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. **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** **5.2.2.1** …… **5.2.2.2 Final approach with a path which does not cross the extended runway centerline** 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. …. **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** 1) Situations in which it is unnecessary to check VSS: Runways with code 3 or 4 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline): - 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 - runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS. Runways with code 1 or 2 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline): - 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 - runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS. 2) Situations in which it is necessary to check VSS: - any runway with procedure in the axis which does not meet the above conditions; - 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** The lowest OCA/H is the one indicated in Table 1.4.7.3. 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** 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 **Chap7. Para. 7.4**	**2.4.1 'Circuit' type imposed visual manoeuvring** This segment is the feeder path between the final instrument approach path and the downwind leg of the imposed visual manoeuvering. 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°. The length and the direction of this segment are published. **2.4.2 Specific case of imposed visual manoeuvering toward a parallel, half-parallel or intersecting runway** In some cases (e.g.: parallel, half-parallel or intersecting runways), the divergence segment may be directly connected to the straight line segment. The length and direction of the divergence segment will only be published if the length is equal to or greater than 0.5 NM. 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. **2.4.3 reserved** **2.4.4 reserved**
Chap. 8. MINIMUM SECTOR ALTITUDES **Chap 8. Para. 8.5**	**8.5 SECTORS CENTERED ON A VOR/DME OR AN NDB/DME** **8.5.1 …...** **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** 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** 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** 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: 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. 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: (OCA/Hps – HL) + do tg Z – obstacle clearance where: do = dz + shortest distance from the obstacle to line K-K dz = distance from the SOC to the upstream TP and obstacle clearance equals: - 30 m for turns of more than 15°; - 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** a), b), c), 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** This is an area which lies symmetrically either side of the extended centerline, defined as follows: - the area is 0.5 NM wide at a point situated 1 NM upstream of the threshold; - 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; - upstream of this point, the area opens out by 8° with regard to the nominal path until the upstream boundary of the IF. IF tolerance is ± 0.8 NM.  **5.3.3 Obstacle clearance** 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: $D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$ D and H in meters, θ in degrees θ = angle of elevation of the nominal glide path plane; 0.6 θ = lowest acceptable glideslope angle; 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. Obstacle clearance is determined by the HL of each category.
section 2 Chap 6 SRE	**Chap 6 SRA** **6.1 GENERAL** 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. 
Chap. 6. Para. 6.2.3 Procedures based on tactical vectoring	**Para. 6.2.3 Minimum safe radar altitudes** **(Presently known as « minimum vectoring altitudes »)** 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. 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** 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 Volume III: aircraft operating procedures 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 Third edition integrating all amendments up to N° 7, applicable since 5th of Novembre 2020
NIL

DOC 9981
Procedures for air navigation services – Aerodromes 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 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 First edition applicable the 27th of Novembre 2025
NIL

DOC 10199 – PANS IM
Procedures for air navigation services – Information management 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, PUBLIC 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 :

2.1.1 UNITS

Units used 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 12 October 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 ft ;

- 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 :

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.

Ex :	FL 195	4000 ft AMSL
	FL 115	2000 ft AMSL
	3000 ft ASFC	1000 ft ASFC

d) In the event of a multiple value published for the same information (FL / ASFC / AMSL), the higher of the two should be considered.

Ex :	FL 195	4000 ft AMSL
	FL 115	2000 ft AMSL
	3000 ft ASFC	1000 ft ASFC

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

2.1.2 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 SYSTEME DE REFERENCE HORIZONTAL

WGS-84 sauf mention contraire.

2.1.3 HORIZONTAL REFERENCE SYSTEM

WGS-84 unless otherwise stated.

2.1.4 SYSTEME DE REFERENCE VERTICAL

2.1.4.1 GENERALITES

Dans le domaine de l'aviation civile, les altitudes et les niveaux de vol sont définis par la pression atmosphérique. Les points au sol sont définis par leurs coordonnées planimétriques et par leur hauteur orthométrique ou altitude, qui a pour référence le géoïde (correspondant au niveau moyen des mers, ou Mean Sea Level).

Les hauteurs dérivées de systèmes GNSS ont pour référence l'ellipsoïde WGS-84, et sont donc différentes des valeurs de hauteur orthométrique en un même point.

La différence de hauteur entre l'ellipsoïde (référence des hauteurs GNSS) et le géoïde (référence des hauteurs orthométriques) est appelée l'ondulation du géoïde. Cette valeur exprime donc la distance du géoïde au dessus (ondulation du géoïde positive) ou au dessous (ondulation du géoïde négative) de l'ellipsoïde de référence. On a ainsi la relation :

Ondulation du géoïde = Hauteur ellipsoïdale - Hauteur orthométrique (altitude)

Le Service de l'Information Aéronautique publie la valeur de l'ondulation du géoïde pour chaque aérodrome IFR. Cette valeur, nommée conventionnellement GUND, est exprimée en pieds. Elle sera portée sur les cartes au fur et à mesure de leurs rééditions.

Note : En France métropolitaine, l'ondulation du géoïde est toujours positive (géoïde au dessus de l'ellipsoïde).

2.1.4 VERTICAL REFERENCE SYSTEM

2.1.4.1 GENERAL

In the Civil Aviation field, altitudes and flight levels are defined in terms of atmospheric pressure. Points on the ground are defined by their planimetric coordinates and by their orthometric height or altitude, which use as their reference the geoid (corresponding to Mean Sea Level).

The heights derived from GNSS systems use the WGS-84 ellipsoid as their reference and are thus different from the values of the orthometric height at the same point.

The height difference between the ellipsoid (GNSS height reference) and the geoid (orthometric height reference) is called the undulation of the geoid. This value thus defines the distance of the geoid above (positive undulation of the geoid) or below (negative undulation of the geoid) the reference ellipsoid. This gives us the relationship :

Undulation of the geoid = Ellipsoidal Height - Orthometric Height (Altitude)

The Aeronautical Information Service publishes the values of the undulation of the geoid for each IFR aerodrome. This value, conventionally designated GUND, is expressed in feet. It will be shown on the charts as and when they are amended.

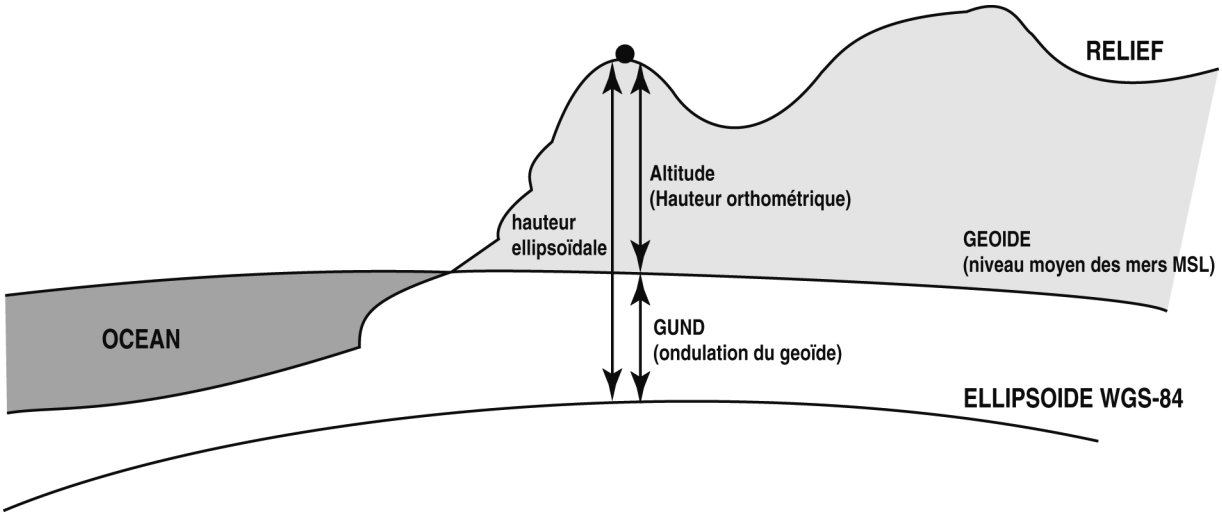
Note : In metropolitan France, the undulation of the geoid is always positive (geoid above the ellipsoid).

2.1.4.2 AVERTISSEMENT :

L'attention des usages est attirée sur le fait que la publication des valeurs d'ondulation du géoïde ne modifie pas les restrictions d'emploi du GPS. En particulier, l'information d'altitude fournie par le GPS reste inutilisable.

2.1.4.2 WARNING :

User's attention is drawn towards that publication of the geoid undulation does not modify the GPS restrictions for use. Particularly, the altitude information given by GPS has not to be used.



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.

2.1.5 AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

The nationality mark of French civil aircraft is letter F.

The nationality mark is followed by the registration mark composed of 4 letters.

E. G: F-OHZR.

2.1.6 CONGES ANNUELS ET JOURS FERIES

Cliquez ici .

2.1.6 OFFICIAL PUBLIC HOLIDAYS AND PERIODS OF SCHOOL

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 Administration de l'aviation civile	Civil aviation authority or 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
DF	Direct jusqu'à un repère	Direct to fix
DGAC	Direction générale de l'aviation civile	General directorate of civil aviation

© Service de l'Information Aéronautique, France

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	FPL 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
FLT	Vol	Flight
FM	De, à partir de, depuis	From

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	No specific working hours

© Service de l'Information Aéronautique, France

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
LTP	Point de seuil d'atterrissage	Landing threshold point

© Service de l'Information Aéronautique, France

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
NL	Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations	Aerodrome agreed for night VFR with restrictions

© Service de l'Information Aéronautique, France

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
OMM	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
OMS	Organisation mondiale de la santé	World health organization
OMGWS	Largeur hors tout du train principal	Outer main gear wheel span
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
PPR	Autorisation préalable nécessaire	Prior permission required

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 (RFFS)	Powder intervention vehicle (RFFS)
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 au nombre 84 : année de référence)	World geodetic system (associated with 84 figure : reference year)
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 sensitivity 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*
AFAREAITU CHT	NTHF	TOTEGEGIE	NTGJ		
AHE	NTHE	TUBUAI MATAURA	NTAT		
ANAA	NTGA	TUPAI	NTTU		
APATAKI	NTGD	TUREIA	NTGY		
ARATIKA NORD	NTKK	UA HUKA	NTMU		
ARUTUA	NTGU	UA POU	NTMP		
BORA BORA MOTU MUTE	NTTB	VAHITAHI	NTUV		
FAAITE	NTKF				
FAKAHINA	NTKH				
FAKARAVA	NTGF				
FANGATAU	NTGB				
HAO	NTTO				
HIKUERU	NTGH				
HIVA OA ATUONA	NTMN				
HUAHINE FARE	NTTH				
KATIU	NTKT				
KAUEHI	NTKA				
KAUKURA	NTGK				
MAKEMO	NTGM				
MANIHI	NTGI				
MATAIVA	NTGV				
MAUPITI	NTTP				
MOOREA TEMAE	NTTM				
NAPUKA	NTGN				
NIAU	NTKN				
NUKU HIVA	NTMD				
NUKUTAVAKE	NTGW				
NUKUTEPIPI	NTKU				
PIRAE CHPF	NTHP				
PUKA PUKA	NTGP				
PUKARUA	NTGQ				
RAIATEA UTUROA	NTTR				
RAIVAVAE	NTAV				
RANGIROA	NTTG				
RAROIA	NTKO				
REAO	NTGE				
RIMATARA	NTAM				
RURUTU	NTAR				
TAHITI FAA'A	NTAA				
→ TAHITI FIC/ACC	NTTT				
TAKAPOTO	NTGT				
TAKAROA	NTKR				
TAKUME	NTKM				
TARAVAO CHT	NTHV				
TATAKOTO	NTGO				
TETIAROA	NTTE				
TIKEHAU	NTGC				

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*
NTAA	TAHITI FAA'A	NTTM	MOOREA TEMAE		
NTAM	RIMATARA	NTTO	HAO		
NTAR	RURUTU	NTTP	MAUPITI		
NTAT	TUBUAI MATAURA	NTTR	RAIATEA UTUROA		
NTAV	RAIVAVAE	→ NTTT	TAHITI FIC/ACC		
NTGA	ANAA	NTTU	TUPAI		
NTGB	FANGATAU	NTUV	VAHITAHI		
NTGC	TIKEHAU				
NTGD	APATAKI				
NTGE	REAO				
NTGF	FAKARAVA				
NTGH	HIKUERU				
NTGI	MANIHI				
NTGJ	TOTEGEGIE				
NTGK	KAUKURA				
NTGM	MAKEMO				
NTGN	NAPUKA				
NTGO	TATAKOTO				
NTGP	PUKA PUKA				
NTGQ	PUKARUA				
NTGT	TAKAPOTO				
NTGU	ARUTUA				
NTGV	MATAIVA				
NTGW	NUKUTAVAKE				
NTGY	TUREIA				
NTHE	AHE				
NTHF	AFAREAITU CHT				
NTHP	PIRAE CHPF				
NTHV	TARAVAO CHT				
NTKA	KAUEHI				
NTKF	FAAITE				
NTKH	FAKAHINA				
NTKK	ARATIKA NORD				
NTKM	TAKUME				
NTKN	NIAU				
NTKO	RAROIA				
NTKR	TAKAROA				
NTKT	KATIU				
NTKU	NUKUTEPIPI				
NTMD	NUKU HIVA				
NTMN	HIVA OA ATUONA				
NTMP	UA POU				
NTMU	UA HUKA				
NTTB	BORA BORA MOTU MUTE				
NTTE	TETIAROA				
NTTG	RANGIROA				
NTTH	HUAHINE FARE				

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 *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
AA	ANAA	NIL	NDB	332.5 Khz	125NM	58 ft	AE
AN	HIVA OA ATUONA	NIL	NDB	294 Khz	125NM	1469 ft	AE
BB	BORA BORA MOTU MUTE	NIL	NDB	384 Khz	100NM	51 ft	AE
FK	FAKARAVA	NIL	NDB	393 Khz	125NM	NIL	AE
FN	FANGATAU	NIL	NDB	339 Khz	125NM	54 ft	AE
HAO	HAO	NIL	NDB	370 Khz	200NM	51 ft	AE
HHN	HUAHINE FARE	NIL	VOR-DME	109.65 Mhz CH 33Y	200NM	41 ft	AE
HV	HIVA OA ATUONA	NIL	NDB	383 Khz	125NM	1492 ft	AE
MG	TOTEGEGIE	NIL	NDB	341 Khz	100NM	58 ft	AE
MK	MAKEMO	NIL	NDB	383 Khz	100NM	56 ft	AE
NH	NUKU HIVA	NIL	NDB	353 Khz	200NM	286 ft	AE
NP	NAPUKA	NIL	NDB	376 Khz	150NM	50 ft	AE
OA	RANGIROA	NIL	NDB	358 Khz	100NM	54 ft	AE
PT	TAHITI FAA'A	NIL	ILS-DME	109.9 Mhz CH 36X	25NM	52 ft	A
RE	REAO	NIL	NDB	327.5 Khz	100NM	12 ft	AE
RT	RURUTU	NIL	NDB	282.5 Khz	150NM	78 ft	AE
TAF	TAHITI FAA'A	NIL	VOR-DME	112.9 Mhz CH 76X	200NM	48 ft	AE
TB	TUBUAI MATAURA	NIL	NDB	347 Khz	150NM	62 ft	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 Tahiti (149° 37' Ouest).

Pour obtenir les heures UTC pour d'autres longitudes, ajouter 4 minutes par degré de longitude vers l'Ouest.

(Heure locale à Tahiti = heure UTC - 9 h 58 min).

The following tables give, for the period 2021 – 2031, the UTC hours of sunrise (SR) and sunset (SS) on the meridian of Tahiti (149° 37' West).

To calculate UTC hours on other meridians, add 4 minutes by degree of longitude towards West.

(Local time at Tahiti = UTC hour - 9 h 58 min).

Month / LAT	Jours du mois - Day of the month - SR / SS										
JAN	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
12°S	15:38/04:25	15:40/04:26	15:42/04:27	15:43/04:28	15:45/04:28	15:47/04:29	15:48/04:29	15:50/04:30	15:51/04:30	15:52/04:29	15:54/04:29
14°S	15:35/04:29	15:36/04:30	15:38/04:30	15:40/04:31	15:42/04:32	15:43/04:32	15:45/04:33	15:47/04:33	15:48/04:33	15:50/04:32	15:51/04:32
16°S	15:31/04:32	15:33/04:33	15:35/04:34	15:36/04:35	15:38/04:35	15:40/04:36	15:42/04:36	15:44/04:36	15:45/04:36	15:47/04:35	15:48/04:35
18°S	15:27/04:36	15:29/04:37	15:31/04:38	15:33/04:38	15:35/04:39	15:37/04:39	15:39/04:39	15:40/04:39	15:42/04:39	15:44/04:38	15:46/04:37
20°S	15:23/04:40	15:25/04:41	15:27/04:41	15:29/04:42	15:31/04:42	15:33/04:42	15:35/04:42	15:37/04:42	15:39/04:42	15:41/04:41	15:43/04:40
22°S	15:19/04:44	15:21/04:45	15:23/04:45	15:25/04:46	15:28/04:46	15:30/04:46	15:32/04:46	15:34/04:45	15:36/04:45	15:38/04:44	15:40/04:43
24°S	15:15/04:48	15:17/04:49	15:19/04:49	15:22/04:50	15:24/04:50	15:26/04:50	15:28/04:49	15:30/04:49	15:33/04:48	15:35/04:47	15:37/04:46

FEB	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
12°S	15:54/04:29	15:55/04:29	15:56/04:28	15:57/04:27	15:58/04:26	15:59/04:25	16:00/04:24	16:00/04:23	16:01/04:21	16:01/04:20
14°S	15:52/04:32	15:53/04:31	15:54/04:30	15:55/04:29	15:56/04:28	15:57/04:27	15:58/04:26	15:59/04:24	16:00/04:23	16:00/04:21
16°S	15:49/04:34	15:50/04:34	15:52/04:33	15:53/04:32	15:54/04:30	15:55/04:29	15:56/04:27	15:57/04:26	15:58/04:24	15:59/04:22
18°S	15:46/04:37	15:48/04:36	15:49/04:35	15:51/04:34	15:52/04:32	15:53/04:31	15:55/04:29	15:56/04:27	15:57/04:25	15:58/04:23
20°S	15:43/04:40	15:45/04:39	15:47/04:38	15:48/04:36	15:50/04:35	15:51/04:33	15:53/04:31	15:54/04:29	15:55/04:27	15:56/04:25
22°S	15:41/04:43	15:42/04:42	15:44/04:40	15:46/04:39	15:48/04:37	15:49/04:35	15:51/04:33	15:52/04:31	15:54/04:28	15:55/04:26
24°S	15:38/04:46	15:40/04:44	15:42/04:43	15:44/04:41	15:46/04:39	15:47/04:37	15:49/04:35	15:51/04:32	15:52/04:30	15:54/04:27

MAR	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
12°S	16:01/04:19	16:02/04:18	16:02/04:16	16:02/04:14	16:03/04:12	16:03/04:11	16:03/04:09	16:03/04:07	16:03/04:05	16:03/04:03	16:03/04:01
14°S	16:00/04:20	16:01/04:19	16:01/04:17	16:02/04:15	16:02/04:13	16:03/04:11	16:03/04:09	16:03/04:07	16:03/04:05	16:04/04:03	16:04/04:00
16°S	15:59/04:22	16:00/04:20	16:01/04:18	16:01/04:15	16:02/04:13	16:02/04:11	16:03/04:09	16:03/04:07	16:04/04:04	16:04/04:02	16:05/04:00
18°S	15:58/04:23	15:59/04:21	16:00/04:18	16:01/04:16	16:01/04:14	16:02/04:11	16:03/04:09	16:03/04:07	16:04/04:04	16:05/04:02	16:05/03:59
20°S	15:57/04:24	15:58/04:22	15:59/04:19	16:00/04:17	16:01/04:14	16:02/04:12	16:03/04:09	16:03/04:06	16:04/04:04	16:05/04:01	16:06/03:59
22°S	15:56/04:25	15:57/04:23	15:58/04:20	15:59/04:17	16:00/04:15	16:01/04:12	16:03/04:09	16:04/04:06	16:05/04:04	16:06/04:01	16:07/03:58
24°S	15:54/04:26	15:56/04:24	15:57/04:21	15:59/04:18	16:00/04:15	16:01/04:12	16:02/04:09	16:04/04:06	16:05/04:03	16:06/04:00	16:07/03:57

APR	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
12°S	16:03/04:00	16:03/03:59	16:04/03:57	16:04/03:55	16:04/03:53	16:04/03:52	16:04/03:50	16:05/03:48	16:05/03:47	16:05/03:46
14°S	16:04/04:00	16:04/03:58	16:05/03:56	16:05/03:54	16:05/03:52	16:06/03:50	16:06/03:48	16:06/03:47	16:07/03:45	16:07/03:44
16°S	16:05/03:59	16:05/03:57	16:06/03:55	16:06/03:53	16:07/03:51	16:07/03:49	16:08/03:47	16:08/03:45	16:09/03:43	16:10/03:41
18°S	16:05/03:58	16:06/03:56	16:07/03:54	16:07/03:51	16:08/03:49	16:09/03:47	16:09/03:45	16:10/03:43	16:11/03:41	16:12/03:39
20°S	16:06/03:58	16:07/03:55	16:08/03:53	16:09/03:50	16:09/03:48	16:10/03:45	16:11/03:43	16:12/03:41	16:13/03:39	16:14/03:37
22°S	16:07/03:57	16:08/03:54	16:09/03:52	16:10/03:49	16:11/03:46	16:12/03:44	16:13/03:41	16:14/03:39	16:15/03:37	16:16/03:35
24°S	16:08/03:56	16:09/03:53	16:10/03:50	16:11/03:48	16:12/03:45	16:14/03:42	16:15/03:40	16:16/03:37	16:17/03:35	16:19/03:32

MAY	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
12°S	16:06/03:44	16:06/03:43	16:07/03:42	16:07/03:41	16:08/03:41	16:09/03:40	16:09/03:40	16:10/03:39	16:11/03:39	16:12/03:39	16:13/03:39
14°S	16:08/03:42	16:09/03:41	16:09/03:40	16:10/03:39	16:11/03:38	16:12/03:37	16:13/03:37	16:13/03:36	16:14/03:36	16:15/03:35	16:16/03:35
16°S	16:10/03:40	16:11/03:39	16:12/03:37	16:13/03:36	16:14/03:35	16:15/03:34	16:16/03:33	16:17/03:33	16:18/03:32	16:19/03:32	16:20/03:32
18°S	16:13/03:38	16:14/03:36	16:15/03:35	16:16/03:33	16:17/03:32	16:18/03:31	16:19/03:30	16:20/03:30	16:21/03:29	16:22/03:29	16:23/03:28
20°S	16:15/03:35	16:16/03:33	16:17/03:32	16:18/03:30	16:20/03:29	16:21/03:28	16:22/03:27	16:23/03:26	16:24/03:26	16:26/03:25	16:27/03:25
22°S	16:18/03:33	16:19/03:31	16:20/03:29	16:21/03:28	16:23/03:26	16:24/03:25	16:25/03:24	16:27/03:23	16:28/03:22	16:29/03:21	16:30/03:21
24°S	16:20/03:30	16:22/03:28	16:23/03:26	16:24/03:25	16:26/03:23	16:27/03:22	16:29/03:20	16:30/03:19	16:32/03:18	16:33/03:18	16:34/03:17

JUN	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
12°S	16:13/03:39	16:14/03:39	16:15/03:39	16:16/03:39	16:16/03:40	16:17/03:40	16:18/03:41	16:18/03:42	16:19/03:42	16:20/03:43
14°S	16:16/03:35	16:17/03:35	16:18/03:36	16:19/03:36	16:20/03:36	16:21/03:37	16:21/03:37	16:22/03:38	16:23/03:39	16:23/03:39
16°S	16:20/03:32	16:21/03:32	16:22/03:32	16:23/03:32	16:24/03:33	16:24/03:33	16:25/03:34	16:26/03:34	16:26/03:35	16:27/03:36
18°S	16:23/03:28	16:25/03:28	16:26/03:28	16:27/03:28	16:27/03:29	16:28/03:29	16:29/03:30	16:30/03:30	16:30/03:31	16:31/03:32
20°S	16:27/03:25	16:28/03:25	16:29/03:25	16:30/03:25	16:31/03:25	16:32/03:25	16:33/03:26	16:34/03:27	16:34/03:27	16:34/03:28
22°S	16:31/03:21	16:32/03:21	16:33/03:21	16:34/03:21	16:35/03:21	16:36/03:21	16:37/03:22	16:38/03:23	16:38/03:23	16:38/03:24
24°S	16:35/03:17	16:36/03:17	16:37/03:17	16:38/03:17	16:39/03:17	16:40/03:17	16:41/03:18	16:42/03:18	16:42/03:19	16:42/03:20

© 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
12°S	16:20/03:44	16:20/03:45	16:20/03:45	16:21/03:46	16:21/03:47	16:20/03:48	16:20/03:48	16:20/03:49	16:19/03:50	16:18/03:50	16:18/03:51
14°S	16:24/03:40	16:24/03:41	16:24/03:42	16:24/03:43	16:24/03:44	16:24/03:44	16:23/03:45	16:23/03:46	16:22/03:47	16:21/03:48	16:20/03:48
16°S	16:27/03:36	16:27/03:37	16:28/03:38	16:27/03:39	16:27/03:40	16:27/03:41	16:27/03:42	16:26/03:43	16:25/03:44	16:24/03:45	16:23/03:45
18°S	16:31/03:33	16:31/03:34	16:31/03:35	16:31/03:36	16:31/03:37	16:30/03:38	16:30/03:39	16:29/03:40	16:28/03:41	16:27/03:42	16:26/03:43
20°S	16:35/03:29	16:35/03:30	16:35/03:31	16:35/03:32	16:34/03:33	16:34/03:34	16:33/03:35	16:32/03:36	16:31/03:37	16:30/03:39	16:29/03:40
22°S	16:39/03:25	16:39/03:26	16:39/03:27	16:38/03:28	16:38/03:29	16:37/03:31	16:37/03:32	16:36/03:33	16:35/03:34	16:33/03:35	16:32/03:37
24°S	16:43/03:21	16:43/03:22	16:43/03:23	16:42/03:24	16:42/03:26	16:41/03:27	16:40/03:28	16:39/03:30	16:38/03:31	16:37/03:32	16:35/03:33

AUG	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
12°S	16:17/03:51	16:16/03:52	16:15/03:52	16:14/03:52	16:13/03:53	16:11/03:53	16:10/03:53	16:08/03:53	16:06/03:53	16:05/03:53	16:03/03:53
14°S	16:20/03:48	16:19/03:49	16:18/03:50	16:16/03:50	16:15/03:51	16:13/03:51	16:12/03:51	16:10/03:52	16:08/03:52	16:06/03:52	16:04/03:52
16°S	16:23/03:46	16:22/03:46	16:20/03:47	16:19/03:48	16:17/03:48	16:15/03:49	16:14/03:49	16:12/03:50	16:10/03:50	16:07/03:51	16:05/03:51
18°S	16:26/03:43	16:24/03:44	16:23/03:45	16:21/03:45	16:19/03:46	16:17/03:47	16:15/03:47	16:13/03:48	16:11/03:49	16:09/03:49	16:07/03:50
20°S	16:28/03:40	16:27/03:41	16:25/03:42	16:24/03:43	16:22/03:44	16:20/03:45	16:17/03:45	16:15/03:46	16:13/03:47	16:10/03:48	16:08/03:48
22°S	16:31/03:37	16:30/03:38	16:28/03:39	16:26/03:40	16:24/03:41	16:22/03:42	16:19/03:43	16:17/03:44	16:14/03:45	16:12/03:46	16:09/03:47
24°S	16:34/03:34	16:33/03:35	16:31/03:36	16:29/03:38	16:26/03:39	16:24/03:40	16:22/03:41	16:19/03:42	16:16/03:43	16:13/03:45	16:11/03:46

SEP	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
12°S	16:02/03:53	16:00/03:53	15:58/03:53	15:56/03:53	15:54/03:53	15:52/03:53	15:50/03:53	15:48/03:53	15:46/03:53	15:44/03:53
14°S	16:03/03:52	16:01/03:52	15:59/03:53	15:57/03:53	15:55/03:53	15:53/03:53	15:50/03:53	15:48/03:53	15:46/03:53	15:44/03:53
16°S	16:05/03:51	16:02/03:51	16:00/03:52	15:58/03:52	15:55/03:52	15:53/03:52	15:50/03:53	15:48/03:53	15:46/03:53	15:43/03:54
18°S	16:06/03:50	16:03/03:50	16:01/03:51	15:58/03:51	15:56/03:52	15:53/03:52	15:51/03:52	15:48/03:53	15:45/03:53	15:43/03:54
20°S	16:07/03:49	16:04/03:49	16:02/03:50	15:59/03:50	15:56/03:51	15:54/03:52	15:51/03:52	15:48/03:53	15:45/03:54	15:43/03:54
22°S	16:08/03:47	16:05/03:48	16:03/03:49	16:00/03:50	15:57/03:51	15:54/03:51	15:51/03:52	15:48/03:53	15:45/03:54	15:42/03:55
24°S	16:10/03:46	16:07/03:47	16:04/03:48	16:00/03:49	15:57/03:50	15:54/03:51	15:51/03:52	15:48/03:53	15:45/03:54	15:42/03:55

OCT	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
12°S	15:42/03:53	15:40/03:53	15:38/03:53	15:36/03:53	15:35/03:53	15:33/03:54	15:32/03:54	15:30/03:55	15:29/03:55	15:28/03:56	15:27/03:56
14°S	15:42/03:53	15:39/03:54	15:37/03:54	15:35/03:54	15:34/03:55	15:32/03:55	15:30/03:56	15:28/03:56	15:27/03:57	15:26/03:58	15:24/03:59
16°S	15:41/03:54	15:39/03:54	15:37/03:55	15:34/03:55	15:32/03:56	15:30/03:56	15:28/03:57	15:27/03:58	15:25/03:59	15:24/04:00	15:22/04:01
18°S	15:40/03:54	15:38/03:55	15:36/03:56	15:33/03:56	15:31/03:57	15:29/03:58	15:27/03:59	15:25/04:00	15:23/04:01	15:21/04:02	15:20/04:03
20°S	15:40/03:55	15:37/03:56	15:35/03:57	15:32/03:57	15:30/03:58	15:27/03:59	15:25/04:00	15:23/04:01	15:21/04:03	15:19/04:04	15:18/04:05
22°S	15:39/03:56	15:36/03:56	15:34/03:57	15:31/03:59	15:28/04:00	15:26/04:01	15:23/04:02	15:21/04:03	15:19/04:05	15:17/04:06	15:15/04:08
24°S	15:39/03:56	15:36/03:57	15:33/03:58	15:30/04:00	15:27/04:01	15:24/04:02	15:22/04:04	15:19/04:05	15:17/04:07	15:15/04:08	15:13/04:10

NOV	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
12°S	15:26/03:57	15:25/03:58	15:25/03:59	15:24/04:00	15:24/04:01	15:23/04:02	15:23/04:03	15:24/04:05	15:24/04:06	15:24/04:08
14°S	15:24/03:59	15:23/04:00	15:22/04:01	15:21/04:02	15:21/04:03	15:21/04:05	15:20/04:06	15:20/04:08	15:21/04:09	15:21/04:11
16°S	15:22/04:01	15:21/04:02	15:20/04:04	15:19/04:05	15:18/04:06	15:18/04:08	15:17/04:09	15:17/04:11	15:17/04:13	15:17/04:14
18°S	15:19/04:03	15:18/04:05	15:17/04:06	15:16/04:08	15:15/04:09	15:15/04:11	15:14/04:12	15:14/04:14	15:14/04:16	15:14/04:18
20°S	15:17/04:06	15:16/04:07	15:14/04:09	15:13/04:10	15:12/04:12	15:11/04:14	15:11/04:16	15:10/04:18	15:10/04:19	15:10/04:21
22°S	15:15/04:08	15:13/04:10	15:11/04:12	15:10/04:13	15:09/04:15	15:08/04:17	15:08/04:19	15:07/04:21	15:07/04:23	15:07/04:25
24°S	15:12/04:11	15:10/04:13	15:09/04:14	15:07/04:16	15:06/04:18	15:05/04:20	15:04/04:22	15:03/04:25	15:03/04:27	15:03/04:29

DEC	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
12°S	15:25/04:09	15:26/04:11	15:26/04:12	15:28/04:14	15:29/04:16	15:30/04:17	15:31/04:19	15:33/04:20	15:34/04:22	15:36/04:23	15:38/04:24
14°S	15:21/04:13	15:22/04:14	15:23/04:16	15:24/04:18	15:25/04:19	15:26/04:21	15:28/04:23	15:29/04:24	15:31/04:25	15:32/04:27	15:34/04:28
16°S	15:18/04:16	15:18/04:18	15:19/04:20	15:20/04:21	15:21/04:23	15:23/04:25	15:24/04:26	15:25/04:28	15:27/04:29	15:29/04:31	15:30/04:32
18°S	15:14/04:20	15:15/04:21	15:16/04:23	15:16/04:25	15:17/04:27	15:19/04:29	15:20/04:30	15:21/04:32	15:23/04:33	15:25/04:34	15:27/04:36
20°S	15:11/04:23	15:11/04:25	15:12/04:27	15:13/04:29	15:14/04:31	15:15/04:32	15:16/04:34	15:18/04:36	15:19/04:37	15:21/04:38	15:23/04:39
22°S	15:07/04:27	15:07/04:29	15:08/04:31	15:09/04:33	15:10/04:35	15:11/04:37	15:12/04:38	15:13/04:40	15:15/04:41	15:17/04:42	15:19/04:43
24°S	15:03/04:31	15:03/04:33	15:04/04:35	15:04/04:37	15:05/04:39	15:06/04:41	15:08/04:42	15:09/04:44	15:11/04:45	15:13/04:47	15:14/04:48

© 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

Pour le territoire de la POLYNESIE FRANÇAISE,
l'information aéronautique est assurée par :

- l'organisme central (SIA),
- le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC),
- le Bureau NOTAM International (BNI) de BORDEAUX,
- le Bureau NOTAM International de TAHITI (BNI TAHITI).

3.1.1 RESPONSIBLE SERVICE

Within the territory of FRENCH POLYNESIA,
aeronautical information is assumed by :

- the central authority (AIS),
- the Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC),
- the BORDEAUX International NOTAM Office (INO France),
- the TAHITI International NOTAM office (INO TAHITI).

3.1.1.1 ORGANISME CENTRAL

Service de l'Information Aéronautique (SIA)

Relevant de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE (SIA) est l'organisme central chargé de l'information aéronautique.

Le SIA BORDEAUX publie les amendements à l'AIP PAC-P, les SUPPLEMENTS d'AIP (SUP AIP) et les circulaires d'information aéronautique (AIC) de la seule série A.

3.1.1.1 CENTRAL ORGANISM

Aeronautical Information Service (SIA)

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.

AIS BORDEAUX publishes the amendments to AIP PAC-P, AIP supplements (AIP SUP) and the A series of aeronautical information circulars (AIC).

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 55
FAX :	33 (0) 5 57 92 57 99
E-mail :	sia-direction@aviation-civile.gouv.fr
Site INTERNET :	https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr

3.1.1.2 ORGANISMES LOCAUX ET REGIONAUX

a) Service d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC)

Dans le Territoire de la Polynésie Française, l'information aéronautique est assurée par le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC).

Adresse postale / *Postal address* : DIRECTION DU SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNESIE FRANCAISE
Aéroport de TAHITI FAA'A
Boîte postale 6404
98702 FAA'A AEROPORT
POLYNESIE FRANCAISE
Adresse SFA *(AFS)* : NTAAYAYX
Adresse télégraphique : AVIACIVIL PAPEETE
TELEX : (via Haut Commissariat) : HAUSSAIR 295 FP
TEL : (689) 40 86 10 10
FAX : (689) 40 86 10 09

b) Bureau NOTAM International de TAHITI

Le BNI de TAHITI diffuse en anglais les NOTAM de série A et les AIC de série B intéressant la navigation aérienne internationale dans la FIR TAHITI et en français sur le plan local.

Les NOTAM de série C intéressant le trafic régional sont diffusés uniquement en français.

Adresse postale / *Postal address* : BUREAU NOTAM INTERNATIONAL TAHITI
Aéroport de TAHITI FAA'A
Boîte postale 6007
98702 FAA'A AEROPORT
POLYNESIE FRANCAISE
Adresse SFA *(AFS)* : NTAAYNYX
TEL : (689) 40 86 11 53 / (689) 40 86 11 54

3.1.2 ZONE DE RESPONSABILITE

En matière d'information aéronautique, la zone de responsabilité de la FIR TAHITI s'étend aux limites géographiques territoriales, 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.

3.1.3 LES PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE

3.1.3.1 LA PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE - AIP

La publication d'information aéronautique AIP PAC-P est éditée par le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE, dans le cadre des dispositions prévues aux Annexes 4 et 15 à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale et au DOC 8126 - AN872 - Manuel des Services d'Information Aéronautique. (5ème éd. 1995)

a) L'AIP PAC-P comprend trois parties :

- GENERALITES (GEN) constituée de 5 sections contenant des informations de nature administrative et explicative, qui ne sont pas d'une importance ou d'une signification donnant lieu à la publication d'un NOTAM.
- EN ROUTE (ENR) constituée de 7 sections comprenant des informations relatives aux espaces aériens et à leur utilisation.
- AERODROME (AD) constituée de 4 sections comprenant des informations relatives aux aérodromes, héliports et à leur utilisation.

b) Amendements aux documents précités

La mise à jour de l'AIP PAC-P s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) publiés conformément au calendrier AIRAC.

Ces BMJ sont numérotés de 1 à 13 chaque année.

Une page indiquant les pages à insérer ou à détruire, est jointe au bulletin de mise à jour.

3.1.1.2 LOCAL AND REGIONAL ORGANISMS

a) Civil aviation service in French Polynesia

Within the territory of French Polynesia the aeronautical information is assumed by the "Service d'Etat de l'Aviation Civile"(SEAC).

b) TAHITI International NOTAM office

TAHITI INO publishes in English A serie NOTAM, B series AIC, pertaining to international aeronautical navigation in FIR TAHITI and in French on a local plan.

C series NOTAM concerning regional traffic are published only in French.

3.1.2 AREA OF RESPONSIBILITY

As regards aeronautical information, the area of responsibility of TAHITI FIR is defined as follows : territorial geographical limits, together with portions of airspace over the high seas in which France has accepted to provide air traffic services.

3.1.3 AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS

3.1.3.1 THE AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION - AIP

The AIP PAC-P is published by the SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE, in compliance with the provisions of Annexes 4 and 15 to the Convention regarding International Civil Aviation and of DOC 8126 - AN872 - Aeronautical Information Service Manual. (5th ed. 1995).

a) The AIP PAC-P is divided into three parts :

- GENERAL (GEN) contains information of administrative and explanatory nature, which is not of such significance that NOTAM needs to be issued (5 sections).
- EN ROUTE (ENR) contains information concerning the airspace and its use (7 sections).
- AERODROME (AD) contains information concerning aerodromes, heliports and their use (4 sections).

b) Amendments to the above documents

The AIP PAC-P is updated by means of updating bulletins (BMJ) published in accordance with the AIRAC schedule.

These BMJ are numbered from 1 to 13 every year.

An amendment cover-page indicating pages to be removed or to be inserted, is attached to the amendment bulletin.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Lorsqu'aucun bulletin de mise à jour n'est publié à l'expiration de l'intervalle régulier fixé, une notification "néant" sera émise et diffusée par NOTAM

Malgré tous les efforts déployés pour éviter les répétitions, il se peut qu'un même amendement intéresse plusieurs pages d'une publication et que le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE n'ait pas la possibilité matérielle de les réimprimer simultanément.

Dans ce cas, c'est toujours la feuille qui porte la date la plus récente qui doit être prise en considération.

Périodiquement, le bulletin de mise à jour comprend une liste de contrôle comportant la date d'édition des feuilles insérées dans l'ouvrage. Ces publications sont disponibles en langue française et accompagnées d'une traduction en anglais pour la commodité des usagers.

SEUL LE TEXTE PUBLIE EN FRANÇAIS A VALEUR OFFICIELLE.

En cas d'erreur ou d'omission et pour tous renseignements, il convient de s'adresser au SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE.

Des NOTAM ou des SUPPLEMENTS d'AIP (SUP AIP) sont émis chaque fois que les informations à diffuser sont d'un caractère temporaire ou urgent ne pouvant faire l'objet d'une publication par BMJ à l'AIP.

L'attention des usagers est donc attirée sur le fait que des amendements à l'AIP peuvent être apportés au moyen de NOTAM ou de SUPPLEMENTS en attendant la réédition des pages ou cartes concernées.

If no revision bulletins has been issued at the end of the scheduled regular time interval, a "NIL" notice will be issued and distributed by the means of NOTAM.

In spite of all the efforts to prevent redundancy, one amendment may concern several pages of publications, although it will be pratically impossible for the SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE to reprint all these pages at the same time.

In such a case, the sheet with the latest date of issue must be taken into account.

Periodically, the revision bulletin will contain a check list showing the dates of issue of the sheets. The publications are available in French language with an English translation for easiness of users.

FRENCH TEXT IS THE ONLY OFFICIAL REFERENCE.

In case of error or omission and for any information, please contact the SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE.

NOTAM or AIP SUPPLEMENTS are issued whenever the information to be transmitted is of a temporary nature or cannot be distributed rapidly enough by issuing or amending an aeronautical information publication.

Therefore, users must be aware that amendments to AIP may be made by NOTAM or AIP SUPPLEMENTS, pending the reissue of pages or charts concerned.

3.1.3.2 LES NOTAM

a) les séries de NOTAM

Selon leur objet et les spécificités locales, les NOTAM sont classés dans des séries A ou C.

Des informations détaillées sont fournies au paragraphe 3.1.1.2 b).

b) numérotation des NOTAM

- les NOTAM sont numérotés de 0001 à 3000.
- la numérotation débute le 1er janvier de l'année en cours.

c) récapitulation des NOTAM en vigueur

Une liste récapitulative des NOTAM en vigueur est publiée mensuellement.

d) échange international des NOTAM

L'échange international des NOTAM est effectué selon un plan figurant au DOC 7383 AIS/503 de l'OACI (Services d'information aéronautique assurés par les états).

3.1.3.2 NOTAM

a) NOTAM series

Depending their object and local specificities, NOTAM are classed in series A or C.

Detailed informations are provided in paragraphs 3.1.1.2 b).

b) NOTAM numbering

- NOTAM are numbered from 0001 to 3000.

- numbering begins january the 1st of the current year.

c) In force NOTAM summary

A summary table of the NOTAM in force is published monthly.

d) NOTAM international exchange

NOTAM international exchange is done under a plan appearing in DOC 7383 AIS/503 of ICAO (aeronautical information services assumed by states).

3.1.3.3 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.

3.1.3.3 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.aviation-civile.gouv.fr

They contain temporary information with cartographic annexes and/or long texts associated with NOTAM. All AIP SUP whether they are 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

3.1.3.4 LES CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)

Elles traitent des informations d'ordre aéronautique général qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans les 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) Les séries d'AIC

Les circulaires sont classées en deux séries différentes :

- Série A qui groupe les informations ayant une portée internationale,

- Série B qui groupe les informations intéressant le plan national (non utilisée).

Les circulaires concernant la Polynésie française sont classées uniquement en série A.

b) La numérotation

Les circulaires sont numérotées de 1 à suivre à partir du 1er janvier de l'année en cours.

c) La diffusion

Les AIC propres à l'outre-mer sont consultables sur le site Internet du SIA à l'adresse suivante :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr

3.1.4.1 CALENDRIER AIRAC

Calendrier AIRAC pour l'année .

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 régions à service consultatif,

- 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) et ADIZ,

- tout ou partie des zones ou routes à caractère permanent où il y a possibilité de télécommunication.

Positions, fréquences, indicatifs d'appel, 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.

3.1.3.4 AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR (AIC)

These cover general aeronautical information not forming part of AIP or NOTAM information.

The information provided is mainly of an explanatory or advisory nature. AIC may be used to provide informations of a long lasting character concerning laws, regulations, procedures, facilities on services and to draw attention to regulations in force.

AIC are published in French and English.

a) AIC series

Circulars are classified into two different series :

- Serie A, for information of an international scope,

- Serie B, covering informations of national interest (not used).

Circulars concerning French Polynesia are only classed in A serie.

b) Numbering

Circulars are numbered from 1 to be continued from January 1st of the current year.

c) Distribution

AIC overseas are available for consultation at the SIA Internet site :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr

3.1.4.1 THE AIRAC SCHEDULE

AIRAC schedule for the year .

3.1.4.2 INFORMATION TO BE DISSEMINATED THROUGH AIRAC PROCEDURES

Planned creation, suppression and significant changes (including testing operationings) of the following items :

Horizontal and vertical limits, regulation and procedures to apply :

- FIR,

- control region,

- control area,

- AIS traffic advisory service,

- ATS routes,

- dangerous, prohibited and restricted areas of a permanent nature (type and period of activity)and ADIZ,

- part or the whole zones or routes of a permanent nature where a telecommunication is possible.

Positions, frequencies, call-signs, roughness and maintenance periods known for navigation radio aids and telecommunications installations.

Holding and approach procedures, departures and arrivals, noise abatement procedures or any other ATS procedures applicable.

Installations, services and MET procedures (emissions included).

RWYs and SWYs.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.1.5 SERVICE D'INFORMATION AVANT LE VOL SUR LES AERODROMES ET HELISTATIONS

3.1.5 PREFLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES AND HELIPORTS

3.1.5.1 L'ensemble des publications d'information aéronautique françaises est disponible sur le site Internet du SIA (AIP PAC-P, 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 :

3.1.5.1 *All French aeronautical information publications are available on SIA Website (AIP PAC-P, 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:

Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol de TAHITI FAA'A (POLYNESIE FRANÇAISE)

Téléphone / *Phone number* : +689 40 86 11 53 ou / *or* +689 40 86 11 54

FAX : +689 40 85 51 26 ou / *or* +689 40 86 13 19

E-mail : seac-pf-bria-bf@aviation-civile.gouv.fr

3.1.5.2 CONSULTATION DE LA DOCUMENTATION ETRANGERE

3.1.5.2 CONSULTATION OF FOREIGN DOCUMENTATION

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.

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 (TOD)

3.1.6 ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE DATA (TOD)

3.1.6.1 UTILISATION DES DONNEES

3.1.6.1 USE OF DATA

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.

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

3.1.6.2 COVERAGES AREAS DESCIPTION AND GENERALS SPECIFICATIONS

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).

The sets of electronic terrain and obstacle data shall be collected and recorded in four coverages 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 II or III operations area (restricted to those intended for Category II or III precision, approaches) : the width of the area shall be 60m 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.

3.1.6.4 SPECIFICATION DES DONNEES FRANCAISE POUR LA ZONE 1

Les données numériques de terrain sont celles de l'IGN : données RGE Alti ® au pas de 5 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.

3.1.6.5 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUE DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 2

Les données sont détenues par le SIA pour l'aérodrome NTAA.

Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

3.1.6.6 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 2

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :

- SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques) ;
- ASC (Fichiers terrains MNT).

3.1.6.7 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 3

Les données sont détenues par le SIA pour l'aérodrome de NTAA.

Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

3.1.6.8 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 3

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :

- SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques) ;
- ASC (Fichiers terrains MNT).

3.1.6.9 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 4

Les données sont détenues par le SIA pour l'aéroport de NTAA, les modalités de leur diffusion sont actuellement à l'étude.

3.1.6.10 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 4

Les spécifications des données numériques de terrain et d'obstacles de la zone 4 sont disponibles sur demande auprès du SIA (1).

(1) Sur le site internet du SIA, dans le menu « Produits numériques en libre disposition », choisir « Données TOD ».
(Il est possible de télécharger les terrains unitairement ou l'ensemble.)

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-tod.html

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 SPECIFICATIONS OF FRENCH DATA FOR AREA 1

The electronic terrain data are from IGN : RGE Alti datas with 5 m post-spacing whose quality meets area 1 requirements.

The electronic obstacle data sets are the same that aerian navigation obstacles whose height above ground is greater than 100 metres. These datas sets are provided in section 5.4 of the aeronautical information publication obtained by a tableau of aerian navigation obstructions 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 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 2

The data are held by the SIA for NTAA aerodrome.

These data are available in the SIA website e-Shop (1).

3.1.6.6 FRENCH DATA SET SPECIFICATIONS FOR AREA 2

For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :

- *SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface) ;*
- *ASC (DTM terrain files).*

3.1.6.7 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 3

The data are held by the SIA for NTAA aerodrome.

These data are available in the SIA website e-Shop (1).

3.1.6.8 FRENCH SPECIFICATION DATA SETS FOR AREA 3

For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :

- *SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface) ;*
- *ASC (DTM terrain files).*

3.1.6.9 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE FOR AREA 4

The data set is SIA property for NTAA airport, diffusion methods are under consideration.

3.1.6.10 FRENCH DATA SETS SPECIFICATIONS FOR AREA 4.

The specifications of numericals terrain and obstacle data sets of area 4 are available on request in the SIA (1).

(1) On the SIA website, in the menu "Products to be downloaded", choose "TOD data".
(It is possible to download individual plots of land or the whole set).

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/donnees-tod.html

© 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 de navigation à 1/2 500 000 OACI (Polynésie Française)	-1/2 500 000 ICAO aeronautical navigation chart (French Polynesia)	IGN
- Carte internationale du monde à 1/1 000 000 surcharge OACI	- 1/1 000 000 ICAO world international chart	IGN
CARTES DE TRACE DE NAVIGATION : NIL	PLOTTING CHART : NIL	NIL
CARTE DE CROISIERE - FIR TAHITI	EN-ROUTE CHART - TAHITI	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 (CHART) - ICAO	SIA
CARTE DES ESPACES ATS	ATS AIRSPACE CHART	SIA
CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE A VUE (VAC) Echelles diverses	VISUAL APPROACH AND LANDING CHART (VAC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS OACI (IAC) Echelles diverses	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (IAC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI "TYPE A" (AOC)	AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO "TYPE A" (AOC)	SIA
CARTE D'AERODROME - OACI Echelle 1/10 000	AERODROME CHART - ICAO Scale : 1/10 000	SIA
CARTE DES MOYENS RADIO Échelle 1/14 000 000	RADIO FACILITY INDEX CHART Scale : 1/14 000 000	SIA

3.2.5 LISTE DES CARTES AERONAUTIQUES DISPONIBLES

Voir liste de contrôle.

3.2.5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

See check list.

3.2.6 CARTES DU MONDE OACI-POLYNESIE

NIL

3.2.6 INDEX TO THE WORLD AERONAUTICAL CHARTS ICAO-POLYNESIA

NIL

3.2.7 CARTES TOPOGRAPHIQUES DISPONIBLES

Contacter l'IGN.

3.2.7 TOPOGRAPHICAL CHARTS AVAILABLE

Contact the National Geographic Institute (IGN).

3.2.8 CORRECTIONS AUX CARTES NON INCLUSES DANS L'AIP

En cours d'élaboration.

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

a) PROCEDURES

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 dans la partie GEN 1.7.

b) SERVICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Autorité compétente :

La Direction du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie est l'autorité chargée de la réglementation française de la circulation aérienne générale et de la mise en oeuvre des services de la circulation aérienne au bénéfice de l'Aviation Civile nationale et internationale.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DU SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE**
Aéroport TAHITI FAA'A
BP 6404 - 98702 FAA'A AEROPORT - POLYNESIE FRANCAISE

TEL : **(689) 40 86 10 10**

Adresse SFA *(AFS)* : **NTAAYAYX**

Adresse télégraphique : **AVIACIVIL PAPEETE**

3.3.2 ZONE DE RESPONSABILITE

Les services de la circulation aérienne sont assurés pour l'ensemble du Territoire de la Polynésie Française sur un certain nombre d'aérodromes (cf AD 1.3) et dans l'espace aérien au-dessus de ce territoire y compris les eaux territoriales et les parties de haute mer situées à l'intérieur de la FIR/CTA (cf ENR 6)

3.3.3 TYPES DE SERVICES

SERVICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Sauf sur certains aérodromes militaires, les services de contrôle d'aérodrome, de contrôle d'approche, d'alerte et d'information de vol sont assurés par le service de l'aviation civile en Polynésie Française.

Les services de contrôle d'aérodrome et de contrôle d'approche sont généralement assurés dans les limites d'espaces aériens contrôlés associés aux aérodromes.

Les organismes AFIS rendent leurs services à la circulation d'aérodrome.

Dans l'espace aérien correspondant à sa zone de responsabilité, le service de l'aviation civile en Polynésie Française assure en outre les services suivants :

- le service du contrôle dans l'espace aérien contrôlé,
- le service de l'information de vol en dehors de l'espace aérien contrôlé,
- le service d'alerte au bénéfice des aéronefs ayant déposé un plan de vol.

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 dans la partie GEN 1.7.

Les restrictions de l'espace aérien : zones interdites, réglementées, dangereuses, réservées et de parachutages sont mentionnées dans la partie 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.

3.3.1 RESPONSIBLE SERVICE

a) PROCEDURES

In general, the French air traffic regulations and procedures conform to the Standards, recommended practices and procedures of ICAO. The differences between the national and international rules and procedures are indicated in the part GEN 1.7.

b) AIR TRAFFIC SERVICE

Competent authority:

The Direction du Service d'Etat de l'Aviation is the authority in Polynesia responsible for the French general air traffic regulations and for the implementation of the air traffic services, for the benefit of national and international civil aviation.

3.3.2 AREA OF RESPONSIBILITY

Air traffic services are provided for the whole of the territory of French Polynesia, on a certain number of aerodromes (ref. AD 1.3) and in the airspace above this territory, including the territorial waters and those parts of the high seas situated within the FIR/CTA (ref. ENR 6).

3.3.3 TYPES OF SERVICES

AIR TRAFFIC SERVICE

Except on certain military aerodromes, the aerodrome control, approach control, alerting and flight information services are provided by the civil aviation service in French Polynesia.

The aerodrome control and approach control services are generally provided within the boundaries of the controlled airspaces associated with the aerodromes.

AFIS organizations provide services to aerodrome traffic.

Within the airspace covered by its area of responsibility, the civil aviation service in French Polynesia also provides the following services:

- the control service in the controlled airspace,
- the flight information service outside the controlled airspace,
- the alerting service, for those aircraft which have filed flight plans.

In general, the French air traffic regulations and procedures conform to the Standards, recommended practices and procedures of ICAO. The differences between the national and international rules and procedures are indicated in the part GEN 1.7.

The airspace restrictions : prohibited, restricted, dangerous, reserved and parachuting areas are defined in the part 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

b) 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 ;
- prévisions de pression minimum au niveau moyen de la mer pour chaque tronçon de route, prévision de température au sol et en altitude ;
- QNH déduits des cartes synoptiques.

Lorsque le plancher d'une région de contrôle est défini par un niveau de vol, ce plancher se trouve au minimum à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres (4,3 NM) tant que le QNH n'est pas inférieur à 960 HPA.

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,
- forecasts of minimum pressure at the average sea level for each section of the route, and forecasts of temperature on he ground and at altitude;
- QNH calculated from synoptic charts.

When the lower limit of a control region is defined by a flight level, it lies at least 300 meters above the highest obstacle within a radius of 8 kilometers (4,3 NM), provided that the QNH is not less than 960 HPA.

3.3.6 ADRESSES DES ORGANISMES ATS

3.3.6 ATS UNITS ADDRESS LIST

a) TAHITI : Centre de contrôle de TAHITI (ACC, APP, TWR, FIC)

DIRECTION DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE
EN POLYNESIE FRANÇAISE
SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE
DIVISION CIRCULATION AERIENNE
BP 6011
98702 FAA'A Aéroport
Polynésie Française
TEL : (689) 40 86 10 40 / 40 86 10 41
FAX : (689) 40 86 13 29

CENTRE DE CONTROLE DE TAHITI FAA'A (TWR - APP - FIR - ACC)
TEL : (689) 40 54 77 20
Inmarsat : 00 870 7766 03277
Entre téléphones Inmarsat numéro abrégé / *Between Inmarsat phones Shortcode* : Indisponible / *Not available*

b) Pour les autres organismes TWR de Polynésie Française
For any other TWR organisms of French Polynesia

DIRECTION DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE
EN POLYNESIE FRANÇAISE
SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE
BP 6011
98702 FAA'A Aéroport
Polynésie Française
TEL : (689) 40 86 10 20
FAX : (689) 40 86 10 29

c) Pour organisme AFIS de Rangiroa
For AFIS organism of Rangiroa

AEROPORT DE TAHITI
BP 60161
98702 FAA'A CENTRE
Polynésie Française
TEL : (689) 40 86 60 60
FAX : (689) 40 83 73 91

d) Pour les autres organismes AFIS de Polynésie Française
For other AFIS organisms of French Polynesia

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNESIE FRANÇAISE
BP 1408
98713 PAPEETE TAHITI
Polynésie Française
TEL : (689) 40 543 794
FAX : (689) 40 543 792

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.4-0 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.

Cet espace aérien (FIR/OCA TAHITI) est décrit en ENR 2.1-1 et 2.1-2.

3.4.3 TYPES DE SERVICES

3.4.3.1 Service de radionavigation

a) Radiophares non directionnels MF (NDB)

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.

This airspace (FIR/OCA TAHITI) is described in the part ENR 2.1-1 and 2.1-2.

3.4.3 TYPES OF SERVICES

3.4.3.1 Radionavigation services

a) MF non directional radio beacon (NDB)

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.

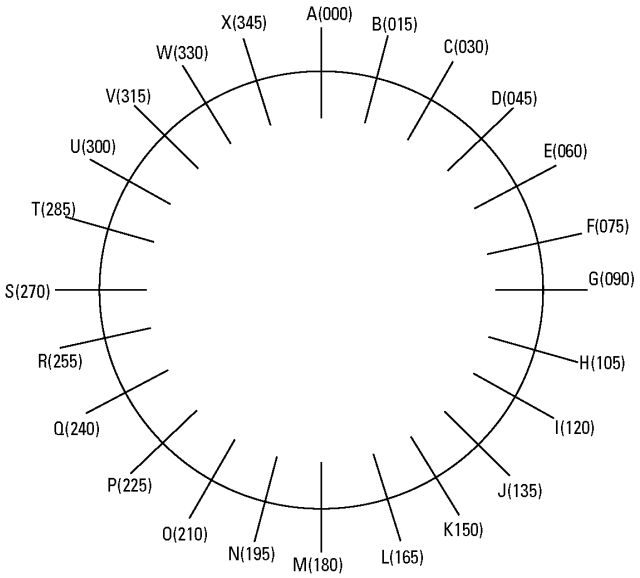
Generally, the specified operational coverages are volumes within which the criteria for protection against interference vis-à-vis aeronautical services are met.

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).

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.

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).

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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) Système d'atterrissage aux instruments : ILS

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 LLZ seules (pas d'alignement de descente) ne sont pas mentionnées, car il ne s'agit pas d'ILS.

d) Radiophare d'alignement de piste (LOC)

Le signal de guidage rayonné par un radiophare d'alignement de piste LOC 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.**

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) Instrument landing system: (ILS)

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 LLZ only (no glideslope) are not mentioned since these are not ILS's.

d) Localizers (LOC)

The guidance signal radiated by a LOC (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;

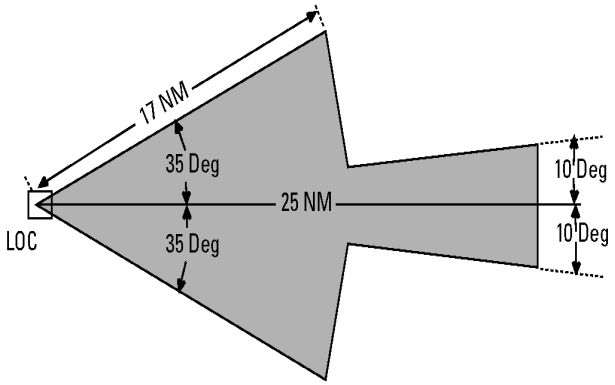
- ± 10 degrees on 25 NM.

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.

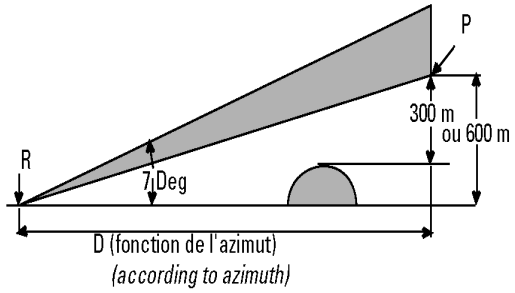
Every pilot should be reminded that in France, the back radiations of an ILS can in no way be used as a mean of guidance or to confirm a position. Whichever the type of material, **this radiation, when it exists is never monitored and can therefore provide erroneous information.** Although in other countries, 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.**

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 .

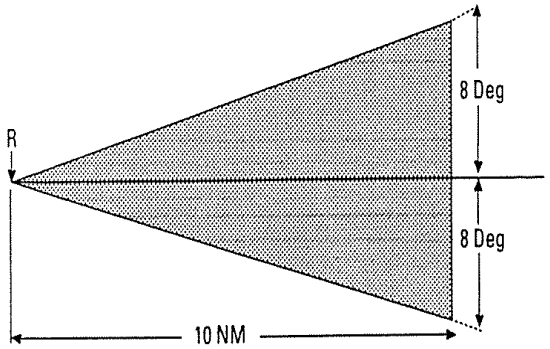
e) Radiophare d'alignement de descente (GP).

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.**

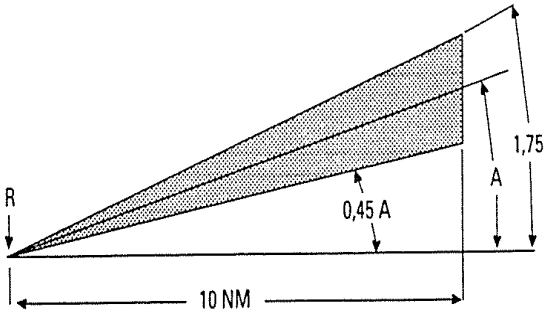
e) Glide parth transmitters (GP).

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.**

COUVERTURE EN AZIMUT DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE
GLIDE PATH AZIMUTH COVERAGE



COUVERTURE EN SITE DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE
GLIDE PATH ELEVATION 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.**

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 3 degrees).

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 (notclassified) 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 ***RWY course line or glide path***			
Niveau *Level*	**Intégrité** *Integrity*	**Continuité du service** *Continuity of service*	**MTBO** Heures / *Hours*
1	Non démontrée ou inférieure à ce qui est exigé pour le niveau 2 *Not demonstrated, or less than required for level 2*		
2	$1\text{-}10^{-7}$ par atterrisage *per landing*	$1\text{-}4 \times 10^{-6}$ chaque période de 15s *any period of 15 seconds*	1000
3	$1\text{-}0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage *per landing*	$1\text{-}2 \times 10^{-6}$ chaque période de 15s *any period of 15 seconds*	2000
4	$1\text{-}0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage *per landing*	$1\text{-}2 \times 10^{-6}$ chaque période de 30s (LOC) *any period of 30s (LOC)*	4000
		chaque periode de 15s (GP) *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 $1 - 0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage et de continuité de service $1 - 2 \times 10^{-6}$ 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 $1 - 0{,}5 \times 10^{-9}$ per landing and of continuity of service $1 - 2 \times 10^{-6}$ 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

b) Voie VHF pour les communications AIR/AIR

La fréquence 130.55 MHz est désigné comme voie AIR-AIR dans les régions CAR et SAM.

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) VHF channel for AIR-to-AIR communications

The frequency 130.55 MHz is designated for use as the AIR-to-AIR channel in the CAR and SAM regions.

© Service de l'Information Aéronautique, France

c) 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.

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.

c) 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.

3 - Conceming particularly APP frequencies, the operational range differs according as its coverage is heigh (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.

FONCTIONS ATS *ATS FUNCTIONS*	**SYMBOLE** *SYMBOL*	**PORTEE OPERATIONNELLE SPECIFIEE** *SPECIFIED OPERATIONAL RANGE*	
		HORIZONTALE NM *HORIZONTAL (NM)*	**VERTICALE** *VERTICAL*
Service d'information de vol d'aérodrome Aérodrome Flight Information service	AFIS	15	900 m (3000 ft) AAL
Radio communications Air-Air Air-to-Air Radio communications	A/A	25	1200 m (4000 ft) AAL
Contrôle d'aérodrome, y compris le service VDF. Aerodrome control, including VDF service.	TWR	25	1200 m (4000 ft) AAL
RADAR d'approche de précision Precision approach RADAR	PAR	25	1200 m (4000 ft) AAL
Contrôle d'approche (Alt inférieures) y compris le contrôle RADAR et/ou le service VDF Approach control (lower alt) including RADAR control and/or VDF service	(APP) L	25	FL 100
Le répondeur automatique d'information de zone Automatic area information responders	RAI	*	*
Contrôle d'approche (Alt intermédiaires) y compris le contrôle RADAR et/ou le service VDF Approach control (lower Alt) including RADAR control and/or VDF service	(APP) I	40	FL 150
Contrôle d'approche (Alt supérieures) y compris le contrôle RADAR et/ou le service VDF Approach control (upper Alt) including RADAR control spécifiée and/or VDF service	(APP) H	A l'intérieur de la région spécifiée Inside specified area	FL 250
Diffusion d'aérodrome Aerodrome broadcast	ATIS	60	FL 200
Service de contrôle régional (espace inférieur) y compris le contrôle RADAR Area control service (lower space), including RADAR control	(ACC) L	A l'intérieur de la région spécifiée Inside specified area	FL 250
Service d'information de vol (espace inférieur) Flight information service (lower space)	(FIS) L	A l'intérieur de la FIR Inside FIR	FL 250
Diffusion d'informations météorologiques Meteorological information broadcast	VOLMET	A l'intérieur de la FIR Inside FIR	FL 450
Service de contrôle régional (espace supérieur) y compris le contrôle RADAR Area control service (upper space), including Inside specified area RADAR control	(ACC)U	A l'intérieur de la région Inside specified area	FL 450

* Portée opérationnelle de la fonction ATS normalement assurée sur la fréquence utilisée.

Dans le cas où un aéronef désirerait une information particulière sur un aérodrome mais ne se trouverait pas dans les limites de la portée opérationnelle spécifiée, il lui appartiendrait d'entrer en liaison avec le service d'information de vol de la FIR traversée.

* Specified operational range data for ATS function normaly provided on the used frequency.

Should an aircraft require special information about an aerodrome, which could not be found within the specified operational range limits, this aircraft should contact the flight information service of the FIR.

d) SATVOICE :

Le système SATVOICE n'est pas utilisé en France (métropole et outre-mer).

d) SATVOICE:

SATVOICE system is not used in France (mainland and overseas).

STATION *STATION*			CORRESPONDANT *CORRESPONDENT*			FREQUENCES RADIO *RADIO FREQUENCY*				
Nom *Name*	**Indicateur d'emplac t** *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 TRAFIC** *TYPE OF TRAFIC*	**HORAIRE (UTC)** *HOURS*	**OBSERVATIONS** *REMARKS*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
POLYNESIE FRANCAISE TAHITI FAA'A (BCT) (Archipel de la Société	NTAA	TAHITI	TAHITI/DSEAC CENTEXPACI CHRISTCHURCH	NTAAYAYX NTAAYXYX NZCH	LTT/SX LTT/SX LTT/DX			SFA SFA SFA	H24 H24 H24	Liaison intérieure (Toutes directions réseau militaire Polynésie) Liaison internationale DTRE (Toutes directions RSFTA)
TAHITI FAA'A BCT	NTAA	TAHITI	TAHITI ACC TAHITI TWR TAHITI RCC	NTTTZRZX NTAAZTZX NTAAYCYX				ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	H24 H24 H24	Liaison intérieure Liaison intérieure Liaison intérieure
TAHITI FAA'A BCT et CCR)	NTAA	TAHITI	AHE ANAA ARUTUA BORA BORA FAKARAVA HAO HIVA OA HUAHINE KAUKURA MAKEMO MANIHI MATAIVA MAUPITI MOOREA NUKU HIVA RAIATEA RAIVAVAE RANGIROA RURUTU TAKAPOTO TAKAROA TIKEHAU TOTEGEGIE TUBUAI UA HUKA UA POU	AHE ANAA ARUTUA BORA BORA FAKARAVA HAO HIVA OA HUAHINE KAUKURA MAKEMO MANIHI MATAIVA MAUPITI MOOREA NUKU HIVA RAIATEA RAIVAVAE RANGIROA RURUTU TAKAPOTO TAKAROA TIKEHAU TOTEGEGIE TUBUAI UA HUKA UA POU	RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT TEL RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT RTF/SX + OPT	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
AHE (Archipel des Tuamotu)	NTHE	AHE	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	RTF/SX + OPT	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
ANAA (Archipel des Tuamotu)	NTGA	ANAA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	RTF/SX + OPT	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
APATAKI (Archipel des Tuamotu)	NTGD	APATAKI								
ARATIKA NORD (Archipel des Tuamotu)	NTKK	ARATIKA								

© Service de l'Information Aéronautique, France

STATION *STATION*			CORRESPONDANT *CORRESPONDENT*		TYPE DE CIRCUIT *TYPE OF CIRCUIT*	FREQUENCES RADIO *RADIO FREQUENCY*		TYPE DE TRAFIC *TYPE OF TRAFIC*	HORAIRE (UTC) *HOURS*	OBSERVATIONS *REMARKS*
Nom *Name*	**Indicateur d'emplac t** *Location indicator*	**Indicatif d'appel** *Call sign*	**Nom** *Name*	**Indicatif d'appel** *Call sign*		**EM (KHZ)**	**REC (KHZ)**			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ARATIKA PERLES (Archipel des Tuamotu)	NTGR	ARATIKA PERLES								
ARUTUA (Archipel des Tuamotu)	NTGU	ARUTUA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
BORA BORA MOTU MUTE (Archipel de la Société)	NTTB	BORA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5			Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
FAAITE (Archipel des Tuamotu)	NTKF	FAAITE								
FAKAHINA (Archipel des Tuamotu)	NTKH	FAKAHINA								
FAKARAVA (Archipel des Tuamotu)	NTGF	FAKARAVA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5		HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison terrtoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
FANGATAU (Archipel des Tuamotu)	NTGB	FANGATAU	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5		HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
HAO (Archipel des Tuamotu)	NTTO	HAO	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5		HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
HIKUERU (Archipel des Tuamotu)	NTGH	HIKUERU								
HIVA OA ATUONA (Archipel des Marquises)	NTMN	ATUONA	TAHITI BCT ET CCR NUKU HIVA UA POU UA HUKA	TAHITI NUKU HIVA UA POU UA HUKA	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5		HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
HUAHINE FARE (Archipel de la Société)	NTTH	HUAHINE	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5		HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
KATIU (Archipel des Tuamotu)	NTKT	KATIU								
KAUEHI (Archipel des Tuamotu)	NTKA	KAUEHI								

STATION *STATION*			CORRESPONDANT *CORRESPONDENT*			FREQUENCES RADIO *RADIO FREQUENCY*				
Nom *Name*	**Indicateur d'emplac t** *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 TRAFIC** *TYPE OF TRAFIC*	**HORAIRE (UTC)** *HOURS*	**OBSERVATIONS** *REMARKS*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
KAUKURA (Archipel des Tuamotu)	NTGK	KAUKURA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
MAKEMO (Archipel des Tuamotu)	NTGM	MAKEMO	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
MANIHI (Archipel des Tuamotu)	NTGI	MANIHI	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
MATAIVA (Archipel des Tuamotu)	NTGV	MATAIVA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
MAUPITI (Archipel de la Société)	NTTP	MAUPITI	TAHITI BCT ET CCR BORA BORA RAIATEA	TAHITI BORA RAIATEA	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
MOOREA TEMAE (Archipel de la Société)	NTTM	TEMAE	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT			ATS	HS et HO	
NAPUKA (Archipel des Tuamotu)	NTGN	NAPUKA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
NIAU (Archipel des Tuamotu)	NTKN	NIAU								
NUKU HIVA (Archipel des Marquises)	NTMD	NUKU HIVA	TAHITI BCT ET CCR HIVA OA ATUONA UA POU UA HUKA	TAHITI ATUONA UA POU UA HUKA	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
NUKUTAVAKE (Archipel des Tuamotu)	NTGW	NUKUTAVAKE								
NUKUTEPIPI (Archipel des Tuamotu)	NTKU	NUKUTEPIPI								
PUKAPUKA (Archipel des Tuamotu)	NTGP	PUKA PUKA								
PUKARUA (Archipel des Tuamotu)	NTGQ	PUKARUA								

© Service de l'Information Aéronautique, France

STATION *STATION*			CORRESPONDANT *CORRESPONDENT*			FREQUENCES RADIO *RADIO FREQUENCY*				
Nom *Name*	**Indicateur d'emplac t** *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 TRAFIC** *TYPE OF TRAFIC*	**HORAIRE (UTC)** *HOURS*	**OBSERVATIONS** *REMARKS*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
RAIATEA UTUROA (Archipel de la Société)	NTGR	RAIATEA	TAHITI BCT ET CCR BORA BORA HUAHINE	TAHITI BORA HIUAHINE	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
RAIVAVAE (Archipel des Australes)	NTAV	RAIVAVAE	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
RANGIROA (Archipel des Tuamotu)	NTTG	RANGIROA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5		ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison terrtoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
RAROIA (Archipel des Tuamotu)	NTKO	RAROIA								
REAO (Archipel des Tuamotu)	NTGE	REAO	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
RIMATARA (Archipel des Australes)	NTAM	RIMATARA								
RURUTU (Archipel des Australes)	NTAR	RURUTU	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
TAKAPOTO (Archipel des Tuamotu)	NTGT	TAKAPOTO	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
TAKAROA (Archipel des Tuamotu)	NTKR	TAKAROA	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
TAKUME (Archipel des Tuamotu)	NTKM									
TATAKOTO (Archipel des Tuamotu)	NTGO									
TETIAROA (Archipel de la Société)	NTTE									

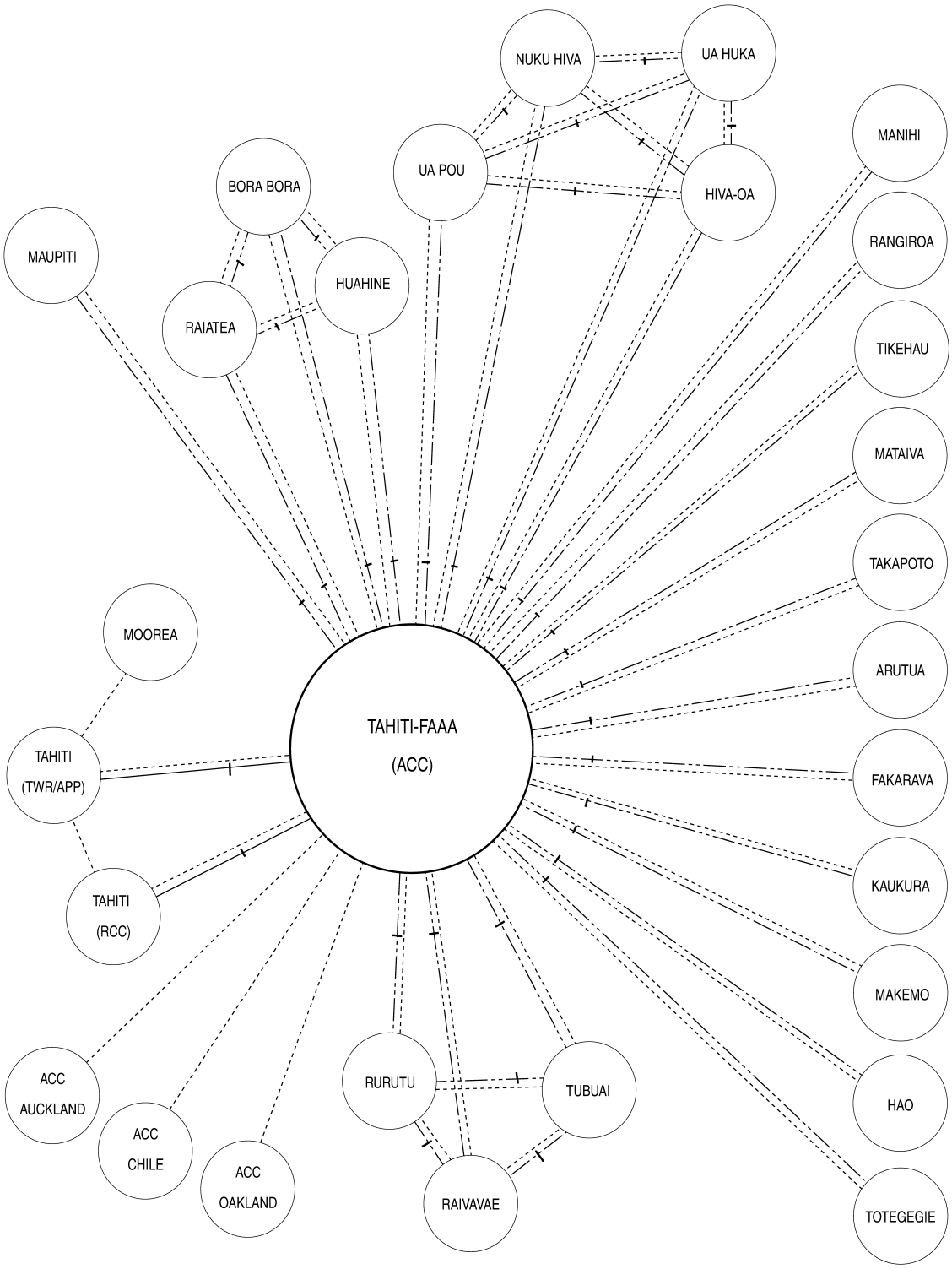
STATION *STATION*			CORRESPONDANT *CORRESPONDENT*			FREQUENCES RADIO *RADIO FREQUENCY*				
Nom *Name*	**Indicateur d'emplac t** *Location indicator*	**Indicatif d'appel** *Call sign*	**Nom** *Name*	**Indicatif d'appel** *Call sign*	**TYPE DE CIRCUIT** *TYPE OF CIRCUIT*	**EM (KHZ)**	**REC (KHZ)**	**TYPE DE TRAFIC** *TYPE OF TRAFIC*	**HORAIRE (UTC)** *HOURS*	**OBSERVATIONS** *REMARKS*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
TIKEHAU (Archipel des Tuamotu)	NTGC	TIKEHAU	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
TOTEGEGIE (Archipel des Gambiers)	NTGJ	TOTEGEGIE	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
TUBUAI MATAURA (Archipel des Australes)	NTAT	TUBUAI	TAHITI BCT ET CCR	TAHITI	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
TUPAI (Archipel de la Société)	NTTU	TUPAI								
TUREIA (Archipel des Tuamotu)	NTGY	TUREIA								
UA HUKA (Archipel des Marquises)	NTMU	UA HUKA	TAHITI BCT ET CCR HIVA OA ATUONA UA POU	TAHITI ATUONA UA POU	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
UA POU (Archipel des Marquises)	NTMP	UA POU		TAHITI ATUONA UA HUKA	OPT RTF/SX	5066,5 6801 9116 12166,5	5066,5 6801 9116 12166,5	ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA ATS/SFA	HS et HO HS et HO HS et HO HS et HO	Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU) Liaison territoriale (BLU)
VAHITAHI (Archipel des Tuamotu)	NTUV	VAHITAHI								

© Service de l'Information Aéronautique, France

Légende :

————	TÉLÉTYPE (LTT)	I	LIAISON SIMPLEX
- - - - - -	TÉLÉPHONE	I I	LIAISON DUPLEX
—— - - —— - -	RADIOTÉLÉPHONE (RTF BLU)	*	LIAISON INTERNATIONALE

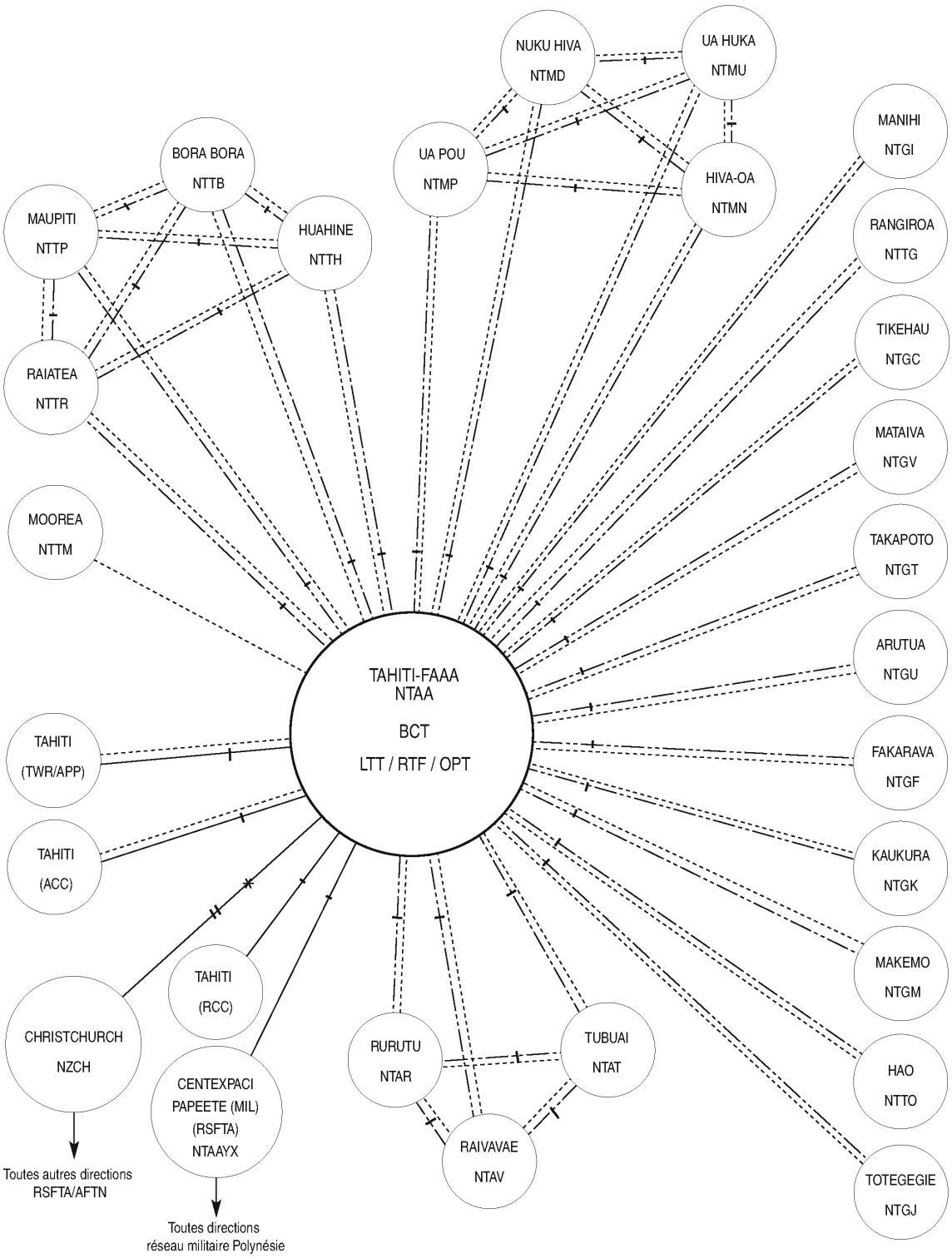
Liaisons ATS / ATS network



Légende :

————	TÉLÉTYPE (LTT)	I	LIAISON SIMPLEX
- - - - -	TÉLÉPHONE	II	LIAISON DUPLEX
—— - - ——	RADIOTÉLÉPHONE (RTF BLU)	*	LIAISON INTERNATIONALE

Liaisons RSFTA / *AFTN 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

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 Les messages ATIS sont diffusés sur une (ou des) fréquences VHF, et par liaisons de données numériques sur certains aérodromes français.

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 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 ATIS messages are broadcast on one (or some) VHF frequencies, and by numerical data-links on some French aerodromes.

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 3.4-7 MOYENS DE RADIOCOMMUNICATION DES ACC/UAC

ACC/UAC RADIOCOMMUNICATION FACILITIES

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Secteurs *Sectors*	Exploitant *Operator*	Observations *Remarks*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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 21 avril 2017 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 April 2017, 21st 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 ainsi qu'à l'aviation générale.

Pour l'assistance météorologique à la Navigation Aérienne dans le territoire de la Polynésie Française, la Direction de METEO FRANCE dispose en Polynésie Française d'une Direction Interrégionale qui comporte un Centre de Veille Météorologique, un centre météorologique d'aérodrome et des stations météorologiques d'aérodrome.

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 (aerodrome, approach or air traffic control), to airlines before and during the flight if necessary, to search and rescue organizations, to aerodrome operators, to general aviation, and to other organizations interested in management and development of air navigation and to general aviation services.

To provide meteorological service to air navigation in the French Territory of Polynesia, the METEO FRANCE's Direction Interregional Directorate including a Meteorological Watch Office, an aerodrome meteorological office and aerodrome meteorological stations.

Adresse postale :

Direction Interrégionale de Météo-France pour la Polynésie française
Aéroport de TAHITI FAA'A, B.P. 6005 FAA'A – TAHITI
TEL : (689) 40 80 33 00
FAX : (689) 40 80 33 09

Postal address :

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 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Ces textes règlementaires 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).

Les différences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 3 sont notifiées dans la partie GEN 1.7.

b) Reference documents

The applicable regulation consist of : Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1st of 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 13th of February 2020 decree relating to the provision of meteorological services for air navigation ("arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne").

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).

Differences from the standards and recommended practices of Annex 3 are notified in section GEN 1.7.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.5.2 ZONE DE RESPONSABILITE

De par sa désignation, METEO-FRANCE assure la veille météorologique « en route » dans la FIR TAHITI ainsi que la veille météorologique d'aérodrome en Polynésie Française.

3.5.2 AREA OF RESPONSIBILITY

By its designation, METEO-FRANCE provides "en-route" meteorological watch in the TAHITI FIR as well as the aerodrome meteorological watch in the French Territory of Polynesia.

3.5.3 OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME

Le tableau figurant 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 (ATC).

Sur certains aérodromes non dotés d'une approche de précision, les MET REPORT sont dits « réduits ». Ils contiennent uniquement les valeurs des paramètres vent, température, pression et visibilité, cette dernière étant soit estimée par l'ATS à partir d'un tour d'horizon validé par Météo-France, soit mesurée par un capteur si l'aérodrome en est équipé.

Les équipements de mesure installés satisfont aux critères réglementaires de l'aérodrome A noter que 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 shows 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 on departure, approaching, and landing with MET REPORT messages.

The MET REPORT messages contain observations regarding the winddirection and windforce, aeronautical visibility, the runway visual range(RVR) if applicable, the currentweather, the clouds, the air and dew pointtemperatures, the atmospheric pressure at sea level (QNH), and theatmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE). This informationis supplied in real time and is refreshed automatically every minute.

When there is a human observer present at the aerodrome and if themeteorological conditions require it, the MET REPORT messages aresupplemented by messages containing special local observations(SPECIAL), which are also broadcast to the Air Traffic Control (ATC).

For some aerodromes that do not have a precision approach, the METREPORTs are termed "reduced" reports. They contain only the parametersfor wind, temperature, pressure, and visibility, with the latter being eitherestimated by the ATS based on a general survey confirmed by MétéoFrance, or measured by a sensor if the aerodrome is equipped with one.

The measuring equipment installed satisfy the regulatory criteria of theaerodrome. 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 runwayvisual range (RVR), the sensors are positioned along an axis parallel tothe runway and at a distance of 120 to 170 m from the runway axis, thefirst one downstream of the threshold, the second one between 1000 and1500 m from the threshold (or at mid runway), the third one 300 m from the other end of the runway.
Local measurement of the MeteorologicalOptical Range (MOR) is used to calculate the runway visual range (RVR) taking into consideration the background luminance and for the maximumlighting intensity

In the observation reports, the RVR is given in meters, in steps of 25 mwhen it is lower than 400 m, of 50 m between 400 and 800 m, and in stepsof 100 m above 800 m, the values being rounded by default to the nextlower step of the scale used.

All the RVR values measured are transmitted to the ATS.

Aérodrome	Indicatif OACI *ICAO code*
Bora Bora	NTTB
Tahiti Faa'a	NTAA

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 souvent entièrement automatiques (METAR AUTO), sauf pour Tahiti-Faa'a où les METAR sont majoritairement réalisés par des observateurs, avec cependant une période d'observation entièrement automatique durant quelques heures la nuit.

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 often completely automatic (METAR AUTO), except at Tahiti Faa'a, where there are observers present, but with a fully automatic period of observation for a few hours at night.

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 en permanence 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:

a) Informations identiques :

AUTO METAR characteristics

All aerodromes for which METAR are requested, are equipped to broadcastfully-automatic observation reports. AUTO METAR production is permanently activated as soon as the 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 :

a) Identical information :

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 :

- 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.

- 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. Cependant, les orages (VC et TS) ne sont pas codés dans les METAR AUTO de Polynésie Française, sauf pour Tahiti-Faa'a. 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) n'est pas utilisé pour les systèmes automatiques.

- 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 (en dessous de la valeur du CAVOK) 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. En Polynésie Française, les METAR AUTO ne signalent pas les conditions convectives (CB et TCU).

- En France, dans le METAR AUTO, les phénomènes récents ne sont pas renseignés pour le moment.

- En France, dans le METAR AUTO, l'état des pistes n'est pas renseigné.

- 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)

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 :

- 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.

- 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. Nevertheless, storms (VC and TS) cannot be coded in French Polynesia AUTO METAR, except for Tahiti-Faa'a. 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. The attribute VC (in the vicinity) is not used by the automatic systems.

- 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 (below the CAVOK value) has been detected by the automatic system and when the system is not able to detect the absence of CB and TCU. In French Polynesia, AUTO METAR don't report convective conditions (CB and TCU).

- Currently in France, the recent events are not documented in the AUTO METAR.

– In France, in the AUTO METAR, runways condition is not documented.

- In France, in the AUTO METAR, the trend (or TREND landing forecast) is documented for the 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)

OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME

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.

(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 ;

The table below mentions the aerodrome's name and the ICAO location indicator are followed by information on the availability, if applicable, of aerodrome climatological tables (1) and summaries (2).

(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) 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 ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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).

- 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
TAHITI FAA'A NTAA	H24	MET REPORT SPECIAL METAR METAR AUTO	Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 04 THR 22 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre (THR 04) Nuages : 1 TNL : (parc) S.A avec diffusion à la TWR
BORA BORA NTTB	Sans présence humaine	MET REPORT METAR AUTO	Temps présent : capteur de temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) à 300 mètres du THR 29 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre (parc) Nuages : 1 TNL : (parc) S.A avec diffusion à la TWR
HAO NTTO	Sans présence humaine	MET REPORT METAR AUTO	Temps présent : capteur (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) à 400m en amont du THR 12 Visibilité : 1 visibilimètre (parc) / 1 luminancemètre (parc) Nuages : 1 TNL : (parc) S.A avec diffusion à l'AFIS
TUBUAI NTAT	Sans présence humaine	MET REPORT METAR AUTO	Temps présent : capteur (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) au THR 03 Visibilité : visibilimètre (parc) / 1 luminancemètre (parc) Nuages : 1 TNL : (parc) S.A avec diffusion à l'AFIS
MOOREA NTTM	Sans présence humaine	MET REPORT	Vent : aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur au THR 12 Visibilité : estimée ATS (contrôlé DSNA) S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent)
RAIATEA NTTR	Sans présence humaine	MET REPORT	Vent : aéronautique (moyen et MAX) : THR 07 et THR25 Visibilité : estimée ATS (contrôlé DSNA) S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent)
HUANINE NTTH	Sans présence humaine	MET REPORT	Vent : aéronautique (moyen et MAX) : THR 07 S.A avec diffusion à l'AFIS (pression, température, vent)

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 Tahiti Faa'a.

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.

3.5.4 TYPES OF SERVICES

a) Services to French units providing air traffic services

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 aerodrome of Tahiti Faa'a.

Automatic AD WARNING only concerns 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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 3 heures.

• soit des TAF longs avec une échéance de 30 heures 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 listé en AD 2.11.

Météo-France produit en Polynésie Française des bulletins appelés APERÇUS DE ZONE qui sont des messages de prévision aéronautique concernant une région géographique climatologiquement homogène pouvant couvrir plusieurs aérodromes et sur une période de 9 heures.

Ce produit spécifique a été mis en place à la demande des compagnies aériennes pour pallier le manque, pour un grand nombre d'îles, des observations météorologiques nécessaires à l'élaboration des messages TAF de prévision d'aérodrome.

Les APERÇUS de ZONE sont des messages formatés selon le principe de codage TAF, sauf pour le paramètre visibilité codé selon 4 classes : V1 : ≤ 1500 m ; 1500 m < V2 ≤ 2500 m ; 2500 m < V3 ≤ 5000 m ; V5 > 5000 m.

Les valeurs des paramètres météorologiques (vent, visibilité, phénomènes prévus, couches nuageuses) indiquées dans l'APERÇU de ZONE sont représentatives des conditions météorologiques les plus défavorables prévues sur la zone. Les groupes indicateurs d'évolution se limitent à BECMG et TEMPO. Le groupe PROB dans l'évolution TEMPO pourra être utilisé pour indiquer une probabilité de 30 % ou 40 % d'occurrence.

Les bulletins APERÇUS de ZONE, sont composés d'au moins 11 messages couvrant les 11 zones définies pour la Polynésie Française (certaines zones pouvant être composées de sous-zones) ainsi que d'une carte listant les aérodromes pour chaque zone. Ils sont diffusés trois fois par jour, une heure avant le début de leur validité, par le Centre Météorologique de Tahiti FAA'A pour les périodes de validité respectives 0312, 1524 et 2106.

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.

En plus des informations provenant du système mondial de prévisions de zones, METEO-FRANCE élabore et met à disposition sur AEROWEB des TEMSI plus fins couvrant le domaine de la FIR TAHITI et valables à 0000, 0600 et 1800.

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

- 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 long TAFs with a validity of 30 hours, renewed every 6 hours through the period when the TAF service is requested.

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 AD2.11.

In French Polynesia, Météo-France also produces bulletins called "APERÇUS DE ZONE" (area overviews), which are aeronautical forecast related to a geographical area which has a homogeneous weather covering up to several aerodromes on a 9-hour period.

This specific product has been created on request from aviation companies, to compensate the lack of meteorological observations (necessary for creating aerodrome TAF messages) over a large number of islands.

Those area overviews are messages with the same construction as TAFs, except for the visibility parameter which is coded according to 4 classes : V1 : ≤ 1500 m ; 1500 m < V2 ≤ 2500 m ; 2500 m < V3 ≤ 5000 m ; V5 > 5000 m.

Meteorological values (wind, visibility, expected events, cloud layers) indicated in the area overview are representative of the most unfriendly meteorological conditions expected in the area. The evolution indicator groups are only BECMG and TEMPO. PROB group within TEMPO shall be used to indicate a 30 to 40 percent probability that the event could happen.

The area overviews bulletins consist of at least 11 messages covering the 11 areas defined in French Polynesia (particular areas may be divided into subareas), and a chart listing aerodromes related to each area. They are broadcast 3 times a day, one hour before their effective date of validity, by the Centre Météorologique de Tahiti FAA'A for the respective validity periods 0312, 1524, 2106.

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.

In addition to the information originating from the World Area Forecast System, MÉTÉO-FRANCE issues on AEROWEB more precise TEMSIs covering up the TAHITI FIR and available at 0000, 0600 and 1800 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 AERODROME

Information about the AD 2.11 table

Column 1 : *MET Center associated*

Column 2 : *Periods of service and MET Center associated (outside service periods)*

Column 3 : *MET Center responsible for aerodrome forecasts (TAF) and validity period of the TAFs*

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.

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 pendant le vol pour les équipages de conduite

Les renseignements qu'un aéronef muni de radio peut recevoir en vol ne doivent être considérés que comme des recoupements, des précisions ou des rectifications de l'information météorologique reçue au départ. Ils ne sauraient la remplacer.

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,
- Turbulence forte,
- Givrage fort,
- Givrage fort par précipitation se congelant,
- Ondes orographiques fortes,
- Forte tempête de poussière,
- 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;

c) Service during flight for flight crews

Any information that an aircraft can receive by radio during a flight shall only be considered only as cross-information, details or amendments to the meteorological information received upon departure. It shall in no way replace it.

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,
- Severe turbulence,
- Severe icing,
- Severe icing by freezing precipitation,
- Strong mountain wave,
- Strong dust 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 ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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).

d) Autres services

Climatologie aéronautique

Les renseignements climatologiques aéronautiques nécessaires à la planification des vols et des aérodromes sont établis pour chaque aérodrome de Tahiti 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 pour la Polynésie française.

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 de l'aéronautique d'état (BEA-E) et des autorités aéronautiques.

Service de réponse téléphonique

(689) 40 80 33 35

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.

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.

3.5.6 COMPTES-RENDUS AIREP EXIGES DES EXPLOITANTS

Les observations d 'aéronefs 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.

← 3.5.7 SERVICE VOLMET

Le service VOLMET n'est pas rendu.

3.5.8 SERVICE SIGMET ET AIRMET

- 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).

d) Other services

Aeronautical climatology

The aeronautical climatologic information required for flight and aerodrome scheduling is established for each aerodrome of Tahiti 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 direction of Météo-France of the French Territory of Polynesia.

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 aeronautical safety (BEA-E) and the aeronautical authorities.

Automated answering service

(689) 40 80 33 35

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 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 AIREP REPORTS EXPECTED FROM OPERATORS

Aircraft observations and reports by radio defined in chapter 12 of the implementing regulation (EU) NR 923/2012 of the Commission of 26 September 2012 establishing common rules for the air and operational provisions regarding services and air navigation procedures.

Thus, pilots report observations during any flight phase, according to rules described in ENR 1.1.

3.5.7 VOLMET SERVICE

The VOLMET service is not provided.

3.5.8 SIGMET AND AIRMET SERVICES

Centre de Veille Météorologique *Meteorological watch offices (CVM)*	**Heures de service** *Service hours (UTC)*	**Région d'information de vols concernée** *Flight information region concerned*	**Renseignements diffusés** *Broadcast information*	**Organisme desservi** *Served organization*
Tahiti CVM	H 24	FIR Tahiti	SIGMET	CCR Tahiti FAA'A BRIA Tahiti FAA'A

Pour la FIR TAHITI, la veille météorologique « en route » est assurée par le centre de veille météorologique (CVM) de Tahiti Faa'a.Dans le cadre de cette fonction, le CVM de Tahiti-Faa'a 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.

For TAHITI FIR, in-flight meteorological watch is provided by Tahiti Faa'a Meteorological Watch Office (CVM). As part of its duties, the Toulouse CVM provides for production and follow-up of SIGMETs. The validity period of SIGMET messages never exceeds 4 hours. In the specific case of SIGMET messages regarding a cloud of volcanic ash or a tropical cyclone, the validity period is 6 hours. AIRMET information are not required in PAC region.

3.5.9 AUTRES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AUTOMATISÉS AEROWEB PRO

AEROWEB PRO

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 AEROWEB PRO

AEROWEB PRO

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 (AD WARNING) 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 ***Region or meteorological centre***	**Contact**
Centre Tahiti	aeromet.dirpf@meteo.fr

>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, GAFOR (prévisions de zones à basse altitude) 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 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, GAFOR (low-altitude areas forecasts) 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 systèmes de navigation et surveillance basés sur le GNSS (GNSS) ;

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 ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 (partie éclairée).

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 =

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=

AERODROMES POUR LESQUELS LE CRITERE D'APPLICATION DE CAVOK EST UNE HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES SUPERIEURE A 5000 PIEDS.

AERODROMES FOR WHOM THE CAVOK APPLICATION CRITERION IS A CLOUDBASE HEIGHT GREATER THAN 5000 FT.

	Aérodrome	Hauteur CAVOK (ft)
NTMD	Nuku-Hiva	5370
NTAA	Tahiti-Faa'a	9000

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE

SEARCH AND RESCUE

3.6.1 SERVICE RESPONSABLE

Les services de recherches et de sauvetage en Polynésie française sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

En Polynésie Française, le service SAR est placé sous l'autorité du Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile.

Pour mener cette mission SAR, dans les limites de la FIR TAHITI, il dispose du Centre Conjoint de Coordination et de Sauvetage de Tahiti ou JRCC TAHITI.

3.6.1 RESPONSIBLE SERVICE

Search and Rescue services of French Polynesia are organized according to standards and recommended practices of ICAO.

In French Polynesia, the SAR service is under the authority of the Director of Civil Aviation in French Polynesia.

To provide this SAR mission, within the TAHITI FIR boundaries, he has at its disposal the TAHITI Joint Rescue Coordination Center or TAHITI JRCC .

3.6.2 ZONE DE RESPONSABILITE

Le Service de Recherches et de Sauvetage est assuré dans les limites de la FIR TAHITI, par le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint Nom : JRCC TAHITI.

La région de Recherches et de Sauvetage de TAHITI (SRR) représente une superficie de 12 500 000 km2 au sein de laquelle 4 terrains de déploiement permettent aux moyens aériens d'assurer la couverture SAR.

3.6.2 RESPONSIBILITY AREA

The Search and Rescue Service is provided, within the boundaries of the TAHITI FIR, by the Joint Rescue Coordination Center
Name : JRCC TAHITI.

TAHITI Search and Rescue Region (SRR) stretches over a surface area of 12 500 000 km2 where four deployment airfields allow the air assets to ensure SAR covering.

Terrains de déploiement *Deployment airfield*	Distance en NM par rapport à TAHITI *Distance in NM from TAHITI*	Couverture SAR *Aircraft range/Time on target*	Carburant *Fuel*
		Gardian/ *Guardian*	Jet A1
TAHITI	_	800 NM/43' sur zone	X
RURUTU	309	800 NM/40' sur zone	X
NUKU HIVA	759	800 NM/50' sur zone	X
RIKITEA	892	800 NM/40' sur zone	X

3.6.3 TYPES DE SERVICES

a) NOM / *NAME* : JRCC TAHITI

Adresse postale / *Postal address* : **JRCC TAHITI**
B.P. 9420 – 98716 PIRAE

Téléphone Urgences / *Emergency* : **16 ou / *or* (+689) 40 54 16 16**

Information / *Information* : (+689) 40 54 16 15

Immarsat C : 422 799 192

Adresse RSFTA (AFTN) : **NTAAYCYX**

Courriel / *email* : jrcc.tahiti@mer.gouv.fr

Site internet / *Web site* : www.jrcc.pf

b) REGION DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE : SRR TAHITI
SEARCH AND RESCUE REGION : *TAHITI SRR*

c) SERVICE OU ORGANISME RESPONSABLE : DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES MARITIMES, DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE (DGAMPA)
RESPONSIBLE SERVICE :

d) COORDONNEES GEOGRAPHIQUES/ *COORDINATES* : 033000N – 1200000W, 033000N – 1450000W, 050000S – 1550000W, 050000S – 1570000W, 300000S – 1570000W, 300000S – 1200000W

e) OBSERVATIONS/ *REMARKS* : NIL

f) MOYENS DE SAUVETAGE/ *RESCUE FACILITIES* : CHAINES SAR Avion + HEL / SAR Units ACFT + HEL.

3.6.3 TYPES OF SERVICES

Services ou organisme *Service or organism*	**Situation** *Location*	**Moyens** *Facilities*	**Observations** *Remarks*
AIR ARCHIPELS	Aéroport de TAHITI FAA'A *TAHITI FAA'A Airport*	ACFT	MRG
	Iles MARQUISES *MARQUISES islands*	ACFT	SRG
Privés *Private*	Aéroport de TAHITI FAA'A *TAHITI FAA'A Airport*	ACFT	
Armée de l'Air et de l'Espace *French Air and Space Force*	Aéroport de TAHITI FAA'A *TAHITI FAA'A Airport*	ACFT	MRG
Marine Nationale *French Navy*	Aéroport de TAHITI FAA'A *TAHITI FAA'A Airport*	ACFT + HEL	MRG + HEL - L
Marine Nationale *French Navy*	Port de Papeete *Harbor of Papeete*	Bateaux *Boats*	
DDPC	Communes (HC) - *Cities*	Bateaux + Engins *Boats + Devices*	
Ministère de l'Equipement *Ministry of Equipment*	Papeete	Bateaux + Engins *Boats + Devices*	
Armée de Terre *Army*	TAHITI	Troupes *Troops*	
Gendarmerie *Gendarmerie*	Polynésie *Polynesia*	Bateaux *Boats*	
Privés *Private*	Polynésie *Polynesia*	Bateaux + Engins *Boats + Devices*	

3.6.4 CONDITIONS D'UTILISATION

a) Responsabilité

Le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) implanté dans les locaux du commandant supérieur des forces armées à Arue à l'intérieur de sa Région de Recherches et de Sauvetage (SRR) est responsable :

- du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse,
- de la conduite et la coordination générale des moyens aériens,
- de la direction des opérations de recherches en SRR .

b) Activation

Le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) est activé en fonction des phases d'urgence déclenchées par le Chef de Tour du centre de Contrôle de TAHITI FAA'A (ACC TAHITI).

c) Moyens aériens

Le Centre de Coordination et de Sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) peut disposer de moyens aériens semi-spécialisés qui assurent l'alerte SAR H 24, complémentaires liés par conventions ou occasionnels. Les moyens aériens privés peuvent également intervenir dans les activités de recherches et sauvetage.

En cas d'indisponibilité totale des moyens aériens semi-spécialisés basés à TAHITI supérieure à 12 heures, un aéronef de type Gardian basé en Nouvelle Calédonie assurera une alerte SAR à 4 heures à NOUMEA LA TONTOUTA pour une période maximale de 72 heures.

Si le dysfonctionnement opérationnel de ces moyens aériens assurant l'alerte SAR à TAHITI perdure au-delà de 72 heures, un aéronef de type Gardian basé en Nouvelle Calédonie serait mis en place à TAHITI.

3.6.4 CONDITIONS OF AVAILABILITY

a) Responsibility

TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) which is established in the premises of the Commander in Chief of the armed forces in Arue within its Search and Rescue Region (SRR), is responsible for:

- starting and stopping SAR operations,
- conducting and coordination of all air assets,
- direction of the search operations in SRR .

b) Activation

TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) is activated according to emergency phases set off by the tower manager of TAHITI FAA'A control center (TAHITI ACC).

c) Air assets

TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) can have at its disposal semi-specialized air assets, which ensure a H 24 SAR alert, complementary by agreement or occasional assets. Private air assets can also intervene in search and rescue activities.

In case of a superior to 12 hours total unavailability of semi specialized air assets based in TAHITI, a Guardian type aircraft based in New Caledonia will ensure a SAR alert at 4 hours from NOUMEA LA TONTOUTA for a maximum period of 72 hours.

If the operational malfunction of these aerial assets ensuring the SAR alert in TAHITI continues more than 72 hours, a Guardian type aircraft based in New Caledonia will be deployed at TAHITI.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Moyens aériens *Air assets*	**Alerte** *Alert*	**Rayon d'action** *Aircraft range*	**Performances** *Performance*	**Appartenance** *Owner*
Semi spécialisé Triton F50M	H24	60' sur zone - 1000 NM	VP (crois) = 400 kt VM (rech) = 210-280 kt Aut = 6h00	Militaire
Medium range Triton F50M	H24	*60' on target - 1000 NM*	*TAS (cruise) = 400 kt* *TAS (patrol) = 210-280 kt* *Endur = 6h00*	*Military*
Twin Otter DHC6	sur demande	255 NM/275 NM	VP (crois) = 100 - 170 kt Aut = 4h20 - 7h10 VP (crois) = 110 kt Aut = 1h30 - 2h50	Compagnies aériennes locales
Twin Otter DHC6	*on request*	*255 NM/275 NM*	*TAS (cruise) = 100 - 170 kt* *Endur = 4h20 - 7h10* *TAS (cruise) = 110 kt* *Endur = 1h30 - 2h50*	*Local airlines*
Occasionnel Gamme variée d'ACFT	sur demande	—	—	—
Occasional *Miscellaneous ACFT*	*on request*	—	—	—

d) Moyens de communication

Le centre de Coordination et de sauvetage Conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) dispose pour les besoins du service SAR, des moyens de communication suivants :

d) Communication facilities

TAHITI Joint Rescue Coordination Center (TAHITI JRCC) has at its disposal for the needs of SAR service the following communication means:

Situation *Location*	**Exploitation**			**Observations** *Remarks*
	Ouverture des réseaux COM / *Communications using*		**Accès** / *Possibilities*	
JRCC TAHITI ACTIVE *TAHITI JRCC* *ACTIVATED* *H24*	Téléphones +689 40 54 16 16 / +689 40 54 16 15		Polynésie/ *Polynesia* Etranger/ *International calls*	Lignes OPT/ *OPT lines*
CCR	Platine Radio VHF/ *VHF radio* 121.5 MHz	Platine Radio HF/ *HF radio* 8867 kHz 13261 kHz 5680 kHz (SAR)*	Portée/ *Range* VHF Portée/ *Range* HF Portée/ *Range* HF Portée/ *Range* HF	La veille d'une fréquence ou plus peut être assurée *One frequency or more can be monitored.*
* Utilisée pour les opérations et exercices SAR. ** Used for SAR operations and exercises.*				

e) Le système COSPAS SARSAT

Ce système international de localisation des détresses par satellites reçoit les émissions de radiobalises fonctionnant sur 406 MHz. Une station de réception des émissions de détresse se trouve à Toulouse :

Centre de Contrôle de Mission (M.C.C)

Adresse : Centre National d'études spatiales

18, Avenue Edouard Belin

31401 TOULOUSE CEDEX 4

SFA : LFIAZSZX

Téléphone : + 33 (0)5 61 27 46 36

Télécopie : + 33 (0)5 61 27 48 78

Service responsable :

Direction Générale de l'Aviation Civile

Horaire d'ouverture : H24.

e) COSPAS SARSAT system

This international emergency locator satellite system receive emercency beacon transmitting on 406 MHz. An emergency locator receiver is located at Toulouse:

Mission Control Center (M.C.C)

Address: Centre National d'études spatiales

18, Avenue Edouard Belin

31401 TOULOUSE CEDEX 4

SFA : LFIAZSZX

Telephone: + 33 (0)5 61 27 46 36

Fax: + 33 (0)5 61 27 48 78

Managing service:

Civil Aviation Authority

Opening time: H24.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.5 BALISES DE DETRESSE

Les balises de détresse émettant dans la bande 406 à 406,1 MHz transmettent aux équipes de recherche et de sauvetage un message numérique codé permettant d'identifier la balise, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef. Ce message peut indiquer également la position de la balise.

Les ELT(1) sont codés en utilisant les protocoles de localisation normalisés ou protocole de localisation d'usager.

Les PLB(2) utilisées dans le domaine aéronautique sont exclusivement codées suivant le protocole de localisation normalisé.

(1) Emetteur de localisation d'urgence
(2) balise de localisation personnelle

1 TEXTES DE REFERENCE

1.1 Obligation d'emport des balises de détresse

- Arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

- Arrêté du 26 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

- Arrêté du 29 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

1.2 Codage et enregistrement des balises de détresse

- Arrêté du 15 avril 2009 relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse

- Arrêté du 30 juin 2010 modifiant l'arrêté du 15 avril 2009 relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse

- Fascicule P41-65 du GSAC « ADRESSE 24 BITS OACI, CODE SELCAL ET PROCEDURES LIEES AUX BALISES DE DETRESSE 406 MHz », 2ème édition, juin 2009.

2 BALISES DE DETRESSE 406 MHZ

2.1 Codage des balises de détresse 406MHz

Le protocole retenu par la DGAC est le protocole de localisation normalisé tel que défini dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 15 avril 2009.Toute nouvelle installation à compter du 1er juillet 2009 en Aviation Générale et à compter du 15 avril 2009 en Transport Public devra utiliser ce protocole et être codée soit avec l'adresse 24 bits OACI de l'aéronef, soit avec le numéro de série balise (accompagné du numéro de certificat d'approbation de type COSPAS/SARSAT, sigle international : TAC).

Les balises installées avant le 1er juillet 2009 en Aviation Générale sont dispensées de recodage.

Les exploitants de transport public, dont les aéronefs déjà dotés d'ELT 406 MHz (au 15 avril 2009) non compatibles avec le protocole de localisation normalisé, sont autorisés à conserver ces balises de détresse. Elles seront recodées suivant le protocole d'usager (tel que défini dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 15 avril 2009) au plus tard le 1er juillet 2010. Les balises de détresse compatibles avec le protocole de localisation normalisé devront quant à elles être recodées avec ce dernier protocole, au plus tard le 1er juillet 2010.

Les deux protocoles (normalisé et usager) incluent l'indicatif du pays.

Selon le lieu d'exploitation de l'aéronef, le code nationalité « France » de l'indicatif du pays sera :

227 pour la France métropolitaine
226 pour les appareils de la défense
329 pour la Guadeloupe
347 pour la Martinique
361 pour Saint Pierre et Miquelon
540 pour la Nouvelle-Calédonie
546 pour la Polynésie française
578 pour Wallis et Futuna
660 pour La Réunion et Mayotte
745 pour la Guyane française

Lorsqu'un aéronef est doté de plusieurs balises de détresse, une seule doit comporter l'adresse 24 bits. Toutes les autres doivent être codées avec le numéro de série de la balise (accompagné du numéro de certificat d'approbation de type COSPAS/SARSAT, sigle international : TAC).

3.6.5 EMERGENCY BEACONS

The emergency beacons transmitting on the 406 to 406.1 MHz frequency range, transmit to the search and rescue teams a coded digital message to identify the beacon, the owner or aircraft operator. This message may also indicate the position of the beacon.

The ELTs(1) are coded by using the standard location protocols or user location protocols.

The PLBs(2) used in the aeronautical field are exclusively coded following the standard location protocol.

(1) Emergency Location Transmitter
(2) Personal Locator Beacon

1 TEXTS OF REFERENCE

1.1 The obligation of carrying emergency beacons

- By-law dated the 26th of March, 2008 relating to the obligation of carrying, for aircraft search and rescue purposes, an emergency beacon operating on 406 MHz.

- By-law dated the 26th of December, 2008 amending By-law dated the 26th of March, 2008 relating to the obligation of carrying, for aircraft search and rescue purposes, an emergency beacon operating on 406 MHz.

- By-law dated the 29th of January , 2010 amending By-law dated the 26th of March, 2008 relating to the obligation of carrying, for aircraft search and rescue purposes, an emergency beacon operating on 406 MHz.

1.2 Coding and registering of the emergency beacons

- By-law dated the 15th of April 2009 on coding and registering of the emergency beacons

- By-law dated the 30th of June 2010 amending By-law dated the 15th April 2009 relating on coding and registering of the emergency beacons

- Handbook P41-65 of GSAC "ADRESSE 24 BITS OACI, CODE SELCAL ET PROCEDURES LIEES AUX BALISES DE DETRESSE 406 MHz" (ICAO 24-BIT ADDRESS, SELCAL CODE AND PROCEDURES RELATED TO 406-MHz EMERGENCY BEACONS), 2nd release, June 2009.

2 EMERGENCY BEACONS OPERATING ON 406 MHZ

2.1 Coding of 406-MHz emergency beacons

The protocol selected by DGAC is the standard location protocol as defined in Appendix 1 of by-law dated the 15th April, 2009. Any new installation from July 1st, 2009 for general aviation and from April 15, 2009 for public transport shall use this protocol and be coded either with the ICAO 24-bit address of the aircraft or with the beacon serial number (including the COSPAS/SARSAT type approval certificate number, international acronym: TAC).

The beacons put up before July 1st, 2009 for general aviation will not be recoded.

Public transport aircraft operators, already equipped with 406 MHz ELTs (on April 15, 2009) not matchable with the standard localization protocol, are authorized to keep these emergency beacons. They will be recoded following the user protocol (as defined in Appendix 1 in By-law dated the 15th April, 2009) on July 1st, 2010 within. The emergency beacons matchable with the standard localization protocol shall be recoded with this protocol, on July 1st, 2010 within.

Both protocols (standard and user one) include the country location indicator.

According to the aircraft operation place, the "France" nationality code for the country location indicator will be as follows:

227 for metropolitan France
226 for French Air Force aircraft
329 for Guadeloupe
347 for Martinique
361 for Saint Pierre and Miquelon
540 for New Caledonia
546 for French Polynesia
578 for Wallis and Futuna Islands
660 for La Réunion and Mayotte
745 for French Guyana

When an aircraft is equipped with several emergency beacons, only one beacon must include the 24-bit address. All the other beacons must be coded with the beacon serial number (including the COSPAS/SARSAT type approval certificate number, international acronym: TAC).

© Service de l'Information Aéronautique, France

2.2 Enregistrement des balises de détresse 406 MHz

C'est une opération **obligatoire, essentielle** et **indispensable** afin de permettre aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage de faire un lien entre le numéro identifiant de la balise et son utilisateur. De même, en cas de simple détection sans localisation (GPS défectueux ou émission trop brève pour permettre une localisation Doppler), les renseignements fournis permettront aux centres de coordination et de sauvetage d'effectuer un travail d'enquête et d'initier une opération de recherche et de sauvetage.

2.2.1 Procédure à suivre pour l'enregistrement

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse a l'obligation d'enregistrer la ou les balises de détresse qu'il détient et de notifier tout changement dans l'affectation de celles-ci.

Lors de la vente de l'aéronef ou de la balise de détresse, l'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise est tenu de renseigner le registre national des balises de détresse, afin que le nouveau propriétaire soit rapidement identifié par les services de recherche et de sauvetage

L'enregistrement correct de la balise de détresse garantit une réponse optimum des services de recherche et sauvetage.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse reste responsable des données inscrites dans le registre national des balises de détresse.

2.2.2 Comment s'enregistrer ?

L'enregistrement des balises de détresse émettant sur 406 MHz s'effectue en ligne (via internet) à l'adresse suivante :
https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/enregistrement

Une fois la fiche renseignée et validée, il sera possible, toujours à partir de l'accès personnel, d'y accéder autant que de besoin, afin d'y modifier les informations saisies. Ces modifications seront nécessaires lors de tout changement affectant l'un des champs complété (coordonnées des personnes à prévenir, contenu du champ « Remarques »).

Le ou les contacts d'urgence demandés à l'enregistrement doivent être une ou des personnes qui sont susceptibles de connaître le maximum d'informations pour aider les secours et notamment avoir une idée du plan de vol (destination initiale et destination finale).

Le champ « Remarques » a aussi une importance singulière. C'est un moyen pour les secours d'obtenir des renseignements complémentaires.

2.2.3 Registre National des Balises

La base de données d'enregistrement de balises 406 MHz (Registre National des Balises) doit être renseignée en temps réel de tout changement affectant une ELT, PLB.

Les situations suivantes nécessitent une mise à jour de la base :

- changement du propriétaire/exploitant ;
- nouvelles coordonnées téléphoniques ;
- pose/dépose d'une ELT… ;
- modification dans l'utilisation de la balise de détresse (aéronautique, maritime ou terrestre).

Nota: Si une PLB peut être utilisée sur plusieurs aéronefs, toutes les immatriculations doivent être mentionnées dans le champ "Remarques". En toute rigueur, l'immatriculation renseignée dans le champ "Immatriculation" doit être celle de l'aéronef dans lequel se trouve la PLB.

3 ESSAIS BALISES DE DETRESSE 406 MHZ

Il est strictement interdit de tester les balises émettant sur 406 MHz en mode opérationnel.

Seule l'utilisation du dispositif intégré d'auto-test équipant certaines balises 406 MHz est autorisée.

Les essais devront être effectués conformément au manuel d'utilisation de la balise.

4 PEINES ENCOURUES POUR DECLENCHEMENT VOLONTAIRE DEBALISES DE DETRESSE 406 MHz

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.

3.6.6 PROCEDURES ET SIGNAUX SAR

DETRESSE, URGENCE ET ASSISTANCE EN VOL

A <u>REGLES ET PROCEDURES</u>

1 SITUATION CONDUISANT A LA NOTION D'ASSISTANCE :

Tout commandant de bord d'un aéronef en vol en difficulté doit être à même :

2.2 406 MHz emergency beacons registration

This **mandatory, essential** and **absolutely** necessary operation enables the authorities in charge of search and rescue operations to provide a link between the beacon identification number and its user. In the same way, in case of a mere detection without location (defective GPS or too brief transmission for enabling a Doppler location), the provided information will enable the coordination and rescue centers to perform investigation activities and start a search and rescue operation.

2.2.1 Registration procedure

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon must register its emergency beacon(s) and notify any change of the allocation of these beacons.

When selling the aircraft or the emergency beacon, the aircraft operator or the beacon owner must fill in the national register of emergency beacons, so that the new owner is quickly identified by the search and rescue services.

If the emergency beacon is registered correctly, the search and rescue services will be able to reply optimally.

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon is at any rate responsible for the data recorded in the national register of the emergency beacons.

2.2.2 How to register?

The emergency beacons transmitting on 406 MHz are registered on line (on the Internet) at the following address:
https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/enregistrement

Once the form has been filled in and validated, it will be possible, from the personal access, to consult it as often as it is necessary, in order to modify the entered information. These modifications will be necessary for any change that affects one of the filled-in fields (details on people to be notified, content of the "Comments" field).

The emergency point of contact requested upon registration must be one(s) who might give to a maximum of information for helping the rescue teams and who might especially have an idea of the flight plan (original destination and final destination).

The "Comments" field has a particular significance as well It is a way for rescue services to obtain additional information.

2.2.3 National beacon register

Any change affecting an ELT, or a PLB must be recorded in real time in the national 406 MHz beacon registration database (National beacon register).

The database must be updated in the following situation :

- change of owner/operator;
- new phone number ;
- installation/removal of an ELT…;
- modification of the use of the emergency beacon (aeronautical, maritime or land).

Note: If one PLB can be used on several aircraft, all the registration numbers must be entered in the "Comments" field.The registration number entered in the "Registration number" field must exactly correspond to that of the aircraft in which the PLB is put up.

3 406 MHZ BEACON 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.

4 PENALTIES INCURRED IN CASE OF VOLUNTARY ACTIVATION OF 406 MHz EMERGENCY BEACONS

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 euros fine or only by one of these two penalties.

The devices used by the offender or his accomplices may be seized.

3.6.6 PROCEDURES AND SIGNALS USED

DISTRESS, EMERGENCY AND IN FLIGHT ASSISTANCE

A <u>RULES AND PROCEDURES</u>

1 SITUATION LEADING TO THE NOTION OF ASSISTANCE:

Every pilot in command of an aircraft in difficulty must:

© Service de l'Information Aéronautique, France

- d'apprécier, selon les circonstances, la gravité de la situation ;

- d'informer par des messages ou des signaux appropriés les organismes de contrôle ;

- des conséquences qui en découlent pour la poursuite du vol ;

- de l'aide souhaitée.

Cette attitude conduit donc, commandants de bord et organismes de contrôle, à opérer une distinction entre une situation justifiant une assistance immédiate (état de détresse) et une situation simplement préoccupante (état d'urgence).

2 DEFINITIONS :

2.1 Etat de détresse

Un aéronef en vol est en état de détresse lorsqu'il court un danger grave et/ou imminent et qu'une assistance immédiate lui est nécessaire.

Pour un aéronef déclaré ou présumé en état de détresse, une opération d'assistance est engagée immédiatement et, dans toute la mesure du possible, quelles que soient les circonstances.

2.2 Etat d'urgence

Un aéronef en vol est en état d'urgence lorsque sa sécurité ou celle d'une personne se trouvant à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate lui soit nécessaire.

Pour un aéronef en état d'urgence, une opération d'assistance ne peut être engagée que sur demande du commandant de bord et avec l'accord de la personne ou de l'organisme qui prête assistance.

3 DECLARATION DE L'ETAT DE DETRESSE OU DE L'ETAT D'URGENCE :

L'état de détresse ou l'état d'urgence est déclaré par :

- le commandant de bord de l'aéronef en difficulté,

- les organismes de contrôle ou les tiers lorsqu'ils présument que la sécurité d'un aéronef est menacée.

Pour les organismes de contrôle :

- l'état de détresse conduit nécessairement au déclenchement de la phase d'alerte.

- l'état d'urgence peut conduire au déclenchement de la phase d'alerte.

4 ASSISTANCE :

4.1 Un aéronef en état de détresse ou d'urgence peut avoir besoin :

- d'éléments d'information lui permettant de poursuivre ou d'interrompre le vol, en particulier d'éléments de radionavigation ou de navigation observée ;

- d'être intercepté et éventuellement escorté lorsque les éléments d'information transmis par radio s'avèrent insuffisants ou que certaines manoeuvres à effectuer justifient l'assistance temporaire ou permanente d'un autre aéronef en vol.

4.2 L'assistance consiste à entreprendre les opérations suivantes :
- communiquer à l'aéronef assisté, avec ou sans le concours d'un autre aéronef, des éléments nécessaires à la poursuite ou à l'interruption du vol en l'aidant à effectuer certaines manoeuvres ;

- faire intercepter l'aéronef par un autre aéronef et le cas échéant, le faire escorter jusqu'à l'atterrissage en un lieu choisi ou imposé par les circonstances.

NOTA : ces opérations sont exécutées en totalité ou en partie suivant l'évolution de la situation.

5 MOYENS SUSCEPTIBLES DE DIRIGER OU DE PARTICIPER A DES OPERATIONS D'ASSISTANCE :

Ces moyens peuvent être, en particulier, les aéronefs commerciaux ou privés, sur l'initiative du commandant de bord et, le cas échéant, avec l'accord de l'exploitant.

6 REGLES A OBSERVER PAR LES COMMANDANTS D'AERONEF EN DIFFICULTE :

6.1 Conduite à tenir par les commandants de bord d'aéronef pour signaler leur état de détresse et obtenir une assistance :

Pour faire connaître ses difficultés et obtenir une assistance, le commandant de bord d'un aéronef en état de détresse appliquera les procédures définies ci-après, selon les circonstances.

6.1.1 Contact radio bilatéral air sol maintenu :

- émission d'un message de détresse ;

- émission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :

- s'il s'agit d'un aéronef civil ; afficher sur le transpondeur le Code 7700 et sélectionner le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique / communications contrôleur-pilote (ADS/CPDLC).

- be capable of assessing the degree of gravity of a situation according to circumstances;

- inform the traffic control organizations by appropriate messages or signals;

- of the consequences of this situation on the continuation of the flight;

- of the assistance desired.

Accordingly, pilots in command and traffic control organizations must make a distinction between a situation requiring immediate assistance (state of distress) and a worrisome situation (state of emergency).

2 DEFINITIONS:

2.1 State of distress

An aircraft in flight is in a state of distress when it is in serious and/or imminent danger and requires immediate assistance.

When an aircraft has declared, or is assumed to be, in a state of distress, an operation of assistance is initiated immediately and, inasmuch as possible, whatever the circumstances.

2.2 State of emergency

An aircraft in flight is in a state of emergency when its safety or that of a person on board is threatened but without requiring immediate assistance.

An operation of assistance to an aircraft in a state of emergency can be initiated only upon request by the pilot in command and with the agreement of the person or organization providing this assistance.

3 DECLARATION OF THE STATE OF DISTRESS OR EMERGENCY:

The state of distress or emergency is declared by:

- the pilot in command of the aircraft in difficulty,

- the traffic control organizations or third parties when they assume that safety of an aircraft is threatened.

Regarding traffic control organizations:

- a state of distress necessarily entails initiation of the distress phase

- a state of emergency may lead to initiation of the alert phase.

4 ASSISTANCE:

4.1 An aircraft in a state of distress or emergency may require:

- sets of information to enable it proceeding with or interrupting the flight, in particular radio navigation or visual navigation data;

- interception and possible escort when the information transmitted by radio proves insufficient or when some maneuvers to be executed justify temporary or permanent assistance by another aircraft in flight.

4.2 Assistance consists in undertaking the following operations:
- communicating to the aircraft being assisted, with or without the participation of another aircraft, the information it requires to proceed with or interrupt its flight by helping it execute given manoeuvers;

- having the aircraft intercepted by another aircraft and, if required, escorted up to landing in a location selected or dictated by circumstances.

NOTA: these operations are carried out in full or in part according to the evolution of the distress or emergency situation.

5 MEANS LIABLE TO DIRECT OR PARTICIPATE IN ASSISTANCE OPERATIONS

In particular, these means can include commercial or private aircraft upon their pilot in command's initiative, with the operator's approval if applicable.

6 RULES TO BE OBSERVED BY PILOTS IN COMMAND OF AIRCRAFT IN DIFFICULTY:

6.1 Course of action to be followed by pilots in command of aircraft to notify the distress state and obtain assistance:

The pilot in command of an aircraft in distress must apply the procedures detailed below, according to circumstances, to notify his difficulties and obtain assistance.

6.1.1 Two way radio contact held:

- transmission of a distress message;

- transmission of a distress signal by configuring the secondary radar as follows:

- in case of a civil aircraft; display on the transponder the Code 7700 and select the emergency mode on the automatic dependent surveillance system / controller-pilot communications by data link (ADS/CPDLC).

© Service de l'Information Aéronautique, France

- s'il s'agit d'un aéronef militaire sur mode 3 code 7700 EMERGENCY.

- indication de la nature du danger et de la nature de l'assistance demandée;

- transmission de l'accusé réception de la réponse de l'organisme ou de l'aéronef qui prête assistance ;

- application des directives transmises par l'organisme ou l'aéronef assistant (1).

(1) Aéronef d'interception et/ou d'escorte.

6.1.2 Contact radio bilatéral air sol non établi :

6.1.2.1 Application de la procédure d'interruption de communication air sol si les règles de l'air l'y obligent.

6.1.2.2 Emission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :

- s'il s'agit d'un aéronef civil ; afficher sur le transpondeur le Code 7700 et sélectionner le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique / communications contrôleur-pilote (ADS/CPDLC).

- s'il s'agit d'un aéronef militaire sur mode 3 code 7700 EMERGENCY, en effectuant si possible un triangle de détresse destiné à alerter les centres de contrôle :

- circuit à gauche en cas de panne radio totale à bord ;

- circuit à droite en cas de panne d'émission radio à bord.

6.1.2.3 Exécution en cas d'interception, des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.

6.2 Conduite à tenir par les commandants de bord d'aéronef pour signaler leur état d'urgence et obtenir si nécessaire une assistance :

Pour faire connaître ses difficultés et obtenir si nécessaire une assistance, le commandant de bord d'un aéronef en état d'urgence appliquera les procédures définies ci-après, selon les circonstances.

6.2.1 Contact radio bilatéral air sol maintenu :

- émission d'un message d'urgence ;

- émission d'un message de demande d'assistance en précisant :

- la nature du danger ;

- la nature de l'assistance souhaitée.

- transmission de l'accusé réception de la réponse de l'organisme ou de l'aéronef qui prête assistance ;

- application des directives transmises par l'organisme ou l'aéronef assistant.

6.2.2 Contact radio bilatéral air sol non établi :

- émission d'un signal d'urgence, s'il s'agit d'un aéronef en CAG ; afficher sur le transpondeur le Code 7600 et sélectionner le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique / communications contrôleur-pilote (ADS/CPDLC).

- application de la procédure d'interruption des communications air sol si les règles de l'air l'y obligent;

- exécution en cas d'interception des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.

(1) Ou autre code prévu à cet effet dans les AIP.

6.3 Conduite à tenir par le commandant de bord pendant l'assistance :

L'aéronef assisté doit, dans la mesure du possible :

- se conformer aux directives de l'organisme de contrôle ou de l'aéronef assistant ;

- garder l'écoute sur la fréquence de dernier contact ;

- répondre aux signaux visuels réglementaires.

6.4 Cessation de l'assistance :

Hormis le cas de force majeure, l'opération d'assistance n'est interrompue qu'à la demande du commandant de bord de l'aéronef assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

7 REGLES A OBSERVER POUR LES AERONEFS ASSISTANTS

7.1 Conduite à tenir par un aéronef assistant guidé du sol :

L'aéronef doit :

a) se conformer aux instructions qui lui sont données par l'organisme de contrôle directeur de l'opération d'assistance.

b) annoncer le «visuel» sur l'aéronef assisté.

c) demander à l'aéronef assisté, dès le visuel :

- de mettre en service toutes les aides visuelles dont il dispose (phares d'atterrissage, éclairage cabine, feux de position, fusées éclairantes, etc.) si nécessaire ;

- in case of a military aircraft, mode 3 code 7700 EMERGENCY.

- indication of the nature of the danger and the nature of the assistance required;

- transmission of the acknowledgement of the reply transmitted by the organization or aircraft required;

- application of the directives transmitted by the assisting organization or aircraft (1).

(1) Intercepting and/or escorting aircraft.

6.1.2 Two way radio contact not established:

6.1.2.1 Application of the air ground communication interruption procedure if air regulations so require.

6.1.2.2 Transmission of a distress signal by configuring the secondary radar as follows:

- in case of a civil aircraft; display on the transponder the Code 7700 and select the emergency mode on the automatic dependent surveillance system / controller-pilot communications by data link (ADS/CPDLC).

- in case of a military aircraft, mode 3 code 7700 EMERGENCY, with execution if possible of a distress triangle to alert control centers:

- left hand circuit in case of total on board radio failure;

- right hand circuit in case of on board radio transmission failure.

6.1.2.3 In case of interception, execution of the regulatory visual signals and application of the directives given by the assisting aircraft.

6.2 Course of action to be followed by pilots in command of aircraft to notify the state of emergency and obtain assistance if required:

The pilot in command or an aircraft in a state of emergency must apply the procedures detailed below, according to circumstances, to notify his difficulties and obtain assistance if required.

6.2.1 Two way radio contact held:

- transmission of an emergency message;

- transmission of a message requesting assistance, with indication of:

- the nature of the danger;

- the nature of the assistance desired.

- transmission of acknowledgement of the reply transmitted by the organization or aircraft providing the assistance;

- application of the directives transmitted by the assisting organization or aircraft.

6.2.2 Two-way radio contact not established:

- transmission of a distress signal in case of a general air traffic aircraft ; display on the transponder the Code 7600 and select the emergency mode on the automatic dependent surveillance system / controller-pilot communications by data link (ADS/CPDLC).

- applications of the air ground communication interruption procedure if air regulation so require ;

- in case of interception, execution of the regulatory visual signals and application of the directives given by the assisting aircraft.

(1) Or other code indicated for this purpose in the AIP.

6.3 Course of action to be followed by the pilot in command during assistance:

In as much as possible, the aircraft being assisted must:

- comply with the directives given by the assisting control organization or aircraft ;

- keep monitoring the frequency of the last radio contact ;

- reply to the regulatory visual signals.

6.4 Interruption of assistance:

Outside cases of imperious necessity, the assistance operation is interrupted only upon request by the pilot in command of the assisted aircraft or upon completion of the assistance.

7 RULES TO BE OBSERVED BY THE ASSISTING AIRCRAFT

7.1 Course of action to be followed by an assisting aircrat guided from the ground:

The aircraft must:

a) comply with the instruction given by the control organization directing the assistance operation.

b) notify visual sighting of the assisted aircraft,

c) right upon sighting, request from the assisted aircraft:

- to switch on all visual aids at its disposal (landing lights, cabin lighting, position lights, flares, etc...) if required,

- de répondre aux signaux réglementaires d'interception le cas échéant en cas de défaut de contact radio.

d) assurer l'escorte en respectant les normes définies en annexe 4.

e) assurer l'anticollision avec l'aéronef assisté qu'il a en vue.

7.2 Conduite à tenir par un aéronef assistant non guidé du sol :

L'aéronef doit :

a) aviser l'organisme de contrôle avec lequel il est normalement en contact radio et se conformer le cas échéant aux instructions données par cet organisme dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne,

b) interroger et escorter l'aéronef assisté suivant les directives précisées aux alinéas c, d et e du paragraphe 7.1.

7.3 Cessation de l'opération d'assistance :

Hormis le cas de force majeure, l'opération d'assistance n'est interrompue qu'à la demande du commandant de bord de l'aéronef assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

8 REGLES A OBSERVER PAR LES COMMANDANTS D'AERONEFS

8.1 Témoins d'une situation mettant des personnes en péril :

Lorsqu'un commandant d'aéronef est témoin d'une situation mettant des personnes en péril, il doit, à moins qu'il ne soit dans l'impossibilité de le faire, ou qu'il estime, suivant les conditions dans lesquelles il se trouve, inutile de le faire :

- rester en vue des lieux, aussi longtemps qu'il le peut ou qu'il le juge nécessaire ;

- aviser ou faire aviser selon le cas :

- le centre de contrôle de TAHITI FAA'A (TAHITI ACC) qui avise à son tour le centre de coordination et de sauvetage conjoint (JRCC TAHITI) ;

- le ou les organismes de contrôle les plus proches par les voies les plus rapides ;

- transmettre aux organismes contactés le plus grand nombre possible de renseignements, notamment :

- le type, l'identification et l'état de l'aéronef ou du navire et /ou le nombre et l'état des personnes vues ;

- la position et l'heure de la constatation de l'accident ou de la détresse ;

- les moyens de reconnaître les lieux de l'accident ou de la détresse ;

- se conformer aux directives du JRCC ou de tout autre organisme qui lui est désigné.

Si aucune communication n'a pu être établie avec le JRCC ou autre organisme par le commandant d'aéronef arrivé le premier sur les lieux, celui-ci dirige les opérations de tout aéronef arrivant après lui jusqu'à ce que, par accord mutuel, il laisse cette responsabilité à l'autorité ou à l'aéronef qui est le mieux en mesure de la prendre, compte tenu des circonstances. Cet état de fait devra être clairement accepté par le directeur reconnu.

8.2 Ayant connaissance :

8.2.1 D'un message ou signal de détresse :

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte un message ou signal de détresse ou en a connaissance par une source quelconque, il doit, tout en se conformant aux procédures de télécommunications en vigueur :

- aviser ou faire aviser de la situation l'organisme de contrôle approprié (Cf paragraphe 8.1) en lui communicant tous éléments permettant de prêter assistance ;

- s'il le juge utile et raisonnable, se diriger vers le lieu de la détresse après avoir obtenu le cas échéant les autorisations et instructions de contrôle nécessaire ;

- s'il le juge possible, se conformer aux directives du centre de coordination et de sauvetage conjoint ou de l'organisme de contrôle approprié.

8.2.2 D'une demande d'assistance par message ou signal «visuel» :

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte une demande d'assistance par message ou par signal visuel en tenant lieu, ou a connaissance d'une telle demande par une source quelconque, il doit en aviser le plus tôt possible l'organisme de contrôle ou de recherches et de sauvetage approprié (Cf paragraphe 8.1).

S'il décide de prêter lui-même assistance, il en informe l'organisme précité dans les meilleurs délais. Dans la mesure du possible, il se conforme aux directives qui peuvent lui être données.

NOTE: pour toutes autres indications, consulter la Standardised European Rudes of the Air (SERA).

- to reply to regulatory interception signals, if applicable in the absence of radio contact,

d) carry out escort in compliance with the standards defined in annex 4

e) ensure collision avoidance with the assisted aircraft in sight.

7.2 Course of action to be followed by an assisting aircraft not guided from the ground:

This aircraft must:

a) inform the control organization with which it is in normal radio contact and comply, if applicable, with the instructions given by this organization under air traffic control procedures,

b) interrogate and escort the assisted aircraft according to the directives indicated in sub paragraphs 7.1 c,d and e above.

7.3 Interruption of assistance:

Outside cases of imperious necessity, the assistance operation is interrupted only upon request by the pilot in command of the assisted aircraft or upon completion of the assistance.

8 RULES TO BE OBSERVED BY THE PILOTS IN COMMAND OF AIRCRAFT

8.1 Who witness a situation endangering persons:

When the pilot in command of an aircraft witnesses a situation endangering persons, he must carry out the actions described below unless they prove impossible or unless he estimates these useless according to existing circumstances:

– remain in sight of the location concerned as long as he can or as long as he considers it necessary;

- notify or have someone notified:

- the regional control centre of TAHITI FAA'A (TAHITI ACC) which, in turn, notifies the joint rescue and coordination centre (JRCC TAHITI);

- the nearest control organizations by the fastest possible means,

- transmit as much information as possible to the organization thus contacted, notably:

- the type, identification and condition of the aircraft or ship and/or the number and condition of the persons sighted,

- the position and time of observation of the accident or distress situation,

- the means enabling to identify the location of the accident or distress situation,

- comply with the directives given by the JRCC or any other designated organization.

If the pilot in command of the first aircraft to reach the location has not been able to establish communication with the JRCC or any other organization, he shall direct operations of all aircraft arriving after him until he transfers, by common agreement, this responsibility to the authority or aircraft best suited to assume it according to the circumstances. This situation shall be clearly accepted by the recipient.

8.2 Who becomes aware:

8.2.1 Of a distress message or signal:

When the pilot in command of an aircraft intercepts a distress message or signal or becomes aware of it by any means, he must carry out the actions described below while complying with the telecommunication procedures in force:

- notify or have someone notify the appropriate control organization (see para 8.1) and communicate all information enabling to provide assistance;

- If he deems it useful and reasonable, move toward the distress location, if applicable after obtaining of the necessary traffic control authorizations and instructions ;

- if he deems it possible, comply with the directives given by the joint coordination and rescue center or the appropriate control organization.

8.2.2 Of a request for assistance by a message or a "visual" signal:

When the pilot in command of an aircraft intercepts a request for assistance by means of a message or a visual signal, or becomes aware of such a request by any other means, he must notify the appropriate control or search and rescue organization (see paragraph 8.1) as quickly as possible.

If he decides to provide assistance himself, he informs accordingly the above organization with all due diligence. Inasmuch as possilbe, he complies with the directives which may be given him.

NOTA: see the Standardized European Rules of the Air (SERA). for any other information.

© Service de l'Information Aéronautique, France

B **COMMUNICATIONS (Dispositions particulières) :**

Si l'aéronef ne peut établir la communication sur la fréquence normale de contact air sol désignée, la transmission du message aura lieu sur toute autre fréquence listée dans le tableau ci-après mais de préférence sur la fréquence 121,5 MHz. La nouvelle fréquence sur laquelle l'aéronef émettra devra être indiquée au préalable.

Si les circonstances le permettent, en cas de survol de l'eau à grande distance, et si la station d'aéronef est équipée en conséquence, le message sera également émis sur la ou les fréquences maritimes appropriées (Cf. tableau ci-après) afin d'alerter les navires et les stations côtières qui seraient à proximité. Dans ce cas, le message sera précédé, dans toute la mesure du possible, du signal automatique d'alarme spécifié, et séparé de la fin de ce signal par un intervalle de deux minutes.

Imposer le silence, s'il y a lieu par l'emploi du groupe «QRT SOS» (Graphie) ou de l'expression : «SILENCE MAYDAY - SILENCE DETRESSE» (1).

Lors de la cessation de l'état de détresse, émettre sur la fréquence utilisée le message : «SILENCE FINI».

(1) La réglementation française relative à la procédure d'imposition du silence est différente des dispositions de l'OACI, mais est conforme au règlement des radiocommunications de l'UIT (Cf. rubrique GEN 1.7 : différences entre la réglementation française et l'annexe 10 de l'OACI).

1 RECEPTION DE SIGNAUX DE RADIOBALISES DE DETRESSE

ALARMES INTEMPESTIVES - RECOMMANDATIONS

1.1 RAPPEL DES CAUSES D'ALARMES INTEMPESTIVES

1.1.1 Chocs, accélérations et décélérations "hors norme", l'interrupteur de la radiobalise étant sur "AUTOMATIQUE" (ex. : vibrations pour hélicoptères, figures de voltige, turbulences et atterrissages brutaux pour tous les aéronefs).

1.1.2 Armement accidentel de la radiobalise sur "MANUEL" (ex. : maintenance, réparations sur aéronefs).

1.1.3 Mauvais état général de la radiobalise : circuits, contacts (suivi et entretien insuffisants).

1.1.4 Tests d'émission non autorisés (méconnaissance des règlements).

1.2 RECOMMANDATIONS POUR REDUIRE LE TAUX D'ALARMES INTEMPESTIVES

1.2.1 La radiobalise est en service :

1.2.1.1 AVANT LE VOL, s'assurer de la présence de la radiobalise à bord et de la position de l'interrupteur sur "AUTOMATIQUE" (check list).

1.2.1.2 NE PROCEDER A AUCUN ESSAI D'EMISSION de la radiobalise (afin de ne pas générer de fausses alarmes et d'éviter les risques d'un mauvais positionnement de l'interrupteur).

1.2.1.3 CALER LE RECEPTEUR VHF DE L'APPAREIL SUR 121.5 MHz pour vérifier si la radiobalise est ou non en émission :

- SYSTEMATIQUEMENT :

. après la mise en route du moteur,

. après tout accident, atterrissage forcé ou même atterrissage sur piste un peu brutal,

. à la fin du vol, avant l'arrêt du moteur.

- AUSSI SOUVENT QU'IL SERA NECESSAIRE AU COURS DU VOL, si le pilote craint qu'une circonstance particulière ait pu déclencher la radiobalise (cf. 1.1.).

1.2.1.4 EN CAS DE FONCTIONNEMENT INTEMPESTIF CONSTATE :

- Si cela est possible, arrêter immédiatement l'émission de la balise (cas d'une radiobalise accessible) et signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent : cette dernière mesure a pour objectif d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés.

- Si l'émission ne peut être arrêtée immédiatement (cas d'une balise inaccessible, par exemple)

. au sol : demander l'aide d'une personne compétente qui puisse accéder à la radiobalise, vérifier le positionnement de l'interrupteur, et le cas échéant, le basculer sur "ARRET", signaler le fait à la tour de contrôle d'aérodrome,

. en vol : après avoir signalé l'incident à l'organisme de la circulation aérienne comme indiqué ci-dessus, lui demander toutes directives éventuelles qui pourront être, selon les circonstances : poursuite ou non du vol, atterrissage dans les meilleurs délais.

. Toutes les fois que les vibrations excessives d'un moteur ou d'un rotor (hélicoptères) peuvent provoquer le déclenchement de la radiobalise.

1.2.2 La radiobalise n'est pas en service :

1.2.2.1 Radiobalise hors service. Intervention du personnel d'entretien :
- faire placer sur la balise de détresse ou sur la commande de contrôle à distance (tableau de bord) un cache protecteur empêchant toute mise en fonctionnement fortuite ;

B **COMMUNICATION (Special arrangements):**

If the aircraft cannot establish communication on the normal air ground frequency designated, the message is to be transmitted on any other frequency listed in the table below but on 121,5 MHz preferably. The new frequency on which the aircraft will be transmitting shall be indicated previously.

In case of long range overwater flying, circumstances permitting and if the aircraft station is equipped accordingly, the message will also be transmitted on the appropriate maritime frequency or frequencies (see table below) in order to alert ship and coastal stations situated nearby. In such a case and inasmuch as possible, the message will be preceded by the specified automatic alarm signal and separated from the end of this signal by a two minute interval.

If required, impose silence by sending "QRT SOS" (morse) or transmitting "SILENCE MAYDAY - SILENCE DISTRESS" (1).

When the distress situation is over, transmit message "END SILENCE" over the frequency.

(1) French regulations relative to the silencing procedure differ from the ICAO stipulations but comply with the IUT radiocommunication regulations (see section GEN 1.7 differences between French regulations and ICAO annex 10).

1 RECEPTION OF SIGNALS FROM DISTRESS BEACONS

FALSE ALARM SIGNALS - RECOMMENDATIONS

1.1 RECALL OF THE FALSE ALARM CAUSES

1.1.1 Shocks, accelerations and decelerations "out of standard", the beacon being switched on "automatic" run (for instance during helicopter fluttering, flying tricks, turbulences and rough landings for all aircraft).

1.1.2 Unintentional switching the beacon on "manuel" set or button (for instance during maintenance or repairing operation on aircraft).

1.1.3 Beacon in a general bad condition : circuits, contact-makers (poor inspection and maintenance).

1.1.4 Emission test not authorized (regulations not known).

1.2 RECOMMENDATIONS FOR LOWERING THE RATE OF FALSE ALARMS

1.2.1 The beacon is on order (for service):

1.2.1.1 BEFORE TAKE-OFF, make sure of the presence of the beacon on board and the switching of the interruptor on "automatic" run (check list).

1.2.1.2 DO NOT CARRY OUT ANY EMISSION TEST of the beacon (this prevents initiating a false alarm and avoid the risk of a faulty operation of the switch).

1.2.1.3 PUT THE VHF RECEIVER OF THE AIRCRAFT ON 121.5 MHz to test if the beacon is actuated or not:

- SYSTEMATICALLY:

. after starting engine,

. after any accident, forced landing or even a mild rough landing on runway,

. at the end of the flight, before stopping engine.

- AS OFTEN AS NECESSARY DURING THE FLIGHT, if the pilot thinks the beacon has been actuated during a special event (see 1.1.).

1.2.1.4 WHEN IT IS OBVIOUS THAT THE BEACON HAS EMITTED FALSE ALARM:

- If possible, immediately stop the beacon emission (when such a beacon is accessible on board) and advise the competent air traffic unit: such an action is taken in order to avoid unnecessary search operations.

- If the emission cannot be stopped immediately (when the beacon is not accessible on board)

. on ground: request the assistance of a competent person able to reach the beacon, check the switch, and, if necessary, switch it on "stop" position, advise the control tower of the aerodrome of such an action,

. in flight: after having reported the event to the air traffic unit, ask for any instruction which possibly might be, as circumstances may require: either proceeding, or landing as soon as possible.

. Every time when excessive vibrations of a motor or rotor (helicopter) may actuate the beacon.

1.2.2 The beacon is out of order

1.2.2.1 Beacon not serviceable. Intervention of maintenance staff:
- ask for setting on the beacon or on its remote control system (instrument panel) a lock-cover to prevent accidental working,

© Service de l'Information Aéronautique, France

- ou positionner l'interrupteur de la balise de détresse sur "ARRÊT"

Radiobalise hors service longue durée. Dépose de la balise de détresse (stockage, entretien, réparation, expédition, etc...) :

- Déconnecter son boitier d'alimentation électrique. Prendre la même précaution si l'émetteur doit être mis au rebut.

NOTA : Les services officiels peuvent être amenés à demander aux détenteurs de radiobalises présumées en émission intempestive de collaborer bénévolement à la prévention des fausses alarmes.

- or shift the beacon switch to ''STOP"

Beacon out of order for a long time overhaul. Beacon removal (storing, maintenance, repairs, forwarding, etc…):

- Disconnect its electric-cells case. Take the same action if the beacon must be thrown away.

NOTA : The official services may ask the holders of beacons supposed initiating untimely signals for a benevolent cooperation to avoid false alarm.

2 FREQUENCES UTILISABLES EN CAS D'URGENCE DE DETRESSE OU D'ASSISTANCE

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. A cette fin, les fréquences désignées devront être choisies parmi celles qui font l'objet du tableau ci-dessous :

2 FREQUENCIES AVAILABLE FOR URGENCY, DISTRESS OR ASSISTANCE

Air navigators have the greatest interest to forecast action to take, when necessary, for transmission of urgency or distress messages or signals, or for actuation of required SSR mode and code, taking into account the available airborne equipment for any route segment. For that purpose, the frequencies to use shall be selected among those indicated hereafter:

Fréquence *Frequency*	**Type d'onde** *Wave type*	**Usage normal** *Normal use*	**Veille assurée par (ou observations)** *Watch operated by (or remarks)*
Toutes fréquences HF de route en service *Any available en-route HF frequency*	A3	Liaison AIR/SOL. *AIR/GROUND contact.*	Organismes de contrôle. *Air traffic control units.*
121.5 MHz	A3	Fréquence aéronautique d'urgence. *Aeronautical urgency frequency.*	Centre de contrôle de TAHITI FAA'A. Veillée en permanence dans les limites de la couverture VHF du centre de contrôle de TAHITI FAA'A (ACC). *TAHITI FAA'A control center. Permanent watch operated within VHF coverage of TAHITI FAA'A control center (ACC).*
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la circulation aérienne. *All VHF frequencies used by air traffic services.*	A3	Liaison AIR/SOL *AIRGROUND contact.*	Selon l'aérodrome. *Depending on aerodrome.*

C CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL/AIR

C GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE

A L'USAGE DES SURVIVANTS
FOR USE BY SURVIVORS

NR	**MESSAGE**	**SIGNAL**
1	Demandons assistance *Require assistance*	V
2	Demandons assistance médicale *Require medical assistance*	X
3	Non ou réponse négative *No or negative*	N
4	Oui ou réponse affirmative *Yes or affirmative*	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction *Proceeding in this direction*	↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

A L'USAGE DES EQUIPES DE SAUVETAGE
FOR USE BY RESCUE UNITS

NR	MESSAGE	SIGNAL
1	Opérations terminées *Operation completed*	L L L
2	Avons retrouvé tous les occupants *We have found all personnel*	L L
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants *We have found only some personnel*	++
4	Impossible de continuer *We are not able to continue* Retournons à la base *Returning to base*	XX
5	Sommes divisés en deux groupes *Have divided into two groups* Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée *Each proceeding in direction indicated*	
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction *Information received that aircraft is in this direction*	→ →
7	N'avons rien trouvé *Nothing found* Poursuivons les recherches *Will continue to search*	N N

D CODE 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 ;
- de 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.

D AIR-TO-GROUND SIGNALS CODE

(Source : Annex 12 ICAO)

The following signals by 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 equiped, by switching on and off twice its navigation lights.

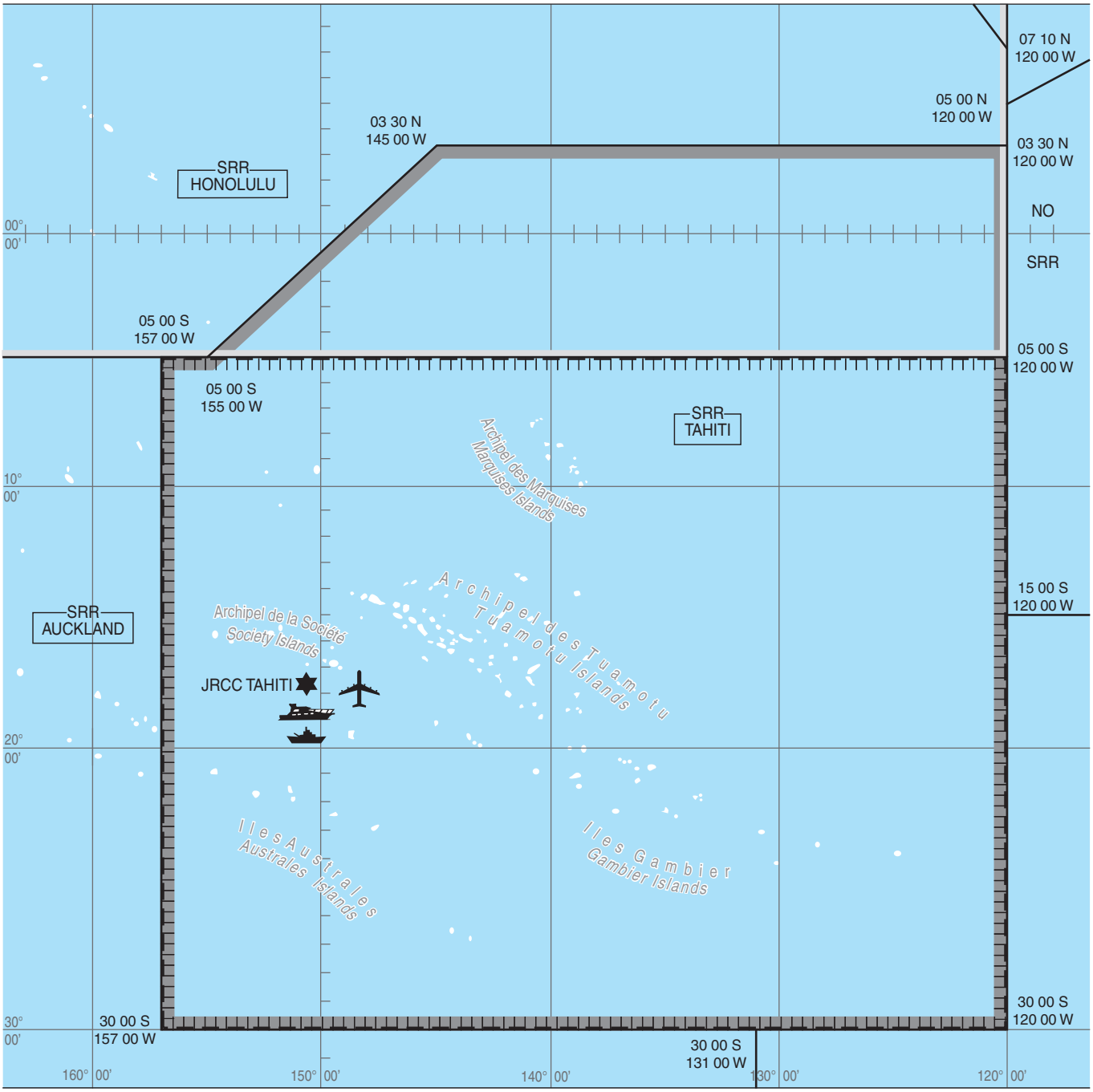
Lack of the above signal indicates that the ground signal is not understood.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE

Rescue coordination plan



LEGENDE / *LEGEND*

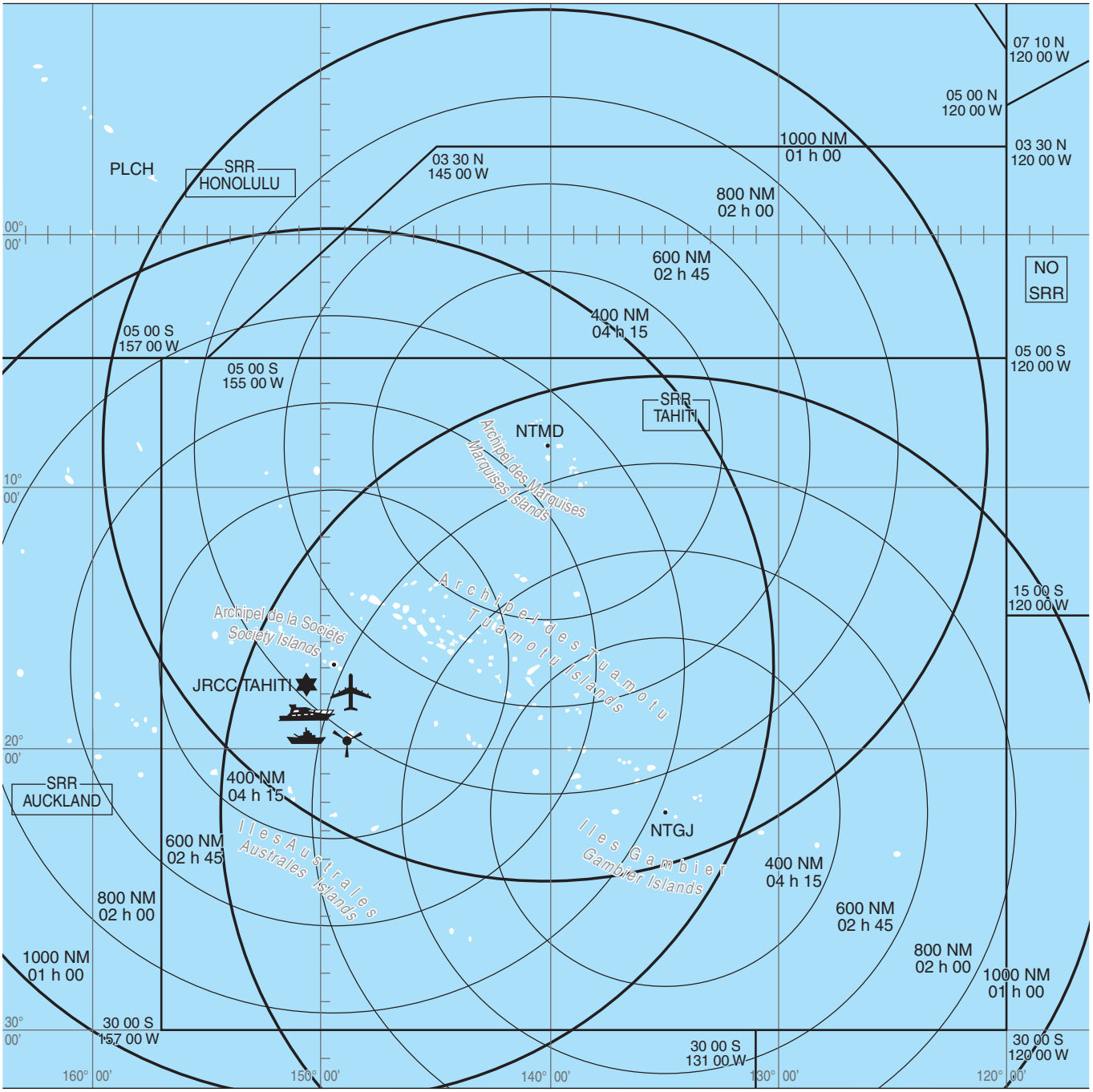
★	JRCC TAHITI	Centre de coordination et de sauvetage conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) *Joint Rescue Coordination Centre TAHITI*
— —	SRR TAHITI	Limite de la région de recherche et sauvetage de TAHITI *TAHITI Search and Rescue Region Boundary*
▬	SRR TAHITI	Limite de la région sous responsabilité JRCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des aéronefs en détresse *Limit of Region under JRCC TAHITI responsability concerning Search Aircraft in distress.*
┬┬┬┬	SRR TAHITI	Limite de la région SAR sous responsabilité JRCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des navires en détresse *Limit of SAR Region under JRCC TAHITI responsability concerning Search Ships in distress.*
▬	PRCC HONOLULU	Centre de Coordination et de sauvetage du Pacifique de Honolulu. *Pacific Rescue Coordination Centre Honolulu.* Limite de la région SAR sous responsabilité PRCC Honolulu. *Limit of SAR Region under PRCC Honolulu responsability.*

✈	MRG	Aéronef à moyen rayon d'action *Medium Range aircraft*
⛴	RV	Navire de sauvetage *Rescue Vessel*
⛵	RB	Vedette de sauvetage *Rescue Boat*

© SIA

COUVERTURE SAR ASSUREE PAR LES MOYENS AERIENS SEMI-SPECIALISES DANS LA FIR DE TAHITI

Sar coverage provided by semi-specialized air units within TAHITI FIR



LEGENDE / *KEY*

★	JRCC TAHITI	Centre de coordination et de sauvetage conjoint de TAHITI (JRCC TAHITI) *Joint Rescue Coordination Centre TAHITI*
——	SRR TAHITI	Limite de la région de recherche et sauvetage de TAHITI *TAHITI Search and Rescue Region Boundary*
•		Terrains de déploiement des moyens aériens SAR *SAR Air units deployment airfields* NTMD : NUKU HIVA (Iles Marquises) NTGJ : TOTEGEGIE (Iles Gambier)
○		Rayon d'action des Triton F50M de la Flottille 25 F *Operating range of squadron Triton F50M 25 F* Limite des 1000 NM / *Limit within 1000 NM*
✈	MRG	Aéronef à moyen rayon d'action *Medium Range aircraft*
Y	HEL	Hélicoptère *Hélicopter*
	RV	Navire de sauvetage *Rescue Vessel*
	RB	Vedette de sauvetage *Rescue Boat*

© 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 CLASSEMENT DES AERODROMES

4.1.1 AERODROMES CLASSIFICATION

AERODROMES OUVERTS A LA CAP
AERODROMES OPEN TO PUBLIC AIR TRAFFIC

INTERNATIONAL

Aéroports d'Etat / *State airports* : TAHITI Faa'a * - Aéroport régulier (seul aéroport douanier) / *Scheduled airport (only customs airport)*

DOMESTIQUE / *DOMESTIC*

Aéroports de la Polynésie française confiés en mandat de gestion à ADT (Aéroport De Tahiti) / *French Polynesia airports granted to ADT (Aéroport De Tahiti) :*

BORA BORA Motu Mute
RAIATEA Uturoa
RANGIROA

Aéroports de la Polynésie française / Airports of French Polynesia :

AHE, ANAA, ARATIKA NORD, ARUTUA, FAAITE, FAKAHINA, FAKARAVA, FANGATAU, HAO, HIKUERU, HUAHINE Fare, KATIU, KAUEHI, KAUKURA, MAKEMO, MANIHI, MATAIVA, MAUPITI, MOOREA Temae, NAPUKA, NIAU, NUKU HIVA, NUKUTAVAKE, PUKA PUKA, PUKARUA, RAIVAVAE, RAROIA, REAO, RIMATARA, RURUTU, TAKAPOTO, TAKAROA, TAKUME, TATAKOTO, TIKEHAU, TOTEGEGIE, TUBUAI, TUREIA, VAHITAHI.

AERODROMES AGREES A USAGE RESTREINT
AERODROMES LICENSED WITH RESTRICTED USE

Aérodromes de la Polynésie française / French Polynesia aerodromes : APATAKI, HIVA OA, UA HUKA, UA POU, TUPAI

Aérodromes privés / Private aerodromes : TETIAROA

* L'aéroport de TAHITI Faa'a a fait l'objet d'une concession d'outillage public à ADT (Aéroport De Tahiti)
TAHITI Faa'a airport has been the subject of a public equipement granting to ADT (Aéroport De Tahiti)
B.P 60161 - 98702 FAAA CENTRE - TEL (689) 40 86 60 61.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.1.2 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 avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires et ce, conformément aux dispositions règlementaires en vigueur.

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.

4.1.2 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 before the effective date of the new rate conditions according to the effective requirements.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.1.3 PAIEMENT DES REDEVANCES

Les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, de passagers doivent être payées par l'exploitant de l'aéronef avant que l'aéronef ne quitte l'aéroport.

Les usagers réguliers de l'aéroport et les entreprises de transport aérien qui ont leur siège en France ou en Polynésie française ou représentés par une entreprise française, présentant ou fournissant des garanties suffisantes peuvent obtenir de la Direction de l'aéroport, l'autorisation de s'acquitter des redevances sur présentation de la facture mensuelle de l'aéroport.

Le délai de paiement est de 45 jours et le règlement doit être effectué en francs Pacifique.

Les exploitants d'aéronefs pouvant prétendre à des réductions de redevances doivent annoncer et motiver leur demande immédiatement après l'atterrissage.

4.1.3 PAYMENT OF THE CHARGES

The charges for landing, lighting aids, parking and passengers must be paid by the aircraft operator before the aircraft leaves the airport.

Regular users of the airport and airlines whose head offices are in France or in French Polynesia or who are represented by a French company, presenting or supplying adequate guarantees, may obtain from the airport management authorisation to settle the charges on presentation of a monthly invoice by the airport.

Payment is to be made within 45 days and the settlement must be in Pacific francs.

Aircraft operators wishing to claim reductions in their charges must declare and give a reason for their request immediately after landing.

4.1.4 REDEVANCES PERÇUES SUR LES AEROPORTS DE TAHITI, RAIATEA, BORA BORA, RANGIROA (Tarif 2010)

Sur les aéroports de TAHITI Faa'a, RAIATEA, BORA BORA et RANGIROA, les redevances perçues pour l'atterrissage, le stationnement et le balisage, les redevances concernant la réception des passagers et des marchandises, les redevances perçues pour les installations de distribution de carburant, la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA), sont réglementées.

Leurs conditions d'établissement et de perception sont déterminées dans le code des transports métropolitain pour les dispositions applicables en Polynésie Française et par arrêté ministériel.

Les tarifs pour Tahiti Faa'a à l'exclusion de la RSTCA, sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome après avis de la Commission consultative économique. Ils prennent effet après décision d'homologation de la Direction générale de l'aviation Civile.

Tous les tarifs sont exprimés hors taxes. Les tarifs des parties a, b, c, d, e, et f sont disponibles sur le site internet d'ADT.

Le taux unitaire servant à la facturation de la RSTCA est fixé par arrêté du 23 décembre 2009.

4.1.4 CHARGES LEVIED AT THE AIRPORTS OF TAHITI, RAIATEA, BORA BORA, RANGIROA (2010 Fare)

At the airports of TAHITI Faa'a, RAIATEA, BORA BORA and RANGIROA, the charges levied for landing, parking and lighting aids, the charges concerned with the reception of passengers and freight, the charges levied for the refuelling installations and the charge for air traffic terminal services (RSTCA) are regulated.

The conditions governing their definition and collection are determined by French regulation effective in French Polynesia and local Ministry Order.

The fares for Tahiti Faa'a Intern, with the exception of the RSTCA, are fixed by the aerodrome operator, taking into account the comments of the economic consultative committee. They take effect after they have been approved by the Civil Aviation Authority

All fares are specified exclusive of tax. The fares of parts a, b, c, d, e and f are available on the ADT website.

The individual rate for the invoicing of the RSTCA is fixed by the order of December 23rd 2009.

REDEVANCES / FEES	TAHITI FAA'A	BORA BORA	RAIATEA	RANGIROA
Atterrissage / *Landing Fees*	X	X	X	X
Balisage / *Lighting Aids*	X	X	X	X
Stationnement / *Parking Fees*	X	X	X	X
Passagers / *Passengers Fees*	X	X	X	X
Marchandises / *Freight Fees*	X			
Carburants / *Fuel Dues*	X	X		
RSTCA	X			

a) REDEVANCE ATTERRISSAGE :

b) REDEVANCE DE BALISAGE

c) REDEVANCE DE STATIONNEMENT

d) REDEVANCE PASSAGERS

e) REDEVANCE DE CARBURANTS D'AVIATION

f) REDEVANCE DE MARCHANDISES

g) REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX DE LA CIRCULATION AERIENNE (RSTCA)

a) LANDING FEES:

b) LIGHTING AIDS FEES

c) PARKING FEES

d) PASSENGERS FEES

e) AVIATION FUEL FEES

f) CARGOS FEES

g) CHARGES FOR AIR TRAFFIC TERMINAL SERVICES (RSTCA)

Toutes lignes / All airlines	$1{,}247 \times (\text{MMD})^{0{,}9} \times 12$ euros

4.1.5 REDEVANCES PERÇUES SUR LES AERODROMES DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

Sur les aérodromes appartenant à la Polynésie française, les modalités d'établissement, de perception, ainsi que le taux des redevances d'aéroport sont réglementés par arrêté du Président de la Polynésie française.

Tous les tarifs sont exprimés hors taxes.

Selon l'arrêté N° 1249 CM du 21/08/12.

4.1.5 CHARGES LEVIED ON THE AERODROMES OF FRENCH POLYNESIA

On the aerodromes belonging to French Polynesia, the procedures for the determination, collection and the rates of the airport charges are governed by an order of the President of French Polynesia.

All fares are specified exclusive of tax.

In accordance with order NR 1249 CM dated 21 august 2012.

Index	AERODROMES	REDEVANCES / *FEES*		
		ATTERRISSAGES / *LANDING*	PASSAGERS / *PASSENGERS*	BALISAGE / *LIGHTING*
1	AHE	X	X	
2	ANAA	X	X	
3	APATAKI	X	X	
4	ARATIKA NORD	X	X	
5	ARUTUA	X	X	
6	FAAITE	X	X	
7	FAKAHINA	X	X	
8	FAKARAVA	X	X	X
9	FANGATAU	X	X	
10	HAO	X	X	X
11	HIKUERU	X	X	
12	HIVA OA	X	X	
13	HUAHINE	X	X	X
14	KATIU	X	X	
15	KAUEHI	X	X	
16	KAUKURA	X	X	
17	MAKEMO	X	X	
18	MANIHI	X	X	
19	MATAIVA	X	X	
20	MAUPITI	X	X	
21	MOOREA	X	X	X
22	NAPUKA	X	X	
23	NIAU	X	X	
24	NUKU HIVA	X	X	X
25	NUKUTAVAKE	X	X	
26	PUKA PUKA	X	X	
27	PUKARUA	X	X	
28	RAIVAVAE	X	X	X
29	RAROIA	X	X	
30	REAO	X	X	
31	RIMATARA	X	X	
32	RURUTU	X	X	X
33	TAKAPOTO	X	X	
34	TAKAROA	X	X	
35	TAKUME	X	X	
36	TATAKOTO	X	X	
37	TIKEHAU	X	X	
38	TOTEGEGIE	X	X	
39	TUBUAI	X	X	X
40	TUREIA	X	X	
41	UA HUKA	X	X	
42	UA POU	X	X	
43	VAHI TAHI	X	X	

X : Aérodromes soumis à redevance dès promulgation de l'arrêté
: Redevance passagers due dès l'ouverture de l'aérogare

X: Aerodromes subject to charge starting from decree issue
#: Passengers charge payable starting from the terminal opening

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.1.5.1 REDEVANCES PERÇUES SUR LES AERODROMES DE HUAHINE ET MOOREA

a) REDEVANCE D'ATTERRISSAGE

Le calcul est effectué d'après la masse maximale au décollage (MMD) porté sur le certificat de navigabilité. La redevance est exprimée en francs Pacifique (FCFP), un franc Pacifique étant égal à 0,00838 euro.

MMD jusqu'à 2 tonnes / *up to 2 tons*	241	FCFP
MMD de 3 tonnes à 6 tonnes / *from 3 to 6 tons*	241 + 120 x (MMD-2)	FCFP
MMD de 7 tonnes à 25 tonnes / *from 7 to 25 tons*	721 + 261 x (MMD-6)	FCFP
MMD de 26 à 75 tonnes / *from 26 to 75 tons*	5 680 + 655 x (MMD-25)	FCFP
MMD plus de 75 tonnes / *more than 75 tons*	38 430 + 818 x (MMD-75)	FCFP

b) REDEVANCE DE BALISAGE

Catégorie 3 / *Category 3*	742	FCFP

c) REDEVANCE PASSAGERS

Au départ de Moorea : 162 FCFP

Au départ de Huahine : 216 FCFP

4.1.5.1 CHARGES LEVIED AT THE AERODROMES OF HUAHINE AND MOOREA

a) LANDING FEES

The calculation is to be based on the maximum take-off weight (MTOW) shown on the airworthiness certificate. The charge is to be expressed in Pacific francs (FCFP), one Pacific franc being equal to 0, 00838 euro.

b) LIGHTING AIDS FEES

c) PASSENGERS FEES

On departure from Moorea: 162 FCFP

On departure from Huahine: 216 FCFP

4.1.5.2 REDEVANCES PERÇUES SUR TOUS LES AERODROMES APPARTENANT A LA POLYNESIE FRANÇAISE SAUF HUAHINE ET MOOREA

a) REDEVANCE D'ATTERRISSAGE

MMD jusqu'à 2 tonnes / *up to 2 tons*	165	FCFP
MMD de 3 tonnes à 6 tonnes / *from 3 to 6 tons*	165 + 83 x (MMD-2)	FCFP
MMD de 7 tonnes à 25 tonnes / *from 7 to 25 tons*	497 + 180 x (MMD-6)	FCFP
MMD de 26 à 75 tonnes / *from 26 to 75 tons*	3 917 + 450 x (MMD-25)	FCFP

b) REDEVANCE DE BALISAGE

Catégorie 3 / *Category 3*	689	FCFP

c) REDEVANCE PASSAGERS

Au départ de ces aérodromes : 149 FCFP

4.1.5.2 CHARGES LEVIED AT THE AERODROMES OF FRENCH POLYNESIA EXCEPT HUAHINE AND MOOREA

a) LANDING FEES

b) LIGHTING AIDS FEES

c) PASSENGERS FEES

On departure from these aerodromes: 149 FCFP

4.1.6 TAXES

La Polynésie française représente un territoire 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 Polynésie française, ni le tarif de l'aviation civile, ni le tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP), ni le tarif de l'aviation civile de la taxe sur le transport aérien de marchandises (TTAM).

Toutefois, au sein de ce territoire, 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 Polynésie.

4.1.6.1 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 (4.1.6.1.1) ;
- le tarif de solidarité (4.1.6.1.2) ;
- le tarif de sûreté et de sécurité (4.1.6.1.3) ;
- et le tarif de péréquation aéroportuaire (4.1.6.1.4).

4.1.6.1.1 Le tarif de l'aviation civile

La Polynésie française est exonérée de tarif de l'aviation civile de la TTAP.

4.1.6.1.2 Le tarif de solidarité

4.1.6 TAXES

French Polynesia represents a territory subject to specific rules 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 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) is collected in French Polynesia.

However, within this territory, the safety and security rates under 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 as those provided for mainland France.

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 French Polynesia.

4.1.6.1 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 (4.1.6.1.1),
- solidarity rate (4.1.6.1.2),
- safety and security rate (4.1.6.1.3)
- and the airport equalization rate (4.1.6.1.4).

4.1.6.1.1 Aviation civil rate

French Polynesia is exempt from the civil aviation rate of the tax on passenger air transport.

4.1.6.1.2 Solidary rate

La Polynésie française est exonérée de tarif de solidarité de la TTAP.

French Polynesia is exempt from the solidarity rate of the tax on passenger air transport.

4.1.6.1.3 Le tarif de sûreté et de sécurité

4.1.6.1.3 The safety and security rate

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-23 du code des impositions sur les biens et services, le tarif de sûreté et 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).

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 unloaded 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).

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.

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.

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 que la loi lui met à sa charge en matière de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

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 for which it is legally responsible relating to security, firefighting and rescue, countering wildlife hazards, safety, and measures in relation to environmental controls.

Le tarif, du par les entreprises de transport aérien public, est assise sur le nombre de passagers de chaque aérodrome éligible. Les exceptions et exclusions d'assiette sont les mêmes que ceux relatifs au tarif de l'aviation civile :

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 :

les personnels dont la présence à bord est directement liée au vol considéré, notamment les membres de l'équipage assurant le vol, les agents de sûreté ou de police,

personnels whose presence on board is directly related with the flight considered, more specially crew members, security or police agents,

les enfants de moins de deux ans (à la date de l'embarquement) ,

children under two years old (on the date of boarding),

les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés,

direct transit passengers, performing a temporary stop on the airport and reflying the same aircraft with a departure flight number identical to the flight number of the aircraft on arrival,

les passagers reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raisons d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou de tout autre cas de force majeure.

passengers resuming the flight after a forced stop due to technical incidents, adverse weather conditions or any other force majeure.

Cette taxe est exigible pour chaque vol commercial. Toutefois, pour les opérations, les vols intérieurs aux collectivités territoriales de Polynésie française, 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.

This tax is payable for each commercial flight. However, for operations, domestic flights within the territorial communities of French Polynesia, the "safety, security and safety" and "airport equalisation" 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.

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 Polynésie française, il s'agit des deux tarifs suivants :

For the year 2025, in French Polynesia, the applicable rate on each aerodrome ranges within the values corresponding to the airport class:

Aérodome	**Tarifs par passagers (euro et francs Pacifique)**	**Tarif par passager à destination des autres îles de Polynésie française (euro et francs Pacifique)**
Airport	**Rate per passengers**	**Charge per passenger traveling to other islands in French Polynesia**
Aéroport de Tahiti-Faa'a	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Ahe	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Arutua	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Bora-Bora	5,95 €/ 710 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Fakarava	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Hao	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Hiva Oa	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Huahine	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Makemo	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Manihi	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Mataiva	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Maupiti	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Moorea	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Nuku Hiva	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Raiatea	7,5 € / 894,99 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Raivavae	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Rangiroa	12 € / 1431,98 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Rimatara	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Rurutu	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Tetiaroa	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Tikehau	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Totegegie	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF
Aéroport de Tubuai	20 € / 2386,63 FCFP/XPF	0 € / 0 FCFP/XPF

© 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 hors du champ de la taxe l'embarquement en correspondance intervenant au cours d'un service aérien intérieur à la Polynésie française.

A discount of 72% is applied to all connecting passengers under the same provisions as for civil aviation fares. Transfer boarding during an air service within French Polynesia is treated as transit boarding, i.e. outside the scope of the tax.

4.1.6.1.4 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.

4.1.6.1.4 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.

← 4.1.6.2 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.

La Polynésie française étant exonérée de tarif de l'aviation civile, seul le tarif de surêté et de sécurité de la TTAM s'y applique.

4.1.6.2 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 French Polynesia is exempt from civil aviation rate, only the safety and security rate applies there.

4.1.6.2.1 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).

4.1.6.2.1 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).

4.1.6.2.2 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.

4.1.6.2.2 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 AERIENNE 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 » 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 :

4.2.1 OCEANIC CHARGE

4.2.1.1 Definition

Civil aviation code, article R134-9

In the airspace given to France by ICAO or for which air navigation services have been delegated to France by a third State, air navigation facilities and services made available in overseas territories by the air navigation service provider to ensure the safety and the efficiency of en-route air traffic flows, involves remuneration as a charge for services provided, 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.

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

The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of a 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 service units (SU) for the oceanic 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 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) 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) :

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.

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) : 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

4.2.1.2.2 Calculation of the weight factor for the oceanic charge

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.

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

4.2.1.3 The unit rate

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 €.

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

4.2.1.4 Charging zone for the oceanic charge

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 Polynésie Française.

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 French Polynesia.

4.2.1.5 Exonérations spécifiques

4.2.1.5 Specific exemptions

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 10

Les vols inter-îles effectués en Polynésie française et les vols entre la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie sont exonérés de la redevance océanique.

Les vols effectués en Polynésie française bénéficient d'un taux unitaire de redevance océanique réduit de 50 %.

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 10

Flights operated between French Polynesia and New Caledonia are exempted of oceanic charge.

Flights operated in French Polynesia benefit from an oceanic unit rate reduced by half.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.2.1.6 Facturation

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois. 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 et l'immatriculation ;
- le type de l'aéronef et sa masse ;
- l'aéroport de départ et d'arrivée.

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

4.2.1.6 Billing

Each bill corresponds to a flight period of one month. The statement of flights includes flights details as follow :

- day of the flight ;
- time of departure ;
- flight number and 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 Definition

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 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 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.

$$UDS = p$$

4.2.2.2 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 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 :

$$R = t \times 1{,}247 \times MMD^{0{,}9}$$

4.2.2.3 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).

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 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).

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

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.

Pour l'outre-mer, ce seuil est fixé à 15 000 unités de service, selon la formule de calcul des unités de service.

L'assujettissement d'un aérodrome ne peut avoir lieu que trois années après la mise en place du service.

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).

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 :

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 8 and annexe 2

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.

In overseas territories, the threshold is set to 15,000 service units, according to the formula of the service units in paragraph 2.1.

The aerodromes can be subject to overseas terminal navigation charge only 3 years after the introduction of the services.

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).

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 Pointe-à-Pitre Le Raizet
LFVP	Saint-Pierre Pointe Blanche
NTAA	Tahiti-Faaa

4.2.2.6 Facturation

4.2.2.6 Billing

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois. 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 sa masse ;
- 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 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. It is accompanied by a statement of flight that identifies each flight by :

- day of the flight ;
- time of departure ;
- flight number or aircraft registration ;
- aircraft type and the weight ;
- arrival and departure aerodrome.

Billing is based on the flight plan data or any other equivalent data source.

© 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 metropolitan/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 effected.

(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

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARTIE 2 — EN-ROUTE (ENR)

PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.1 PREFACE

ENR 0.1	**PREFACE -** voir partie 1 GEN ***PREFACE -*** *see part 1 GEN*
ENR 0.2	**ENREGISTREMENT DES AMENDEMENTS -** voir partie 1 GEN ***RECORD OF AIP AMENDMENTS -*** *see part 1 GEN*
ENR 0.3	**ENREGISTREMENT DES SUPPLEMENTS -** voir partie 1 GEN ***RECORD OF AIP SUPPLEMENTS -*** *see part 1 GEN*
ENR 0.4	**LISTE DE CONTROLE -** voir partie 1 GEN ***CHECKLIST OF AIP PAGES -*** *see part 1 GEN*
ENR 0.5	**LISTES DES CORRECTIONS MANUSCRITES -** voir partie 1 GEN ***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

ENR-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2

TABLE OF CONTENTS TO PART 2

ENR 0		
ENR 0.6	TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2 *TABLE OF CONTENTS TO PART 2*	ENR 0.6-1
ENR 1	**REGLES ET PROCEDURES GENERALES** ***GENERAL RULES AND PROCEDURES***	
ENR 1.1	REGLES GENERALES *GENERAL RULES*	ENR 1.1-1
ENR 1.2	REGLES DE VOL A VUE *VISUAL FLIGHT RULES*	ENR 1.2-1
ENR 1.3	REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS *INSTRUMENT FLIGHT RULES*	ENR 1.3-1
ENR 1.4	CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS *ATS AIRSPACE CLASSIFICATION*	ENR 1.4-1
ENR 1.5	PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART *HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES*	ENR 1.5-1
ENR 1.6	SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS *ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES*	ENR 1.6-1
ENR 1.7	PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE *ALTIMETER SETTING PROCEDURES*	ENR 1.7-1
ENR 1.8	PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030) *REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)*	ENR 1.8-1
ENR 1.9	GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN (GCTEA) *AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT (ATFCM)*	ENR 1.9-1
ENR 1.10	PLANIFICATION DES VOLS *FLIGHT PLANNING*	ENR 1.10-1
ENR 1.11	ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLANS DE VOL *ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES*	ENR 1.11-1
ENR 1.12	INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS *INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT*	ENR 1.12-1
ENR 1.13	INTERVENTION ILLICITE *UNLAWFUL INTERFERENCE*	ENR 1.13-1
ENR 1.14	INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE *AIR TRAFFIC INCIDENTS*	ENR 1.14-1
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
ENR 2.2	Autre espace réglementé *Other regulated airspace*	ENR 2.2-1
ENR 3	**ROUTES ATS** ***ATS ROUTE***	
ENR 3.1	ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE *CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES*	ENR 3.1-1
ENR 3.2	ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE *AREA NAVIGATION ROUTES*	ENR 3.2-1
ENR 3.3	AUTRES ROUTES *OTHER ROUTES*	ENR 3.3-1
ENR 3.4	ATTENTE EN-ROUTE *EN-ROUTE HOLDING*	ENR 3.4-1
ENR 4	**AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION** ***RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS***	
ENR 4.1	AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE *RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE*	ENR 4.1-1
ENR 4.2	SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION *SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS*	ENR 4.2-1
ENR 4.3	SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS) *GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)*	ENR 4.3-1
ENR 4.4	INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS *NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS*	ENR 4.4-1
ENR 4.5	FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE *AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE*	ENR 4.5-1
ENR 5	**AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION** ***NAVIGATION WARNINGS***	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.2	ZONES DE MANOEUVRES ET D'ENTRAINEMENT MILITAIRES *MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS*	ENR 5.2-1
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
ENR 5.5	ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES *SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES*	ENR 5.5-1
ENR 6	**CARTES DE CROISIERE** ***EN-ROUTE CHARTS***	**ENR 6-1**

© 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 *Installations and sites overflown*	**Hauteur minimale de survol** *Minimum overflying height*
Usines isolées / *Isolated plants*	300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères. *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. *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) *Average town width (1)*	**Types d'aeronefs** *Aircraft types*	**Hauteur de survol en mètres (pieds)** *Minimum overflying height in meters (feet)*
Largeur < 1 200m *Width < 1 200 m*	Monomoteurs à piston et hélicoptères *Single-engine piston aircraft and helicopters*	500 (1 700) *500 (1 700)*
Largeur < 1 200 m *Width < 1 200 m*	Multi-moteurs à pistons et turbomachines *Multi-engine aircraft*	1 000 (3 300) *1 000 (3 300)*
1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes *1 200 m < Width < 3 600 m*	Tous les aéronefs motopropulsés *Any motorized aircraft*	1 000 (3 300) *1 000 (3 300)*
Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes *Width > 3 600 m (2)*	Tous les aéronefs motopropulsés *Any motorized aircraft*	1 500 (5 000) *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 m / *ft* Montée *(Up)* [ ] *Altimeter setting* 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* ....m / *ft* distance horizontale des nuages *horizontal distance of clouds* Entre couches de nuages *Between cloud layers* [ ] Volant soleil de face / de dos / *Flying in front of the sun / behind* Visibilité en vol estimée.....m / NM / *estimated visibility*
N	Description de l'observation/du phénomène : trajectoire / position relative / durée / forme / couleur / autre *Describe the phenomenon : trajectory / relative position / time / color / other* Croquis : *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 *Abnormal functionning of flight instruments*	[ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No*	DESCRIPTION :			
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, télétype ? A quel organisme ? *Observation reported by radio / telephone, teletype ?* *To which unit ?*	[ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No*	Radio Téléphone Télétype	[ ] à / *to* : ..... [ ] [ ]	Organisme civil Militaire	[ ] [ ]
T	Date : Heure UTC du compte rendu : *Time UTC of the statement :*	Signature du rapporteur : *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

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

© 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 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. - 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 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. - 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.

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) Communication des modifications au plan de vol déposé

b) Notification of changes to the filed flight plan

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.

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 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

1.10.2.2 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 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.

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 *On Thursday before 1600 (local time) for the next week*
Vols du lundi ou premier jour consécutif à une journée non ouvrée. *Flights on Monday and for the first dayafter a non-working day.*	Dernier jour ouvrable avant 12h00 locales *Last working day before 1200 (local time)*
Vols du samedi devant être effectués entre 09h00 et 13h00 locales. *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 PLANS 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 prioroté
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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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 :

. 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.

* 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) ;

- 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:

. 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.

* 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);

- 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.

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

- the flight plan cancellation messages (CNL);

- the departure messages (DEP);

- the arrival messages (ARR);

- the acknowledgement and flight plan processing messages.

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

15 - Route

16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée, aérodromes de dégagement à destination

18 - Renseignements divers.

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/).

Exemple
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)

Signification
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.

15 - Route

16 - Destination aerodrome and estimated total flying time, destination alternate aerodromes

18 - Miscellaneous information

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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.

Changes in the identification of the aircraft (field 7), departure aerodrome (field 13), or destination aerodrome (field 16) require sending a new flight plan.

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 flight 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 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.

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.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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.

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.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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

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.

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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)

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.

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)

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**

Catégorie de vol (IFR - VFR) Category of flight (IFR - VFR)	**Route ou aérodrome** Route or aerodrome	**Adresses de messages** Message address
1	**2**	**3**
IFR - VFR	-	NTZZFPLS

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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. **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. **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. 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. 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.* ***Note 1 :*** *Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.* ***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.

Un compte-rendu détaillé de confirmation doit ensuite être adressé le plus rapidement possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines, par courrier électronique, au service de la navigation aérienne du SEAC/PF si le SEAC/PF est concerné :
seac-pf-incidents-bf@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 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 in 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.

A detailed confirmation report must then be sent as quickly as possible, and within two weeks at the latest, by email to the air navigation service of SEAC/PF if the latter is concerned:
seac-pf-incidents-bf@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 the French Ministry'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 2 semaines suivant l'événement à :

- Si le service de la navigation aérienne du SEAC/PF est concerné : E-mail : seac-pf-incidents-bf@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*

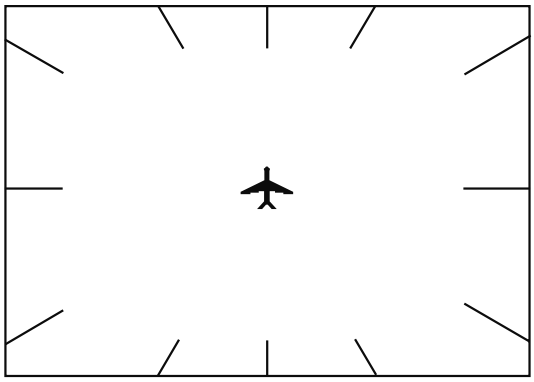
a) Fonction / *Function*_____ b) Signature / *Signature* _____

DIAGRAMMES D'AIRPROX

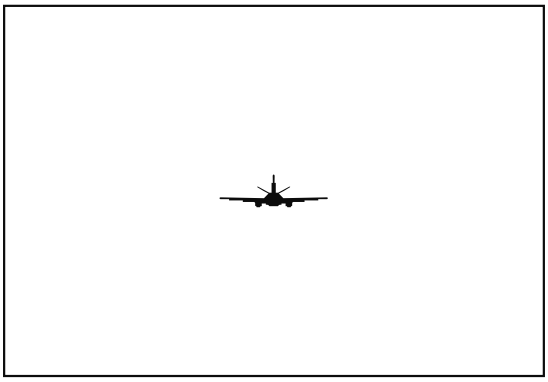
Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que **vous vous trouvez au centre de chaque diagramme**. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.

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*

© 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*

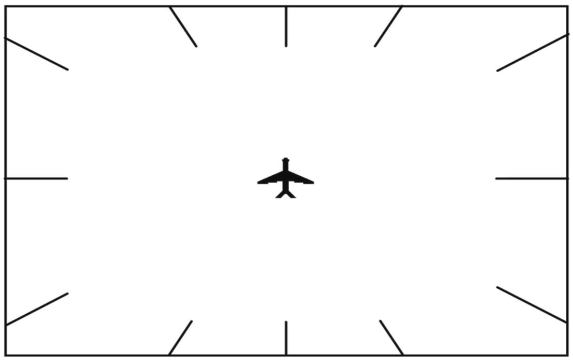
a) Fonction / *Function* _____ b) Signature / *Signature* _____

DIAGRAMMES D'AIRPROX

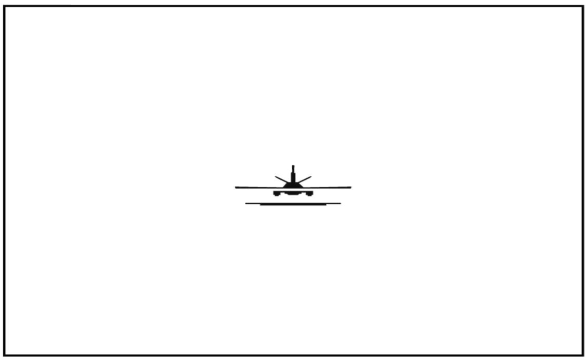
Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que **vous vous trouvez au centre de chaque diagramme**. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.

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*

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 order of December 11th 2014 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 min 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.

1.2.5.4 Aerodromes of departure and destination

A night VFR flight shall be made to and from approved aerodromes communicated to the users by means of aeronautical information.

© Service de l'Information Aéronautique, France

← 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.

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.

←

← **1.2.5.5 Itinéraires : FRA.5005 c) 5) ter**

1.2.5.5 Routes: 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.

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.

← **1.2.6 HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL**

1.2.6 MINIMUM OVERFLIGHT HEIGHTS

← Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.

← **En outre (FRA.5005 f) 2)) :**

In addition (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.

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) 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.

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.

← 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.

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**

1.2.7 ALTIMETER SETTING AND CRUISING LEVELS

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.

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 RADIOCOMMUNICATIONS

← **1.2.8.1 Régions et routes nécessitant une écoute permanente (FRA.5005 i)**

1.2.8.1 Regions and routes requiring permanent monitoring (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.

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.

← 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.

←

← 1.2.11 PORTEE MAXIMALE D'UNE FREQUENCE VHF DANS LA FIR NTTT

L'horizon radio, ou portée maximale d'une fréquence VHF, est fonction de l'altitude de l'aéronef ; il correspond aux distances suivantes en fonction des fréquences VHF des sites :

1.2.11 VHF MAXIMA RANGE IN NTTT FIR

The radio horizon, or VHF maxima range, is a function of an aircraft altitude ; it corresponds to the following distances depending on VHF frequencies sites:

Fréquence / *Frequency* **VHF**	**Site**	**Altitude**	**Coordonnées** *Coordinates*
126.700 MHz	Tahiti	4728 ft	17°37'12"S – 149°31'30"W
134.700 MHz	Iles sous le vent	958 ft	16°45'49"S – 151°27'08"W
132.500 MHz	Rangiroa	0 ft	17°57'22"S – 147°39'36"W
133.500 MHz	Marquises	2592 ft	09°46'17"S – 138°57'57"W

Distances de l'horizon radio (NM)

Distances from the radio horizon (NM)

Altitude ACFT (ft) **Fréquence /** *Frequency* **VHF (MHz)**	**500**	**1500**	**3000**	**5000**	**10 000**
126.700	112	132	152	172	208
134.700	66	86	105	125	161
132.500	28	48	67	87	123
133.500	90	110	130	150	186

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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)

Important notes on flight information :

(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) 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)

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 , 2.2, 2.3 et 2.4 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),
- 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 1.7 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.

(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)

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 , 2.2, 2.3 and 2.4 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),
- 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 1.7 2 for the control zones, classified D or A entirely or partly, depending on the density and complexity of traffic.

© 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 instruments :

← 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?cid Texte=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 :

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 n°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 II (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. 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?cid Texte=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 6 000 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 :
o être publiques (non-privées), et
o 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 "RPN 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, "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:
o be public (non-private), and
o 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"RNAV-1 et P-RNAV"

Les procédures RNAV en zone terminale publiées avec l'identification "RNAV" et séparément, la mention "RNAV-1 et P-RNAV" sont utilisables par les aéronefs équipés d'un système de navigation conforme à l'une ou l'autre de ces spécifications.

Ces procédures sont protégées DME/DME et/ou GNSS. La procédure PBN publiée peut requérir que la performance du système de navigation soit accomplie à l'aide de capteurs spécifiques (ex : GNSS ou DME/DME/IRU).

Les procédures publiées comme étant utilisables en RNAV1 et en P-RNAV excluent les aéronefs autorisés P-RNAV avec capteur VOR-DME uniquement.

1.5.1.3 PBN procedures in terminal area published with the "RNAV-1 and P-RNAV" mention

RNAV procedures in terminal area published with « RNAV » identification and separately "RNAV-1 and P-RNAV" mention are available for aircraft equipped with a navigation system in compliance with the one or other one of these specifications.

These procedures are protected for DME/DME and/or GNSS. The published PBN procedure can require that the performance of the navigation system is realized by means of specific sensors (ex : GNSS or DME/DME/IRU).

Procedures published as available for RNAV-1 and for P-RNAV exclude aircraft authorized for P-RNAV with only sensor VOR-DME.

1.5.1.4 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention "RNAV- 5"

Certains segments de procédures répondant à des conditions particulières peuvent être publiés avec l'identification "RNAV" et séparément, la mention "RNAV5".

Les conditions opérationnelles associées à leur utilisation sont les suivantes :

• Altitude minimale de guidage : Les itinéraires publiés sont établis à l'altitude minimale de guidage ou au-dessus.

• Base de données : Les procédures définies dans la base de données ne doivent pas être modifiées par l'équipage.

→ Absence de la capacité RNAV requise en zone terminale : En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit :

• dans le cas d'une arrivée normalisée aux instruments (STAR) ou d'une approche initiale aux instruments, soit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée, si elle existe ; ou

← - annoncer "Non RNAV zone terminale" dès le début de la procédure afin de bénéficier du guidage ;

• dans le cas d'un départ normalisé aux instruments (SID) :

← - annoncer "Non RNAV zone terminale" dès la mise en route afin de bénéficier du guidage dès la fin du segment initial conventionnel ou d'être autorisé à suivre un départ normalisé aux instruments.

→ Perte de la capacité RNAV requise en zone terminale.

En cas de perte de la capacité RNAV requise, le pilote doit :

• dans le cas d'une arrivée normalisée aux instruments (STAR) ou d'une approche initiale aux instruments, soit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée, si elle existe ; ou

← - annoncer "RNAV Impossible [cause (raison)]" dès la perte de la capacité RNAV requise afin de bénéficier du guidage ;

• dans le cas d'un départ normalisé aux instruments (SID) :

← - annoncer "RNAV Impossible [cause (raison)]" afin de bénéficier du guidage ou d'être autorisé à suivre un départ normalisé aux instruments.

1.5.1.4 PBN procedures in terminal area published with "RNAV-5" mention

Some segments of procedures complying with specific conditions can be published with "RNAV" identification and separately "RNAV-5" mention.

Operational conditions associated to their using are hereafter :

• Minimum vectoring altitude : The published flight routes are set at the minimum vectoring altitude or above.

• Data base : The procedures defined in the data base shall not be changed by air crew.

→ Absence of RNAV required capacity in terminal area: In absence of RNAV required capacity, the pilot shall :

• for a STAR or initial instrument approach, either :

- follow or join the appropriate conventional procedure published, when existing ; or

- report "Non RNAV terminal area" upon starting the procedure in order to get a guidance ;

• for a SID :

- report "Non RNAV terminal area" upon engine starting up in order to get a guidance since the end of the conventional initial segment or to be cleared to carry out a SID procedure.

→ Loss of RNAV capacity required in terminal area.

In case of loss of RNAV capacity required, the pilot shall :

• for a STAR or initial instrument approach, either :

- follow or join the appropriate conventional procedure published, when existing ; or

- report "Unable RNAV [due (reason)]" upon the loss of RNAV capacity required in order to get a guidance ;

• for a SID :

- report "Unable RNAV [due (reason)]" in order to get a guidance or to be cleared to carry out a SID procedure.

1.5.2 VOLS A L'ARRIVEE

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.

1.5.2 ARRIVING FLIGHTS

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.

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.

1.5.2.2 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

1.5.2.3 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 ;

• 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).

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.

1.5.2.5 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.

1.5.2.6 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.

1.5.2.7 Approche interrompue

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 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 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.

• 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 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 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 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 Missed approach

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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 ADS-B.

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.

1.5.2.9 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.

1.5.2.10 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.

• 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.

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).

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.

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 ADS-B assistance.

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 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 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.

• alternate 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.

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).

• 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

1.5.3 VOLS AU DEPART

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 :

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.

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.

1.5.4 CIRCUITS D'ATTENTE

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.

• 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 of July 2019 order relating to air traffic general procedures for the use of aerodromes by aircraft.

1.5.3 DEPARTURE FLIGHTS

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 :

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 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.

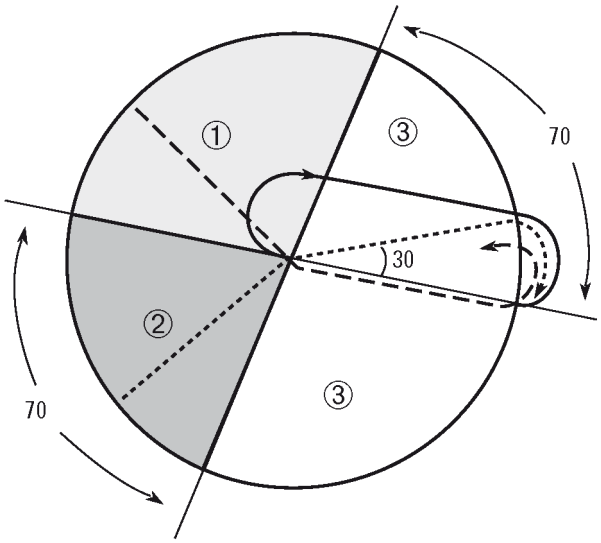
1.5.4 HOLDING PATTERNS

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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, 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

Les procédures d'entrée réglementaires sont décrites sur les schémas suivants :

a) Cas où le point d'entrée est le repère d'attente :

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 vectoring, aircraft must be established on regulatory protected tracks.

The entry point is :

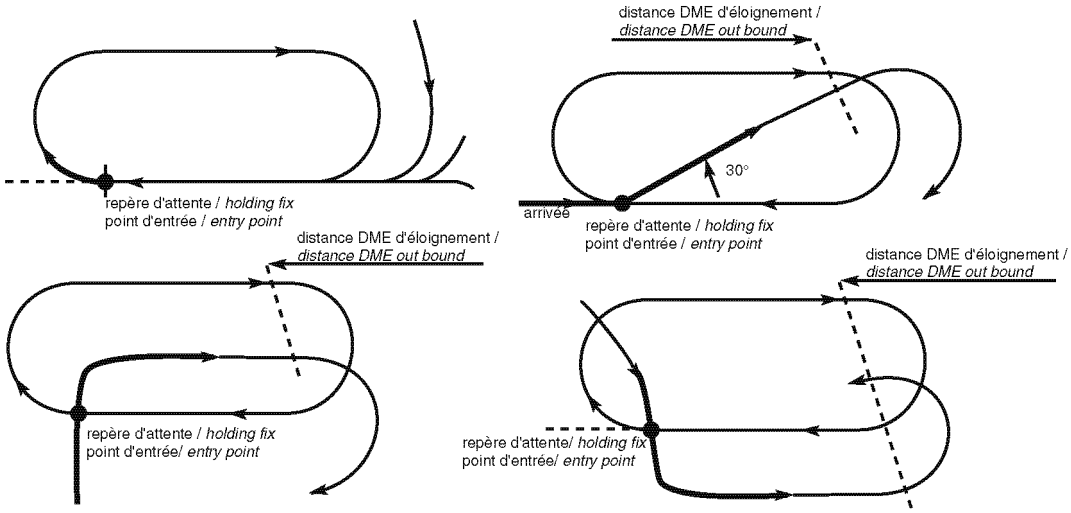
• either the holding pattern fix,

• or the end of flying distance fix.

Types of arrivals into a VOR DME holding pattern and corresponding entries

The regulatory entry procedures are illustrated on the diagrams below :

a) Entry point is the holding fix :

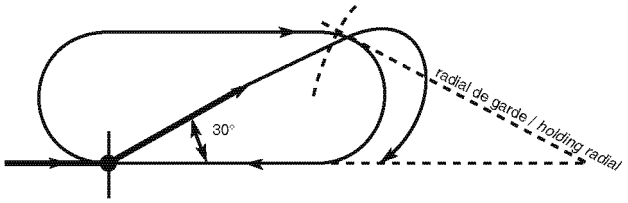


Cas particulier d'une attente VOR DME en éloignement avec entrée nécessitant un radial de garde.

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.

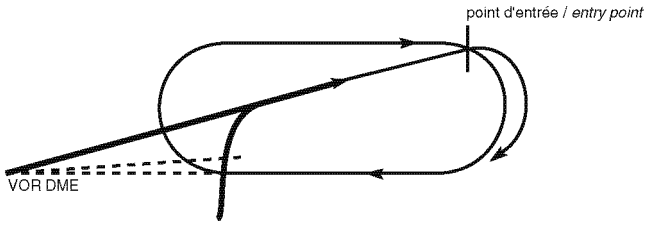
The particular case of a VOR DME holding pattern with entry requiring a limiting bearing.

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).

1.5.5 PROCEDURES D'APPROCHE RNAV (GNSS)

1.5.5.1 Généralités

Les procédures d'approche RNAV (GNSS) publiées dans les cartes IAC sont des approches de non-précision. Elles se reconnaissent notamment au titre "RNAV (GNSS)" et à la case minima "LNAV". Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

1.5.5 RNAV (GNSS) APPROACH PROCEDURES

1.5.5.1 General

The RNAV (GNSS) approach procedures published in IAC charts are non-precision approaches. They are especially identified with the "RNAV (GNSS)" title and with the "LNAV" minima box. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Ces procédures sont constituées de segments rectilignes généralement disposés suivant une configuration en “T” ou en “Y”.

Pour suivre une procédure d’approche RNAV (GNSS) (initiale, intermédiaire, finale et approche interrompue), l’aéronef doit être équipé d’un système RNAV (GNSS) 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 RNAV/GNSS.

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 RNAV (GNSS) 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.

1.5.5.6.3 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 ADS-B.

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 :

These procedures consist in straight segments generally located according to a “T” or “Y” configuration.

To follow a RNAV approach procedure (GNSS) (initial, intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a RNAV system (GNSS) certified in compliance with the RNP specification (APCH) of the “Manual of the navigation” based on performances (PBN) of the ICAO (Doc 9613).

The operational instruction NR F-2007-01C deals with the execution of non-precision approaches, using RNAV/GNSS 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 RNAV (GNSS) 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.

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 ADS-B assistance.

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 :

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).

1.5.5.8 Phraséologie

La clairance d'approche GNSS 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 G N S S piste 0 8.

Contrôle **: Citron Air 32 45, autorisé approche G N S S piste 0 8.**

En cas d'impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :

Pilote : Lille, Citron Air 32 45, approche G N S S piste 0 8 impossible cause équipement.

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 Phraseology

The GNSS 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 G N S S approach runway 0 8.

Controller ***: Citron Air 32 45 cleared for G N S S approach runway 0 8.***

In case of impossibility to continue the approach when started :

Pilot : Lille, Citron Air 32 45, G N S S approach runway 0 8 is not possible because of equipment failure.

© 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 :

Instruments approach procedures are only permitted in following conditions :

- le paramètre "calage altimétrique" est diffusé par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) ;

- the parameter "altimeter setting" is transmitted by a STAP (Automatic transmission system of parameters) ;

- une station désignée pour fournir le QNH est indiquée sur la carte IAC ;

- QNH is transmitted by a designated station refered on the 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.

- diversion airfield, selected by operator or aircrew is provided with an ATC unit during planned operating hours.

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.

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.

En corollaire, les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées lorsque :

It results : the instruments approach procedures are not allowed when :

- 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) ;

- the following sentence is published : "prohibited procedure out of ATS HOR" (on account of necessary coordination, dangerous surroundings which prohibit finally such 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).

- no approved station is published, and no STAP (Automatic transmission system of parameters) on the aerodrome.

1 Responsabilité du commandant de bord en espace de classe G

1 Responsibility of the pilots in command in class G airspace

Lorsque le service de contrôle d'approche n'est pas assuré (mention "NIL" dans la rubrique APP), le pilote commandant de bord doit :

Without APP service (mention "NIL" on the chart), the pilots in command must :

- transmettre des comptes-rendus de positions et indiquer ses intentions :

- transmit positions reports and say their intentions :

- avant d'entamer l'approche ;

- before beginning the approach ;

- à chaque position caractéristique de la procédure aux instruments ;

- at each distinctive point of the IFR procedure ;

- 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.

- secure their separations with the other IFR aircraft according themself together, and respecting specified procedure for API.

2 Intégration dans la circulation d'aérodrome :

2 Joining aerodrome circuit :

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.

a) *Rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the 12th of July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft.*

b) Sur un aérodrome contrôlé, la tour de contrôle délivre des clairances en fonction de l'ordre d'atterrissage.

b) *In the case of a controlled aerodrome, the control tower gives clearances in accordance with the aircraft landing order.*

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 :

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 :*

- ils s'intègrent directement en finale si une approche aux instruments directe est possible ;

- they integrate directly in final if instrument direct approach is possible ;

- ils s'intègrent sur la trajectoire VPT si une VPT est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques ;

- they integrate the VPT circuit if a VPT is possible and necessary because of MTO conditions ;

- 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 (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) 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.*

© 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.

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 / 1 000 ft).

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) *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 / 1 000 ft).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS

ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1.6.1 RADAR PRIMAIRE (PSR)

NIL

1.6.2 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

NIL

←
←
← **1.6.2.1 PROCEDURES D'UTILISATION DES MODES ET DES CODES TRANSPONDEURS SSR**

Généralités

Les codes transpondeurs sont alloués à des fins de TCAS advisory.

a) Procédures générales pour les vols IFR

Mode C : transmission de l'altitude

Lorsque l'aéronef est doté d'un équipement mode C avec alticodeur en état de fonctionnement, le pilote activera la fonction "report d'altitude" pendant tout le vol, sauf instruction contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Mode A : affichage du code 4 chiffres

Cas général

Sauf dans les cas spécifiés ci-après, d'urgence, de panne de communication, ou d'intervention illicite, le pilote affichera le code de 4 chiffres spécifié, par radiotéléphonie ou par liaison de données, par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Ce code sera répété par le pilote dans son accusé de réception.

En cas d'absence d'instructions de l'organisme ATS

Le pilote d'aéronef volant en IFR et entrant dans l'espace aérien de la Polynésie Française en provenance d'une région ou portion d'espace définie où l'organisme de contrôle de la circulation aérienne ne leur a pas demandé d'afficher un code transpondeur, ni donné d'instruction en ce sens avant le transfert de communication, sélectionnera systématiquement le code 2000 jusqu'à nouvelle instruction de l'organisme de contrôle de Tahiti.

b) Procédures générales pour les vols VFR

Le pilote d'aéronef équipé d'un transpondeur volant en VFR, affichera en l'absence d'instructions de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, le code 2000 et activera la fonction «report d'altitude » durant tout le vol.

Note : L'utilisation du transpondeur ne dégage en rien les commandants de bord de leur obligation en matière de vigilance visuelle et de prévention des abordages telles que décrites dans les règles de l'air.

c) Procédures à suivre en cas de situations particulières

Urgence en vol

← Le pilote d'un aéronef en état d'urgence affichera le code 7700 sauf instruction contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Panne de communication

← Le pilote d'un aéronef en panne de radiocommunication affichera le code 7600 sur son transpondeur et suivra les procédures en vigueur.

← **Intervention illicite**

Si un aéronef en vol est l'objet d'une intervention illicite, le pilote affichera le code 7500, pour signaler la situation, à moins que les circonstances ne justifient l'emploi du code 7700.

1.6.1 PRIMARY RADAR (PSR)

NIL

1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

NIL

1.6.2.1 MODES AND SSR TRANSPONDERS CODES OPERATING PROCEDURES

General

Transponder codes are allocated for TCAS advisory purposes.

a) General procedures for IFR flights

Mode C: altitude transmission

When the aircraft is equipped with a mode C equipment with coding altimeter in operating condition, the pilot will activate the "altitude reporting" function throughout the flight, unless otherwise specified by the air traffic control organism.

Mode A: 4 digit code display

General case

Except in the cases specified hereafter, emergency, communication failure, or illegal intervention, the pilot shall display the 4-digit code, specified by the air traffic control organism, through radiotelephone or data transmission. This code shall be repeated by the pilot in his acknowledgment.

Failing instructions from the ATS organism

The pilot of an aircraft flying in IFR and entering the airspace of French Polynesia arriving from a defined area or space portion where the air traffic control organism did not request for display of a transponder code, or did not give any instruction in this respect before communication transfer, shall systematically select code 2000 until new instruction from Tahiti control organism.

b) General procedures for VFR flights

Failing instructions from the air traffic control organism, the pilot of an aircraft equipped with a transponder flying in VFR, shall display code 2000 and activate the "altitude reporting" function throughout the flight.

Note: Using a transponder does not relieved the captains from their obligation as regards visual surveillance and prevention of collisions as described in the air rules.

c) Procedures to be applied in case of specific conditions

In-flight emergency

The pilot of an aircraft in emergency condition shall display code 7700, except opposite instruction from air traffic control organism.

Communication failure

The pilot of an aircraft under communication failure shall display code 7600 on his transponder and follow the procedures in force.

Illegal intervention

If an aircraft in flight is subject to an illegal intervention, the pilot shall display code 7500 to report the situation, unless circumstances justify using code 7700.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.6.2.2 PROCEDURES A SUIVRE EN CAS DE PANNE DE TRANSPONDEUR SSR

1 er cas : La panne est connue avant le départ

La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C) :

le pilote doit :

- informer les organismes ATS dès que possible et de préférence avant de déposer son plan de vol,

- insérer dans la case 10 du FPL, sous la rubrique SSR, la lettre « A » indiquant qu'il dispose d'un transpondeur répondant sur le mode A 4096 codes, uniquement.

La panne est totale, modes A et C : le pilote doit :

- impérativement obtenir, avant le départ, une dérogation délivrée par le Service de la Navigation Aérienne de Tahiti Faa'a. Celui-ci fixera les contraintes en matière d'heure de départ et d'espace aérien, en particulier de niveau de croisière.

- insérer dans la case 10 du plan de vol, sous la rubrique SSR, la lettre N et dans la case 18 la mention « RMK/DEROGATION PANNE SSR ».

Note : Cette procédure dérogatoire n'est utilisable que dans l'espace aérien géré par l'organisme de contrôle de TAHITI et ne préjuge en rien la possibilité de poursuite du vol dans des espaces aériens gérés par des organismes étrangers.

2 ème cas : La panne intervient lorsque l'aéronef est toujours sous la responsabilité de l'organisme de la circulation aérienne du terrain de départ

La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C) : dans ce cas, les organismes ATS assureront la poursuite du vol. La panne est totale, modes A et C : le centre de contrôle de Tahiti peut refuser la poursuite du vol pour des raisons de densité ou de complexité du trafic. Dans ce cas, il pourra être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne. Si la réparation ne peut y être effectuée, il se conformera aux dispositions du 1er cas.

3 ème cas : La panne intervient en route

La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C) : dans ce cas, les organismes ATS assureront la poursuite du vol. La panne est totale, modes A et C : les organismes ATS s'efforceront d'assurer la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination. Toutefois, le pilote peut se voir imposer des contraintes particulières en matière de niveau de vol ou de route, ou se voir refuser l'accès à certains espaces. Dans certains cas, il pourra être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne.

4 ème cas : La panne intervient avant l'entrée dans l'espace aérien contrôlé

La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C) : dans ce cas, les organismes ATS assureront la poursuite du vol conformément au plan de vol. La panne est totale, modes A et C : les organismes ATS pourront ne pas autoriser la pénétration dans l'espace aérien contrôlé, même si une clairance avait été précédemment délivrée.

1.6.2.2 PROCEDURE TO BE APPLIED IN CASE OF SSR TRANSPONDER FAILURE

1 st case: The failure is known before departure

The failure only concerns the altitude transmission (mode C):

the pilot shall:

- informs the ATS organisms, as early as possible and preferably before filing his flight plan,

- insert into box 10 of the FPL, under item SSR, letter "A" indicating that he is equipped with a transponder answering in mode A 4096 codes, only.

The failure is total, modes A and C: the pilot shall:

- imperatively obtain, before departure, a concession delivered by the Service de la Navigation Aérienne de Tahiti Faa'a. This service shall determine the requirements concerning the time of departure and airspace, more specially for cruising level,

- insert into box 10 of the flight plan, under item SSR, letter N and into box 18 the mention "RMK/CONCESSION/SSR FAILURE".

Note: This concession procedure can be applied only within the airspace managed by TAHITI control organism without prejudice to the possibility to continue the flight within airspace managed by foreign organisms.

2 nd case: The failure occurs while the aircraft still is under the responsibility of the air traffic control organism of the aerodrome of departure

The failure only concerns the altitude transmission (mode C): in this case, the ATS organisms shall ensure continuation of the flight. The failure is total, modes A and C: Tahiti Control Center may refuse continuation of the flight for traffic density or complexity reasons. In this case, the pilot may be requested to return to his aerodrome of departure or to any aerodrome acceptable both by the operator and by the air traffic control organism. If repair is not possible, he shall conform to the provisions of the first case.

3 rd case: The failure occurs en route

The failure only concerns the altitude transmission (mode C): in this case, the ATS organisms shall ensure continuation of the flight. The failure is total, modes A and C: the ATS organisms shall try and ensure continuation of the flight to the aerodrome of destination. However, the pilot may be subject to certain specific requirements as concerns the flight level or the route, or have the access to certain spaces refused. In certain cases, the pilot may be requested to return to his aerodrome of departure or to any aerodrome acceptable both by the operator and by the air traffic control organisms.

4 th case: The failure occurs before entering the controlled airspace

The failure only concerns the altitude transmission (mode C): in this case, the ATS organisms shall ensure continuation of the flight in compliance with the flight plan. The failure is total, modes A and C: the ATS organism may not authorize entry into the controlled airspace, even if a clearance was previously delivered.

1.6.3 SURVEILLANCE DÉPENDANTE 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 de surveillance ATS 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

← La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), fournisseur de services ATS en Polynésie française, a validé l'utilisation des informations ADS-B pour fournir les services d'Information de vol, d'Alerte et de contrôle aux aéronefs équipés et certifiés dans la zone de visibilité ADS-B.

Ceci 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 d'information et d'alerte,
- de bénéficier dans la zone couverte par le système de surveillance ATS ADS-B d'une norme de séparation de 5 NM.

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 of ATS surveillance 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 General Directorate of Civil Aviation (DGAC), provider of ATS services in French Polynesia, has validated the use of ADS-B information to provide flight information alert and controle services to aircraft equipped and certified in the ADS-B visibility area.

This allows, for equipped and certified aircraft :
- To detect errors in lateral track, flight level, or coordination, and to better monitor trajectories in the context of information and alert services.
- To benefit in the ADS-B ATS surveillance system coverage zone from a separation standard of 5 NM.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Un aéronef évoluant dans la FIR de Tahiti doté d'un équipement ADS-B sur squitter long 1 090 MHz (1090ES) désactivera l'émission ADS-B sauf :

a) Si la précision et l'intégrité de l'information de position qu'il transmet sont cohérentes avec la valeur transmise de l'indicateur de qualité de la position ; ou

b) S'il émet toujours une valeur de 0 (zéro) pour au moins un des indicateurs de qualité de la position (NUCp, NIC, NACp ou SIL) ; ou

c) Si l'exploitant de l'aéronef a reçu une exemption du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française (SEAC/PF) ; ou

d) Si cela n'entraine pas de pertes de renseignements sur la position et l'identité de l'aéronef.

La certification des équipements installés à bord de l'aéronef permettant d'assurer la fonction ADS-B – émission conformément aux exigences définies dans l'un des documents ci-après garantit la conformité aux conditions définies à l'alinéa a) du §1.6.3 ci-dessus :

1. Document AMC 20-24 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ; ou

2. Sous partie D - Surveillance (SUR) (CS-CNS.D.ADS-B) du document « Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Airborne Communications, Navigation and Surveillance » de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ; ou

3. Circulaire consultative AC No. 20-165A (ou versions ultérieures) de la FAA ; ou

4. Normes de configuration d'équipement figurant dans l'Appendice XI de la directive d'aviation civile (Civil Aviation Order) 20.18 de la Civil Aviation Safety Authority d'Australie.

An aircraft carrying 1 090 MHz extended squitter (1090ES) ADS-B equipment shall disable ADS-B transmission in the Tahiti FIR unless:

a) The aircraft emits position information of an accuracy and integrity consistent with the transmitted value of the position quality indicator; or

b) The aircraft always transmits a value of 0 (zero) for one or more of the position quality indicators (NUCp, NIC, NACp, or SIL); or

c) The operator has received an exemption granted by the appropriate ATS authority (the State service of civil aviation in French Polynesia – SEAC/PF); or

d) If this does not result in loss of information on the position and identity of the aircraft.

Certification of the on-board equipment providing the ADS-B OUT function according to one of the following documents ensures compliance with the conditions defined in § 1.6.3-a) here above:

1. European Aviation Safety Agency (EASA) AMC 20-24; or

2. European Aviation Safety Agency - Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Airborne Communications, Navigation and Surveillance Subpart D - Surveillance (SUR) (CS-ACNS.D.ADS-B); or

3. FAA AC No. 20-165A (or later versions) – Airworthiness Approval of ADS-B; or

4. Configuration standards reflected in Appendix XI of Civil Aviation Order 20.18 of the Civil Aviation Safety Authority of Australia.

© 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

Les règles de calage altimétrique utilisées et les procédures qui en découlent sont pratiquement conformes aux dispositions de l'OACI contenues dans les documents suivants.

DOC 8168-OPS/611 - Procédures pour les Services de Navigation Aérienne.

Exploitation technique des aéronefs :

DOC 4444-RAC/501 - 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, un espacement vertical convenable entre aéronefs.

- de permettre, durant toutes les phases du vol, le franchissement des obstacles avec les marges voulues.

1.7.2 Procédures élémentaires de calage altimétrique

1.7.2.1 Espacement vertical des aéronefs

Sauf pour les opérations d'atterrissage et de décollage, l'espacement vertical des aéronefs est basé sur l'utilisation d'un système 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 type.

Suivant la portion d'espace considérée, l'espacement vertical est obtenu en utilisant des niveaux de vols distants de 500, 1000 ou 2000 ft (en atmosphère type).

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.

1.7.2.3 Opérations d'atterrissage et de décollage

Une altitude de transition est fixée pour chaque région de contrôle terminale (TMA). Elle est publiée sur les cartes 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. L'altitude de transition n'est pas inférieure à 450 m (1500 ft) au dessus de l'aérodrome.

Le niveau de transition est, au-dessus de l'altitude de transition, le niveau de vol le plus bas prévu pour les vols IFR. Le niveau de transition est situé 305 mètres (1000 ft) au moins au-dessus de l'altitude de transition.

Les organismes des services de la circulation aérienne déterminent d'après les observations et les prévisions QNH le niveau de transition en vigueur aux aérodromes ou dans les régions qui les concernent.

Le changement de calage altimétrique a lieu au plus tard en traversant :

- le niveau de transition pour les aéronefs en descente,

- l'altitude de transition pour les aéronefs en montée.

Le QNH suivi du QFE (aérodrome et/ou seuil) sont fournis :

- 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 ;

- par les organismes habilités à communiquer les paramètres en l'absence d'ATIS ;

1.7.1 Introduction

1.7.1.1 Generalities

The rules for altimeter setting applied and the resulting procedures conform in practice with the provisions laid down by the ICAO in the following documents :

DOC 8168-OPS/611 - Procedures for air navigation services.

Technical operation of aircraft :

DOC 4444-RAC/501 - Procedures for air traffic services.

Rules for air traffic services :

DOC 7030 - Complementary regional procedures.

1.7.1.2 Purpose and application of altimeter setting procedures

The purpose of altimeter setting procedures is :

- to ensure that adequate vertical spaces remain between aircraft during all flight phases.

- to ensure obstacle clearance with the required safety margins, during all flights phases.

1.7.2 Basic altimeter setting procedures

1.7.2.1 Vertical spacing of aircraft

Except when landing or taking off, the vertical spacing of aircraft is based on the use of a flight level system.

Zero flight level is the isobar surface of 1013.2 hPa and successive flight levels are separated by pressure intervals equivalent to a vertical distance of 152.4 m (500 ft) in standard atmospheric conditions.

Depending on the portion of air space condisered the relevant, vertical spacing is calculated from flight levels at spacing 500, 1000 or 2000 ft (in standard atmospheric conditions).

1.7.2.2 En route

Pilots can check when in flight that the flight level applied or planned allows an adequate safety margin for obstacle clearance, by means of the QNH information supplied by the network of meteorological stations.

1.7.2.3 Landing and taking-off operations

A transition altitude is set for every Terminal Control Area (TMA). The transition altitude is published on the IACs of aerodromes located within the TMA limits as also on the IACs of aerodromes located below the TMA when the minimum holding altitude is above the TMA base. The transition altitude is never less than 450 m (1500 ft) above the aerodrome.

The transition level is, above the transition altitude, the lowest flight level provided for IFR flights. The transition level is located 305 meters (1000 ft) at least above the transition altitude.

The air traffic service units define, according to the observations and QNH forecast, the effective transition level at the aerodromes or in the areas applicable to them.

The altimeter setting is changed at the latest when crossing :

- the transition level in the case of a descending aircraft,

- the transition altitude in the case of an ascending aircraft.

The QNH followed by the QFE (aerodrome and/or threshold) are supplied :

- by the automatic terminal information service (ATIS) ; settings are then repeated by the air traffic control centers according to the applicable instructions ;

- by the organism responsible to provide these parameters in the absence of ATIS ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

Si un aéronef a reçu le numéro un pour atterrir et si l'on sait qu'il termine son approche en utilisant le QFE, la position de cet aéronef dans le plan vertical est exprimée en fonction de la hauteur par rapport au niveau de référence QFE pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé, au cours de l'approche finale essentiellement. Cette hauteur est exprimée par rapport à l'altitude de l'aérodrome.

Toutefois pour les approches IFR, elle est exprimée par rapport à l'altitude du seuil de la piste utilisée dans les cas suivants :

- pour toutes les approches de précision ;

- pour les approches classiques lorsque le seuil se trouve à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome.

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.

When an aircraft has been alloted landing number one and when it is known that it is making use of the QFE to end its approach, the position of this aircraft in the vertical plane is expressed as a function of its height in relation to the QFE reference level during that part of the flight during which the QFE may be used, essentially during final approach. This height is expressed in relation to the altitude of the aerodrome.

However, in case of IFR approaches, it is expressed in relation to the altitude of the runway threshold used in the following cases :

- for all precision approaches :

- for all non precision approaches when the threshold is at more than 2 m (7 ft) below the aerodrome altitude.

Selection of the altimeter settings used during the missed approach procedure depends on whether the procedure can or cannot be carried out below the transition altitude.

1.7.3 Préparation des vols

1.7.3.1 Les niveaux auxquels le vol doit être effectué sont spécifiés dans le plan de vol et exprimés :

a) en niveau de vol si ce vol a lieu au premier niveau de vol utilisable ou au-dessus : en ce qui concerne les vols effectués en VFR, porter simplement la mention VFR dans la case correspondante du plan de vol.

b) en altitude si ce vol a lieu au dessous du premier niveau de vol utilisable en route (FL 40 en IFR ou FL 35 en VFR) ou, s'il y a lieu, au voisinage d'un aérodrome à l'altitude de transition ou au dessous de cette altitude.

1.7.3.2 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.

1.7.3.3 Le ou les niveaux de vol choisis pour effectuer un vol doivent :

a) assurer une marge de franchissement d'obstacles réglementaire et le respect des hauteurs minimales de survol en tous points de la route à parcourir ;

b) 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 ;

c) 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 (para.1.7.6).

1.7.3.4 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 :

a) derniers QNH des stations désignées ;

b) prévisions de pression minimum au niveau moyen de la mer pour chaque tronçon de voie, prévisions de température au sol et en altitude ;

c) 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.

1.7.3.5 Selon les renseignements utilisés, il convient d'appliquer les méthodes suivantes :
a) si l'on utilise les derniers QNH mesurés, tenir compte des corrections de distance aux stations d'ancienneté du QNH au moment de l'utilisation et éventuellement de température.

b) si l'on utilise des prévisions de QNH ou des QNH déduits des cartes synoptiques, seule la correction de température doit être éventuellement appliquée.

1.7.3 Flights preparation

1.7.3.1 Flight plans shall specify the levels at which the flight is to be carried out ; these are expressed :

a) as a flight level if the flight is made at or above the first usable flight level ; when flights are made under VFR rules, simply write the letters VFR in the relevant box of the flight plan.

b) as an altitude if the flight is made beneath the first usable en-route flight level (FL 40 in IFR or FL 35 under VFR) or if it is made in proximity to an aerodrome at or below the transition altitude.

1.7.3.2 Flight plans shall specify flight levels by numbers and the altitudes in meters or feet.

1.7.3.3 Flight level selected for a flight shall :

a) allow a regulatory safety margin for obstacles clearance and comply with the minimum height set for flying over all points of the route, to be flown ;

b) comply with instructions given by the air traffic control center and particularly those on usable levels on flight routes and predetermined flight paths ;

c) be compatible with any specifications, laid down in tables listing the usable flight levels in relation to the magnetic track outside controlled air spaces (item 1.7.6).

1.7.3.4 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 :

a) the last QNH of the designated stations ;

b) forescasts of minimum pressure at the average sea level for each section of the route, and forecats of ground temperature and temperature at altitude ;

c) QNH calculated from synoptic charts.

***Note :** when the floor of a ATS route is defined by a flight level, it lies at least 300 m above the highest obstacle within a radius of 8 km (4,3 NM), provided that the QNH is not less than 960 hPa.*

1.7.3.5 Depending on the information used, the following instructions should be applied :
a) when using the last QNHs measured, allow for the corrections of distance from the oldest stations of the QNH at the time of use, and of temperature if applicable.

b) when using the QNH forecasts or QNHs calculated from synoptic charts, only the temperature corrections shall be applied, if necessary.

1.7.4 Valeurs des éléments QNH et QFE

La valeur des éléments QNH et QFE transmise aux aéronefs dans les instructions de contrôle est arrondie au hPa entier immédiatement inférieur.

1.7.4 QNH and QFE data

The data for QNH and QFE transmitted to aircraft by control instructions are rounded to the immediately lower integral hPa.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.7.5 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.

Pour faciliter la désignation d'ensemble de niveaux de vol, deux termes sont utilisés :

- Séries A ou Série Paire,
- Série B ou Série Impaire.

La Série A (Paire) groupe parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple pair de 10 :

40, 60, 80, 100, etc.

La Série B (Impaire) groupe, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple impair de 10 :

50, 70, 90, 110, etc.

Entre les niveaux de vol 290 et 410 le Minimum Réduit de Séparation Verticale (RVSM 300 m 1000 ft) est appliqué dans l'espace contrôlé océanique de TAHITI, en respectant la règle des Séries Paires et Impaires.

Les niveaux suivants sont utilisés :

- Série A (Paire) : 300, 320, 340, 360, 380, 400 ;
- Série B (Impaire) : 290, 310, 330, 350, 370, 390, 410.

Le niveau de vol 420 n'est pas utilisé et à partir du niveau de vol 430 inclus, la séparation verticale est basée sur un espacement de 600 m (2000 ft), les niveaux suivants sont utilisés :

- Série A (Paire) : 430.
- Série B (Impaire) : 450.

1.7.5 Flight level groups

When flying on airways and in upper airspace, only the levels whose number is an integral multiple of 10 are used.

Two terms are used to facilitate designation of flight levels in general :

- Group A or Even Group,
- Group B or Odd Group.

Group A (Even) consists of flight levels whose number is an even multiple of 10 :

40, 60, 80, 100, etc.

Group B (Odd Group) consists of flight levels designated by a number which is an odd multiple of 10 :

50, 70, 90, 110, etc.

Between flight levels 290 and 410, the Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM 300 m, 1000 ft) is applied inside the TAHITI oceanic controlled airspace, regarding for the rule of Even and Odd groups.

The following levels are used :

- group A (Even): 300, 320, 340, 360, 380,400 ;
- group B (Odd): 290, 310, 330, 350, 370, 390, 410.

The FL 420 is not used and, on FL 430 and after, the vertical separation is based on a distance of 600 m (2000 ft), the following levels are used :

- group A (Even): 430.
- group B (Odd): 450.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.7.6 NIVEAUX DE VOL UTILISABLES DANS LES ESPACES AERIENS DE POLYNESIE FRANCAISE
FLIGHT LEVELS USABLE WITHIN FRENCH POLYNESIA AIRSPACES

ROUTES MAGNETIQUES / *MAGNETIC TRACKS*			
000° à / to 179°		180° à / to 359°	
	Vol VFR hors espace contrôlé *VFR flight outside controlled airspace* FL 035	Vol IFR hors espace contrôlé *IFR flight outside controlled airspace* FL 040	Vol VFR hors espace contrôlé *VFR flight outside controlled airspace* FL 045
Vol IFR en espace contrôlé *IFR flight within controlled airspace*	Vol VFR en espace contrôlé *VFR flight within controlled airspace*	Vol IFR en espace contrôlé *IFR flight within controlled airspace*	Vol VFR en espace contrôlé *VFR flight within controlled airspace*
FL	FL	FL	FL
50	55	60	65
70	75	80	85
90	115	100	105
110	135	120	125
130	155	140	145
150	175	160	165
170		180	185
190		200	
210		220	
230		240	
250		260	
270		280	
290		300	
310		320	
330		340	
350		360	
370		380	
390		400	
410		430	
450			

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.8 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)

REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)

1.8.1 INFORMATIONS GENERALES

Le centre de contrôle de Tahiti fournit les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte dans l'OCA de Tahiti de classe A (entre le FL195 et le FL660).

les routes utilisables sont :

- Les routes ATS (cf ENR 3.1). Routes ATS)
- Les routes non spécifiées :
• Les routes UPR.
• Les routes ETOPS pour les aéronefs autorisés.

1.8.2 Informations sur les routes non spécifiées :

1.8.2.1 Généralités

1.8.2.1.1 A l'intérieur de l'espace océanique de la FIR de Tahiti (OCA), les compagnies aériennes opérant avec des aéronefs dont l'équipement est certifié RNAV peuvent déposer des plans de vol sur des routes non spécifiées (UPR).

1.8.2.1.2 Les points de reports des routes préférées des utilisateurs (UPR) générées par les compagnies ne coïncidant pas avec des points de report publiés sont exprimés par leurs coordonnées géographiques en degrés, et si nécessaire en minutes de latitude ou longitude.

1.8.2.1.3 Les points d'entrée et de sortie de la FIR Tahiti devront être insérés dans le champ route du plan de vol OACI.

1.8.2.1.4 Dans le cas des routes non spécifiées (aléatoires), les aéronefs devront signaler leurs positions à des intervalles de 5° ou 10° de latitude ou de longitude (latitude si la route est sensiblement orientée Nord-Sud, longitude si Est-Ouest). Si l'aéronef parcourt 10° en 1 heure 20 minutes au maximum, 10° sera utilisé. Les aéronefs sur des routes en diagonales devront signaler leurs positions à des intervalles ne dépassant pas 1 heure et 20 minutes.

1.8.2.3 Routes UPR (Routes préférées des utilisateurs)

1.8.2.3.1 Certains exploitants ont amélioré le concept des routes flexibles en calculant eux même la route d'un vol (UPR-Route préférée des utilisateurs), en prenant en compte les vents prévus, les situations météorologiques significatives et d'autres facteurs particuliers à la compagnie ou au type d'appareil.

1.8.2.3.2 Les coordinations pour une utilisation des UPR à l'échelle du Pacifique sont réalisées via le groupe informel de coordination ATS dans le Pacifique sud (ISPACG).

1.8.3 Reports de position dans l'espace océanique de Tahiti :

1.8.3.1 Généralités :

1.8.3.1.2 Si un aéronef vole sur une route ATS, le pilote doit signaler sa position au survol des points de compte rendu désignés. Le pilote doit également signaler sa position aux points d'intersection quand ceux ci sont utilisés dans le champ route du plan de vol.

1.8.3.1.3 Un aéronef qui a dévié de sa route doit signaler sa position par le travers des points de comptes rendus désignés.

1.8.3.1.4 Des reports de position additionnels seront transmis lorsque l'ATC le demandera.

1.8.3.2 Report de position effectué vocalement :

1.8.3.2.1 Quand le report de position est effectué vocalement, les éléments d'informations sont transmis conformément au code AIREP.

1.8.1 GENERAL INFORMATION

Tahiti control centre provides control, flight information and alert in Tahiti OCA In the class A part (From FL195 up to FL660).

The routes available are :

- ATS routes (cf ENR 3.1).
- Uncharted routes :
• UPR - (user preferred) route.
• ETOPS routes for authorized aircraft.

1.8.2 Informations about uncharted Routes :

1.8.2.1 General

1.8.2.1.1 *Within the Tahiti oceanic FIR, operators of RNAV aircraft may file flights plans using random (UPR : user preferred) routes.*

1.8.2.1.2 *Waypoints on company generated uncharted routes that are not coincident with published reporting points or waypoints are referred to by their geographical coordinates expressed in degrees and, if necessary, minutes of latitude and longitude.*

1.8.2.1.3 *FIR boundary crossing points must be inserted in the field 15 (route) of the ICAO FPL.*

1.8.2.1.4 *When on uncharted (random) routes, aircraft are to report position at intervals of 5° or 10° of latitude or longitude (latitude if the track is predominantly North-South, longitude if East-West). If the aircraft traverses 10° in 1 hour and 20 minutes or less, 10° is to be used. Aircraft on diagonal tracks are to report at intervals not exceeding 1 hour and 20 minutes.*

1.8.2.3 User preferred routes (UPR)

1.8.2.3.1 *Some operators have improved the organized flexible tracks concept by calculating their own track for a flight (UPR-user preferred route) depending on prevailing winds, significant weather and other company or /and aircraft relevant factors.*

1.8.2.3.2 *Coordination for region wide application of user preferred routes (UPR) is being conducted via the Informal South Pacifique ATS Coordination Group (ISPACG).*

1.8.3 Position reporting in Tahiti oceanic FIR :

1.8.3.1 General :

1.8.3.1.2 *When on ATS routes, the pilot must report position at compulsory reporting points and waypoints. The pilot must also report position at intersection waypoints where these are used in the route field of the flight plan.*

1.8.3.1.3 *Aircraft that have deviated off-track are to report abeam any reporting point or waypoint.*

1.8.3.1.4 *Additional position reports are to be transmitted as requested by ATC.*

1.8.3.2 Using VOICE :

1.8.3.2.1 *When reporting using voice the AIREP form of report is to be used.*

1.8.3.2.2 Lorsque un aéronef navigue sur une route ATS, les éléments d'information constituant les sections 1 et 3 de l'AIREP sont transmis aux points de compte rendu en vol ATS/MET obligatoires (signalés par un triangle noir dans un carré) et ceux de la section 1 du code AIREP aux autres points désignés.

1.8.3.2.3 Lorsque l'aéronef navigue sur des routes non spécifiées, les pilotes transmettront leur compte rendu de position conformément à la section 1 du code AIREP, à tous les points définissant la route.

1.8.3.3 Report de position effectué par CPDLC :

Voir § II.3.3 du 1.8.4

Compte-rendu de position

1.8.3.4 Moyens de communication :

Dans l'OCA de Tahiti, les moyens de communications sont les suivants :

- CPDLC : comme moyen primaire pour les appareils équipés datalink (FANS 1/A).

- HF directe :

(i) Comme moyen primaire pour les appareils non équipés data-link, et

(ii) Comme moyen secondaire en secours du CPDLC

- VHF dans les zones de couverture VHF de Tahiti.

- SATCOM :

Lorsque l'équipage n'a pas réussi à établir ou rétablir les contacts avec l'ATC par les moyens précédemment cités ci dessus et doit contacter le centre de Tahiti pour rendre compte de sa position, pour des messages ATS ou ayant trait à la sécurité.

1.8.3.5 Variation de la vitesse vraie :

A l'exception du maintien d'un nombre de mach imposé par l'ATC, toute variation de plus ou de moins de cinq pour cent de la vitesse vraie, entre des points de report, doit être signalée à l'ATC aussitôt que possible.

1.8.3.6 Révisions d'estimées :

A l'exception de report de position via l'ADS, les pilotes doivent signaler immédiatement à l'ATC, une estimée corrigée sur le prochain point de report s'il apparaît probable que celle précédemment donnée diffère de la nouvelle calculée de 2 minutes ou plus.

1.8.4 Services par liaison de données en FIR Tahiti :

I INTRODUCTION

I.1 Objet

Cette section détaille les services par liaison de données fournis par le centre de Tahiti en FIR NTTT.

Les opérations par liaison de données FANS 1/A sont en conformité avec les accords régionaux et les normes OACI définies pour la fourniture de services par liaison de données.

II OPERATIONS PAR LIAISON DE DONNEES DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE.

II.1 INTRODUCTION

II.1.1 Les opérations par liaison de données ATS sont fournies dans les espaces de classe A, D, E et G.

Les applications par liaison de données ATS qui utilisent le SAT SITA seront adressées aux aéronefs équipés FANS 1/A.

II.1.2 Les équipages utilisant ces services par liaison de données doivent être entraînés à l'utilisation des équipements de liaison de données à un niveau approuvé par l'état d'immatriculation.

La réception d'une Logon Request attestera auprès de l'ATC que les équipages satisfont à cette exigence.

II.1.3 Les applications par liaison de données supportées par le système sol TIARE de Tahiti sont Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC) et Automatic Dependent Surveillance (ADS).

Les fonctions support CPDLC sont :

- Alerte situation d'urgence,
- Réception des clairances ATC et instructions,
- Envoi des compte-rendus de position et des demandes de clairance,
- Texte libre en plus des éléments pré-formatés.

Les fonctions support ADS sont :

- Alerte situation d'urgence,
- Compte-rendu automatisé du FMS des aéronefs et information d'intention selon les contrats établis par le système sol.

1.8.3.2.2 When on ATS routes, aircraft must transmit sections1 & 3 at designated compulsory ATS/MET reporting points and waypoints(designated by a black triangle in a square), and section 1 of the AIREP at other designated compulsory reporting points and waypoints.

1.8.3.2.3 When on uncharted routes, aircraft must transmit section 1 of the AIREP at all fixes defining the route.

1.8.3.3 Using CPDLC :

See § II.3.3 from 1.8.4

Position reporting

1.8.3.4 Means of communication :

In Tahiti OCA, means of communication are the following :

- CPDLC : as primary means for datalink equipped aircraft (FANS 1/A).

- Direct HF :

(i) as primary means for non datalink equipped aircraft, and

(ii) as backup communication medium if CPDLC failed.

- VHF when in Tahiti VHF coverage areas.

- SATCOM :

When an aircraft is unable to establish or re-establish contact with the ATC by the means mentioned above will use SATCOM voice for non-routine and safety related situations.

1.8.3.5 Variation in True Airspeed :

Except when aircraft are maintaining an ATC required mach number, any variation of average true airspeed, between reporting points, of plus or minus five per cent shall be notified to ATC as soon as possible.

1.8.3.6 Revisions of estimates :

Except when reporting position via ADS, pilots must report immediatly to ATC a corrected estimate for the next significant point at any time it becomes apparent that an estimate previously submitted is in error in excess of 2 minutes.

1.8.4 Datalink services provided within Tahiti FIR :

I INTRODUCTION

I.1 Purpose

This section details the Data Link Services provided by Tahiti Centre within FIR NTTT.

FANS 1/A Data Link Operations are in accordance with regional agreements and ICAO standards defined for provision of Data Link Services.

II AIR TRAFFIC SERVICES DATALINK OPERATIONS

II.1 INTRODUCTION

II.1.1 ATS Data Link Operations are provided within Class A, D, E and G airspaces.

The ATS Data Link applications which use the SITA SAT will be addressed to FANS 1/A equipped aircraft.

II.1.2 Flight crews using these Data Link facilities must be trained in the use of Data Link equipment to a level approved by the State of Registry.

Receipt of a Logon Request will notify ATC that flight crews meet this requirement.

II.1.3 The Data Link applications supported by Tahiti ground system TIARE are Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC) and Automatic Dependent Surveillance (ADS).

The CPDLC function supports :

- Emergency alerting,

- Uplink of ATC clearances and instructions,

- Downlink of position reports and clearance requests,

- Free Text as a supplement to preformatted elements.

The ADS function supports :

- Emergency alerting,

- Automatic reporting by aircraft's FMS and intent information in accordance with contracts established by the ground system.

© Service de l'Information Aéronautique, France

II.1.4 Avant que les liaisons ADS et CPDLC puissent être établies avec le centre ATC de Tahiti, un message initial AFN_LOGON doit être envoyé par le pilote suivant la procédure compagnie. Ceci est réalisé par l'envoi du message de contact AFN (FN_CON) au système sol.

II.2 PROCEDURES LOGON

II.2.1 INDICATEUR ATS

L'indicateur OACI pour les services de Tahiti est : NTTT.

L'adresse ACARS de Tahiti est : PPTCDYA.

II.2.2 LOGON INITIAL (initié par le pilote)

Pour les aéronefs à destination de la FIR Tahiti en provenance d'une FIR non CPDLC ou les aéronefs au départ des aéroports de Tahiti, l'ATC acceptera le 1er LOGON entre 15 et 45 minutes avant l'entrée en FIR NTTT.

Cependant l'ATC Tahiti demande un LOGON initial au plus tôt 30 minutes avant la limite estimée de FIR ou pour un trafic au départ à n'importe quel moment après avoir passé le FL 100 ou sur instruction du contrôle.

II.2.3 PROCEDURE D'ADRESSAGE

II.2.3.1 Trafic au départ

Les aéronefs au départ de l'espace aérien de Tahiti vers une FIR adjacente CPDLC doivent s'attendre à être transférés à cette FIR avant le passage de la limite de FIR.

Cette procédure est réalisée en conformité avec les accords passés avec les centres ATS adjacents.

II.2.3.2 Trafic à l'arrivée

Pour les vols à l'arrivée depuis des centres équipés pour les liaisons de données, les exigences de Tahiti sont les suivantes :

- exigence de gestion de la connexion : un LOGON est requis au plus tôt 35 minutes avant la limite estimée de FIR,

- transfert de liaison CPDLC : requis au moins 5 minutes avant le point de transfert de contrôle (TCP), sauf coordination contraire,

- passage de la limite de FIR : Tahiti exige une instruction en radiotéléphonie comme suit : "VEILLEZ CENTRE NTTT [Fréquence]*",

(* les fréquences sont celles assignées durant la coordination) et un report de position CPDLC.
L'aéronef pour lequel le code SELCAL est renseigné dans le champ 18 du FPL sera supposé avoir cette fonctionnalité en état de marche et conserver une veille SELCAL sur la fréquence HF communiquée par l'organisme CPDLC donnant.

II.3 APPLICATION CPDLC

II.3.1 GENERALITES

II.3.1.1 Le CPDLC sera le premier moyen de communication entre l'ATC et les aéronefs équipés FANS 1/A.

La radiotéléphonie sera utilisée comme moyen de communication secours.

Le contrôleur communiquant via CPDLC restera responsable pour la SAR et pour les communications d'alerte.

II.3.1.2 La fourniture d'une pré-clairance de départ via le CPDLC aux aéronefs au départ n'est pas possible.

II.3.1.3 Les messages standard pré-formatés doivent être utilisés dans les communications CPDLC, particulièrement pour les demandes de clairance par les pilotes et les instructions ATC.

L'usage des éléments de Free Text doit être réduit au strict minimum.

II.3.1.4 Les dialogues Contrôleur/Pilote initiés par CPDLC doivent être clos par CPDLC.

II.3.1.5 Pour éviter les ambiguïtés dans les échanges CPDLC, on exige des pilotes de ne pas utiliser de messages contenant plus d'une demande de clairance.

II.3.1.6 Si une quelconque ambiguïté existe quant au sens d'un message particulier, une clarification doit être recherchée par radiotéléphonie.

II.3.1.7 Les termes "STANDBY" ou "REQUEST DEFERRED" seront utilisés par l'ATC pour notifier au pilote que la demande a été reçue et que la réponse a été différée.
Le dialogue reste ouvert.

II.3.2 RESTRICTIONS DE MESSAGE

Tahiti demande de ne pas utiliser l'élément "CRUISE [altitude]" dans les messages CPDLC.

II.3.3 COMPTE-RENDU DE POSITION

II.3.3.1 Tahiti demande un CPDLC initial [compte-rendu de position] au point d'entrée de limite de FIR puis ensuite uniquement des compte-rendus de position ADS.

II.1.4 Before ADS and CPDLC connections can be established with Tahiti ATC Centre, an initial AFN_LOGON must be performed by the pilot in accordance with company procedures. This is achieved by sending the AFN Contact message (FN_CON) to the ground system.

II.2 LOGON PROCEDURES

II.2.1 ATS DESIGNATOR

The Tahiti ICAO Facility designation is : NTTT.

The Tahiti ACARS Address is : PPTCDYA.

II.2.2 INITIAL LOGON (PILOT INITIATED)

From aircraft proceeding inbound to Tahiti FIR from a non-CPDLC capable FIR or departing from airports in Tahiti, ATC will accept 1st LOGON between 15 minutes and 45 minutes prior to entering FIR NTTT.

Nevertheless Tahiti ATC requests initial LOGON at the earliest 30 minutes prior to Estimate FIR Boundary or for departing traffic at any time after passing FL 100 or as instructed by ATC.

II.2.3 ADDRESS FORWARDING PROCESS

II.2.3.1 Outbound traffic

Aircraft departing Tahiti airspace to an adjoining CPDLC capable FIR can expect to be address forwarded to that FIR prior to crossing FIR boundary.

This process is achieved in accordance with local agreement with the adjacent ATS Unit.

II.2.3.2 Inbound traffic

For inbound flights from upstream Data Link equipped centres, Tahiti requirements are as follows :

- Connection Management Requirement : LOGON is required at the earliest 35 minutes prior to Estimate FIR Boundary,

- CPDLC Connection Transfer : required at least 5 minutes prior to Transfer of Control Point (TCP) unless otherwise coordinated,

- crossing FIR Boundary : Tahiti requests voice communication instruction as follows : "MONITOR NTTT CENTER [Frequency]",*

(Frequencies as those assigned during Coordination) and one CPDLC position report.*
Aircraft filing a SELCAL code in FPL Item18 will be assumed to have serviceable SELCAL and be maintaining a SELCAL watch on the HF frequency advised in the monitor instruction passed by the transferring CPDLC authority.

II.3 APPLICATION CPDLC

II.3.1 GENERAL

II.3.1.1 CPDLC will be the primary means of communications between ATC and FANS 1/A equipped aircraft.

Voice will be used as the backup communications medium.

The controller communicating via CPDLC will hold the responsibility for SAR and communications alerting.

II.3.1.2 The provision of Pre Departure Clearance (PDC) via CPDLC to departing aircraft is not available.

II.3.1.3 Standard preformatted messages are to be used in CPDLC communications, specifically for pilot clearance requests and ATC instructions.

The use of Free Text elements should be kept to a minimum.

II.3.1.4 Controller/Pilot dialogues opened by CPDLC must be closed by CPDLC.

To avoid ambiguity in CPDLC exchanges, pilots are required not to use message containing more than one clearance request.

II.3.1.6 If any ambiguity exists as to the intent of a particular message, clarification must be sought by voice.

II.3.1.7 "STANDBY" or "REQUEST DEFERRED" elements will be used by ATC to notify the pilot that a request has been received but has been deferred until later.
The dialogue remains open.

II.3.2 MESSAGE RESTRICTIONS

Tahiti requires not to use element "CRUISE [altitude]" in CPDLC messages.

II.3.3 POSITION REPORTING

II.3.3.1 Tahiti requires an initial CPDLC [position report] at FIR Boundary entry point then ADS reporting only.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Ceci afin de s'assurer que la connection CPDLC est activée avec le centre de Tahiti.

II.3.3.2 En cas de panne ADS uniquement, Tahiti devra informer les pilotes de l'arrêt et les compte-rendus de position CPDLC seront utilisés.

II.3.4 REVISION DES ESTIMEES SUR LES POINTS DE PASSAGE

II.3.4.1 Uniquement en cas de report par ADS dans l'espace aérien de Tahiti, il n'est pas exigé des pilotes de réviser les estimées sur les points de passage.

Les exceptions à cela sont :

- Une estimée préalablement annoncée en radiotéléphonie ou par CPDLC et modifiée de plus de deux (2) minutes.

- Une action initiée par le pilote, telle que un changement de vitesse, conduisant à une révision de l'estimée supérieure à deux (2) minutes.

II.3.4.2 En cas de nécessité, un pilote peut communiquer une estimée révisée par l'envoi d'un CPDLC [compte-rendu de position] (48) contenant l'estimée révisée ou le message Free Text "REVISED ETA [position] [heure]".

II.3.5 TRANSFERTS VERS ET DEPUIS LE CPDLC

II.3.5.1 Lorsque le CPDLC est utilisé comme moyen principal de communication et que l'ATC demande un contact en radiotéléphonie, l'élément de message "CONTACT [nom de l'entité] [fréquence]" devra être envoyé ; par exemple :

"CONTACT NTTT CNT 126.7"

Cette procédure sera systématiquement appliquée pour les vols atterrissant à NTAA, durant le transfert à Tahiti ACC. Les communications pilote/contrôleur se poursuivront en radiotéléphonie jusqu'à l'atterrissage de l'aéronef, cependant les connexions ADS/CPDLC resteront actives.

II.3.5.2 Les pilotes seront avisés en radiotéléphonie de passer en CPDLC (par exemple au delà de la couverture VHF) en utilisant la phraséologie :

"TRANSFER TO TAHITI CENTRE ON DATA LINK. MONITOR [fréquence]"

Cette procédure sera appliquée pour les vols au départ de NTAA durant le transfert à l'ACC.

II.3.5.3 Les pilotes au départ de la FIR Tahiti vers les FIR KZAK ou NZZO seront avisés de contacter le centre de contrôle adjacent par l'utilisation du message CPDLC :

"CONTACT KZAK [fréquence]. END SERVICE"
"MONITOR NZZO [fréquence]. END SERVICE"

Ceci afin d'assurer la synchronisation de la clôture de la liaison CPDLC avec Tahiti et le transfert de communication en radiotéléphonie ;

L'ATC s'attend à recevoir du pilote la réponse de clôture "WILCO".

II.3.6 PROCEDURES SPECIFIQUES

II.3.6.1 Pour les aéronefs à destination d'aérodromes situés en FIR Tahiti, les liaisons CPDLC et ADS seront maintenues jusqu'à l'atterrissage de l'aéronef.

Néanmoins les pilotes peuvent être avisés de passer en radiotéléphonie VHF avant l'atterrissage.

II.3.6.2 Pour les aéronefs au départ d'aérodromes situés en FIR Tahiti, la liaison CPDLC devra être établie en automatique par le système sol suite à un LOGON réussi.

II.4 APPLICATION ADS

II.4.1 Les pilotes doivent s'assurer que l'ADS est en position armé durant le vol en FIR Tahiti.

II.4.2 Les contrats ADS seront établis automatiquement après un LOGON réussi.

Le contrat d'événement Vertical Rate Change n'est pas utilisé par Tahiti.

Le délai par défaut du Periodic Contract est fixé à 14 minutes dans tous les espaces aériens de la FIR Tahiti.

II.4.3 Suite à un compte-rendu de position initial par CPDLC au premier contact, les reports ADS satisferont aux exigences normales de compte-rendu de position en FIR Tahiti.

Aucun autre compte-rendu de position ni CPDLC ni radiotéléphonique, n'est requis tant que l'ADS est opérationnel.

II.4.4 Dans des circonstances normales, les contrats ADS et la connexion devront être clos par Tahiti après que l'aéronef aura quitté la FIR.

II.5 PANNE DE LIAISON DE DONNEES

II.5.1 En cas de panne ACARS totale imprévue, les communications radiotéléphoniques seront utilisées jusqu'à ce que le système de liaison de données soit revenu à un fonctionnement normal.

This is to ensure that CPDLC connection is active with Tahiti Centre.

II.3.3.2 In case of ADS only failure,Tahiti shall inform pilots of the shutdown and CPDLC position reports will be used.

II.3.4 UPDATING WAYPOINT ESTIMATES

II.3.4.1 When reporting by ADS only within Tahiti airspace, pilots are not required to update estimates for waypoints.

Exceptions to this are :

- An estimate previously advised by voice or CPDLC and changed by more than two (2) minutes.

- A pilot initiated action, such as a change in speed, resulting in a revision of estimate greater than two (2) minutes.

II.3.4.2 If required, a pilot may advise a revised estimate by downlinking a CPDLC [position report] (48) containing the revised estimate or the Free Text message "REVISED ETA [position] [time]".

II.3.5 TRANSFERS TO AND FROM CPDLC

II.3.5.1 When CPDLC is being used as the primary means of communications and ATC requests a voice contact, the uplink message element "CONTACT [unitname] [frequency]" shall be sent ; e.g. :

"CONTACT NTTT CNT 126.7"

This procedure will be systematically applied for flights landing to NTAA during transfer to Tahiti ACC. Pilot/Controller communications will continue on voice until the aircraft has landed while ADS/CPDLC connections remain active.

II.3.5.2 Pilots will be instructed on voice to transfer to CPDLC (for instance beyond VHF coverage) by using the phraseology :

"TRANSFER TO TAHITI CENTRE ON DATA LINK. MONITOR [frequency]"

This procedure will be applied for flights departing NTAA during transfer to ACC.

II.3.5.3 Pilots departing Tahiti FIR into KZAK or NZZO FIRs will be instructed to contact the adjacent centre by the use of the CPDLC uplink message :

"CONTACT KZAK [frequency]. END SERVICE"
"MONITOR NZZO [frequency]. END SERVICE"

This is to ensure synchronization of the current CPDLC connection termination with Tahiti and voice communication transfer.

ATC expects to receive from pilot the closure response "WILCO" to this message.

II.3.6 SPECIFIC PROCEDURES

II.3.6.1 For aircraft inbound to destinations withinTahiti FIR, CPDLC and ADS connections will be maintained until the aircraft has landed.

Nevertheless pilots may be instructed to transfer to VHF voice prior to landing.

II.3.6.2 For aircraft departing from airports within Tahiti FIR, the CPDLC connection shall be established automatically by ground system upon successful Logon.

II.4 ADS APPLICATION

II.4.1 Pilots must ensure that ADS is left armed during flight progression within Tahiti FIR.

II.4.2 ADS Contracts will be established automatically upon successful Logon.

The Vertical Rate Change event contract is not used by Tahiti.

The default rate of Periodic Contract is set to 14 minutes in all airspaces of the Tahiti FIR.

II.4.3 Following initial CPDLC position report on first contact, ADS reporting will fulfil normal position reporting requirements within the FIR.

Neither CPDLC nor Voice position reports will be required while ADS is operational.

II.4.4 Under normal circumstances, ADS Contracts and connection shall be terminated by Tahiti after the aircraft has left the FIR.

II.5 DATA LINK FAILURE

II.5.1 In case of unexpected ACARS global failure, voice communications will be required until Data Link system has resumed normal operations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le retour du système à un état opérationnel normal exigera un nouvel AFN_LOGON de la part des aéronefs concernés.

II.5.2 Quand les équipages ou les contrôleurs ont connaissance d'une panne de CPDLC, les communications radiotéléphoniques doivent être immédiatement établies sur la fréquence appropriée.

La radiotéléphonie doit continuer à être utilisée comme moyen principal jusqu'à ce que la connexion CPDLC soit rétablie et que le contrôleur ait autorisé le retour aux communications par liaisons de données.

II.6 PROCEDURES D'URGENCE

II.6.1 Les pilotes doivent notifier les situations d'urgence à l'ATC par le moyen le plus approprié (radiotéléphonie ou CPDLC).

II.6.2 Si un message CPDLC MAYDAY ou PAN est reçu, le contrôleur accusera immédiatement réception de l'urgence en utilisant le message Free Text : "ROGER MAYDAY (PAN)".

Les procédures d'urgence normales devront être poursuivies.

Le contrôleur peut également tenter d'obtenir un contact radiotéléphonique avec le pilote.

II.7 TEST SELCAL HF

II.7.1 Pour les aéronefs au départ un test SELCAL n'est pas obligatoire. Cependant les pilotes désirant effectuer un test SELCAL avant le départ contacteront Tahiti ACC sur la fréquence HF primaire assignée par l'ATC.

II.8 IDENTIFICATION D'UN AERONEF EQUIPE LIAISON DE DONNEES

Tahiti exige que les éléments suivants soient renseignés dans le plan de vol OACI :

- Champ 10a : Lettre J pour indiquer la capacité CPDLC.
- Champ 10b : Lettre D pour indiquer la capacité ADS.
- Champ 18 : l'indicateur DAT/ suivi des lettres appropriées pour indiquer le type d'équipement de liaison de données embarqué.

1.8.5 Séparations verticales

Les séparations verticales applicables dans l'OCA de TAHITI sont de 1000 ft au dessous du FL 290.

Entre le FL 290 et le FL 410 inclus le minimum réduit de séparation verticale (RVSM - 1000 ft) est appliqué.

Au dessus du FL 410 l'espacement vertical conventionnel (CVSM - 2000 ft) est appliqué.

1.8.6 PROCEDURES DANS L'ESPACE RVSM DE LA FIR DE TAHITI

1.8.6.1 Avant de pénétrer dans l'espace RVSM de la FIR de TAHITI, le pilote devra vérifier l'état de fonctionnement de l'équipement requis. L'équipement suivant devra fonctionner normalement :

1) deux systèmes primaires d'alerte altitude,

2) un système de maintien d'altitude automatique,

3) un système d'alerte d'altitude.

Le pilote doit informer les services de la circulation aérienne dès que l'équipement requis n'est plus opérationnel.

Durant les changements de niveaux, l'aéronef ne devra pas dépasser ou s'arrêter avant le niveau assigné de plus de 150 ft (45 m).

Si le TCAS est installé sur un aéronef homologué RVSM, l'équipement devra être mis à jour avec la version 7 ou avec une version ultérieure homologuée, afin d'obtenir une exploitation optimum en espace RVSM.

La lettre "W" devra être inscrite dans la case 10 (équipement) du plan de vol OACI pour indiquer l'homologation RVSM de l'aéronef.

1.8.6.2 Evolution d'aéronef NON-RVSM à l'intérieur de l'espace RVSM de la FIR de TAHITI.

1.8.6.2.1 Dans l'OCA de TAHITI, un aéronef civil non RVSM, dans l'incapacité de rejoindre une destination appropriée en volant au/ou sous le FL 280 et au/ou au-dessus du FL 430, peut obtenir une dérogation de vol dans l'espace RVSM «FL 290/FL 410 inclus» à condition que ce soit :

a) un aéronef livré dans son pays d'immatriculation ou d'exploitation, ou

b) un aéronef homologué RVSM, mais qui ayant son équipement défectueux rejoint un atelier de maintenance lui permettant de recouvrir l'homologation RVSM, ou transportant extérieurement un moteur de rechange, ou

c) un aéronef effectuant un vol à but humanitaire ou sanitaire.

Les exploitants désirant cette dérogation, devront :

a) s'ils partent de la FIR de TAHITI, obtenir l'approbation du centre de contrôle de TAHITI. Cette demande devra parvenir au plus tôt 12 heures et au plus tard 4 heures avant l'heure de départ prévue. Il leur appartient ensuite de notifier cette approbation aux centres concernés par le vol, ou

The return of the system to an operational state will require new AFN_LOGON from affected aircraft.

II.5.2 When flight crews or controllers are aware of CPDLC failure, voice communications must immediately be established on appropriate frequency.

Voice must continue to be used as the primary medium until a CPDLC connection has been re-established and controller has authorized the return of Data Link.

II.6 EMERGENCY PROCEDURES

II.6.1 Pilots should notify ATC of emergency situations by the most appropriate means (voice or CPDLC).

II.6.2 If a CPDLC MAYDAY or PAN message is received, the controller will immediately acknowledge receipt of the emergency by using the Free Text message "ROGER MAYDAY (PAN)".

Normal emergency procedures shall be followed.

Controller may also attempt to make voice contact with the pilot.

II.7 HF SELCAL CHECK

II.7.1 For departing aircraft a SELCAL check is not mandatory. However, pilots wishing to perform a SELCAL check prior to departure will contact Tahiti ACC on the primary HF frequency assigned by ATC.

II.8 IDENTIFYING DATA LINK AIRCRAFT

Tahiti requests the following items in the ICAO Flight Plan to be inserted :

- Field 10a : Letter J to indicate CPDLC capability.
- Field 10b : Letter D to indicate ADS capability.
- Field 18 : Indicator DAT/ followed by letters as appropriate to indicate the type of Data Link equipment carried.

1.8.5 Vertical separations

In TAHITI OCA, vertical separation will be : 1000 ft below FL 290.

Between the FL 290 and the FL 410 included, the Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM - 1000 ft) is applied.

Above FL 410 the Conventional Vertical Separation Minimum (CVSM - 2000 ft) is applied.

1.8.6 IN-FLIGHT PROCEDURES WITHIN TAHITI RVSM AIRSPACE

1.8.6.1 *Before entering TAHITI OCEANIC RVSM airpace, pilot should review the status of required equipement. The following equipement should be operating normally :*

1) two primary altitude warning systems,

2) one automatic altitude-keeping device,

3) one altitude-alerting device.

The pilot must notify ATC whenever the aircraft no longer has the required serviceable equipment.

During cleared transition between levels, the aircraft should not overshoot or undershoot the assignate FL by more than 150 ft (45 m).

If TCAS is installed in RVSM compliant aircraft, the equipment should be update to change 7, or later approved version for optimum performance in RVSM airpace.

The letter "W" shall be inserted in item 10 (equipment) in the ICAO standard flight plan to indicated RVSM approval aircraft.

1.8.6.2 *Operation of NON-RVSM aircraft within TAHITI RVSM airspace.*

1.8.6.2.1 *Within Tahiti RVSM airpace, a NON RVSM civil aircraft unable to fly to an appropriate destination at or below FL 280 and unable to fly at or above FL 430 may flight plan at RVSM flight levels in the RVSM stratum provided :*

a) the aircraft is beeing initially delivered to the state of registry or operator, or

b) the aircraft was formerly RVSM approved but has experienced an equipment failure and is being flown to a maintenance facility for repair in order to meet RVSM requirement and/or obtain appoval, or is transporting externally a spare engine, or

c) the aircraft is beeing utilised for mercy or humanitarian purposes.

Aircraft operators requesting approval as above shall :

a) If departing within TAHITI FIR, obtain approval from the TAHITI OCEANIC CONTROL CENTRE normally not more than 12 hours and not less 4 hours prior to the intended departure time.They have to notify this approval to next centres concerned by the flight, or

b) s'ils transitent dans la FIR de TAHITI, ils notifieront, avant leur départ, à l'OCA de TAHITI, l'approbation reçue du premier centre traversé et,

c) incluront cette remarque : "APVD NON RVSM" dans la case 18 du plan de vol.

NB : Le seul dépôt de plan de vol n'a pas valeur de notification.

- Ce processus d'approbation s'entend uniquement pour les cas indiqués et non comme un moyen de contourner le processus normal.

b) if transiting TAHITI FIR, notify the TAHITI OCEANIC CENTRE after approval is received from the first affected centre and prior to departure,

c) include the remark "APVD NON RVSM" in field 18 of the ICAO flight plan.

Note : that filing of the flight plan is not appropriate notification.

- This approval process is indended exclusively for the purposes indicated above and not as a means to circumvent the normal RVSM approval process.

1.8.6.2.2 Un aéronef d'Etat, NON RVSM, peut évoluer dans l'espace RVSM de la FIR de TAHITI sous réserve :

a) au départ de la FIR de TAHITI, de demander une approbation au Centre de Contrôle de TAHITI, au plus tôt 72 heures et au plus tard 12 heures avant l'heure de départ prévue et de notifier ensuite cette approbation aux centres suivants concernés par le vol ou,

b) en transit dans la FIR de TAHITI, de notifier son vol au Centre de Contrôle de TAHITI avant le départ.
La notification vaut approbation.

NB : Le seul dépôt d'un plan de vol n'a pas valeur de notification.

1.8.6.2.2 *NON-RVSM state aircraft may flight plan at RVSM flight levels provided previous coordinations has been completed.*
State aircraft operators requesting this service shall :

a) if departing within TAHITI FIR, obtain approval from the TAHITI OCEANIC CONTROL CENTRE normally not more than 72 hours and not less than 12 hours prior to the intended departure time and notify this approval to next centres concerned by the flight, or

b) if transiting TAHITI FIR, notify the TAHITI OCEANIC CONTROL CENTRE of intentions prior departure.
Notification constitutes approval.

Note : that filing of flight plan is not appropriate notification.

1.8.6.2.3 Une séparation verticale de 2000 pieds sera appliquée dans l'espace RVSM, entre un aéronef NON RVSM et tout autre aéronef.

1.8.6.2.3 *NON-RVSM aircraft operating in the RVSM stratum will be separated from all other aircraft by a minimum 2000 feet vertical separation.*

1.8.6.2.4 Pour toute demande d'approbation contacter

TELEPHONE : 689 - 40 86 11 55.

AFTN : NTTTZQZX.

FAX : 689 - 40 86 12 49.

1.8.6.2.4 *Contact details for coordinations are as follows :*

TELEPHONE : 689 - 40 86 11 55.

AFTN : NTTTZQZX.

FAX : 689 - 40 86 12 49.

1.8.6.3 Procédures de suspension du RVSM dans la FIR de TAHITI

Les services de la circulation aérienne peuvent être amenés à suspendre l'utilisation du RVSM dans la FIR de TAHITI si les pilotes font état d'une turbulence supérieure à la turbulence modérée.

Lorsque l'utilisation du RVSM est suspendue, la séparation verticale minimum entre deux aéronefs est de 2000 ft.

1.8.6.3 Procedures for suspension of RVSM in TAHITI FIR

ATS will consider suspending RVSM procedures within TAHITI FIR when there are pilot reports of greater than moderate turbulence.

When RVSM procedures are suspended, the vertical separation minimum between all aircraft will be 2000 ft.

1.8.7 PROCEDURES DANS L'ESPACE RNP DE LA FIR DE TAHITI

1.8.7 IN-FLIGHT PROCEDURES WITHIN TAHITI RNP AIRSPACE

← **1.8.7.1** L'espace océanique de la FIR de TAHITI est déclaré "espace RNP" entre la limite inférieure FL245 et la limite supérieure FL600.

1.8.7.1 *TAHITI Oceanic FIR is declared "RNP airspace" within vertical limits FL245 and FL600.*

← **1.8.7.2** Le PBCS (Performance Based Communications and Surveillance) est appliqué dans l'espace RNP de la FIR TAHITI pour la mise en œuvre de séparations réduites. Pour être éligible, les aéronefs équipés FANS1/A data link doivent satisfaire aux exigences de performances RCP240 (Required Communications Performance) et RSP180 (Required Surveillance Performance).

1.8.7.2 *Performance Based Communications and Surveillance (PBCS) is applied in the RNP airspace of TAHITI Oceanic FIR for the application of reduced performance based separation standards. To be eligible FANS1/A datalink equipped aircraft must achieve Required Communications Performance (RCP240) and Required Surveillance Performance (RSP180) standards.*

← **1.8.7.3** Afin de pouvoir bénéficier de séparations réduites dans l'espace certifié RNP, les aéronefs doivent être certifiés RCP240 et RSP180, et les exploitants opérant dans l'espace désigné doivent avoir obtenu une approbation opérationnelle ou un accusé de réception du dossier PBCS de leur autorité de surveillance.

1.8.7.3 *In order to access ATC reduced separation in RNP certified airspace, aircraft must be certified RCP240 and RSP180, and operators practicing in the designated area must have obtained an operational approval or an acknowledgment of receipt of the PBCS file by their State of Registry.*

← **1.8.7.4** Les opérateurs disposant de systèmes FANS1/A et utilisant le CPDLC et l'ADS-C dans la FIR TAHITI doivent s'enregistrer sur le site FANS-CRA (Central Reporting Agency) at http:/www.fans-cra.com et participer aux programmes de suivi régional et de report d'incidents.

1.8.7.4 *Aircraft operators using FANS1/A CPDLC and ADS-C in the TAHITI Oceanic FIR shall register on the FANS Central Reporting Agency (CRA) website at http:/www.fans-cra.com and participate in the regional monitoring and problem reporting programs.*

← **1.8.7.5** Les opérateurs souhaitant bénéficier des séparations 30NM latéral/30NM longitudinal doivent préciser dans leur plan de vol les équipements de navigation et de surveillance disponibles à bord, ainsi que les points suivants :

← a) conformité RNP est indiquée par "R" et "Z" en case 10a,

← b) capacité FANS1/A ADS-C est indiquée par "D1 en case 10b,

← c) capacité FANS1/A CPDLC est indiquée par J1, J2, J3, J4, J5, J6 et/ou J7 en case 10a,

← d) L1 dans la case 18,

← e) conformité CPDLC RCP240 est indiquée par "P2" en case 10a,

← f) conformité ADS-C RSP180 est indiquée par SUR/RSP180 en case 18.

1.8.7.5 *Aircraft operators wishing to access 30/30 separation minima must indicate in their flight plan the navigation and surveillance equipment available on board, as well as the following points :*

a) RNP compliance is indicated in item 10a using designators "R" and "Z",

b) FANS1/A ADS-C capacity is indicated in item 10b using the descriptor "D1",

c) FANS1/A CPDLC capacity is indicated in item 10a using the appropriate descriptor J1, J2, J3, J4, J5, J6 and/or J7,

d) L1 inserted in Item 18,

e) CPDLC RCP240 compliance is indicated in item 10a using the designator "P2",

f) ADS-C RSP180 compliance is indicated in item 18 of the flight plan using the designator SUR/RSP180.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.8.7.6 Sous réserve de disposer des conditions de surveillance (connexion ADS-C active), de communication directe Pilote/Contrôleur (HF, VHF ou CPDLC) et des exigences de navigation requises (RNP), le minimum de séparation latérale et longitudinale applicable est de 30NM entre deux aéronefs. Une séparation latérale et longitudinale de 50NM sera appliquée entre un aéronef RNP4 et un aéronef RNP10 ou entre deux aéronefs RNP10 Dans tous les autres cas, une séparation de 100NM latérale ou longitudinale en temps sera appliquée.

1.8.7.6 *Subject to the availability of the conditions of surveillance (ADS-C connection active), of direct communication Pilot/Controller (HF, VHF or CPDLC) and of navigation requirements required (RNP), minimum lateral and longitudinal separation applicable is 30NM between two aircraft. A lateral and longitudinal of 50NM separation of 50NM Will be applied between an RNP4 aircraft and a RNP10 aircraft or between two RNP10 aircraft. In all other cases, 100NM lateral or time-based longitudinal separation will be applied.*

1.8.7.7 Quand un aéronef n'est plus apte à respecter les critères RNP, le commandant de bord doit en avertir l'ATC :

a) 30 minutes avant de pénétrer dans l'espace RNP ; ou

b) immédiatement, lorsque l'impossibilité de respecter les critères RNP est détectée moins de 30 min avant de pénétrer dans l'espace RNP ou à l'intérieur de cet espace.

1.8.7.7 *When aircraft are unable to meet RNP criteria, pilots must advise ATC :*

a) 30 minutes prior to entry to RNP airspace ; or

b) immediately, when within 30 min of, or within RNP airspace.

1.8.7.8 Les services de la circulation aérienne feront leur possible pour satisfaire les demandes d'un avion ne satisfaisant pas aux critères RNP4 dans l'espace désigné. Toutefois il sera donné priorité aux aéronefs satisfaisant aux critères RNP4 sur les autres aéronefs non conformes, en fonction du trafic.

1.8.7.8 *ATC will endeavour to accommodate aircraft not meeting RNP criteria within the designated airspace. Aircraft meeting RNP4 will be given priority over aircraft not meeting RNP4 criteria, subject to the traffic disposition.*

1.8.8 Procédures applicables en cas d'événement imprévu en vol en espace aérien océanique

1.8.8 Special procedures for in-flight contingencies in the oceanic air space

1.8.8.1 Procédures générales

Les procédures décrites ci-dessous s'appliquent en cas d'événement imprévu en vol en espace aérien océanique, y compris lors des situations suivantes :

– le déroutement en route en travers du courant de trafic principal par exemple à cause d'urgences médicales (voir paragraphes 1.8.8.1 et 1.8.8.2) ;

– la perte ou une diminution marquée des performances de navigation requises en espace aérien où une navigation de précision est indispensable à la sécurité des vols, ou une panne de pressurisation (voir paragraphes 1.8.8.1 et 1.8.8.2) ;

– l'impossibilité de se conformer à l'autorisation délivrée en raison de conditions météorologiques sans pouvoir recevoir une autorisation révisée (voir paragraphe 1.8.8.3 ci-dessous).

1.8.8.1 General procedures

Procedures described below apply for in-flight contingencies in oceanic air space, including in following situations :

– en-route diversion across the prevailing traffic flow (for example, due to medical emergencies (paragraphs 1.8.8.1 and 1.8.8.2 refer) ;

– the loss of, or significant reduction in, the required navigation capability when operating in an airspace where the navigation performance accuracy is a prerequisite to the safe conduct of flight operations, or pressurisation failure (paragraphs 1.8.8.2 and 1.8.8.3 refer) ;

– the inability to comply with assigned clearance due to meteorological conditions (paragraph 1.8.8.3 refers).

1.8.8.1.1 Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui ne peut poursuivre son vol conformément à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue obtient, lorsque c'est possible, une autorisation révisée.

1.8.8.1.1 If an aircraft is unable to continue the flight in accordance with its ATC clearance, a revised clearance shall be obtained, whenever possible.

1.8.8.1.2 Si une autorisation révisée ne peut être obtenue, les procédures suivantes sont appliquées :

a) Le pilote quitte la route ou la route ATS autorisée en effectuant tout d'abord un virage d'au moins 30° à droite ou à gauche pour établir et maintenir une route ou une route ATS parallèle de même sens décalée de 9,3 km (5,0 NM).
La direction du virage est fondée sur l'un ou plusieurs des facteurs suivants, sans nécessairement s'y limiter :

i) la position de l'aéronef par rapport à tout système de routes ou de routes ATS organisées ;

ii) la direction des vols et les niveaux de vol attribués aux routes adjacentes ;

iii) la direction d'un aéroport de dégagement ;

iv) tout décalage latéral stratégique en cours d'exécution ;

v) le relief ;

vi) les conditions météorologiques environnantes.

b) Le pilote surveille les autres aéronefs afin de déceler toute possibilité de conflit, à vue et par référence à l'ACAS (si l'aéronef en est doté), en laissant l'ACAS en mode RA en permanence, sauf si les limites d'utilisation de l'aéronef justifient le contraire ;

c) Le pilote allume tout l'éclairage extérieur de l'aéronef (en tenant compte des limites d'utilisation applicables) ;

d) Le pilote fait fonctionner le transpondeur SSR en permanence et, lorsque c'est possible, il règle le transpondeur sur le code 7700, selon qu'il convient et, si l'aéronef est équipé de l'ADS-B ou de l'ADS-C, il sélectionne la fonction d'urgence appropriée ;

e) Le pilote avertit le contrôle de la circulation aérienne, dès que possible, de tout écart par rapport à l'autorisation qui lui a été délivrée ;

f) Le pilote utilise la radiotéléphonie ou les liaisons CPDLC pour communiquer en situation d'exception ou d'urgence ;

g) Si le pilote utilise les communications vocales, le signal radiotéléphonique de détresse (MAYDAY) ou le signal d'urgence (PAN PAN) de préférence prononcé trois fois, est utilisé si les circonstances le justifient ;

1.8.8.1.2 If prior clearance cannot be obtained, the following contingency procedures should be employed :

a) The pilot shall leave the cleared track or ATS route by initially turning at least 30 degrees to the right or to the left, in order to establish and maintain a parallel, same direction track or ATS route offset 9.3 km (5 NM). The direction of the turn should be based on one or more of the following factors :

i) aircraft position relative to any organised track or ATS route system ;

ii) the direction of flights and flight levels allocated on adjacent tracks ;

iii) the direction to an alternate airport ;

iv) any strategic lateral offset being flown ;

v) terrain clearance ;

vi) surrounding meteorological conditions.

b) The pilot shall maintain a watch for conflicting traffic both visually and by reference to ACAS (if equipped), leaving ACAS in RA mode at all times, unless aircraft operating limitations dictate otherwise ;

c) The pilot shall turn on all aircraft exterior lights (commensurate with appropriate operating limitations) ;

d) The pilot shall keep the SSR transponder on at all times and, when able, squawk 7700, as appropriate and, if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality ;

e) The pilot shall as soon as practicable, advise air traffic control of any deviation from their assigned clearance ;

f) The pilot shall use means as appropriate (i.e. voice and/or CPDLC) to communicate during a contingency or emergency ;

g) If voice communications are used, the radiotelephony distress signal (MAYDAY) or urgency signal (PAN PAN) preferably spoken three times, shall be used, as appropriate ;

h) Lorsque les situations d'urgence sont communiquées par CPDLC, le contrôleur répond de la manière la plus appropriée selon les circonstances soit par CPDLC soit par communications vocales avec l'aéronef ;

i) Le pilote établit des communications avec les aéronefs voisins et diffuse sur les fréquences en service et, à intervalles appropriés, sur 121,500 MHz : l'identification de l'aéronef, la nature de la situation de détresse, ses intentions, la position (y compris l'indicatif de route ATS ou le code de la route, selon le cas) et le niveau de vol.

h) When emergency situations are communicated via CPDLC, the controller may respond via CPDLC. However, the controller may also attempt to make voice contact with the aircraft ;

i) The pilot shall establish communications with and alert nearby aircraft by broadcasting on the frequencies in use and at suitable intervals on 121.5 MHz, aircraft identification, the nature of the distress condition, intentions, position (including the ATS route designator or the track code, as appropriate) and flight level.

1.8.8.2 Mesures à prendre après décalage de la route

1.8.8.2 Actions to Be Taken Once Offset From Track

1.8.8.2.1 Lorsque cela est possible, le pilote maintient le niveau de vol assigné jusqu'à ce que l'aéronef soit stabilisé sur une route ou une route ATS parallèle de même sens décalée de 9,3 km (5,0 NM). Sinon, il commence par réduire le taux de descente au minimum opérationnellement possible.

1.8.8.2.1 If possible, maintain the assigned flight level until established on the 9.3 km (5 NM) parallel, same direction track or ATS route offset. If unable, initially minimise the rate of descent to the extent that is operationally feasible.

1.8.8.2.2 Une fois l'aéronef stabilisé sur une route ou une route ATS parallèle de même sens décalée de 9,3 km (5,0 NM) :

a) soit le pilote descend au-dessous du FL 290, établit un décalage vertical de 150 m (500 ft) par rapport aux niveaux de vol qui figurent dans le tableau des niveaux de vol utilisables dans les espaces aériens de Polynésie française au ENR 1.7.6. et poursuit comme l'exige la situation opérationnelle ou, si une autorisation du contrôle de la circulation aérienne lui a été délivrée, conformément à cette autorisation ;

b) soit le pilote établit un décalage vertical de 150 m (500 ft) [ou de 300 m (1 000 ft) s'il est au-dessus du FL 410] par rapport aux niveaux de vol qui figurent dans le tableau des niveaux de vol utilisables dans les espaces aériens de Polynésie française au ENR 1.7.6 et poursuit comme l'exige la situation opérationnelle ou, si une autorisation du contrôle de la circulation aérienne lui a été délivrée, conformément à cette autorisation.

Note. – Il est considéré que la descente au-dessous du FL 290 s'applique particulièrement quand il y a un flux de trafic prédominant (par exemple est-ouest) ou un système de routes parallèles dans lequel la trajectoire de déroutement de l'aéronef traverse probablement des pistes ou routes ATS adjacentes. Une descente au-dessous du FL 290 peut réduire le risque de conflit avec d'autres aéronefs, de RA de l'ACAS et de retards dans la délivrance d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne révisée.

1.8.8.2.2 Once established on a parallel, same direction track or ATS route offset by 5 NM, either :

a) descend below FL290, and establish a 150 m (500 ft) vertical offset from those flight levels contained in paragraph ENR 1.7.6 flight levels usable within French Polynesia airspaces and proceed as required by the operational situation or if an ATC clearance has been obtained, in accordance with the clearance ; or

b) establish a 150 m (500 ft) vertical offset [or 300 m (1000 ft) vertical offset if above FL410] from those flight levels contained in paragraph ENR 1.7.6 flight levels usable within French Polynesia airspaces and proceed as required by the operational situation, or if an ATC clearance has been obtained, in accordance with the clearance.

Note : Descent below FL 290 is considered particularly applicable to operations where there is a predominant traffic flow (e.g. east–west) or parallel track system where the aircraft's diversion path will likely cross adjacent tracks or ATS routes. A descent below FL 290 can decrease the likelihood of conflict with other aircraft, ACAS RA events and delays in obtaining a revised ATC clearance.

1.8.8.3 Procédures de déroutement en cas de mauvais temps

1.8.8.3 Weather Deviation Procedures

1.8.8.3.1 Généralités

1.8.8.3.1 General

1.8.8.3.1.1 Lorsqu'un déroutement en cas de mauvais temps est nécessaire, le pilote établit les communications avec les services du contrôle de la circulation aérienne par radiotéléphonie ou CPDLC par l'une des méthodes suivantes :

a) il annonce « DÉROUTEMENT MÉTÉO NÉCESSAIRE (WEATHER DEVIATION REQUIRED) » pour indiquer qu'il souhaite pouvoir utiliser la fréquence et obtenir la réponse du contrôle à titre prioritaire ;

b) il demande un déroutement en cas de mauvais temps au moyen d'un message CPDLC descendant concernant un mouvement dans le plan latéral.

1.8.8.3.1.1 When weather deviation is required, the pilot should initiate communications with ATC via voice or CPDLC :

a) stating "WEATHER DEVIATION REQUIRED" to indicate that priority is desired on the frequency and for ATC response ;

b) requesting a weather deviation using a CPDLC lateral downlink message.

1.8.8.3.1.2 Lorsque les circonstances le justifient, le pilote établit les communications en utilisant le signal d'urgence « PAN PAN » (de préférence, prononcé trois fois) ou au moyen d'un message CPDLC descendant concernant une urgence absolue ou une situation urgente.

1.8.8.3.1.2 When necessary, the pilot should initiate the communications using the urgency call "PAN PAN" (preferably spoken three times) or by using a CPDLC urgency downlink message.

1.8.8.3.1.3 Le pilote informe les services du contrôle de la circulation aérienne lorsque le déroutement n'est plus nécessaire, ou lorsqu'il est terminé et que l'aéronef est replacé sur la route autorisée.

1.8.8.3.1.3 The pilot shall inform ATC when weather deviation is no longer required, or when a weather deviation has been completed and the aircraft has returned to its cleared route.

1.8.8.3.2 Mesures à prendre lorsque les communications entre le contrôle aérien et le pilote ont été établies.

1.8.8.3.2 Actions to be taken when controller–pilot communications are established.

1.8.8.3.2.1 Le pilote demande l'autorisation de s'écarter de la route ou de la route ATS, en indiquant, lorsque c'est possible, l'ampleur de l'écart demandé. L'équipage de conduite utilise les moyens appropriés, quels qu'ils soient (radiotéléphonie ou CPDLC) pendant un déroutement en cas de mauvais temps.

1.8.8.3.2.1 The pilot should notify ATC and request clearance to deviate from track or ATS route, advising, when possible, the extent of the deviation requested. The flight crew will use whatever means are appropriate (i.e. voice and/or CPDLC) to communicate during a weather deviation.

1.8.8.3.2.2 Le contrôleur prend l'une des mesures suivantes :

a) si une séparation appropriée peut être établie, il délivre l'autorisation de s'écarter de la route ;

b) en cas de conflit de circulation et s'il n'est pas en mesure d'établir une séparation appropriée, le contrôleur :

– prévient le pilote qu'il ne peut pas délivrer l'autorisation de déroutement demandée ;

– informe le pilote du conflit de circulation ;

1.8.8.3.2.2 ATC should take one of the following actions :

a) when appropriate separation can be applied, issue clearance to deviate from track ;

b) if there is conflicting traffic and ATC is unable to establish appropriate separation, ATC shall :

– advise the pilot of inability to issue clearance for the requested deviation ;

– advise the pilot of conflicting traffic ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

– demande les intentions du pilote.

– request the pilot's intentions.

1.8.8.3.2.3 Le pilote prend l'une des mesures suivantes, selon ce qui s'applique :

a) il se conforme à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne ;

b) il indique ses intentions au contrôleur et prend les mesures prévues au paragraphe 1.8.8.3.3 suivant.

1.8.8.3.2.3 The pilot should take the following actions :

a) comply with the ATC clearance issued ;

b) advise ATC of intentions and execute the procedures detailed in 1.8.8.3.3.

1.8.8.3.3 Mesures à prendre au cours d'un déroutement en cas de mauvais temps lorsqu'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne révisée ne peut pas être obtenue.

1.8.8.3.3 Actions to be taken if a revised ATC clearance cannot be obtained.

Note. – Les mesures énoncées ci-après s'appliquent aux situations où un pilote doit exercer l'autorité du pilote commandant de bord conformément aux dispositions de la règle SERA.2010 du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 susvisé.

Note : The provisions of this section apply to situations where a pilot needs to exercise the authority of a pilot-in-command under the provisions of SERA 2010 (UE) NR 923/2012 regulation.

1.8.8.3.3.1 S'il doit s'écarter de la route ou de la route ATS pour éviter des conditions météorologiques défavorables et s'il ne peut pas obtenir une autorisation préalable du contrôle de la circulation aérienne, le pilote obtient une autorisation du contrôle de la circulation aérienne dès que possible. En attendant de recevoir une telle autorisation, les mesures suivantes s'appliquent :

a) Le pilote s'écarte, si possible, du système de routes ou de routes ATS organisées ;

b) Il établit des communications avec les aéronefs évoluant à proximité et alerte ceux-ci en diffusant, à intervalles appropriés, l'identification, le niveau de vol et la position de son aéronef (y compris l'indicatif de route ATS ou le code de la route) ainsi que ses intentions, sur la fréquence en service et sur 121,500 MHz ;

c) Il surveille les autres aéronefs afin de déceler toute possibilité de conflit, à vue et par référence à l'ACAS (si l'aéronef en est doté) ;

d) Il allume tout l'éclairage extérieur de l'aéronef (en tenant compte des limites d'utilisation applicables) ;

e) Dans le cas d'un écart inférieur à 9,3 km (5,0 NM) de la route ou de la route ATS initialement autorisée, il demeure au niveau que le contrôleur lui a assigné ;

f) Dans le cas d'un écart supérieur ou égal à 9,3 km (5,0 NM) de la route ou de la route ATS initialement autorisée, il amorce un changement de niveau conformément aux indications du tableau relatif aux changements de niveau figurant ci-dessous lorsqu'il se trouve à environ 9,3 km (5,0 NM) de la route qu'il suivait ;

g) Si le pilote reçoit l'autorisation de s'écarter de la route ou de la route ATS autorisée sur une distance spécifiée et, par la suite, demande, sans pouvoir l'obtenir, l'autorisation de rester à l'écart au-delà de cette distance, le pilote applique une altitude décalée conformément au tableau relatif aux changements de niveau figurant ci-dessous avant de s'écarter au-delà de la distance autorisée ;

h) Lors du retour vers la route ou la route ATS initiale, le pilote se replace au niveau de vol qui lui avait été initialement assigné quand il est à moins d'environ 9,3 km (5,0 NM) de l'axe de la route.

1.8.8.3.3.1 If the aircraft is required to deviate from track or ATS route to avoid adverse meteorological conditions and prior clearance cannot be obtained, an ATC clearance shall be obtained at the earliest possible time. Until an ATC clearance is received, the pilot shall take the following actions :

a) if possible, deviate away from the organised track or ATS route system ;

b) establish communications with and alert nearby aircraft by broadcasting, at suitable intervals, aircraft identification, flight level, position (including ATS route designator or track code) and intention, on the frequency in use and on 121.5 MHz ;

c) watch for conflicting traffic both visually and by reference to ACAS (if equipped) ;

d) turn on all aircraft exterior lights (commensurate with appropriate operating limitations) ;

e) for deviations of less than 9.3 km (5 NM) from the originally cleared track or ATS route, remain at the level assigned by ATC ;

f) for deviations greater than, or equal to 9.3 km (5 NM) from the originally cleared track or ATS route, when the aircraft is approximately 9.3 km (5 NM) from track, initiate a level change in accordance with the following ;

g) if the pilot receives clearance to deviate from cleared track or ATS route for a specified distance and, subsequently, requests, but cannot obtain a clearance to deviate beyond that distance, the pilot should apply an altitude offset in accordance with the table below before deviating beyond the cleared distance ;

h) when returning to track or ATS route, be at its assigned flight level when the aircraft is within approximately 9.3 km (5 NM) of the axis.

Axe de la route ou de la route ATS initialement autorisée *Axis of the track or ATS route initially cleared*	**Ecart supérieur ou égal à 9,3 km (5,0 NM)** *Deviation greater than or equal to 9.3 km (5.0 NM)*	**Changement de niveau** *Flight level change*
EST (000° - 179° magnétique) *EAST* *(000° - 179° magnetic)*	GAUCHE DROITE *LEFT* *RIGHT*	DESCENDRE DE 90 m (300 ft) MONTER DE 90 m (300 ft) *DESCEND by 90 m (300 ft)* *CLIMB by 90 m (300 ft)*
OUEST (180° - 359° magnétique) *WEST* *(180° - 359° magnetic)*	GAUCHE DROITE *LEFT* *RIGHT*	MONTER DE 90 m (300 ft) DESCENDRE DE 90 m (300 ft) *CLIMB by 90 m (300 ft)* *DESCEND by 90 m (300 ft)*

Tableau relatif aux changements de niveau / *Table related to flight level changes*

1.8.9 Interruption des communications

Les procédures décrites en Annexe 2 et DOC 4444 de l'OACI s'appliquent sans différence dans l'OCA de TAHITI.

1.8.9 Loss of communication

Procedures prescribed by ICAO Annexe 2 and DOC 4444 applicable without difference in TAHITI OCA.

← **1.8.10 Procédures complémentaires régionales introduisant l'utilisation des décalages latéraux stratégiques dans l'OCA de TAHITI**

1 - Les décalages latéraux ne doivent être appliqués que par des aéronefs qui utilisent un système de navigation permettant un décalage latéral de façon automatique selon les principes suivants :

a) Quand il est appliqué, un décalage latéral doit être établi :

← - par dixième de mille marins, jusqu'à un maximum de 3,7 km (2 NM),

- à droite de l'axe de la route par rapport au sens de vol.

1.8.10 Regional complementary procedures introducing the use of strategic lateral offsets in TAHITI OCA

1 - Aircraft that are being navigated by a navigation system with automatic offset tracking capability are authorised to use lateral offsets in accordance with the following requirements :

a) When an offset is applied, the offset must be established :

- in tenths of a nautical mile up to a maximum of 2 NM,

- to the right of track relative to the direction of flight.

b) Le décalage latéral ne doit pas être appliqué en plus d'une déviation ou d'autres décalages dus par exemple à des conditions météorologiques ou turbulence de sillage.

c) L'application du décalage latéral ne peut s'effectuer qu'après avoir atteint l'altitude minimale de sécurité.

2 - L'équipage n'est pas tenu d'informer les services ATC qu'il applique la procédure de décalage latéral

b) The offset must not be used in addition to diversion or other offsets, e.g. weather or wake turbulence.

c) The offset must not be applied below Lowest Safe Altitude (LSALT).

2 - Pilots are not required to notify ATC that a GNSS offset is being applied.

1.8.11 Séparations longitudinales GNSS dans la FIR de la Polynésie Française

1- Des séparations longitudinales GNSS sont mises en place dans la FIR de la Polynésie Française.

Ces séparations sont applicables dans les conditions suivantes :

- réservées aux aéronefs basés et autorisés par le département surveillance du SEAC/PF, division opérations aériennes.

- Les aéronefs concernés devront être en contact VHF avec l'organisme de contrôle concerné.

- Les aéronefs voleront à destination ou en provenance d'un même aérodrome.

- Les distances GNSS seront exprimées par rapport à l'ARP de l'aérodrome de destination ou de provenance.

2 - Selon le cas, la séparation longitudinale appliquée sera au minimum de 10 ou 20 NM.

3 - Il est important que les contrôleurs et les pilotes utilisent une phraséologie standard pour obtenir et donner des reports de distance.

Dans ce but, l'OACI a créé et publié dans le PANS-ATM la phraséologie pour l'application de séparations longitudinales basées sur le GNSS.

CONTROLEUR :

DONNEZ UNE DISTANCE GNSS DE (ARP).

PILOTE

..... NAUTIQUES GNSS DE (ARP).

4 - Il est important que Pilotes et Contrôleurs gardent en mémoire de toujours préciser le nom du point de référence à partir duquel a été donnée la distance en épelant l'indicateur d'emplacement (ex : - "TIKEHAU, Novembre Tango Golf Charlie").

5 - Pour plus d'informations, vous pouvez consulter la circulaire OACI 321 et la DOC 4444 de l'OACI chapitre 5.4.2.3.

1.8.11 GNSS longitudinal separations in the FIR of French Polynesia

1 - GNSS longitudinal separations are implemented in the FIR of French Polynesia.

These separations are appropriate under the following conditions :

- reserved for aircraft based and authorized by Air Operations Division of the SEAC/PF Monitoring Department.

- The aircrafts must be in VHF contact with the relevant ATS.

- Aircrafts will fly to or from the same aerodrome.

- The GNSS distances will be relative to the ARP of the aerodrome of destination or origin.

2 - as appropriate, the applied longitudinal separation will be at least 10 or 20 NM.

3 - It is important that controllers and pilots use standard phraseology to get and give distance reports.

For this purpose, ICAO has created and published in the PANS-ATM, the phraseology for the purposes of longitudinal separations based on GNSS.

CONTROLLER :

SAY GNSS DISTANCE FROM/TO (ARP).

PILOT

..... GNSS NAUTICAL MILES FROM/TO (ARP).

4 - It is important that pilots and controllers keep in mind to always specify the name of the reference point from which the distance was given by spelling the location indicator (ex: "TIKEHAU, November Golf Charlie Tango").

5 - For more information, consult the ICAO Cir 321 and DOC 4444 Chapter 5.4.2.3.

1.8.12 Procédure de description de vol particulier

1.8.12.1 Le service de la navigation aérienne met en place une procédure de description des vols particuliers afin de rendre aux usagers un meilleur service en permettant une meilleure intégration du vol dans le trafic en cours.

1.8.12.2 Périmètre d'application : Vol en CTR NTAA, TMA1 & TMA2 ayant des contraintes de trajectoires ou de manœuvrabilité non usuelles ou réalisant plusieurs procédures de départ ou d'arrivée IFR.

1.8.12.3 A compter du 1er juin 2012, tout vol particulier programmé en CTR NTAA, TMA1 et TMA2 devra faire l'objet d'un dépôt de descriptif du vol pour faciliter sa prise en compte par les services du contrôle. Les vols déjà décrits dans un protocole d'accord avec le SNA ne sont pas soumis au dépôt d'un descriptif supplémentaire. Il faut entendre par "vol particulier" tout vol ayant des contraintes de trajectoires ou de manœuvrabilité non usuelles ainsi que tout vol prévoyant d'utiliser plusieurs procédures de départ ou d'arrivée IFR.

1.8.12.3.1 Un formulaire type décrit ci-dessous est mis à la disposition de l'usager par le BRIA.
Il est une aide, et tout autre document peut avantageusement le remplacer (schéma de routes, profil de vol) pourvu qu'il contienne les informations essentielles suivantes :
• Date du vol,
• créneau horaire souhaité,
• indicatif radio,
• type d'appareil,
• nom du CdB et n° téléphone/portable pour le joindre éventuellement avant le vol.
Ce formulaire ne dispense pas du dépôt de FPL ou d'une intention de vol.

1.8.12.3.2 Le descriptif du vol doit être transmis aux services ATS :
• par mail à la Subdivision Contrôle à l'adresse seac-pf-sna-dca-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr du lundi au vendredi hors jours fériés pour les demandes ayant un préavis de 24 heures.
• par fax directement à la tour de contrôle au n° 40 86 12 49 dans les autres cas.

1.8.12.3.3 Avant le vol, le Commandant de Bord contactera le Chef de Tour au 40 54 77 20 pour s'assurer qu'il ait bien reçu le descriptif et que le créneau envisagé est compatible avec le trafic prévu. Le Chef de Tour pourra y ajouter éventuellement des consignes particulières, délayer ou annuler toute partie du vol en fonction de ses contraintes techniques ou de trafic.

1.8.12 Procedure for describing special flights

1.8.12.1 The air navigation service sets up a procedure for describing special flights to provide users with a better service by enabling better integration of a flight into current traffic.

1.8.12.2 Scope of application : Flight within NTAA CTR, TMA1 & TMA2 having unusual route or maneuverability constraints, or several IFR departure or arrival procedures.

1.8.12.3 As of June 1st 2012, any special flight scheduled within NTAA CTR, TMA1 and TMA2 must be filed with a description to make it easier for the control services to include it. Flights that are already described in an agreement protocol with the Air Navigation Service do not need to be filed with an additional description. The term "special flight" should be understood as being any flight having unusual route or maneuverability constraints, or any flight planning to use several IFR departure or arrival procedures.

1.8.12.3.1 A typical form described below is made available to users by the BRIA (Regional Office for Flight Information and Assistance).
This is to be used as a guide, and may be replaced by any other document (route pattern, flight profile) provided that it contains the following essential information :
• Date of flight,
• requested time slot,
• radio call sign,
• type of aircraft,
• name of captain and phone/mobile phone number to contact him/her before the flight if necessary.
This form does not replace the filing of a FPL or flight intent.

1.8.12.3.2 The flight description must be sent to the ATS services :
• by E-mail to the Control Subdivision at seac-pf-sna-dca-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr from Monday to Friday except for bank holidays for requests with 24 hours' prior notice.
• by fax directly to the control tower on 40 86 12 49 in all other cases.

1.8.12.3.3 The captain must contact the tower manager on 40 54 77 20 before the flight, to ensure that he/she has received the description and that the planned time slot is compatible with the scheduled traffic. The tower manager may add specific instructions, delay or cancel any part of the flight depending on technical constraints or the traffic.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.8.1.2.3.4 Pour remplir le formulaire type, il convient de scinder le vol en différentes phases numérotées.
Pour chaque phase, indiquer :
• la durée approximative,
• le régime de vol (VFR, IFR, CAM)
• le nombre de répétition souhaité pour cette phase,
• toute particularité ayant une incidence sur la gestion du vol par le contrôle (contrainte de vitesse ou de performances, configuration avion…)

1.8.1.2.3.5 L'attention de l'usager est attirée sur le fait que l'ATC :
• pourra utiliser le numéro des phases lors des échanges radio pour plus de concision,
• pourra suggérer un séquencement des phases différent en temps réel,
• pourra suggérer un changement de régime de vol si cela permet d'optimiser la séquence de trafic.
La décision finale de séquencement et de régime de vol appartient au Commandant de Bord.

1.8.1.2.3.4 The typical form can be filled in simply by dividing the flight into different numbered phases.
For each phase, indicate :
• the approximate duration,
• the flight conditions (VFR, IFR, Military Air Traffic),
• the number of repetitions requested for this phase,
• any particular feature which may affect the way control manages the flight (limited speed or performance, aircraft configuration, etc.).

1.8.1.2.3.5 Users' attention is drawn to the fact that the ATC :
• may use the number of phases during radio communication to be more concise,
• may suggest sequencing the phases differently in real time,
• may suggest changing flight conditions if this improves the sequence of traffic.
The final decision about flight conditions and sequencing is made by the captain.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Descriptif de vol particulier / *Description of a flight with special feature*
(Formulaire type / *Model form*)

Date du vol / *Date of flight*		Créneau horaire (UTC) / *Time slot*	
Indicatif radio / *Call sign*		Type d'appareil / *Type of aircraft*	
Nom CdB / *Pilot in command*		Tél./Portable / *Phone/Mobile*	

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

N° de phase / *Phase number :*	Procédure / *Procedure :*	Durée / *Duration* :
Nombre de répétitions / *Number of repetitions :*	Particularité / *Special feature :*	Régime de vol / *Flight rules :*

© 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 (GCTEA)

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT (ATFCM)

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 2 ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION 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 *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
FIR TAHITI 03°30'00"N , 145°00'00"W - 03°30'00"N , 120°00'00"W - 30°00'00"S , 120°00'00"W - 30°00'00"S , 157°00'00"W - 05°00'00"S , 157°00'00"W - 05°00'00"S , 155°00'00"W - 03°30'00"N , 145°00'00"W	G	UNL ---------- SFC	FIC TAHITI TAHITI Info FR - EN 126.7 MHz 132.5 MHz 133.5 MHz 134.7 MHz 3467 kHz 5643 kHz 8867 kHz 13261 kHz 17904 kHz 5680 kHz	H24
	G	FL 045 ---------- SFC	FIC TAHITI TAHITI Info FR - EN 126.7 MHz 132.5 MHz 133.5 MHz 134.7 MHz 3467 kHz 5643 kHz 8867 kHz 13261 kHz 17904 kHz 5680 kHz	H24

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.1.2 UTA - CTA - LTA

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
OCA TAHITI 03°30'00"N , 145°00'00"W - 03°30'00"N , 120°00'00"W - 30°00'00"S , 120°00'00"W - 30°00'00"S , 157°00'00"W - 05°00'00"S , 157°00'00"W - 05°00'00"S , 155°00'00"W - 03°30'00"N , 145°00'00"W	A	FL 660 ---------- FL 195	ACC TAHITI TAHITI Contrôle FR - EN 126.7 MHz 132.5 MHz 133.5 MHz 134.7 MHz 3467 kHz 5643 kHz 8867 kHz 13261 kHz 17904 kHz 5680 kHz	H24
	E	FL 195 ---------- FL 045	ACC TAHITI TAHITI Contrôle FR - EN 126.7 MHz 132.5 MHz 133.5 MHz 134.7 MHz 3467 kHz 5643 kHz 8867 kHz 13261 kHz 17904 kHz 5680 kHz	H24

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.1.3 TMA

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
TMA ILES SOUS LE VENT	TA : 9000 ft			
TMA ILES SOUS LE VENT 15°49'29"S , 151°54'35"W - 16°24'09"S , 150°37'32"W - 16°48'29"S , 150°00'34"W - arc anti-horaire de 50 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (VOR/DME TAF) - 17°52'21"S , 150°24'21"W - 16°47'40"S , 152°03'36"W - 16°24'38"S , 152°03'36"W - 16°15'01"S , 152°14'14"W - 15°49'29"S , 151°54'35"W	D	FL 195 ---------- 1500ft AMSL 700ft ASFC	ACC TAHITI TAHITI Contrôle/ Control	Limites verticales, Plancher : le plus haut des deux niveaux. Vertical limits, Lower limit: whichever is higher.
TMA TAHITI	TA : 9000 ft			
TMA TAHITI partie 1 18°07'58"S , 149°36'05"W - 17°38'17"S , 149°36'05"W - 17°33'58"S , 149°30'31"W - 17°40'05"S , 149°00'14"W - arc anti-horaire de 35 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (VOR/DME TAF) - 18°07'58"S , 149°36'05"W	D	FL 195 ---------- 2500ft AMSL 700ft ASFC	NTAA TAHITI APP TAHITI Approche (FR) TAHITI Approach (EN)	Limites verticales, Plancher : le plus haut des deux niveaux. Vertical limits, Lower limit : whichever is higher.
TMA TAHITI partie 2 18°07'58"S , 149°36'05"W - 17°38'17"S , 149°36'05"W - 17°37'08"S , 149°34'38"W - 18°20'33"S , 149°19'51"W - arc horaire de 50 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (VOR/DME TAF) - 17°43'09"S , 148°44'51"W - 17°40'05"S , 149°00'14"W - arc anti-horaire de 35 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (VOR/DME TAF) - 18°07'58"S , 149°36'05"W	D	FL 195 ---------- 4500ft AMSL	NTAA TAHITI APP TAHITI Approche (FR) TAHITI Approach (EN)	

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

NIL.

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*		
A220												
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			010	190	120.6	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MIKAT	15°41'00.0"S 148°48'00.0"W										
RNAV 5			009	190	44.0	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MAGBA	15°00'00.0"S 148°31'00.0"W										
RNAV 5			010	191	322.7	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MOMBO	10°00'00.0"S 146°26'00.0"W										
RNAV 5			011	192	321.5	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MUPOD	05°00'00.0"S 144°26'00.0"W										
RNAV 5			012	192	321.4	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MIMAS	00°00'00.0"S 142°27'00.0"W										
RNAV 5			012	192	224.5	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MAEVA	03°30'00.0"N 141°05'00.0"W										
B200												
▲	MEGOG	10°03'24.0"S 157°00'00.0"W										
RNAV 5			027	208	382.4	FL 660	FL 050		⇑	⇓		
▲	PUMIS	05°00'00.0"S 153°03'42.0"W										
RNAV 5			028	208	352.1	FL 660	FL 050		⇑	⇓		
▲	BISOX	00°19'18.0"S 149°29'30.0"W										
B454												
▲	BIBUP	17°28'24.0"S 157°00'00.0"W										
RNAV 5			022	203	180.3	FL 660	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	MEVEP	15°00'00.0"S 155°12'36.0"W										
RNAV 5			022	203	361.6	FL 660	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	NIKES	10°00'00.0"S 151°44'06.0"W										
RNAV 5			023	204	359.0	FL 660	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TEDAG	05°00'00.0"S 148°23'24.0"W										
RNAV 5			023	204	357.8	FL 660	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	AGPOM	00°00'00.0"S 145°06'18.0"W										
RNAV 5			024	204	250.3	FL 660	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	UPNAR	03°30'00.0"N 142°48'36.0"W										
B578												
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			244	064	120.4	FL 450	9500 ft AMSL		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TAPAP	18°00'24.0"S 151°38'54.0"W										
RNAV 5			245	064	311.9	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	DUMUM	19°05'41.9"S 157°00'00.0"W										

© 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*		
B595												
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			339	160	118.5	FL 450	9500 ft AMSL		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TIAMA	15°35'00.0"S 149°53'00.0"W										
RNAV 5			340	160	35.2	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TAVAK	15°00'00.0"S 149°58'00.0"W										
RNAV 5			339	160	302.0	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TAERO	10°00'00.0"S 150°44'00.0"W										
RNAV 5			340	161	302.1	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TOPOM	05°00'00.0"S 151°30'00.0"W										
RNAV 5			340	160	156.6	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TENOR	02°25'00.0"S 151°57'00.0"W										
B599												
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			252	072	120.2	FL 450	9500 ft AMSL		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	ATURE	17°43'25.0"S 151°41'30.0"W										
RNAV 5			253	073	304.4	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	LEMUN	18°04'06.6"S 157°00'00.0"W										
G223												
▲	SAREG	19°00'00.0"S 120°00'00.0"W										
RNAV 5			255	075	284.4	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	PILID	19°15'00.0"S 125°00'00.0"W										
RNAV 5			257	076	283.8	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	PATUI	19°20'00.0"S 130°00'00.0"W										
RNAV 5			258	078	283.8	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	PATIA	19°15'00.0"S 135°00'00.0"W										
RNAV 5			260	080	284.4	FL 450	FL 195		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	PEBRO	19°00'00.0"S 140°00'00.0"W										
RNAV 5			265	085	287.6	FL 450	FL 195		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	PAPAE	18°20'00.0"S 145°00'00.0"W										
RNAV 5			267	087	146.4	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	NANUE	17°53'10.0"S 147°31'09.0"W										
RNAV 5			267	087	121.0	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			248	068	119.4	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MIKOP	17°51'10.0"S 151°39'42.0"W										
RNAV 5			249	069	307.6	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	GUBKA	18°31'27.5"S 157°00'00.0"W										
G224												
▲	MASBU	16°38'09.5"S 157°00'00.0"W										
RNAV 5			085	265	308.4	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	OPERU	17°19'12.0"S 151°41'01.0"W										
RNAV 5			084	263	120.2	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										

© 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*		
	G575											
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			022	203	119.7	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	ORARE	15°54'29.0"S 148°24'22.0"W										
RNAV 5			024	204	71.2	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	REPAR	14°57'01.5"S 147°40'25.0"W										
RNAV 5			015	196	332.9	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	ROBKO	10°00'00.0"S 145°04'00.0"W										
RNAV 5			016	197	335.1	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	RUTAK	05°00'00.0"S 142°30'50.0"W										
RNAV 5			017	197	334.3	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	REVRO	00°00'00.0"S 140°00'30.0"W										
RNAV 5			017	198	234.0	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	WIBIG	03°30'00.0"N 138°15'18.0"W										
	G594											
▲	TIAMU	02°52'00.0"N 120°00'00.0"W										
RNAV 5			226	046	370.0	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TUNBA	00°45'00.0"S 125°00'00.0"W										
RNAV 5			227	047	361.9	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TARAO	04°08'00.0"S 130°00'00.0"W										
RNAV 5			226	045	364.2	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TIERE	07°37'00.0"S 135°00'00.0"W										
RNAV 5			225	044	361.1	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TAMUR	11°04'00.0"S 140°00'00.0"W										
RNAV 5			224	043	356.6	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TOLAB	14°28'00.0"S 145°00'00.0"W										
RNAV 5			223	042	203.4	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	PAERE	16°24'59.0"S 147°52'38.0"W										
RNAV 5			223	043	120.0	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			235	055	120.2	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	MAITO	18°18'03.0"S 151°32'55.0"W										
RNAV 5			236	055	331.0	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	KRILL	20°16'06.0"S 157°00'00.0"W										
	G595											
▲	RAXER	21°19'01.9"S 157°00'00.0"W										
RNAV 5			048	229	356.2	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	SABUB	18°31'14.0"S 151°26'05.0"W										
RNAV 5			048	228	119.9	FL 450	9500 ft AMSL		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
	G599											
▲	SOSPI	22°57'06.6"S 157°00'00.0"W										
RNAV 5			038	219	407.6	FL 450	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TEKOT	18°48'18.0"S 151°14'21.0"W										
RNAV 5			038	218	120.0	FL 450	9500 ft AMSL		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										

© 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*		
UL348												
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			098	278	120.2	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	TATIA	18°16'55.0"S 147°38'46.0"W										
RNAV 5			099	279	162.8	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	SAMEP	19°19'00.0"S 145°00'00.0"W										
RNAV 5			096	276	299.3	FL 450	FL 195		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	SELVU	20°59'00.0"S 140°00'00.0"W										
RNAV 5			094	273	292.8	FL 450	FL 195		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	SADIT	22°27'00.0"S 135°00'00.0"W										
RNAV 5			092	271	287.3	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	SUNTA	23°45'00.0"S 130°00'00.0"W										
RNAV 5			089	269	281.6	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	SAPOK	24°50'00.0"S 125°00'00.0"W										
RNAV 5			087	267	277.4	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	SAURI	25°45'00.0"S 120°00'00.0"W										
UN789												
▲	TAHITI FAA'A VOR-DME (TAF)	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W										
RNAV 5			069	249	120.0	FL 450	9500 ft AMSL		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	ISTAM	17°16'23.4"S 147°31'45.9"W										
RNAV 5			069	249	147.0	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	IRSUK	16°54'31.0"S 145°00'00.0"W										
RNAV 5			068	248	292.3	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	INVID	16°05'30.6"S 140°00'00.0"W										
RNAV 5			067	247	294.9	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	EKAPA	15°09'01.4"S 135°00'00.0"W										
RNAV 5			066	246	297.7	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	EKETI	14°05'19.5"S 130°00'00.0"W										
RNAV 5			065	246	300.6	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	EKUDO	12°54'45.1"S 125°00'00.0"W										
RNAV 5			065	245	303.6	FL 450	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	IRIMO	11°37'43.0"S 120°00'00.0"W										
Q17												
▲	PASTI	17°38'01.1"S 149°10'29.1"W										
RNAV 5			190		312.5	FL 660	9500 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	RURUTU NDB (RT)	22°25'57.6"S 151°22'07.8"W										
Q18												
▲	PASTI	17°38'01.1"S 149°10'29.1"W										
RNAV 5			170		343.5	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	TUBUAI MATAURA NDB (TB)	23°22'13.0"S 149°31'41.9"W										
Q19												
▲	BENKO	17°22'16.8"S 148°44'57.2"W										
RNAV 5			106		117.7	FL 660	FL 050		⇓		TAHITI OAC	
▲	VETEA	18°20'03.0"S 146°57'15.0"W										
RNAV 5			101		501.5	FL 660	FL 050		⇓		TAHITI OAC	
▲	PNPQ1 (MURUROA)	21°43'35.0"S 138°50'00.0"W										
Q20												
▲	BENKO	17°22'16.8"S 148°44'57.2"W										
RNAV 5			082		449.2	FL 660	FL 050		⇓		TAHITI OAC	
▲	HAO NDB (HAO)	18°04'55.0"S 140°56'25.6"W										
Q21												
▲	BEBIG	18°21'04.4"S 149°50'34.8"W										
RNAV 5			186		258.7	FL 660	FL 050			⇓	TAHITI OAC	
▲	RURUTU NDB (RT)	22°25'57.6"S 151°22'07.8"W										

© 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*		
	Q22											
▲	BEBIG	18°21'04.4"S 149°50'34.8"W										
RNAV 5			163		300.6	FL 660	FL 050		⇓		TAHITI OAC	
▲	TUBUAI MATAURA NDB (TB)	23°22'13.0"S 149°31'41.9"W										
	Q23											
▲	ONIDO	18°06'36.1"S 149°46'13.1"W										
RNAV 5			082		121.8	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	TATIA	18°16'55.0"S 147°38'46.0"W										
RNAV 5			081		39.6	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	VETEA	18°20'03.0"S 146°57'15.0"W										
RNAV 5			101		501.5	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	PNPQ1 (MURUROA)	21°43'35.0"S 138°50'00.0"W										
	Q24											
▲	ONIDO	18°06'36.1"S 149°46'13.1"W										
RNAV 5			082		121.8	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	TATIA	18°16'55.0"S 147°38'46.0"W										
RNAV 5			081		39.6	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	VETEA	18°20'03.0"S 146°57'15.0"W										
RNAV 5			074		343.8	FL 660	9500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	HAO NDB (HAO)	18°04'55.0"S 140°56'25.6"W										
	Q403	FIR TAHITI. Route ATS domestique/Domestic ATS route										
▲	VAITE	17°05'06.9"S 149°58'35.2"W										
RNAV 5			279		64.1	FL 660	FL 050			⇓	TAHITI OAC	
▲	HUAHINE FARE VOR-DME (HHN)	16°41'07.7"S 151°00'37.9"W										
RNAV 5			276	096	45.1	FL 660	FL 050		⇑	⇓	TAHITI OAC	
▲	BAMBI	16°26'36.9"S 151°45'08.8"W										
	Q404	FIR TAHITI. Route ATS domestique/Domestic ATS route										
▲	MEREV	16°29'55.5"S 152°03'36.3"W										
RNAV 5			099	279	36.7	FL 660	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	RULOM	16°43'23.0"S 151°28'01.0"W										
RNAV 5			102		83.0	FL 660	FL 050		⇓		TAHITI OAC	
▲	TEANO	17°17'56.0"S 150°09'15.0"W										
	Q405	FIR TAHITI. Route ATS domestique/Domestic ATS route										
▲	BAMBI	16°26'36.9"S 151°45'08.8"W										
RNAV 5			123	303	23.4	FL 660	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	RULOM	16°43'23.0"S 151°28'01.0"W										
RNAV 5			072	252	26.4	FL 660	FL 050		⇓	⇑	TAHITI OAC	
▲	HUAHINE FARE VOR-DME (HHN)	16°41'07.7"S 151°00'37.9"W										
RNAV 5			114		61.4	FL 660	FL 050		⇓		TAHITI OAC	
▲	TEANO	17°17'56.0"S 150°09'15.0"W										
	Q407											
▲	RULOM	16°43'23.0"S 151°28'01.0"W										
RNAV 5			120		78.3	FL 660	6500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	IDUTA	17°37'05.3"S 150°28'14.5"W										
	Q413											
▲	RURUTU NDB (RT)	22°25'57.6"S 151°22'07.8"W										
RNAV 5			358		268.3	FL 450	FL 050			⇓	TAHITI OAC	
▲	AROBA	18°03'39.7"S 150°17'26.7"W										
	Q414											
▲	TUBUAI MATAURA NDB (TB)	23°22'13.0"S 149°31'41.9"W										
RNAV 5			337		320.3	FL 450	FL 050			⇓	TAHITI OAC	
▲	AROBA	18°03'39.7"S 150°17'26.7"W										

© 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*		
	Q416											
▲	PNPQ1 (MURUROA(NTTX))	21°43'35.0"S 138°50'00.0"W										
RNAV 5			280		501.5	FL 660	6500 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	VETEA	18°20'03.0"S 146°57'15.0"W										
RNAV 5			291		134.3	FL 660	6500 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	ASOKI	17°03'57.4"S 148°53'20.2"W										
	Q418											
▲	HAO NDB (HAO)	18°04'55.0"S 140°56'25.6"W										
RNAV 5			265		459.6	FL 660	6500 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	ASOKI	17°03'57.4"S 148°53'20.2"W										
	Q422											
▲	ORAMA	16°51'31.8"S 150°46'10.2"W										
RNAV 5			146		48.5	FL 660	6500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	IDUTA	17°37'05.3"S 150°28'14.5"W										
	Q424											
▲	ONURI	16°52'42.0"S 151°06'45.3"W										
RNAV 5			127		57.6	FL 660	6500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	IDUTA	17°37'05.3"S 150°28'14.5"W										
	R11	GNSS uniquement/only ; RNAV-5.										
▲	VAITE	17°05'06.9"S 149°58'35.2"W										
RNAV 5			279		65.0	FL 195	4000 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	UBKIM	16°41'17.9"S 151°01'43.0"W										
RNAV 5			277		44.2	FL 195	4000 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	BAMBI	16°26'36.9"S 151°45'08.8"W										
RNAV 5			259		28.3	FL 195	4000 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	MEKES	16°25'35.3"S 152°14'32.6"W										
	R12	GNSS uniquement/only ; RNAV-5.										
▲	UBKIM	16°41'17.9"S 151°01'43.0"W										
RNAV 5			253		25.3	FL 195	5000 ft AMSL			⇓	TAHITI OAC	
▲	RULOM	16°43'23.0"S 151°28'01.0"W										
	T2	GNSS uniquement/only ; RNAV-5.										
▲	MEKES	16°25'35.3"S 152°14'32.6"W										
RNAV 5			113		31.5	FL 195	3500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	SUDOR	16°43'51.0"S 151°47'44.1"W										
RNAV 5			112		11.5	FL 195	3500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	SARMI	16°50'28.3"S 151°37'55.8"W										
RNAV 5			112		15.5	FL 195	3500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	SALAN	16°59'22.4"S 151°24'42.8"W										
RNAV 5			112		65.8	FL 195	3500 ft AMSL		⇓		TAHITI OAC	
▲	IDUTA	17°37'05.3"S 150°28'14.5"W										

© 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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 3.3 AUTRES ROUTES

OTHER ROUTES

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 3.4 ATTENTE EN-ROUTE

EN-ROUTE HOLDING

Nom /FIX / WPT Coordonnées *Coordinates*	**Cap de rapprochement** *inbound track (*MAG)*	**Sens du circuit** *Direction of pattern*	**MAX IAS (KT)**	**Niveau MNM et MAX de l'attente** *MNM - MAX HLDG level FL/FT (AMSL)*	**Temps d'éloignement ou DIST (MIN)** *Time (MIN) or DIST outbound*	**Organisme de contrôle / FREQ** *Controlling unit/FREQ.*
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
NIL						

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 3.5 AUTRES ROUTES

OTHER ROUTES

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 3.6 ATTENTE EN-ROUTE

EN-ROUTE HOLDING

Nom /FIX / WPT Coordonnées *Coordinates*	Cap de rapprochement *inbound track (*MAG)*	Sens du circuit *Direction of pattern*	MAX IAS (KT)	Niveau MNM et MAX de l'attente *MNM - MAX HLDG level FL/FT (AMSL)*	Temps d'éloignement ou DIST (MIN) *Time (MIN) or DIST outbound*	Organisme de contrôle / FREQ *Controlling unit/FREQ.*
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

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*
ANAA	NDB	AA	332.5 kHz	H24	17°21'23.0"S 145°30'32.8"W 125NM	58 ft	293°/327 m DTHR 32		
BORA BORA MOTU MUTE	NDB	BB	384 kHz	H24	16°26'39.5"S 151°45'16.7"W 100NM	51 ft	136°/498 m THR 11		Modulation A2
FAKARAVA	NDB	FK	393 kHz	H24	16°03'14.2"S 145°39'15.4"W 125NM		214°/330 m THR 23		
FANGATAU	NDB	FN	339 kHz	H24	15°49'15.7"S 140°53'10.1"W 125NM	54 ft	235°/406 m DTHR 25		
HAO	NDB	HAO	370 kHz	H24	18°04'55.0"S 140°56'25.6"W 200NM	51 ft	125°/2651 m ARP		Modulation A2
HIVA OA ATUONA	NDB	AN	294 kHz	H24	09°45'08.7"S 139°00'04.4"W 125NM	1469 ft	019°/1518 m THR 20		HOR ATS Portée de jour/Coverage by day.
	NDB	HV	383 kHz	H24	09°46'14.8"S 139°00'49.6"W 125NM	1492 ft	355°/294 m THR 02		HOR ATS Portée de jour/Coverage by day.
←									
HUAHINE FARE	VOR-DME	HHN	109.65 MHz Ch 33Y	H24	16°41'07.7"S 151°00'37.9"W 200NM	41 ft	072°/452 m THR 25		Couverture réduite secteur/Reduced sector cover : 120°/190° MAG
MAKEMO	NDB	MK	383 kHz	H24	16°35'16.1"S 143°39'18.9"W 100NM	56 ft	234°/227 m DTHR 29		
←									
NAPUKA	NDB	NP	376 kHz	H24	14°10'32.6"S 141°15'55.3"W 150NM	50 ft	303°/652 m THR 28		
NUKU HIVA	NDB	NH	353 kHz	H24	08°47'40.0"S 140°13'12.6"W 200NM	286 ft	127°/246 m THR 24		
RANGIROA	NDB	OA	358 kHz	H24	14°57'21.3"S 147°39'37.6"W 100NM	54 ft	102°/1156 m THR 09		Modulation A2
REAO	NDB	RE	327.5 kHz	H24	18°27'49.4"S 136°26'39.1"W 100NM	12 ft	255°/148 m DTHR 11		
RURUTU	NDB	RT	282.5 kHz	H24	22°25'57.6"S 151°22'07.8"W 150NM	78 ft	221°/206 m THR 09		
TAHITI FAA'A	VOR-DME	TAF	112.9 MHz Ch 76X	H24	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W 200NM	48 ft	035°/2320 m DTHR 04		Probabilité d'occultation entre RDL 090° et 150°/No reception possibility between RDL 090° and 150°
TOTEGEGIE	NDB	MG	341 kHz	H24	23°05'41.2"S 134°52'31.3"W 100NM	58 ft	122°/1284 m THR 30		
TUBUAI MATAURA	NDB	TB	347 kHz	H24	23°22'13.0"S 149°31'41.9"W 150NM	62 ft	094°/152 m THR 03		

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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 *Name of the GNSS element*	**Fréquences** *Frequencies*	**Zone de service nominale et zone de couverture** *Nominal service area and coverage area*	**Observations** *Remarks*
EGNOS Service complémentaire européen de navigation par satellites géostationnaires. *European geostationary navigation overlay service.*	L1 : 1575.42 MHz	Espaces aériens européens. Plus de précisions sur le site internet du prestataire ESSP. *European airspaces. More information on the ESSP website.* https://egnos-user-support.essp-sas.eu/new_egnos_ops/aviation-portal/aviation-dashboard	Système de renforcement satellitaire européen fourni par le prestataire ESSP. *European SBAS provided by ESSP.*
GPS Système mondial de localisation par satellite. *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. *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 :* https://www.gps.gov/ 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. *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 Système de renforcement à couverture étendue. *Wide area augmentation system.*	L1 : 1575.42 MHz	Espaces aériens de Saint-Pierre-et-Miquelon. Plus de précisions sur le site internet. *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. *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*
ADKUP	22°38'29.2"S	152°59'36.5"W		
AGPOM	00°00'00.0"S	145°06'18.0"W	B454	
AKARI	16°29'32.6"S	143°48'08.1"W		
AKOPO	20°36'25.0"S	138°37'08.0"W		
AKUSA	16°33'44.0"S	143°51'00.0"W		
ARITI	17°13'12.2"S	149°31'39.4"W		
ARIVA	14°31'36.3"S	146°12'32.1"W		
AROBA	18°03'39.7"S	150°17'26.7"W	Q413 , Q414	
ASOKI	17°03'57.4"S	148°53'20.2"W	Q416 , Q418	
ATALA	16°35'59.8"S	151°16'58.3"W		
ATANU	17°31'41.0"S	149°41'43.0"W		
ATEKA	09°27'14.2"S	139°24'23.6"W		
ATOPU	20°57'48.3"S	138°31'02.1"W		
ATURE	17°43'25.0"S	151°41'30.0"W	B599	
BAMBI	16°26'36.9"S	151°45'08.8"W	Q403 , Q405 , R11	
BATOP	16°28'58.1"S	151°30'33.4"W		
BEBIG	18°21'04.4"S	149°50'34.8"W	Q21 , Q22	
BELBO	16°33'56.3"S	151°34'05.3"W		
BELTI	16°25'34.6"S	151°35'40.7"W		
BENKO	17°22'16.8"S	148°44'57.2"W	Q19 , Q20	
BIBUP	17°28'24.0"S	157°00'00.0"W	B454	
BIBUS	16°12'06.2"S	151°04'28.6"W		
BIDOP	16°17'59.1"S	151°47'08.3"W		
BISOX	00°19'18.0"S	149°29'30.0"W	B200	
BOBIX	17°30'26.0"S	149°40'05.0"W		
BOKAL	16°19'32.6"S	151°55'47.7"W		
DADAX	14°26'40.7"S	144°51'25.0"W		
DOFIN	17°33'48.0"S	149°43'21.0"W		
DUBAK	17°49'39.4"S	149°48'23.9"W		
DUMEK	20°37'27.3"S	138°31'55.1"W		
DUMUM	19°05'41.9"S	157°00'00.0"W	B578	
EGOVA	16°36'16.8"S	143°28'03.1"W		
EKAPA	15°09'01.4"S	135°00'00.0"W	UN789	
EKETI	14°05'19.5"S	130°00'00.0"W	UN789	
EKUDO	12°54'45.1"S	125°00'00.0"W	UN789	
ESGAN	23°09'06.1"S	134°41'31.2"W		
ESNAD	15°52'41.9"S	142°24'25.5"W		
FITYO	15°53'11.2"S	142°29'35.3"W		
GITUL	14°49'22.9"S	147°48'47.9"W		
GIVEG	14°35'57.9"S	145°05'41.7"W		
GIVIX	14°56'11.3"S	147°26'15.8"W		
GOBAN	15°00'13.6"S	147°29'19.9"W		
GODOL	14°59'00.4"S	147°51'44.5"W		
GOMEM	14°49'10.1"S	145°23'48.1"W		
GOSBU	14°40'54.9"S	145°04'49.5"W		
GUBKA	18°31'27.5"S	157°00'00.0"W	G223	
GUDNA	14°44'13.1"S	145°24'40.2"W		
GUKEV	14°45'51.8"S	145°03'57.2"W		
GULEM	15°05'02.5"S	147°30'47.8"W		
GULKI	14°39'16.1"S	145°25'32.2"W		
GUMTI	14°54'11.7"S	147°50'16.2"W		
GUSED	16°12'22.6"S	142°22'25.8"W		
IBAKO	23°10'55.4"S	149°26'17.5"W		
IBELI	23°25'13.2"S	149°43'37.4"W		
IBUKI	16°40'28.5"S	143°30'54.7"W		
IBULO	09°56'23.5"S	139°12'19.5"W		
IDIKA	14°28'01.3"S	145°11'32.1"W		
IDOPI	23°14'39.7"S	149°22'40.3"W		
IDUTA	17°37'05.3"S	150°28'14.5"W	Q407 , Q422 , Q424 , T2	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates		Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
IGAMA	23°32'42.4"S	149°36'23.0"W		
IGENO	23°18'23.9"S	149°19'02.9"W		
IKAMI	09°32'55.2"S	138°58'59.8"W		
IKELO	16°48'03.5"S	149°12'27.5"W		
IKESU	10°06'30.8"S	138°59'21.9"W		
IKONU	16°12'52.0"S	142°27'36.1"W		
IKOVA	23°28'57.9"S	149°40'00.3"W		
INVID	16°05'30.6"S	140°00'00.0"W	UN789	
IRIMO	11°37'43.0"S	120°00'00.0"W	UN789	
IRSUK	16°54'31.0"S	145°00'00.0"W	UN789	
ISBON	10°03'14.0"S	139°10'23.9"W		
ISTAM	17°16'23.4"S	147°31'45.9"W	UN789	
KABLU	15°04'48.9"S	148°25'02.4"W		
KADER	14°59'49.5"S	148°05'17.9"W		
KALAK	09°21'28.3"S	139°16'53.6"W		
KAMVO	22°57'06.0"S	135°01'16.7"W		
KAPTU	14°23'00.7"S	145°11'53.0"W		
KARNO	17°45'10.7"S	149°52'36.2"W		
KASDA	20°48'51.5"S	142°53'30.4"W		
KETOX	15°04'41.0"S	148°03'59.7"W		
KEVOL	15°09'40.6"S	148°23'44.6"W		
KILIL	15°14'32.2"S	148°22'26.7"W		
KIMEP	15°09'32.5"S	148°02'41.3"W		
KRILL	20°16'06.0"S	157°00'00.0"W	G594	
KULIA	20°53'03.8"S	143°03'12.1"W		
LEMUN	18°04'06.6"S	157°00'00.0"W	B599	
LIBKU	20°33'03.1"S	143°07'07.6"W		
MADMU	15°00'14.7"S	148°50'48.6"W		
MAEVA	03°30'00.0"N	141°05'00.0"W	A220	
MAGBA	15°00'00.0"S	148°31'00.0"W	A220	
MAGIX	20°56'46.0"S	138°36'15.7"W		
MAITO	18°18'03.0"S	151°32'55.0"W	G594	
MAKOM	16°35'12.2"S	143°39'13.5"W		
MALBO	16°26'01.9"S	152°03'36.3"W		
MALNA	14°41'25.0"S	148°44'41.9"W		
MALYC	22°37'58.2"S	152°37'06.7"W		
MANAX	16°25'19.8"S	152°03'50.0"W		
MANVU	23°12'33.3"S	134°45'27.4"W		
MASBU	16°38'09.5"S	157°00'00.0"W	G224	
MEGOG	10°03'24.0"S	157°00'00.0"W	B200	
MEKES	16°25'35.3"S	152°14'32.6"W	R11 , T2	
MEREV	16°29'55.5"S	152°03'36.3"W	Q404	
METIA	17°53'00.0"S	148°04'00.0"W		
MEVEP	15°00'00.0"S	155°12'36.0"W	B454	
MIDEM	14°26'13.5"S	146°04'15.8"W		
MIDIG	15°01'45.4"S	148°45'53.0"W		
MIKAT	15°41'00.0"S	148°48'00.0"W	A220	
MIKOP	17°51'10.0"S	151°39'42.0"W	G223	
MIKUN	14°42'55.6"S	148°39'46.7"W		
MIMAS	00°00'00.0"S	142°27'00.0"W	A220	
MINIT	14°20'36.9"S	145°55'39.3"W		
MOANA	17°25'20.1"S	149°24'57.2"W		
MOMBO	10°00'00.0"S	146°26'00.0"W	A220	
MOMSU	15°03'15.9"S	148°40'57.3"W		
MORNI	17°22'05.0"S	149°53'13.8"W		
MOSMA	17°19'36.8"S	149°50'37.6"W		
MOXIR	14°44'26.1"S	148°34'51.5"W		
MOXUL	16°25'50.5"S	152°25'26.0"W		
MULER	16°20'49.3"S	152°25'33.4"W		
MUPOD	05°00'00.0"S	144°26'00.0"W	A220	
MUSIL	16°20'18.6"S	152°03'57.9"W		
NANUE	17°53'10.0"S	147°31'09.0"W	G223	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates		Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
NIKES	10°00'00.0"S	151°44'06.0"W	B454	
NIRUX	15°45'00.9"S	141°03'48.8"W		
NISAK	08°43'03.1"S	140°01'57.3"W		
NISUD	14°35'46.9"S	146°09'40.4"W		
NITOR	08°53'10.8"S	139°52'08.5"W		
NIVAL	16°38'57.2"S	150°48'31.3"W		
NODIL	08°52'22.2"S	140°25'23.4"W		
NOGES	09°05'09.0"S	140°31'17.8"W		
NOLEB	15°43'22.3"S	140°43'33.1"W		
NOMIS	16°14'34.8"S	151°52'15.5"W		
NONAS	14°16'26.5"S	145°58'31.1"W		
NUBSI	09°02'11.7"S	140°14'50.8"W		
NUKLA	09°07'58.8"S	139°48'11.4"W		
OBLEK	18°00'20.5"S	141°08'34.2"W		
ODODO	17°53'14.5"S	141°08'35.5"W		
OKATA	18°15'45.9"S	140°52'19.3"W		
OLDIS	18°08'37.9"S	140°44'55.7"W		
OLKID	15°07'13.2"S	148°14'00.6"W		
ONIDO	18°06'36.1"S	149°46'13.1"W	Q23 , Q24	
ONURI	16°52'42.0"S	151°06'45.3"W	Q424	
OPERU	17°19'12.0"S	151°41'01.0"W	G224	
ORAMA	16°51'31.8"S	150°46'10.2"W	Q422	
ORARE	15°54'29.0"S	148°24'22.0"W	G575	
OREVA	17°53'13.2"S	141°01'10.6"W		
OSPOD	16°42'16.3"S	151°17'47.0"W		
OSRAN	18°15'43.9"S	140°44'53.4"W		
OVINI	17°40'51.5"S	149°46'49.2"W		
PAERE	16°24'59.0"S	147°52'38.0"W	G594	
PAPAE	18°20'00.0"S	145°00'00.0"W	G223	
PASTI	17°38'01.1"S	149°10'29.1"W	Q17 , Q18	
PATIA	19°15'00.0"S	135°00'00.0"W	G223	
PATUI	19°20'00.0"S	130°00'00.0"W	G223	
PEBRO	19°00'00.0"S	140°00'00.0"W	G223	
PILID	19°15'00.0"S	125°00'00.0"W	G223	
PIPIL	20°35'08.9"S	143°11'58.1"W		
PUMIS	05°00'00.0"S	153°03'42.0"W	B200	
PUNAL	09°33'41.4"S	139°32'46.5"W		
RAXER	21°19'01.9"S	157°00'00.0"W	G595	
RAXIP	16°02'42.4"S	142°28'37.6"W		
RAXON	22°18'00.2"S	151°30'43.8"W		
REDOK	16°36'41.4"S	151°21'55.2"W		
REKEK	22°22'46.6"S	151°32'23.6"W		
RELAK	16°07'36.5"S	151°14'28.9"W		
RENOV	16°42'20.5"S	151°14'06.7"W		
REPAR	14°57'01.5"S	147°40'25.0"W	G575	
REPAS	23°04'58.0"S	134°53'14.0"W		
REVKO	16°44'42.5"S	151°40'52.8"W		
REVRI	16°42'01.8"S	151°15'02.0"W		
REVRO	00°00'00.0"S	140°00'30.0"W	G575	
RIBRA	16°36'02.4"S	151°15'42.5"W		
RISKI	22°29'26.7"S	151°10'11.8"W		
ROBKO	10°00'00.0"S	145°04'00.0"W	G575	
ROBMU	20°50'57.7"S	142°58'21.2"W		
ROBNA	16°14'45.9"S	150°58'32.4"W		
RULOM	16°43'23.0"S	151°28'01.0"W	Q404 , Q405 , Q407 , R12	
RUPAL	16°34'04.8"S	151°23'08.1"W		
RUTAK	05°00'00.0"S	142°30'50.0"W	G575	
RUTIX	16°39'43.0"S	151°41'25.9"W		
RUXAR	22°25'53.9"S	151°22'01.7"W		
SABUB	18°31'14.0"S	151°26'05.0"W	G595	
SADIT	22°27'00.0"S	135°00'00.0"W	UL348	
SAGUP	15°55'01.4"S	141°02'57.1"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates		Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
SALAN	16°59'22.4"S	151°24'42.8"W	T2	
SALUT	17°20'46.5"S	149°27'08.4"W		
SAMEP	19°19'00.0"S	145°00'00.0"W	UL348	
SAPOK	24°50'00.0"S	125°00'00.0"W	UL348	
SAREG	19°00'00.0"S	120°00'00.0"W	G223	
SARMI	16°50'28.3"S	151°37'55.8"W	T2	
SAURI	25°45'00.0"S	120°00'00.0"W	UL348	
SELVU	20°59'00.0"S	140°00'00.0"W	UL348	
SOSPI	22°57'06.6"S	157°00'00.0"W	G599	
SOVGO	20°30'57.1"S	143°02'17.3"W		
SUDOR	16°43'51.0"S	151°47'44.1"W	T2	
SUGOV	15°53'22.7"S	140°42'41.0"W		
SUNTA	23°45'00.0"S	130°00'00.0"W	UL348	
TAERO	10°00'00.0"S	150°44'00.0"W	B595	
TAKAI	09°41'55.1"S	139°00'20.9"W		
TAMUR	11°04'00.0"S	140°00'00.0"W	G594	
TAPAP	18°00'24.0"S	151°38'54.0"W	B578	
TARAO	04°08'00.0"S	130°00'00.0"W	G594	
TARIR	22°38'14.1"S	152°48'19.1"W		
TASOV	15°50'01.1"S	141°03'23.0"W		
TATIA	18°16'55.0"S	147°38'46.0"W	UL348 , Q23 , Q24	
TAVAK	15°00'00.0"S	149°58'00.0"W	B595	
TAVIS	17°21'17.8"S	149°18'57.0"W		
TAVOR	14°27'21.6"S	145°01'34.5"W		
TEANO	17°17'56.0"S	150°09'15.0"W	Q404 , Q405	
TEAVA	09°45'07.4"S	139°00'06.6"W		
TEBED	15°48'22.5"S	140°43'07.1"W		
TEDAG	05°00'00.0"S	148°23'24.0"W	B454	
TEKOT	18°48'18.0"S	151°14'21.0"W	G599	
TENOR	02°25'00.0"S	151°57'00.0"W	B595	
TIAMA	15°35'00.0"S	149°53'00.0"W	B595	
TIAMU	02°52'00.0"N	120°00'00.0"W	G594	
TIARE	17°23'28.4"S	149°56'56.5"W		
TIERE	07°37'00.0"S	135°00'00.0"W	G594	
TOLAB	14°28'00.0"S	145°00'00.0"W	G594	
TONED	22°53'39.1"S	134°57'20.6"W		
TOPOM	05°00'00.0"S	151°30'00.0"W	B595	
TORAL	17°28'19.0"S	149°35'56.0"W		
TUNBA	00°45'00.0"S	125°00'00.0"W	G594	
TUPRO	14°21'40.1"S	144°51'46.3"W		
TURVA	20°46'48.3"S	138°34'01.2"W		
UBKIM	16°41'17.9"S	151°01'43.0"W	R11 , R12	
UDINI	16°37'22.6"S	151°14'11.2"W		
UDOLO	16°30'13.2"S	151°10'29.5"W		
UDUMA	16°33'01.7"S	150°49'39.4"W		
UGANI	16°34'06.6"S	150°55'46.5"W		
UKALA	16°36'17.5"S	151°08'04.1"W		
UKERA	16°27'05.6"S	150°33'04.7"W		
UPNAR	03°30'00.0"N	142°48'36.0"W	B454	
UXINO	16°43'18.1"S	151°13'03.8"W		
VAITE	17°05'06.9"S	149°58'35.2"W	Q403 , R11	
VALMI	16°03'16.2"S	145°51'34.8"W		
VALSA	23°53'10.6"S	147°39'54.9"W		
VAPLU	23°45'10.8"S	147°30'23.8"W		
VARGO	15°54'12.8"S	145°31'50.8"W		
VEDRI	17°40'41.9"S	149°56'48.4"W		
VEKRO	23°51'27.9"S	147°52'17.2"W		
VELDA	16°12'20.7"S	145°47'07.9"W		
VETAL	23°49'58.0"S	147°28'46.0"W		
VETEA	18°20'03.0"S	146°57'15.0"W	Q19 , Q23 , Q24 , Q416	
VEXUS	15°58'44.9"S	145°29'37.1"W		
VIBOX	16°07'48.4"S	145°49'21.4"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
VISIT	16°03'16.9"S 145°27'23.3"W		
VORSY	23°56'15.3"S 147°50'40.0"W		
WIBIG	03°30'00.0"N 138°15'18.0"W	G575	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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 / TABLES CHARACTERISTICS

Feux aéronautiques au sol Aeronautical ground lights	
Nom Nom de la localité ou autre identification du phare.	**Name** Name of the city or town or other identification of beacon.
Numéro N'appelle aucune explication.	**Number** No comment.
Type HBN : Phare de danger IBN : Phare d'identification.	**Type** HBN: Hazard beacon IBN: Identification beacon.
Caractéristiques Nature du feu : - à éclats : é - fixe : f Le cas échéant, lettre(s) d'identification(s) transmise(s) en code Morse international. Couleur du feu : - vert : G - rouge : R - blanc : W - jaune : Y Fréquence : Elle est indiquée entre parenthèses et en secondes.	**Characteristics** Characteristics of the signal: - flashing: é - fixed: f In the event, letter(s) of identification(s) transmitted in international Morse code. Color of the light: - green: G - red: R - white: W - yellow: Y Frequency: Mentionned in brackets in seconds.
Horaires	**Operating hours**
Coordonnées Position géographique.	**Coordinates** Geographical position.

NIL.

© 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* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation Location *Conditions particulières* *Particular conditions*
010 . Centre de transmissions.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°30'44"S , 149°26'08"W	1500ft AMSL	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited	CTR TAHITI Faa'a District de PAPENOO
020 . Centre de détention de PAPEARI.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°44'14"S , 149°20'19"W	1000ft ASFC	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited	FIR TAHITI District de PAPEARI

© 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

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
NT P 1	**MURUROA FANGATAUFA**			
21°48'18"S , 137°47'43"W - 22°25'21"S , 138°36'29"W - 21°48'00"S , 139°12'32"W - 21°24'32"S , 138°48'47"W - 21°48'18"S , 137°47'43"W	UNL ---------- SFC	H24		Survol interdit H24 Overflight prohibited H24. Contour : espace aérien surjacent aux atolls de Mururoa et Fangataufa et à leurs eaux territoriales. Limit : area above Mururoa and Fangataufa atolls, and above their territorial waters.
NT P 2	**MAHINA**			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°30'15"S , 149°28'51"W	1000ft AMSL ---------- SFC	H24	Centre de transmission Transmission center	
NT P 3	**SUPER MAHINA**			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°32'03"S , 149°28'50"W	1000ft ASFC ---------- SFC	H24	Centre de transmission Transmission center	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
NT R 1A	**TARAVAO 1**			
17°44'49"S , 149°17'18"W - 17°44'55"S , 149°17'09"W - 17°45'06"S , 149°17'18"W - 17°45'00"S , 149°17'26"W - 17°44'49"S , 149°17'18"W	FL 120 ---------- SFC	Activable par NOTAM. Activité annoncé sur ATIS TAHITI. Activation by NOTAM. Announced on TAHITI ATIS.	Activités spécifiques Défense. Defence specific activities.	Gestionnaire : Chef des opérations RIMaP-P TEL : 689 89 71 58 70 IFR/VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant. Administrator : RIMaP-P oerations chief TEL : 68989715870 IFR/VFR : pilot's attention is drawn to particularly dangerous activity in this area for human life.
NT R 1B	**TARAVAO 2**			
17°44'52"S , 149°17'44"W - 17°44'54"S , 149°17'34"W - 17°45'16"S , 149°17'38"W - 17°45'14"S , 149°17'48"W - 17°44'52"S , 149°17'44"W	FL 120 ---------- SFC	Activable par NOTAM. Activité annoncé sur ATIS TAHITI. Activation by NOTAM. Announced on TAHITI ATIS.	Activités spécifiques Défense. Defence specific activities.	Gestionnaire : Chef des opérations RIMaP-P TEL : 689 89 71 58 70 IFR/VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant. Administrator : RIMaP-P oerations chief TEL : 68989715870 IFR/VFR : pilot's attention is drawn to particularly dangerous activity in this area for human life.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
NT D 12	**FAAONE UTUOFAI**			
cercle de 1.5 NM de rayon centré sur 17°40'00"S , 149°20'06"W	4000ft AMSL ---------- SFC	SR-1000 (sauf DIM et JF/except SUN and public HOL).	Tirs sol - sol Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. Live firing ground-ground unmanned aircraft flights on State service.	RIMAP-P : TEL (00 689) 40 46 31 78. IFR/VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant. IFR/VFR : pilot's attention is drawn to particularly dangerous activity in this area for human life.
NT D 21	**TAHITI FAA'A**			
17°09'47"S , 149°37'46"W - arc anti-horaire de 23 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (TAF) - 17°12'04"S , 149°46'37"W - 16°56'43"S , 149°54'23"W - arc horaire de 40 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (TAF) - 16°52'46"S , 149°39'00"W - 17°09'47"S , 149°37'46"W	UNL ---------- SFC	Annoncé par NOTAM et sur ATIS TAHITI. Announced by NOTAM and on TAHITI ATIS.	Tirs anti-aériens Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. Live firing anti-ACFT unmanned aircraft flights on State service.	
NT D 22	**TAHITI FAA'A**			
16°52'46"S , 149°39'00"W - arc anti-horaire de 40 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (TAF) - 16°56'43"S , 149°54'23"W - 16°38'39"S , 150°03'29"W - arc horaire de 60 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (TAF) - 16°32'44"S , 149°40'27"W - 16°52'46"S , 149°39'00"W	UNL ---------- SFC	Annoncé par NOTAM et sur ATIS TAHITI. Announced by NOTAM and on TAHITI ATIS.	Tirs anti-aériens Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. Live firing anti-ACFT unmanned aircraft flights on State service.	
NT D 23	**TAHITI FAA'A**			
16°32'44"S , 149°40'27"W - arc anti-horaire de 60 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (TAF) - 16°38'39"S , 150°03'29"W - 15°44'24"S , 150°30'37"W - arc horaire de 120 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (TAF) - 15°32'37"S , 149°44'46"W - 16°32'44"S , 149°40'27"W	FL 100 ---------- SFC	Activité connue de TAHITI ACC. Activity known by ACC TAHITI.	Entrainement basse altitude et VSV Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. Low flying and flying without visibility trainings. unmanned aircraft flights on State service.	
NT D 24	**PUNARUU**			
17°36'18"S , 149°34'15"W - 17°37'10"S , 149°37'10"W - 17°37'44"S , 149°36'50"W - 17°38'13"S , 149°36'34"W - 17°38'32"S , 149°37'00"W - 17°39'15"S , 149°36'13"W - 17°38'38"S , 149°33'30"W - 17°37'09"S , 149°33'40"W - 17°36'18"S , 149°34'15"W	4000ft AMSL ---------- SFC	SR -15 à/to SS + 15	Parapentes Paragliders	Possible activité simultanée avec activité de parachutage N°23. Prudence recommandée. Simultaneous activity possible with parachuting activity NR23. Caution advised.

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

AUTRES ACTIVITES DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS

OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

Nom Limites latérales *Name* *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits (ft)*	Information fournie *Advisory measures*	Organisme responsable de l'information *Authority responsiblefor information*	HOR Observations *Remarks*
1	2	3	4	5
MOOREA Baie de Cook - Pointe ouest	500 SFC			SR-SS Parapente
MOOREA Tour de l'île	2000 SFC			SR-SS ULM
TAHITI Vallées : PUNARUU, TIPAERUI, FAUTAUA, PAPENOO, TAHARUU, TUAURU, VAIHIRIA. Littoral : FAA'A, PAPENOO, PAPARA, OTIAROA.	1000 ASFC SFC			SR-SS HEL
TAHITI Zone Laser Université Cercle de 500 m centré sur 173437S 1493623W	3000 AMSL SFC			H24 Tirs Laser Dangereuse en toutes conditions
TAHITI Envol : MARAU, BELVEDERE, TEMARUATA, PAPENOO Vallées : PUNARUU, FAUTAUA, TIPAERUI, PAPENOO Littoral : PAEA, PUNAAUIA, PAPENOO				PUL
HUAHINE MAEVA 16°43'10"S, 150°58"31"W -16°41'51"S, 150°58'49"W - 16°41'46"S, 151°00'00"W - 16°43'17"S, 151°01'46"W - 16°43'10"S, 150°58'31"W	1000 ft ASFC SFC			Parapente / *Paraglider* SR -15 à / *to* SS + 15 Prudence recommandée *Caution advised.*
RAIATEA HOPA 16°44'44"S, 151°27'31"W - 16°44'35"S, 151°26'07"W - 16°47'06"S, 151°25'49"W - 16°47'25"S, 151°27'10"W - 16°44'44"S, 151°27'31"W	3300 ft AMSL SFC			Parapente / *Paraglider* SR -15 à / *to* SS + 15 Prudence recommandée *Caution advised.*
RAIATEA OPEHA 16°49'20"S, 151°26'17"W -16°47'51"S, 151°24'04"W - 16°48'39"S, 151°24'04"W - 16°50'32"S, 151°25'42"W - 16°49'20"S, 151°26'17"W	3300 ft AMSL SFC			Parapente / *Paraglider* SR -15 à / *to* SS + 15 Prudence recommandée *Caution advised.*
BORA BORA ANAU 16°29'13"S, 151°43'55"W - 16°29'18"S, 151°42'50"W - 16°31'15"S, 151°43'59"W -16°31'15"S, 151°43'41"W - 16°29'13"S, 151°43'55"W	2000 ft AMSL SFC			Parapente / *Paraglider* SR -15 à / *to* SS + 15 Prudence recommandée *Caution advised.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 Polynésie française à plusieurs lâchers quotidiens de ballon de radiosondage au di-hydrogène qui atteignent couramment des altitudes entre 12 000 et 30 000 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 Tahiti-Faa'a située sur l'emprise de l'Aéroport effectue quotidiennement en mode automatique un sondage à 2315 UTC et 1115 UTC.

Point de lâcher : 17°33.316' S - 149°36.883' O.

Un deuxième lâcher est possible 20 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 Tahiti-Faa'a 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 Polynésie française informe dès que possible de ces modifications le Département Surveillance (DSURV) et le Service de la Navigation Aérienne (SNA) du Service d'Etat de l'Aviation Civile de Polynésie Française (SEAC-PF).

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 Polynésie française communique dans les délais suffisants, les informations nécessaires au Département Surveillance (DSURV) et au Service de la Navigation Aérienne (SNA) du Service d'Etat de l'Aviation Civile de Polynésie Française (SEAC-PF).

METEOROLOGICAL SOUNDING BALLOONS

1 Over french overseas territory of French Polynesia, Météo- France proceeds to several releases per day of Di-hydrogen sounding balloons which reach commonly an altitude between 12 000 and 30 000 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 Tahiti-Faa'a within the airport aera make a daily and sheduled automatic weather balloon release, at 2315 UTC and 1115 UTC.

Release point : 17°33.316' S - 149°36.883' W.

A second release is possible 20 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 Tahiti Faa'a, 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 French Polynesia informs as soon as possible about these modifications the Watch Department (DSURV) and the Service for the Air Navigation (SNA) of the State Service of the Civil Aviation of French Polynesia (SEAC-PF).

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 French Polynesia communicates with a sufficient deadline, the necessary information to the Watch Department (DSURV) and to the Service for the Air Navigation (SNA) of the State Service of the Civil Aviation of French Polynesia (SEAC-PF).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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.html

© 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*

© Service de l'Information Aéronautique, France

5.3.1.3 DIVERS

MISCELLANEOUS

NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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 la Polynésie Française 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 in French Polinesia 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 à 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 *Type*	Nombre *Number*	ALT sommet (hauteur) *ALT top (height)*	Balisage *Lighting marking*	Observations *Remarks*
987001	17°30'05"S 149°29'03"W	Pylône	1	328 ft (328 ft)	jour	TDF - Pointe Vénus
987002	17°37'12"S 149°31'30"W	Pylône	1	5085 ft (187 ft)	jour et nuit	Mont Marau TDF - Pic Vert
987003	17°33'46"S 149°33'53"W	Pylône	1	1270 ft (187 ft)	jour et nuit	TDF - Pic Rouge
987004	17°36'31"S 149°32'12"W	Pylône	1	4747 ft (174 ft)	non balisé	OPT - Mont Marau
987005	17°46'14"S 149°13'31"W	Pylône	1	2296 ft (164 ft)	jour	TDF - Taravao
987106	17°41'25"S 149°35'08"W	Pylône	1	115 ft (105 ft)	jour	OPT - Paea
987107	17°44'54"S 149°33'47"W	Pylône	1	118 ft (105 ft)	jour	Tikiphone - Pointe Maraa
987108	17°45'36"S 149°31'14"W	Pylône	1	112 ft (105 ft)	jour	OPT - Pointe Eric
987109	17°30'02"S 149°29'01"W	Pylône	1	112 ft (85 ft)	non balisé	TDF - Pointe Vénus
987110	17°44'11"S 149°13'57"W	Pylône	1	167 ft (105 ft)	jour	OPT - Pueu
987111	17°45'19"S 149°16'50"W	Pylône	1	804 ft (59 ft)	jour	Tikiphone - Wan
987112	17°46'25"S 149°24'41"W	Pylône	1	131 ft (108 ft)	jour	Tikiphone - Mataiea
987113	17°51'26"S 149°14'48"W	Pylône	1	151 ft (108 ft)	jour	Tikiphone - Teahupoo 2
987114	17°29'26"S 149°55'09"W	Pylône	1	112 ft (105 ft)	jour	Tikiphone - Ilot Tiahura/Moorea
987115	16°47'31"S 151°29'31"W	Pylône	1	108 ft (102 ft)	jour	Tikiphone - Tevaitoa
987116	16°14'28"S 151°49'51"W	Pylône	1	128 ft (105 ft)	jour	Tikiphone - Tupai
987117	16°26'48"S 151°45'26"W	Pylône	1	115 ft (112 ft)	jour et nuit	Tikiphone - Bora
987118	14°57'22"S 147°39'42"W	Pylône	1	112 ft (108 ft)	jour	TDF - Rangiroa
987119	15°06'44"S 148°14'45"W	Pylône	1	125 ft (108 ft)	jour	Tikiphone - Tikehau
987120	14°32'24"S 146°21'27"W	Pylône	1	105 ft (92 ft)	jour	Tikiphone - Tenukupara Village/Ahe
987121	14°27'40"S 146°03'32"W	Pylône	1	75 ft (59 ft)	jour	OPT - Paeua Village/Manihi
987122	14°27'53"S 145°02'15"W	Pylône	1	125 ft (108 ft)	jour	Tikiphone - Teavaro Village/Takaroa
987123	14°42'26"S 145°14'55"W	Pylône	1	125 ft (102 ft)	jour	Tikiphone - Fakatopatere Takapoto
987124	15°34'06"S 146°24'46"W	Pylône	1	125 ft (112 ft)	jour	Tikiphone - Niutahi Village/Apataki
987125	15°28'42"S 145°30'14"W	Pylône	1	121 ft (105 ft)	jour	OPT - Nukumare/Aratika
987126	15°21'45"S 146°37'15"W	Pylône	1	118 ft (98 ft)	jour	Tikiphone - Rautini Village/Arutua
987127	16°22'00"S 144°21'26"W	Pylône	1	108 ft (102 ft)	jour	Tikiphone - Hitinau/Katiu
987128	16°10'50"S 145°34'10"W	Pylône	1	125 ft (108 ft)	jour	OPT - Fakarava
987129	16°03'17"S 145°37'10"W	Pylône	1	112 ft (105 ft)	jour	Tikiphone - Fakarava
987130	18°06'19"S 140°54'22"W	Pylône	1	79 ft (59 ft)	jour	TDF - Hao
987131	21°29'00"S 135°38'18"W	Pylône	1	125 ft (105 ft)	jour	Tikiphone - Marutea sud
987132	17°20'45"S 145°30'56"W	Pylône	1	108 ft (98 ft)	jour	Tikiphone - Anaa
987133	18°46'38"S 138°51'08"W	Pylône	1	138 ft (131 ft)	jour et nuit	Tikiphone - Vahitahi
987134	15°49'43"S 140°53'29"W	Pylône	1	86 ft (69 ft)	jour	TDF - Teana Village/Fangatau
987135	14°09'56"S 141°16'16"W	Pylône	1	77 ft (61 ft)	jour	TDF - Tepukamaruia Village / Napuka

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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*
21	parachutage MOOREA TEMAE AERODROME (NTTM)	FL 115	SR-SS Uniquement durant HOR ATS MOOREA TEMAE. Only during MOOREA TEMAE ATS SKED.
17°29'22"S , 149°45'47"W		SFC	Activité réelle connue de MOOREA TWR, TAHITI TWR et TAHITI APP. Activités simultanées voltige et parachutage interdites. Demande de mise en route obligatoire pour tous les vols. Actual activity known by MOOREA TWR, TAHITI TWR and TAHITI APP. Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited. Startup request compulsory for all flights.
22	parachutage BORA BORA MOTU MUTE AERODROME (NTTB)	FL 115	SR-SS Uniquement durant HOR ATS BORA BORA (voir NOTAM). Only during BORA-BORA ATS SKED (see NOTAM).
16°26'39"S , 151°45'14"W		SFC	Activité réelle connue de BORA BORA TWR et TAHITI CONTROL. Demande de mise en route obligatoire pour tous les vols (IFR/VFR). Actual activity known by BORA BORA TWR and TAHITI CONTROL. Startup request compulsory for all flights (IFR/VFR).
23	parachutage PUNAAUIA	FL 115	SR-SS
17°37'16"S , 149°36'54"W		SFC	Activité réelle connue de TAHITI APP. Activité simultanée possible pendant l'activité de parapente en cours dans la zone NT-D 24. Prudence recommandée. Actual activity known on TAHITI APP. Simultaneous activity possible during paragliding activity in progress within the NT-D 24 area. Caution advised.

© 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*
10	voltige TAHITI FAA'A Aéroport	5000ft AMSL	SR-SS
17°32'56"S , 149°36'51"W Axe 041°/221°, de longueur 2883 m centré sur PSN.		2000ft AMSL	Activité annoncée sur ATIS TAHITI. La pratique de l'activité implique l'acceptation du protocole disponible auprès de la subdivision contrôle par mail à seac-pf-sna-dca-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr Activity announced on ATIS TAHITI. The practice of the activity involves the full acceptance of the protocol available writing to seac-pf-sna-dca-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr
20	voltige MOOREA TEMAE AERODROME (NTTM)	5500ft AMSL	SR-15, SS+15
17°29'22"S , 149°45'44"W Axe RWY 12/30, de longueur 1200 m centré sur ARP.		2600ft AMSL	Activité possible uniquement si ATC MOOREA TWR assuré. Maintenir contact avec TAHITI APP. Mise en route soumise à l'accord préalable du contrôle aérien. Activité interrompue à tout moment sur instruction du contrôle. Activity only possible during MOOREA TWR ATC SKED. Maintain contact with TAHITI APP. Mandatory agreement from ATC for start-up. Activity can be interrupted at every moment on ATC instruction.

© 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*
40	aéromodélisme Outumaoro	200ft AMSL	SR-SS
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°34'34"S , 149°36'48"W (verticale du point HA)		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
51	treuillage ATIMAONO	2000ft AMSL	SR-15-SS+15
cercle de 1 NM de rayon centré sur 17°46'48"S , 149°27'08"W		SFC	Treuillage parapente selon protocole. Treuil à cable non balisé embarqué sur bateau. Activité réelle connue de TAHITI APP. Paragliders winch launch according to protocol. Non-marked cable winch boarded on boat. Activity known on TAHITI APP.
52	treuillage Baie de PHAËTON	1000ft ASFC	SR-15-SS+15
cercle de 1 NM de rayon centré sur 17°43'59"S , 149°19'44"W		SFC	Treuillage parapente selon protocole. Treuil à cable non balisé embarqué sur bateau. Activité réelle connue de TAHITI APP. Paragliders winch launch according to protocol. Non-marked cable winch boarded on boat. Activity known on TAHITI APP.
53	treuillage TAUTIRA	2000ft AMSL	SR-15-SS+15
cercle de 1 NM de rayon centré sur 17°45'09"S , 149°09'58"W		SFC	Treuillage parapente selon protocole. Treuil à cable non balisé embarqué sur bateau. Activité réelle connue de TAHITI APP. Paragliders winch launch according to protocol. Non-marked cable winch boarded on boat. Activity known on TAHITI APP.

© 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* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation Location *Conditions particulières* *Particular conditions*
010 . Centre de transmissions.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°30'44"S , 149°26'08"W	1500ft AMSL	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited	CTR TAHITI Faa'a District de PAPENOO
020 . Centre pénitentiaire de PAPEARI.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°44'14"S , 149°20'19"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	FIR TAHITI Ile de Tahiti Commune de Teva i Uta District de PAPEARI
030 . Centre pénitentiaire de NUUTANIA.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°33'25"S , 149°35'24"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	CTR TAHITI-Faa'a Commune de FAA'A
040 . Centre pénitentiaire de UTUROA.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 16°43'46"S , 151°26'46"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	CTR RAIATEA Commune de Uturoa
050 . Centre pénitentiaire de TAIOHAE.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 08°54'49"S , 140°05'40"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	Ile de Nukuhiva Commune de Taiohae
060 . Dépôt de munitions de PAPEARI.			
cercle de 0.3 NM de rayon centré sur 17°43'58"S , 149°20'35"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survol interdit à basse ALT Low ALT overflight prohibited 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	FIR TAHITI Ile de Tahiti Commune de Teva i Uta District de PAPEARI

© 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

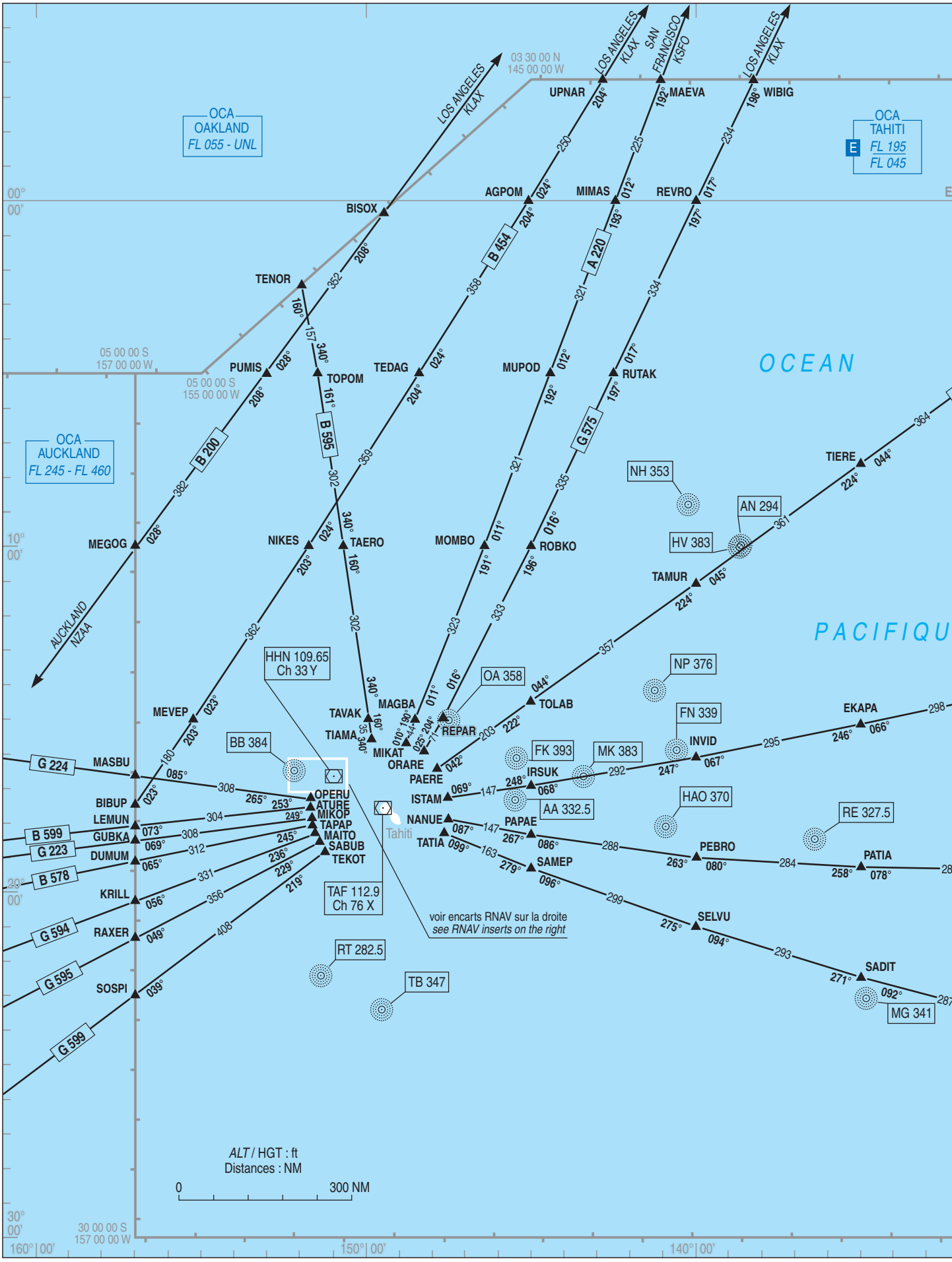
NATIONAL PARKS AND NATURE RESERVES

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation *Location* Conditions particulières *Particular conditions*
010 . TAHUA-MARAE TAPUTAPUATEA I OPOA			
cercle de 0.8 NM de rayon centré sur 16°50'09"S , 151°21'33"W	2000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR TAHITI ILES SOUS LE VENT Cette restriction ne s'applique pas : - aux titulaires d'une autorisation spéciale du gestionnaire de la Zone de Site Protégée (ZSP) du "Paysage culturel Taputapuatea", ou, à défaut, de la Direction de la Culture et du Patrimoine (DCP). - aux ACFT effectuant des opérations de secours et sauvetage. TAHITI FIR LEEWARD ISLANDS This restriction does not apply to : - holders of a special authorization from the manager of the Taputapuatea Cultural Landscape Protected Area (ZSP) or, in absence, from the Directorate of culture and Heritage (DCP). - ACFT performing search and rescue operations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

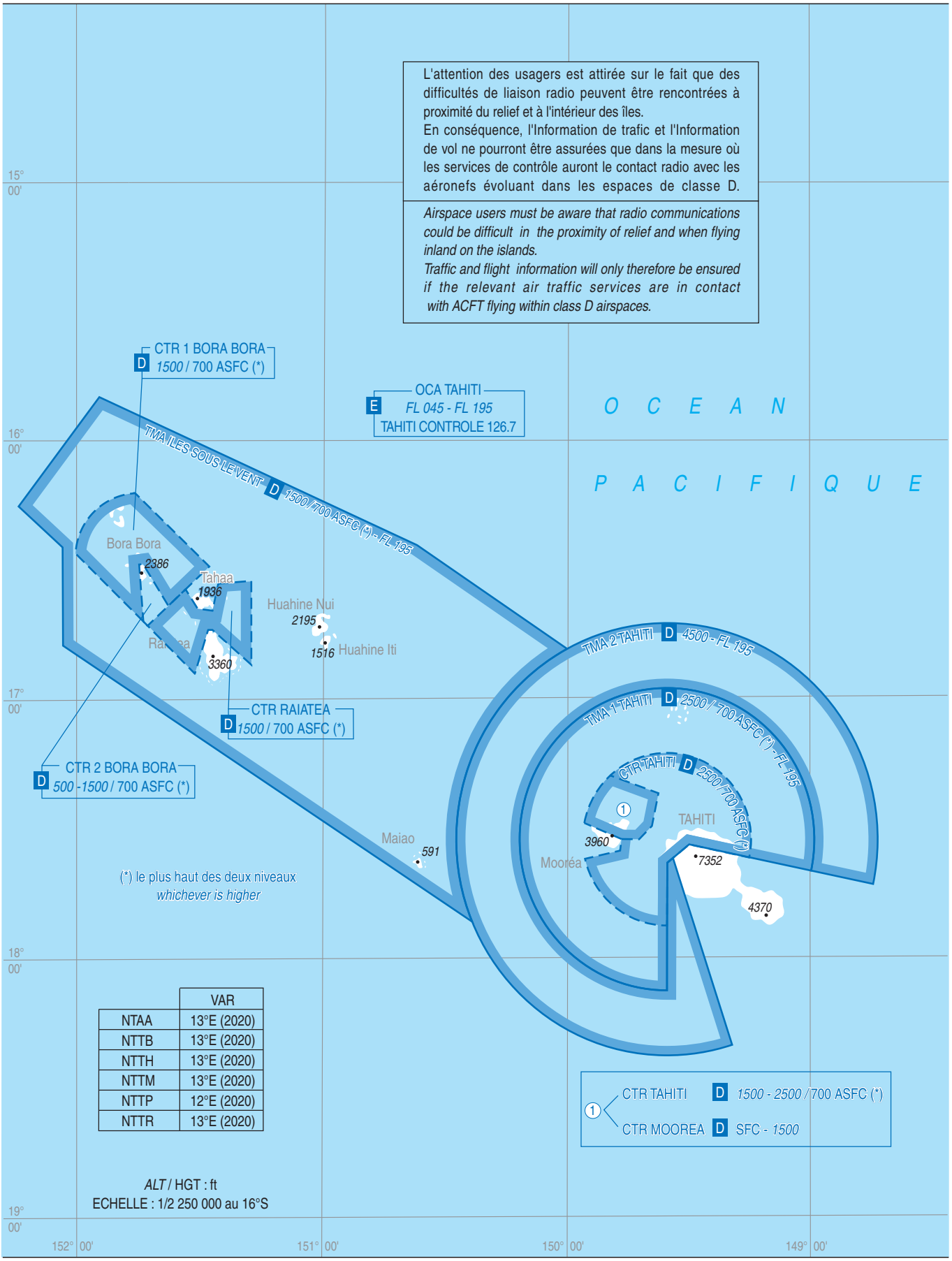
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 6 CARTES EN-ROUTE / *EN-ROUTE CHARTS*
ENR 6.1 FIR TAHITI



© SIA

ENR 6.2 ESPACES ATS / *ATS airspaces*



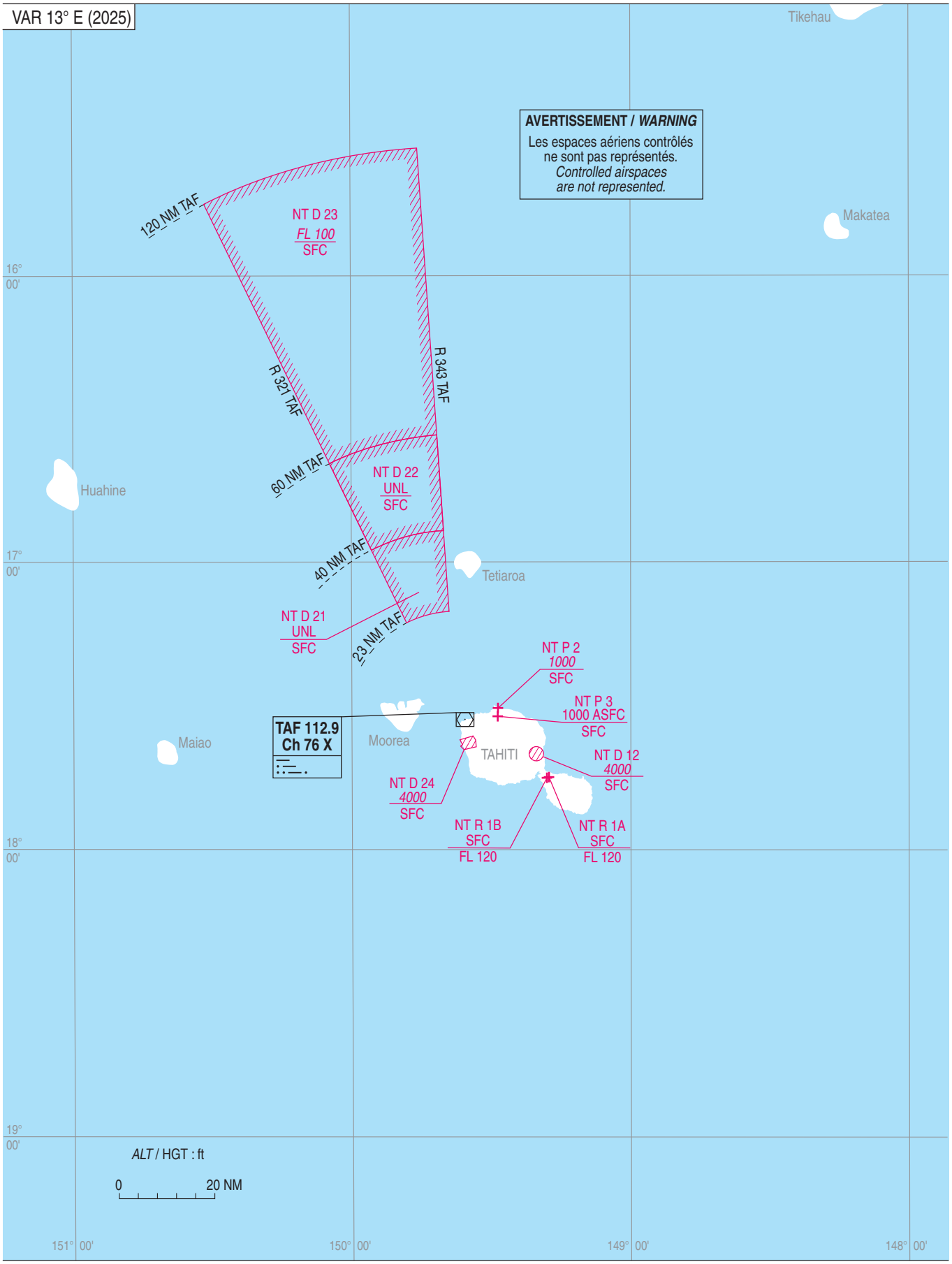
	VAR
NTAA	13°E (2020)
NTTB	13°E (2020)
NTTH	13°E (2020)
NTTM	13°E (2020)
NTTP	12°E (2020)
NTTR	13°E (2020)

© SIA

ENR 6.3 ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES ET DANGEREUSES

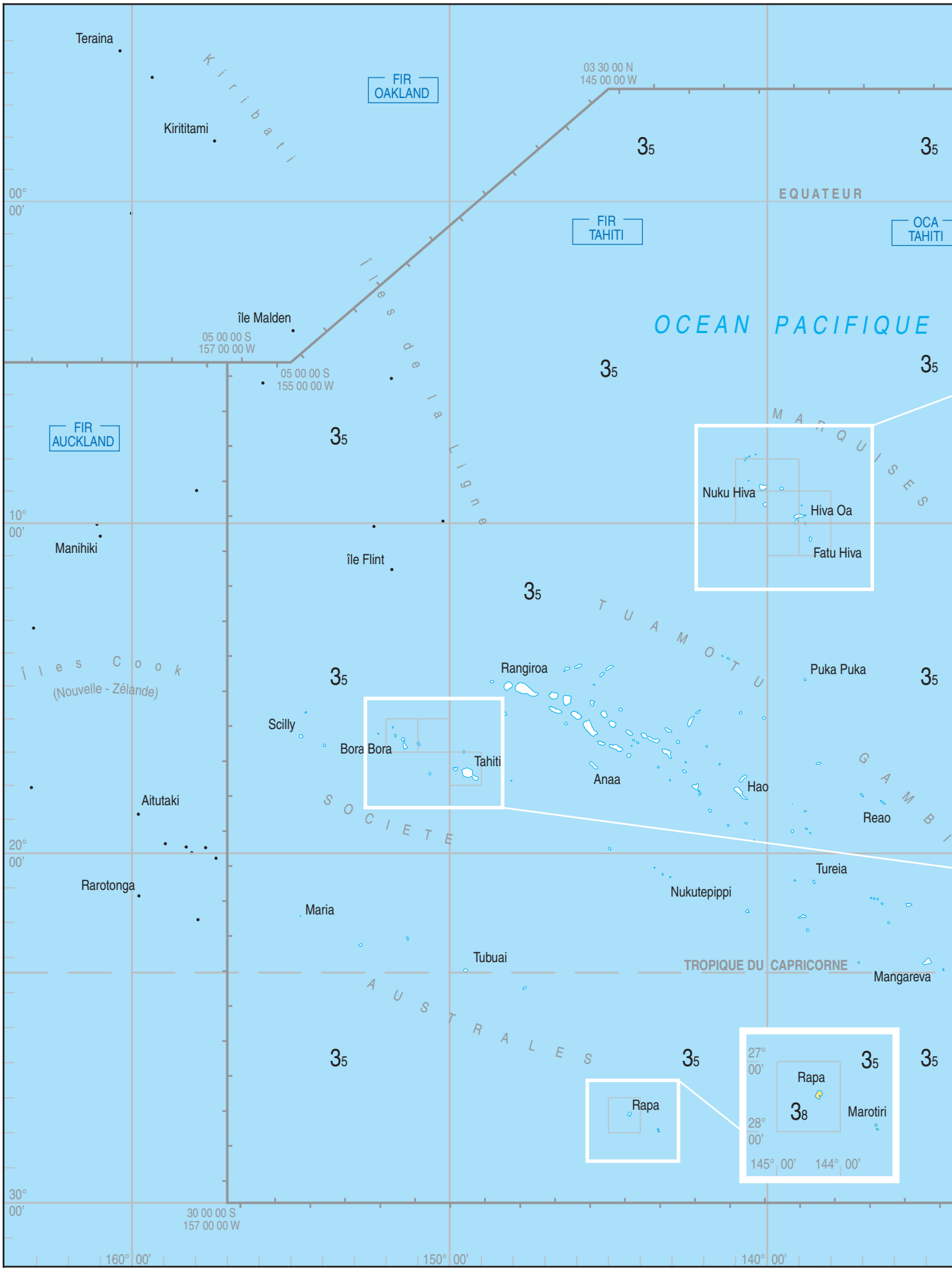
Prohibited, restricted and danger areas

TAHITI



© SIA

ENR 6.4 ALTITUDES MINIMALES DE ZONE / *AREA MINIMUM ALTITUDES*
FIR TAHITI

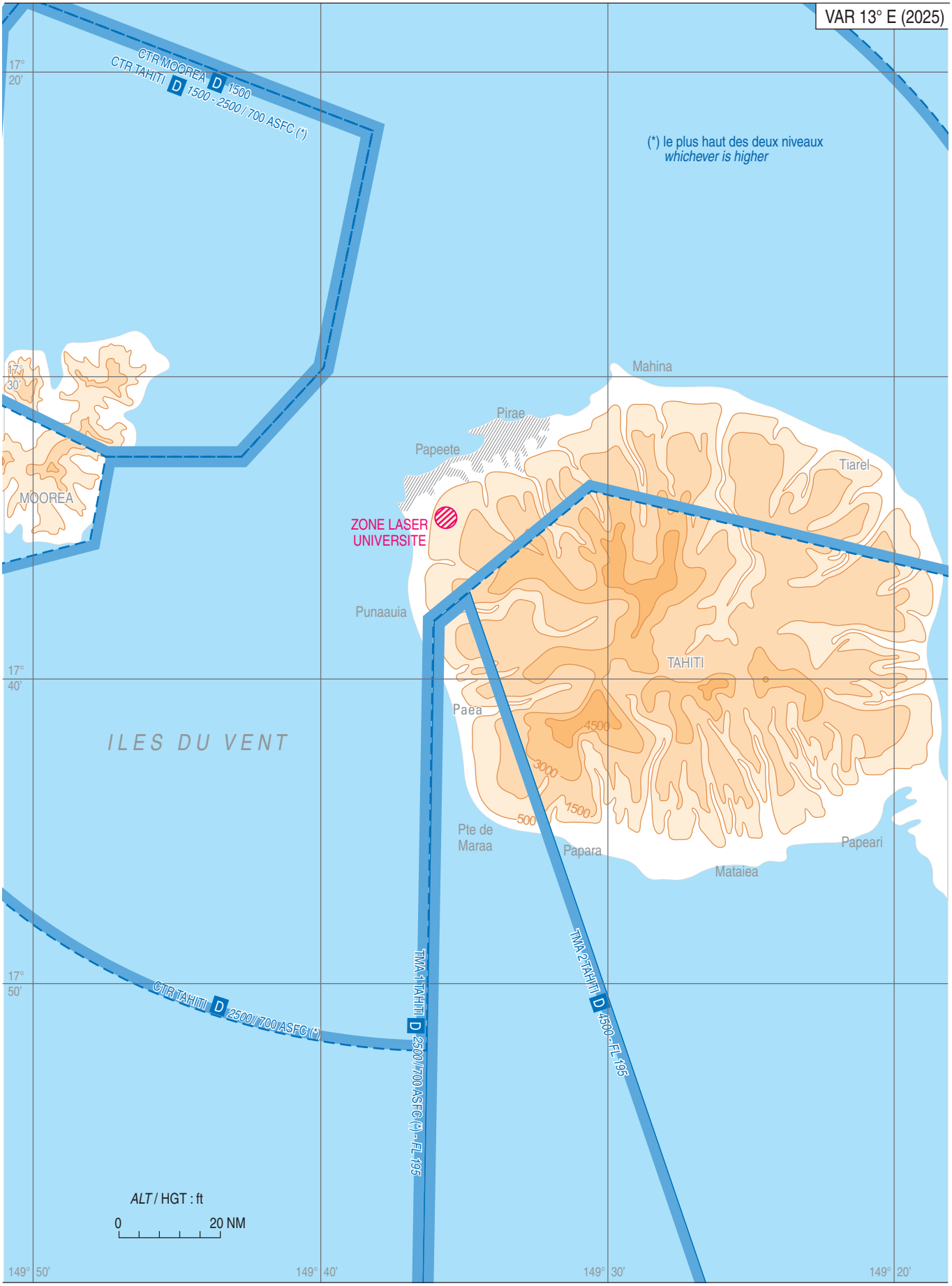


© SIA

ENR 6.5 AUTRES ACTIVITES PRESENTANT UN DANGER

Other activities of a dangerous nature

TAHITI/MOOREA

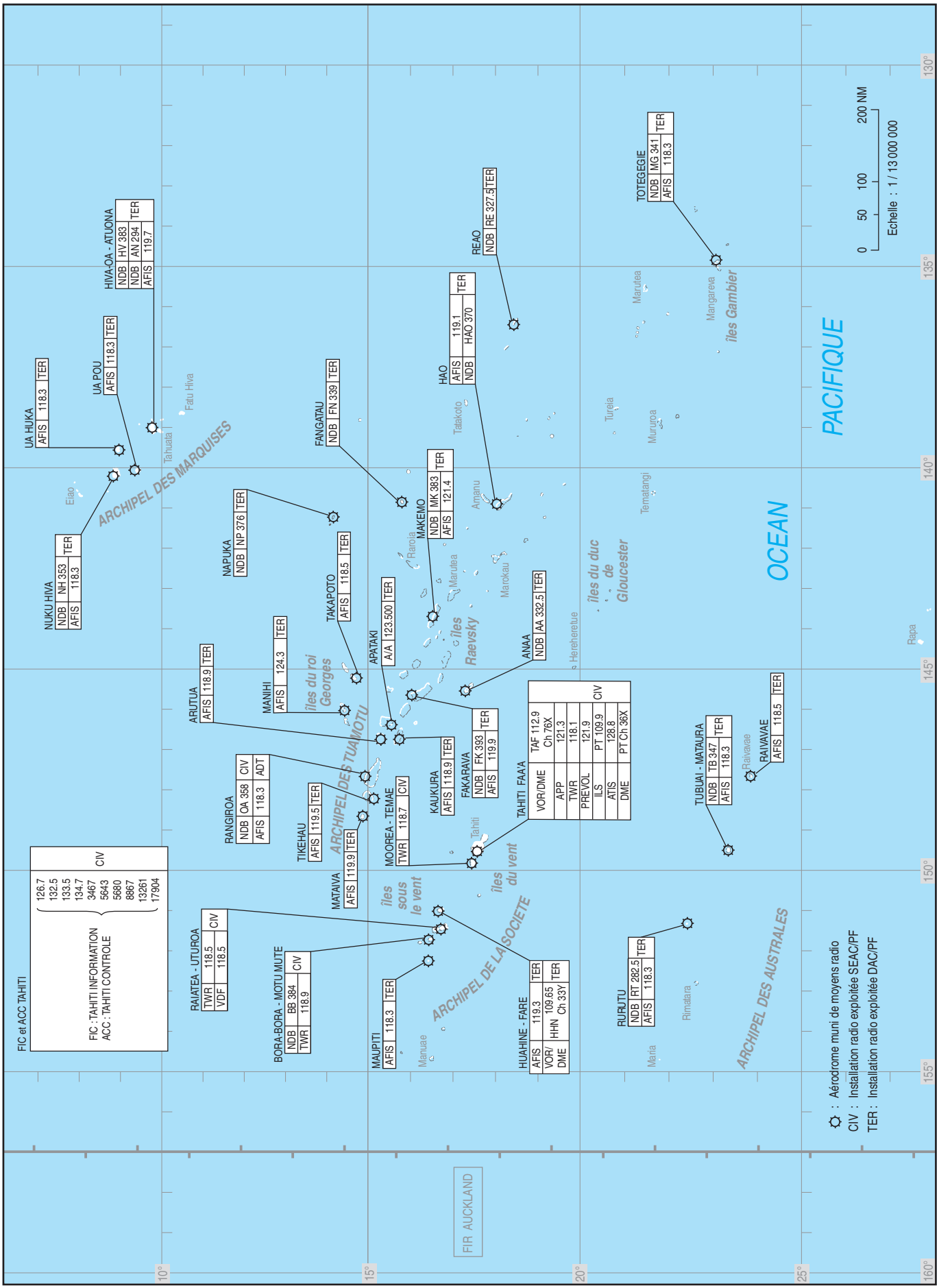


AMDT 09/25 **CHG :** Modification plafond CTR TAHITI et TMA 1 TAHITI, normalisation /
Upper limit CTR TAHITI and TMA 1 TAHITI, standardization.

© SIA

ENR 6.7 CARTE DES MOYENS RADIO

ENR 6.7 Radio facilities index chart



© SIA

PARTIE 3 — AERODROMES (AD)

PART 3 - AERODROMES (AD)

AD 0

AD 0.1

AD 0.1	**PREFACE :** voir partie 1 GEN **PREFACE :** see part 1 GEN
AD 0.2	**REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **RECORD OF AIP AMENDMENTS :** see part 1 GEN
AD 0.3	**REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **RECORD OF AIP SUPPLEMENTS :** see part 1 GEN
AD 0.4	**LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **CHECKLIST OF AIP PAGES :** see part 1 GEN
AD 0.5	**LISTES DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **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 — AD 0.1-1

AD 0.6 — TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3 — AD 0.6-1
TABLE OF CONTENTS TO PART 3

AD 1 — **AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION**
AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 — DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES/HELISTATIONS — AD 1.1-1
AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

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 — AD 1.2-1
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

AD 1.3 — Index des aérodromes et des hélistations — AD 1.3-1
Index to aerodromes and heliports

AD 1.4 — REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS — AD 1.4-1
GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS

AD 1.5 — Etat de certification des aérodromes — AD 1.5-1
Status of certification of aerodromes

AD 1.9 — DISTANCES ORTHODROMIQUES (NM) — AD 1.9-1
ORTHODROMIC DISTANCES (NM)

AD 2 — **AERODROMES**
AERODROMES

AHE
ANAA
APATAKI
ARATIKA NORD
ARUTUA
BORA BORA MOTU MUTE
FAAITE
FAKAHINA
FAKARAVA
FANGATAU
HAO
HIKUERU
HIVA OA ATUONA
HUAHINE FARE
KATIU
KAUEHI
KAUKURA
MAKEMO
MANIHI
MATAIVA
MAUPITI
MOOREA TEMAE
NAPUKA
NIAU
NUKUTEPIPI
NUKU HIVA
NUKUTAVAKE
PUKA PUKA
PUKARUA
RAIATEA UTUROA
RAIVAVAE
RANGIROA
RAROIA
REAO

© Service de l'Information Aéronautique, France

RIMATARA
RURUTU
TAHITI FAA'A
TAKAPOTO
TAKAROA
TAKUME
TATAKOTO
TETIAROA
TIKEHAU
TOTEGEGIE
TUBUAI MATAURA
TUREIA
UA HUKA
UA POU
VAHITAHI

AD 3 **HELISTATIONS**
HELIPORTS

AFAREAITU CHT
PIRAE CHPF
TARAVAO CHT

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES/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'État, 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.

b) Circulation des personnes et des véhicules

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 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 landside 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,

- landside 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.

b) Movement of persons and vehicles

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.

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.

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.

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.

d) Etablissement des demandes

Les demandes doivent être adressées au chef du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française, 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'aéronefs 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.

e) Délivrance des autorisations

Les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent et de longue durée, sont délivrées par le chef du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française.

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 ;

- 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.

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) 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) 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) Requested preparation

Requests must be addressed to the head of the French Polynesia civil aviation State service, 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 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) Authorization delivery

Permanent and long term type exceptional authorizations of use are delivered by the head of the French Polynesia civil aviation State service.

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 ;

- 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les autorisations accordées sont renouvelables sur demande adressée au chef du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française.

Tout manquement aux dispositions et obligations énoncées ci-dessus entraînera le retrait de l'autorisation exceptionnelle accordée.

Granted authorizations may be renewed upon request sent to the head of the French Polynesia civil aviation State service.

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 emplacements réservés ou désignés à cet effet ;

- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations ;

- à titre occasionnel, sur des 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 rappelées ci-après :

a) Hélistations

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères.

Les hélistations ministérielles 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 du Pays.

A l'exception des hélistations à usage privé, le répertoire sous-section AD 1.3-2 donne les caractéristiques des hélistations.

Les cartes des hélistations sont regroupées dans la section AD 3 de l'AIP PAC-P.

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 aux conditions définies par l'arrêté du 26 juin 1997 relatif aux hélisurfaces et aux hélistations privées (à usage privé ou à usage restreint).

Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent être titulaires d'une habilitation.

1.1.1.6 Helistations 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 and, subject to authorization from the Minister for Civil Aviation, certain VTOL (vertical take-off and landing aircraft).

Depending on their aeronautical use, ministerial heliports are classified as follows :
a) heliports open to public air traffic ;
b) heliports for the exclusive use of government administrations ;
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 local decree.

With the exception of heliports for private use, the sub-section AD 1.3-2 directory gives the characteristics of helipads.

Heliports charts are included in section AD 3 of the PAC-P AIP.

b) Helipads

Helipads are not necessarily arranged areas which may be used on an occasionnal 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 requirements defined by the decree of May 06th, 1995 relating to aerodromes and other sites used by helicopters.

Helicopters' pilots using helipads must hold an authorization.

1.1.1.7 Altiports

Les altiports sont des aérodromes à caractéristiques spéciales aménagés en montagne pour les besoins des transports aériens. Ils sont agréés à usage restreint et leurs conditions d'utilisation sont fixées par leur arrêté d'agrément

L'accès aux altiports par les pilotes est soumis aux conditions fixées par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile (Arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports).

Les conditions d'utilisation des altiports sont précisées dans les cartes VAC associées disponibles sur le site du SIA (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

1.1.1.7 Altiports

Altiports are aerodromes with special characteristics, provided in mountains for the needs of air transport operations. Altiports are approved for restricted use and their conditions of use are set by their approval order.

Access to altiports by pilots is subject to the conditions laid down by the Minister for civil aviation in the order of June 21th 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports).

The conditions of use of altiports are specified in the associated VAC maps available on the SIA website (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

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.

1.1.4 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments

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 AERODROME OPERATING MINIMA

1.1.4.1 Operating minima for instrument approach procedures

En application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573)), la France établit et publie des minimums opérationnels d'aérodrome, sous la forme de MDH/DH et de RVR/Visi, pour les procédures suivantes :

• 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 des textes règlementaires suivants :

• le 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'arrêté du 28 juin 2011 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, en particulier la sous-partie E « opérations tous temps ». Cet arrêté est disponible sur le site https://www.legifrance.gouv.fr

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 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes. Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

Pursuant to 24th of January 2022 order relating to the design and establishment of instrument flight procedures (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573)), France determines and publishes aerodrome operating minima as MDH/DH and RVR/Visi for the following procedures :

• 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 the following regulatory texts :

• 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 ;
• decree of 28th of June 2011 relating to the technical conditions for the operation of aircraft by a public transport company in Saint-Pierre-et-Miquelon, French Polynesia, New-Caledonia and Wallis and Futuna islands, in particular subpart E "all weather operations". This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr

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 modified ministry order of August 28, 2003 relative 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 DES AERODROMES PAR LES AERONEFS

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

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.

c) ATS hors HOR publiés

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

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 outside published SKED

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 êre rendu à tout moment sans préavis. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

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.

d) Procédures d'arrivées omnidirectionnelles GNSS sur les atolls

1 - Une procédure omnidirectionnelle GNSS est mise en œuvre sur les aérodromes de 21 atolls de la Polynésie française.

1.1 - Il est rappelé qu'une procédure d'arrivée omnidirectionnelle GNSS n'est pas une procédure d'approche.

1.2 - Conformément à l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs (§ 7.2) :

a) dans le cas des aérodromes AFIS ou sans ATS où une procédure d'approche aux instruments est publiée, si l'aéronef effectue une approche à vue, il évolue en conditions VMC.

b) dans le cas des aérodromes où aucune procédure d'approche n'est publiée, à l'arrivée, l'aéronef en vol IFR effectue une approche à vue, évolue en VMC et s'intègre conformément aux dispositions du paragraphe prévu pour les vols VFR.

1.3 - L'objectif d'une arrivée omnidirectionnelle GNSS est de permettre à un aéronef en vol IFR qui n'aurait pas les conditions VMC requises de descendre vers une altitude de sécurité appropriée à la géographie polynésienne pour rencontrer les conditions propices à la réalisation d'une approche à vue et d'un atterrissage à vue.

1.4 - Chaque aérodrome dispose d'un point de ralliement, en général l'ARP, autour duquel, dans un rayon de 25 milles nautique, est définie une altitude minimale de sécurité assurant une marge de franchissement d'obstacles de 1000 ft au-dessus de l'obstacle répertorié le plus élevé.

1.5 - Dans certains cas, le point de ralliement publié pourra être le moyen de radionavigation implanté sur l'aérodrome.

1.6 - La spécification de navigation requise est RNAV1.

1.7 - Ces procédures sont réservées à l'usage exclusif des exploitants et particuliers autorisés par le Service d'État de l'aviation civile de la Polynésie française.

1.8 - Pour obtenir cette autorisation, les exploitants et particuliers intéressés devront adresser à la division Opérations Aériennes du SEAC-PF (seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr) un dossier comportant les pièces suivantes :

- Copie de la documentation relative à l'équipement GPS de bord attestant son homologation dans l'une des classes D1 ou D2.

- Les consignes élaborées par l'exploitant conformes aux consignes particulières pour les arrivées omnidirectionnelles GNSS jointes.

1.9 - Toute anomalie dans l'utilisation d'une procédure d'arriyée omnidirectionnelle GNSS devra être signalée au plus tôt au Service d'État de l'aviation civile en Polynésie Française.

2 - Consignes particulières pour les arrivées omnidirectionnelles GNSS

2.1 - Insertion des coordonnées géographiques du point de ralliement dans le GPS et vérifications

Les coordonnées géographiques du point de ralliement relatif à l'aérodrome de destination doivent être insérées dans le GPS avant le début du vol et subir une vérification croisée de l'équipage. Une nouvelle vérification sera effectuée avant le début de la descente.

2.2 - Conduite du vol

2.2.1 - Calage altimétrique

Au QNH délivré par l'AFIS ;

Au QNH prévu délivré par TAHITI CTL ou sur la TEMSI, si l'AFIS n'existe pas ou est fermé.

2.2.2 - Approche à vue et intégration dans la circulation de l'aérodrome.

Les conditions d'approche à vue doivent être réunies au plus tard au point de ralliement pour s'affranchir de l'altitude minimale publiée et poursuivre l'approche à vue et l'intégration dans la circulation d'aérodrome conformément à l'Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

2.2.3 - Arrivées omnidirectionnelles GNSS interrompues sur aérodrome sans procédure d'approche aux instruments.

En cas d'arrivée interrompue pour cause météorologique ou perte de capacité GNSS, monter vers 3500 ft selon la route magnétique d'arrivée. Obtenir la clairance ACC pour rejoindre l'aérodrome de dégagement.

2.2.4 - Arrivées omnidirectionnelles GNSS interrompues vers un aérodrome pourvu d'une approche aux instruments.

d) Omnidirectional GNSS arrival procedures on the atolls

1 - *An omnidirectional GNSS arrival procedure is implemented on the aerodromes of 21 atolls in French Polynesia.*

1.1 - Note that an omnidirectional GNSS arrival procedure is not an approach procedure.

1.2 - In compliance with the July 12th 2019 Decree relating to the general air traffic procedures for the use of aerodromes by ACFT (§ 7.2) :

a) in the case of AFIS aerodromes or without ATS where an instrument approach procedure is published, if the aircraft performs a visual approach, it flies in VMC.

b) in the case of aerodromes where no approach procedure is published, on arrival, the aircraft in IFR flight performs a visual approach, flies in VMC and integrates in accordance with the provisions of the paragraph provided for VFR flights.

1.3 - The aim of an omnidirectional GNSS arrival is to allow an aircraft flying under IFR which would not have the necessary VMCs to descend to a safety altitude suitable for the Polynesian geography to achieve the conditions required to perform a visual approach and a visual landing.

1.4 - Each aerodrome has a rally point, generally the ARP, around which, within a radius of 25 nautical miles, a minimum safety altitude is defined, providing an obstruction clearance margin of 1000 ft above the highest identified obstacle.

1.5 - In some cases, the published rally point may be the radionavigation means located on the aerodrome.

1.6 - The required navigation specification is RNAV1.

1.7 - These procedures are reserved for the exclusive use of operators and private individuals authorized by the French Polynesia Civil Aviation Authority.

1.8 - To obtain this authorization, the operators and private individuals concerned must send to the Air Operations Division of the SEAC/PF (seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr) a file including the following documents :

- Copy of the documentation concerning the onboard GPS equipment certifying its homologation in class D1 or D2.

- The instructions prepared by the operator in compliance with the attached special instructions for omnidirectional GNSS arrivals.

1.9 - Any anomaly in the use of an omnidirectional GNSS arrival procedure must be reported as quickly as possible to the French Polynesia Civil Aviation Authority.

2 - Special instructions for omnidirectional GNSS arrivals

2.1 - Entry in the GPS of the geographical coordinates of the rally point and checks

The geographical coordinates of the rally point concerning the destination aerodrome must be entered in the GPS before taking off and cross-checked by the crew. Another check will be conducted before the aircraft starts to descend.

2.2 Flight performance

2.2.1 - Altimeter setting

At the QNH issued by the AFIS ;

At the forecast QNH issued by TAHITI CTL or on the TEMSI, if there is no AFIS or if it is closed.

2.2.2 - Visual approach and integration in the aerodrome traffic.

The visual approach conditions must be met at the latest at the rally point to disregard the published minimum altitude and continue the visual approach and integration in the aerodrome traffic in compliance with the July 12th 2019 Decree relating to the general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft.

2.2.3 - Missed omnidirectional GNSS arrivals on aerodrome without instrument approach procedure.

In case of missed arrival due to weather conditions or loss of GNSS capacity, climb to 3500 ft along the magnetic arrival route. Obtain ACC clearance to go to the diversion aerodrome.

2.2.4 - Missed omnidirectional GNSS arrivals to an aerodrome provided with an instrument approach.

En cas d'arrivée interrompue pour cause météorologique ou perte de capacité GNSS,

Si décision est prise d'effectuer la procédure aux instruments, monter vers l'altitude de sécurité publiée sur la carte IAC selon la route magnétique d'arrivée et rejoindre l'IAF de la procédure.

Sinon, procéder comme indiqué au 2.3.

2.2.5 - Arrivées simultanées ou conflictuelles

En cas d'arrivées simultanées ou conflictuelles, et sauf dispositions prises par le contrôle en route avant de quitter l'espace aérien contrôlé de Tahiti, les pilotes commandant de bord s'entendront sur la séquence d'arrivée et assureront leur propre espacement.

2.3 - Radiocommunications

2.3.1 - Le pilote annoncera son intention d'effectuer une arrivée omnidirectionnelle GNSS au centre de contrôle de Tahiti qui en informera l'AFIS.

2.3.2 - Vers les aérodromes sans organisme et au plus tard, en quittant l'espace aérien contrôlé, le pilote annoncera son arrivée sur la fréquence auto information (123.500 MHz si aucune fréquence n'est désignée).

2.3.3 - Le pilote annoncera également le début d'approche à vue ou d'arrivée interrompue en sus des comptes rendus de position désignés dans l'Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

In case of missed arrival due to weather conditions or loss of GNSS capacity,

If a decision is made to perform the instrument procedure, climb to the safety altitude published on the IAC chart along the magnetic arrival route and go to the IAF of the procedure.

Otherwise, proceed as indicated in 2.3.

2.2.5 - Simultaneous or conflicting arrivals

In case of simultaneous or conflicting arrivals, and unless otherwise indicated by the en-route control center before leaving the Tahiti controlled airspace, the pilots-in-command will agree on the arrival sequence and organize their own separation.

2.3 - Radiocommunications

2.3.1 - The pilot will announce his intention to perform a an omnidirectional GNSS arrival to the Tahiti control center which will inform the AFIS accordingly.

2.3.2 - To aerodromes with no organization and at the latest on leaving the controlled airspace, the pilot will announce his arrival on the auto-information frequency (123.500 MHz if no frequency is designated).

2.3.3 - The pilot will also announce the start of a visual approach or missed arrival in addition to the position reports designated in the July 12th 2019 Decree relating to the general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft.

ARRIVEES OMNIDIRECTIONNELLES GNSS SUR LES ATOLLS / *OMNIDIRECTIONAL GNSS ARRIVALS ON THE ATOLLS*

Nom / *Name*	**Code OACI / *ICAO code***	**ARP (WGS-84)**	**MSA**	**Moyen radioélectrique / *Radio-electric mean**** **(1)**
AHE	NTHE	14°25'39"S 146°15'19"W	1300 ft	Non / *No*
ANAA (2)	NTGA	17°21'18"S 145°30'30"W	1300 ft	Oui / *Yes*
APATAKI	NTGD	15°34'25"S 146°24'54"W	1300 ft	Non / *No*
ARATIKA NORD	NTKK	15°29'06" S 145°28'12" W	1300 ft	Non / *No*
ARUTUA	NTGU	15°14'47"S 146°37'13"W	1300 ft	Non / *No*
FAAITE	NTKF	16°41'12"S 145°19'58"W	1300 ft	Non / *No*
FAKAHINA	NTKH	15°59'31"S 140°09'53"W	1300 ft	Non / *No*
HIKUERU	NTGH	17°32'52"S 142°36'47"W	1300 ft	Non / *No*
KATIU	NTKT	16°20'22"S 144°24'11"W	1300 ft	Non / *No*
KAUEHI	NTKA	15°46'51"S 145°07'26 "W	1300 ft	Non / *No*
KAUKURA	NTGK	15°40'01"S 146°53'13"W	1300 ft	Non / *No*
MORUROA	NTTX	21°48'36"S 138°48'09"W	1300 ft	Non / *No*
NAPUKA (2)	NTGN	14°10'37"S 141°16'01"W	1300 ft	Oui / *Yes*
NIAU	NTKN	16°07'15"S 146°22'25"W	1300 ft	Non / *No*
NUKUTAVAKE	NTGW	19°17'06"S 138°46'18"W	1300 ft	Non / *No*
PUKA PUKA	NTGP	14°48'36"S 138°48'40"W	1300 ft	Non / *No*
PUKARUA	NTGQ	18°17'43"S 137°01'00"W	1300 ft	Non / *No*
REAO (2)	NTGE	18°27'48"S 136°26'35"W	1300 ft	Oui / *Yes*
TAKUME	NTKM	15°51'20"S 142°16'06"W	1300 ft	Non / *No*
TATAKOTO	NTGO	17°21'19"S 138°26'42"W	1300 ft	Non / *No*
VAHITAHI	NTUV	18°46'47"S 138°51'11"W	1300 ft	Non / *No*

(1) Fréquence, type et coordonnées géographiques : voir section AD 2 de l'aérodrome. / *Frequency, type and coordinates : see AD 2 part of AD.*

(2) : Procédure d'approche classique aux instruments existante / *Existing standard instrument approach procedure*

1.1.5.2 Télécommande radioélectrique de balisage (PCL)

1.1.5.2 Lighting radioelectrical remote control (PCL)

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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 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.

1.1.5.4 Prevention of wildlife risk

a) General

The implementing rules of the prevention of wildlife risk on aerodromes 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.

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).

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 la 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 PAC-P et les cartes associées.

1.1.5.5 Runway bearing strength

The basic principles relating to runway bearing strength are defined in Order of July 10th, 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 PAC-P AIP and the associated charts.

1.1.5.6 Conditions d'ouverture des aérodromes internationaux (départements et territoires d'Outre-Mer)

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.

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.

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.

Les contrôles sur demande ne peuvent avoir lieu que si les préavis suivants sont respectés :

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.

1.1.5.6 Opening conditions of international aerodromes (overseas departments and territories)

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.

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.

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.

Controls on request can be performed only if, the following conditions are respected :

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.

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.

← 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.

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.

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.

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 ***Aerodrome protection level***	**Nombre de véhicules SSLIA** ***Number of RFFS vehicles***	**Nombre de personnels** ***Number of staff***
10	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre *6 aerodrome firemen + 1 fire warden*
9	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre *6 aerodrome firemen + 1 fire warden*
8	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre *6 aerodrome firemen + 1 fire warden*
7	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre *4 aerodrome firemen + 1 fire warden*
6	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre *4 aerodrome firemen + 1 fire warden*
5	1	2 pompiers d'aérodrome *2 aerodrome firemen*
4	1	2 pompiers d'aérodrome *2 aerodrome firemen*
3	1	2 pompiers d'aérodrome *2 aerodrome firemen*
2	1 véhicule léger / *1 light vehicle*	1 pompiers d'aérodrome *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 aux aérodromes répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

- Recevant du trafic de transport aérien commercial ;
- Disposant d'au moins une piste revêtue ;
- Desservis par au moins une procédure d'approche aux instruments ;
- Sur lesquels sont fournis des services de circulation aérienne (ATS), 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 to aerodromes that meet all of the following conditions :

- Receiving commercial air transport traffic ;
- Equipped at least with one paved runway ;
- Served by at least one instrument approach procedure ;
- On which air traffic services (ATS) are provided, 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.

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.

Conformément à la réglementation en vigueur :

• Les mesures de frottement opérationnelles (μ) ne sont plus communiquées aux usagers ;

• 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 à l'échelle européenne du GRF est fixée au 12 août 2021.

La mise en œuvre à l'échelle mondiale est prévue le 4 novembre 2021.

In accordance with the regulations in force :

• Operational friction measurements (μ) are no longer communicated to users ;

• 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 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 :** • 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 :*** • 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

Les renseignements relatifs à la disponibilité saisonnière des aérodromes et à leur déneigement et plus particulièrement les types d'équipements utilisés et les priorités de dégagement sont propres à chaque aérodrome et sont décrits dans la rubrique AD 2.7 de chaque aérodrome concerné.

1.2.2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

Information on the seasonal availability of aerodromes and their snow clearance, in particular the types of equipment used and clearance priorities, is specific to each aerodrome and is described in AD 2.7 for each aerodrome concerned.

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

1.2.2.7.1 Diffusion par les organismes ATS

← 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.

1.2.2.7 Distribution of information about runway surface conditions

1.2.2.7.1 Dissemination by ATS organisations

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

12.2.7.2 Diffusion par l'AIS

12.2.7.2 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.

12.2.7.3 Périodes de disponibilité

12.2.7.3 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 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	
NTHE	AHE	12.0565 °	14°25'39"S 146°15'19"W	19	NTL VFR S/NS/P	-6	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1240 x 23 revêtue	69 ° 249 °	14°25'48.22"S 146°15'43.65"W 14°25'33.59"S 146°15'05.06"W	12 19	14°25'34.06"S 146°15'06.30"W	20	voir aussi AD2
NTGA	ANAA	12.8938 °	17°21'18"S 145°30'30"W	21	NTL IFR/VFR S/NS/P	-10	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	1502 x 30 revêtue	150 ° 330 °	17°20'48.24"S 145°30'48.61"W 17°21'30.46"S 145°30'23.02"W	21 16	17°21'29.20"S 145°30'23.79"W	16	voir aussi AD2
NTGD	APATAKI	12.3803 °	15°34'25"S 146°24'54"W	14	NTL VFR S/NS/P	0	Civil / Restreint
12 30	870 x 18 revêtue	133 ° 313 °	15°34'21.79"S 146°24'57.72"W 15°34'41.14"S 146°24'36.43"W	14 14	15°34'22.23"S 146°24'57.23"W 15°34'40.70"S 146°24'36.92"W	14 14	voir aussi AD2
NTKK	ARATIKA NORD	12.3408 °	15°29'06"S 145°28'12"W	10	NTL VFR S/NS/P	0	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1265 x 23 revêtue	96 ° 276 °	15°29'05.99"S 145°28'14.73"W 15°29'10.18"S 145°27'32.49"W	7 10			voir aussi AD2
NTGU	ARUTUA	12.2896 °	15°14'47"S 146°37'13"W	16	NTL IFR/VFR S/NS/P	-1	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1300 x 30 revêtue	117 ° 297 °	15°14'44.11"S 146°37'19.36"W 15°15'03.00"S 146°36'40.37"W	16 16			voir aussi AD2
NTTB	BORA BORA MOTU MUTE	12.6757 °	16°26'37"S 151°45'09"W	14	NTL IFR/VFR S/NS/P	31	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1505 x 22 revêtue	124 ° 304 °	16°26'25.83"S 151°45'25.42"W 16°26'53.49"S 151°44'43.71"W	10 11			voir aussi AD2
NTKF	FAAITE	12.689 °	16°41'12"S 145°19'58"W	12	NTL VFR S/NS/P	-6	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1180 x 23 revêtue	89 ° 269 °	16°41'11.73"S 145°20'05.35"W 16°41'11.31"S 145°19'25.54"W	12 11			voir aussi AD2
NTKH	FAKAHINA	12.3498 °	15°59'31"S 140°09'53"W	10	NTL VFR S/NS/P	-20	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1045 x 30 revêtue	110 ° 290 °	15°59'26.27"S 140°10'07.55"W 15°59'37.88"S 140°09'34.48"W	10 10	15°59'26.77"S 140°10'06.12"W	10	voir aussi AD2
NTGF	FAKARAVA	12.5075 °	16°03'09"S 145°39'11"W	16	NTL IFR/VFR S/NS/P	-2	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	1401 x 30 revêtue	65 ° 245 °	16°03'26.44"S 145°39'49.87"W 16°03'06.89"S 145°39'07.28"W	11 16			voir aussi AD2
NTGB	FANGATAU	12.3252 °	15°49'12"S 140°53'09"W	13	NTL IFR/VFR S/NS/P	-12	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1400 x 23 béton bitumineux	85 ° 265 °	15°49'14.17"S 140°53'41.03"W 15°49'10.37"S 140°52'54.14"W	11 11	15°49'13.49"S 140°53'32.66"W 15°49'10.64"S 140°52'57.49"W	12 11	voir aussi AD2
NTTO	HAO	12.9932 °	18°03'51"S 140°57'26"W	15	NTL IFR/VFR S/NS/P	-24	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	3343 x 45 revêtue	135 ° 315 °	18°03'51.27"S 140°57'25.55"W 18°05'07.86"S 140°56'04.84"W	15 15			voir aussi AD2
NTGH	HIKUERU	12.8864 °	17°32'52"S 142°36'47"W	12	NTL VFR S/NS/P	-19	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1200 x 23 revêtue	113 ° 293 °	17°32'45.47"S 142°37'02.73"W 17°33'00.92"S 142°36'25.37"W	12 12			voir aussi AD2
NTMN	HIVA OA ATUONA	10.7495 °	09°46'05"S 139°00'40"W	1521	NTL IFR/VFR S/NS/P	4	Civil / Restreint
02 20	1600 x 30 revêtue	29 ° 209 °	09°46'19.47"S 139°00'47.51"W 09°45'34.09"S 139°00'21.76"W	1452 1521	09°46'14.93"S 139°00'44.93"W 09°45'36.50"S 139°00'23.13"W	1457 1520	voir aussi AD2
NTTH	HUAHINE FARE	12.7473 °	16°41'18"S 151°01'43"W	14	NTL IFR/VFR S/NS/P	26	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1510 x 30 revêtue	80 ° 260 °	16°41'17.92"S 151°01'43.21"W 16°41'09.03"S 151°00'53.04"W	14 13	16°41'17.57"S 151°01'41.21"W	14	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	
NTKT	KATIU	12.5684 °	16°20'22"S 144°24'11"W	12	NTL VFR S/NS/P	-8	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1180 x 23 revêtue	88 ° 268 °	16°20'23.53"S 144°24'47.29"W 16°20'21.99"S 144°24'07.55"W	11 12			voir aussi AD2
NTKA	KAUEHI	12.4197 °	15°46'51"S 145°07'26"W	18	NTL VFR S/NS/P	-6	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1200 x 23 revêtue	94 ° 274 °	15°46'49.00"S 145°08'01.35"W 15°46'51.44"S 145°07'21.11"W	9 18			voir aussi AD2
NTGK	KAUKURA	12.4132 °	15°40'01"S 146°53'13"W	16	NTL VFR S/NS/P	4	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1081 x 30 revêtue	28 ° 208 °	15°40'02.13"S 146°53'13.15"W 15°39'31.21"S 146°52'55.85"W	12 15	15°40'00.73"S 146°53'12.36"W	12	voir aussi AD2
NTGM	MAKEMO	12.6247 °	16°35'12"S 143°39'14"W	11	NTL IFR/VFR S/NS/P	-10	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1500 x 30 enrobé bitumineux	123 ° 303 °	16°34'48.29"S 143°39'51.25"W 16°35'15.13"S 143°39'08.98"W	9 11	 16°35'13.34"S 143°39'11.80"W	 11	voir aussi AD2
NTGI	MANIHI	12.0553 °	14°25'56"S 146°03'49"W	22	NTL IFR/VFR S/NS/P	-6	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1299 x 30 revêtue	56 ° 236 °	14°26'18.92"S 146°04'24.12"W 14°25'55.44"S 146°03'48.06"W	22 16			voir aussi AD2
NTGV	MATAIVA	12.2036 °	14°52'10"S 148°42'46"W	18	NTL IFR/VFR S/NS/P	5	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1200 x 30 revêtue	17 ° 197 °	14°52'39.15"S 148°42'55.75"W 14°52'01.91"S 148°42'43.68"W	16 16			voir aussi AD2
NTTP	MAUPITI	12.6715 °	16°25'35"S 152°14'33"W	22	NTL IFR/VFR S/NS/P	20	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	955 x 23 enrobé bitumineux	89 ° 269 °	16°25'35.77"S 152°14'53.33"W 16°25'35.01"S 152°14'21.14"W	11 22	16°25'35.75"S 152°14'52.62"W	11	voir aussi AD2
NTTM	MOOREA TEMAE	12.9866 °	17°29'22"S 149°45'44"W	16	NTL IFR/VFR S/NS/P	19	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1230 x 30 enrobé bitumineux	135 ° 315 °	17°29'08.96"S 149°45'56.90"W 17°29'37.38"S 149°45'27.59"W	13 10			voir aussi AD2
NTGN	NAPUKA	11.884 °	14°10'37"S 141°16'01"W	13	NTL IFR/VFR S/NS/P	-10	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1205 x 25 revêtue	117 ° 297 °	14°10'29.67"S 141°16'15.69"W 14°10'47.67"S 141°15'39.99"W	13 6	14°10'31.06"S 141°16'12.93"W 14°10'46.85"S 141°15'41.61"W	12 6	voir aussi AD2
NTKN	NIAU	12.5384 °	16°07'15"S 146°22'25"W	21	NTL VFR S/NS/P	4	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1180 x 23 revêtue	72 ° 252 °	16°07'14.87"S 146°22'25.26"W 16°07'02.77"S 146°21'47.56"W	17 21			voir aussi AD2
NTMD	NUKU HIVA	10.5846 °	08°47'36"S 140°13'23"W	230	NTL IFR/VFR S/NS/P	8	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1698 x 30 revêtue	68 ° 248 °	08°47'54.56"S 140°14'09.66"W 08°47'34.05"S 140°13'18.07"W	230 190	08°47'54.44"S 140°14'09.35"W	230	voir aussi AD2
NTGW	NUKUTAVAKE	13.2923 °	19°17'06"S 138°46'18"W	24	NTL VFR S/NS/P	-31	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1030 x 25 revêtue	84 ° 264 °	19°17'06.53"S 138°46'24.30"W 19°17'02.97"S 138°45'49.24"W	17 13	19°17'06.34"S 138°46'22.43"W 19°17'03.16"S 138°45'51.11"W	24 20	voir aussi AD2
NTKU	NUKUTEPIPI	13.9127 °	20°42'01"S 143°02'44"W	22	NTL IFR/VFR S/NS/P	-25	Civil / Restreint
14 32	1200 x 21 revêtue	155 ° 335 °	20°41'43.42"S 143°02'53.01"W 20°42'18.86"S 143°02'35.65"W	13 22			voir aussi AD2
NTGP	PUKA PUKA	11.9697 °	14°48'36"S 138°48'40"W	13	NTL VFR S/NS/P	-26	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1000 x 23 revêtue	112 ° 292 °	14°48'28.10"S 138°49'00.34"W 14°48'40.54"S 138°48'29.44"W	12 12	14°48'28.47"S 138°48'59.42"W 14°48'40.14"S 138°48'30.44"W		voir aussi AD2
NTGQ	PUKARUA	12.902 °	18°17'43"S 137°01'00"W	13	NTL VFR S/NS/P	-32	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1180 x 23 revêtue	134 ° 314 °	18°17'31.57"S 137°01'12.69"W 18°17'58.29"S 137°00'43.85"W	13 11			voir aussi AD2
NTTR	RAIATEA UTUROA	12.7593 °	16°43'23"S 151°28'01"W	7	NTL IFR/VFR S/NS/P	31	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1400 x 30 revêtue	84 ° 264 °	16°43'24.98"S 151°28'20.55"W 16°43'20.12"S 151°27'33.55"W	6 6	16°43'24.95"S 151°28'20.29"W 16°43'20.15"S 151°27'33.83"W	6 7	voir aussi AD2
NTAV	RAIVAVAE	15.1662 °	23°53'11"S 147°39'55"W	15	NTL IFR/VFR S/NS/P	-12	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1400 x 30 enrobé bitumineux	73 ° 253 °	23°53'13.84"S 147°40'06.38"W 23°53'00.28"S 147°39'19.13"W	15 15			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	
NTTG	RANGIROA	12.2189 °	14°57'19"S 147°39'28"W	10	NTL IFR/VFR S/NS/P	11	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1536 x 30 revêtue	107 ° 287 °	14°57'05.78"S 147°40'12.85"W 14°57'19.98"S 147°39'23.54"W	9 9			voir aussi AD2
NTKO	RAROIA	12.437 °	16°02'42"S 142°28'38"W	12	NTL IFR/VFR S/NS/P	-10	Civil / Ouvert à la CAP
16 34	1180 x 23 revêtue	174 ° 354 °	16°02'42.12"S 142°28'37.67"W 16°03'20.33"S 142°28'33.82"W	11 7			voir aussi AD2
NTGE	REAO	12.9259 °	18°27'48"S 136°26'35"W	12	NTL IFR/VFR S/NS/P	-33	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1180 x 23 enrobé bitumineux	126 ° 306 °	18°27'48.25"S 136°26'35.50"W 18°28'10.71"S 136°26'02.89"W	12 5	18°27'49.24"S 136°26'34.05"W	12	voir aussi AD2
NTAM	RIMATARA	14.7567 °	22°38'14"S 152°48'19"W	50	NTL IFR/VFR S/NS/P	9	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1400 x 30 revêtue	89 ° 269 °	22°38'14.67"S 152°48'46.07"W 22°38'13.54"S 152°47'57.05"W	49 49			voir aussi AD2
NTAR	RURUTU	14.6723 °	22°25'54"S 151°22'02"W	27	NTL IFR/VFR S/NS/P	0	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1450 x 30 revêtue	108 ° 288 °	22°25'53.80"S 151°22'01.95"W 22°26'08.29"S 151°21'13.70"W	27 22	22°25'53.95"S 151°22'01.45"W 22°26'08.19"S 151°21'14.03"W	27 23	voir aussi AD2
NTAA	TAHITI FAA'A	13.0065 °	17°33'24"S 149°36'41"W	5	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	27	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	3420 x 45 enrobé bitumineux	54 ° 234 °	17°33'45.71"S 149°37'12.76"W 17°32'40.72"S 149°35'38.60"W	5 5	17°33'39.78"S 149°37'04.17"W 17°32'44.03"S 149°35'43.39"W	5 5	voir aussi AD2
NTGT	TAKAPOTO	12.1195 °	14°42'35"S 145°14'52"W	17	NTL IFR/VFR S/NS/P	-8	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	922 x 23 revêtue	80 ° 260 °	14°42'36.80"S 145°15'00.22"W 14°42'31.74"S 145°14'29.84"W	17 14			voir aussi AD2
NTKR	TAKAROA	12.0461 °	14°27'22"S 145°01'35"W	19	NTL IFR/VFR P	-8	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1050 x 23 revêtue	86 ° 266 °	14°27'22.33"S 145°01'45.84"W 14°27'19.99"S 145°01'10.79"W	17 19			voir aussi AD2
NTKM	TAKUME	12.3769 °	15°51'20"S 142°16'06"W	13	NTL VFR S/NS/P	-16	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	948 x 30 revêtue	138 ° 318 °	15°51'15.24"S 142°16'09.58"W 15°51'38.23"S 142°15'48.29"W	13 11	15°51'15.67"S 142°16'09.18"W	13	voir aussi AD2
NTGO	TATAKOTO	12.6813 °	17°21'19"S 138°26'42"W	17	NTL VFR S/NS/P	-27	Civil / Restreint
08 26	1190 x 23 revêtue	90 ° 270 °	17°21'19.00"S 138°27'10.99"W 17°21'18.92"S 138°26'30.67"W	17 14			voir aussi AD2
NTTE	TETIAROA	12.8391 °	17°00'53"S 149°35'20"W	10	NTL IFR/VFR S/NS/P	18	Civil / Restreint
06 24	770 x 18 revêtue	75 ° 255 °	17°00'56.98"S 149°35'33.47"W 17°00'50.44"S 149°35'08.36"W	10 4	17°00'56.82"S 149°35'32.85"W 17°00'50.69"S 149°35'09.34"W	10 5	voir aussi AD2
NTGC	TIKEHAU	12.2707 °	15°07'13"S 148°14'01"W	13	NTL IFR/VFR S/NS/P	7	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1300 x 30 revêtue	75 ° 255 °	15°07'16.36"S 148°14'13.16"W 15°07'05.70"S 148°13'30.97"W	12 12			voir aussi AD2
NTGJ	TOTEGEGIE	14.391 °	23°04'58"S 134°53'14"W	15	NTL IFR/VFR S/NS/P	-35	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1740 x 28 revêtue	137 ° 317 °	23°04'29.32"S 134°53'43.51"W 23°05'10.40"S 134°53'01.46"W	15 15			voir aussi AD2
NTAT	TUBUAI MATAURA	15.0016 °	23°22'11"S 149°31'47"W	17	NTL IFR/VFR S/NS/P	-8	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	1500 x 30 revêtue	48 ° 228 °	23°22'11.43"S 149°31'46.98"W 23°21'38.93"S 149°31'07.59"W	15 17			voir aussi AD2
NTGY	TUREIA	13.7733 °	20°46'48"S 138°34'01"W	10	NTL IFR/VFR S/NS/P	-23	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1300 x 30 revêtue	192 ° 12 °	20°46'43.57"S 138°34'00.09"W 20°47'24.93"S 138°34'09.39"W	6 10	20°46'49.30"S 138°34'01.37"W	6	voir aussi AD2
NTMU	UA HUKA	10.5933 °	08°56'10"S 139°33'18"W	173	NTL VFR S/NS/P	3	Civil / Restreint
09 27	755 x 20 revêtue	99 ° 279 °	08°56'08.50"S 139°33'26.50"W 08°56'12.47"S 139°33'02.10"W	173 125			voir aussi AD2
NTMP	UA POU	10.6955 °	09°21'02"S 140°04'41"W	123	NTL VFR S/NS/P	2	Civil / Restreint
14 32	846 x 18 revêtue	153 ° 333 °	09°20'36.95"S 140°04'53.68"W 09°21'01.55"S 140°04'41.21"W	26 122	09°20'37.83"S 140°04'53.23"W	28	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	
NTUV	VAHITAHI	13.1355 °	18°46'47"S 138°51'11"W	11	NTL VFR S/NS/P	-23	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	950 x 25 revêtue	70 ° 250 °	18°46'55.75"S 138°51'35.58"W 18°46'45.39"S 138°51'05.02"W	10 6			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
AFAREAITU CHT NTHF Transport public à la demande 13.0057°				Centre hospitalier de Afareaitu TEL : (689) 40 55 22 49
17°33'01"S 149°47'24"W	5 ft	FATO Diamètre 13.8 TLOF Diamètre 13.8	-25	balisage : OUI Jour : marquage au sol Nuit : 18 feux verts encastrés omnidirectionnels + 4 projecteurs blancs rasants.
en surface		FATO Béton TLOF Béton	nuit	HOR : NIL SSLIA : 1 extincteur 50 kg de poudre BC Réservé au transport sanitaire.
PIRAE CHPF NTHP Transport public à la demande 12.9971°				Centre hospitalier de Polynésie française - Pirae TEL : (689) 40 48 62 40
17°31'41"S 149°32'47"W	96 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	28	balisage : OUI Jour : marquage au sol Nuit : 28 feux verts omnidirectionnels + 6 projecteurs blancs rasants.
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 2 RIA mousse en terrasse + 250 kg de poudre répartis en 3 extincteurs : - 100 kg et 50 kg au coin SE de la plate-forme - 100 kg au coin SW de la plate-forme Réservé au transport sanitaire.
TARAVAO CHT NTHV Transport public à la demande 13.0592°				Centre hospitalier de Taravao TEL : (689) 40 54 77 81
17°43'58"S 149°18'16"W	101 ft	FATO Diamètre 20.6 TLOF Diamètre 20.6	-24	balisage : OUI Jour : marquage au sol Nuit : 26 feux verts encastrés omnidirectionnels + 6 projecteurs blancs rasants
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 5 extincteurs de 50 kg de poudre Réservé au transport sanitaire.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 Polynésie française sont publiés à l'AIP.

The present sub-section describes the criteria based upon which the aerodromes/heliports located on the French Polynesia 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.

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.

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 aerodromes 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.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

7) Trafic Privé (P) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic de l'aviation générale.

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

AEROPORTS OUVERTS A LA CAP / *AERODROMES OPEN TO PUBLIC AIR TRAFFIC*

Aéroports d'Etat Internationaux / *International State airports*

TAHITI Faa'a - Aéroport régulier seul aéroport douanier / *The only regular and custom airport*

← L'aéroport de TAHITI Faa'a a fait l'objet d'une concession d'outillage public à ADT / *TAHITI Faa'a aiport has been the subject of a public utilities concession to ADT.*

ADT : Aéroport De Tahiti - B.P 60161 - 98702 FAAA CENTRE - TEL : (689) 40 86 60 61.

Aérodromes d'Etat Domestiques / *Domestic State Aerodromes*

← BORA BORA Motu Mute - concédé à ADT / *granted to ADT.*

← RAIATEA Uturoa - concédé à ADT / *granted to ADT.*

← RANGIROA - concédé à ADT / *granted to ADT.*

Aérodromes de la Polynésie française / *French Polynesia aerodromes*

Archipel de la Société / *Societe archipelago*

MAUPITI

MOOREA Temae.

HUAHINE Fare.

Archipel des Tuamotu / *Tuamotu archipelago*

AHE	KAUEHI	REAO
ANAA	KAUKURA	TAKAROA
ARATIKA NORD	MAKEMO	TAKAPOTO
ARUTUA	MANIHI	TAKUME
FAAITE	MATAIVA	TIKEHAU
FAKAHINA	NAPUKA	TUREIA
FAKARAVA	NIAU	VAHITAHI
FANGATAU	NUKUTAVAKE	
HAO	PUKA PUKA	
HIKUERU	PUKARUA	
KATIU	RAROIA	

Archipel des Gambier / *Gambier Archipelago*

TOTEGEGIE

Archipel des Marquises / *Marquises archipelago*

NUKU HIVA

Archipel des Australes / *Australes archipelago*

RAIVAVAE

RIMATARA

RURUTU

TUBUAI

AERODROMES AGREES A USAGE RESTREINT / *AERODROMES WITH RESTRICTED USE*

Aérodromes de la Polynésie française / *French Polynesia aerodromes*

APATAKI	NUKUTEPIPI	TETIAROA	UA HUKA
HIVA OA	TATAKOTO	TUPAI	UA POU

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

Aerodromes and heliports index chart

© SIA

AD 1.5 ETAT DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES

STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES

Nom de l'aérodrome *Aerodrome name* **Indicateur d'emplacement** *ICAO Location indicator*	**Date de certification** *Date of certification*	**Validité de la certification** *Validity of certification*	**Remarque** *Remark*
1 (1)	2	3	4 (2)
ARUTUA NTGU	25/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
BORA BORA Motu-Mute NTTB	25/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
FAKARAVA NTGF	04/02/2022	31/01/2027	Certification nationale *National certification*
HAO NTTO	11/04/2022	10/04/2027	Certification nationale *National certification*
HIVA-OA-Atuona NTMN	20/11/2023	30/11/2026	Certification nationale *National certification*
HUAHINE-Fare NTTH	16/04/2025	30/04/2030	Certification nationale *National certification*
MATAIVA NTGV	25/06/2025	30/06/2030	Certification nationale National certification
MAUPITI NTTP	24/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
MOOREA-Temae NTTM	16/04/2025	30/04/2030	Certification nationale *National certification*
NUKU-HIVA NTMD	16/04/2025	30/04/2030	Certification nationale *National certification*
RAIATEA-Uturoa NTTR	25/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
RAIVAVAE NTAV	25/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
RANGIROA NTTG	25/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
RURUTU NTAR	11/04/2022	10/04/2027	Certification nationale *National certification*
TAHITI Faaa NTAA	27/03/2023	31/03/2028	Certification nationale *National certification*
TIKEHAU NTGC	24/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*
TUBUAI-Mataura NTAT	24/06/2025	30/06/2030	Certification nationale *National certification*

(1) Tous les autres aérodromes ouverts à la CAP ou à usages restreints font l'objet d'une homologation conforme à l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA) / *Others aerodromes open to public air traffic (CAP) or restricted use have approval in compliance with Ministerial Order called "arrêté CHEA".*

(2) Certification nationale : aérodrome certifié selon le L.6331 du code des transports / *National certification : aerodrome certified in accordance with L.6331 of Transports Code.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DISTANCES ORTHODROMIQUES (NM)
ORTHODROMIC DISTANCES (NM)

LAT(S)	LONG(W)																						
173324	1493641	**TAHITI-FAAA**																					
142539	1461519	269	**AHE**																				
172118	1453030	236	180	**ANAA**																			
153425	1462454	219	69	119	**APATAKI**																		
152907	1452812	269	78	112	55	**ARATIKA NORD**																	
151447	1463713	221	53	141	23	68	**ARUTUA**																
162637	1514509	140	341	363	313	368	305	**BORA-BORA**															
164112	1451958	251	145	41	91	72	114	370	**FAAITE**														
155931	1400953	552	365	318	362	308	376	669	301	**FAKAHINA**													
160309	1453911	245	103	78	53	36	74	353	42	317	**FAKARAVA**												
154912	1405309	513	323	282	320	266	334	629	262	43	276	**FANGATAU**											
180351	1405726	496	375	264	348	302	367	627	264	132	295	134	**HAO**										
173252	1423647	401	281	166	249	206	269	530	165	169	196	143	100	**HIKUERU**									
094606	1390039	774	509	591	556	510	553	845	555	378	541	378	508	510	**HIVA OA**								
164118	1510143	97	308	320	275	329	269	44	328	628	312	588	584	486	815	**HUAHINE**							
162022	1442411	308	157	88	125	80	144	424	57	246	74	206	223	126	504	382	**KATIU**						
154651	1450726	279	104	97	76	27	92	385	55	287	35	245	276	179	507	345	53	**KAUEHI**					
154001	1465313	193	83	128	28	83	29	285	108	389	75	347	370	271	581	247	149	102	**KAUKURA**				
163512	1433914	347	198	116	171	124	189	467	97	204	120	166	178	83	490	425	46	98	195	**MAKEMO**			
142614	1460416	277	11	177	71	72	58	350	141	355	100	312	366	273	500	317	149	97	87	190	**MANIHI**		
145210	1484246	169	145	237	140	192	124	200	224	500	191	457	486	387	646	173	265	215	116	310	156	**MATAIVA**	
162535	1521433	166	367	391	341	395	333	28	398	698	381	657	655	558	870	72	452	413	313	495	377	225	**MAU**
172922	1494544	10	273	244	224	275	225	130	259	560	252	521	505	410	779	87	316	286	198	355	281	168	156
141037	1411601	523	291	310	311	256	318	623	279	126	278	101	233	216	295	585	223	244	338	200	280	435	650
160715	1462225	205	101	89	33	65	54	311	69	359	42	318	332	233	574	271	115	75	40	159	102	155	339
084736	1401323	759	489	598	544	505	538	816	559	430	538	422	555	541	93	789	513	507	567	507	482	617	839
191706	1384618	627	519	401	491	446	511	762	406	212	439	240	144	242	569	718	367	420	513	322	510	629	789
144836	1384840	645	434	416	444	389	454	755	394	106	403	135	230	274	301	716	336	371	471	300	423	575	784
181743	1370100	722	581	489	564	514	582	853	486	227	514	267	226	323	522	809	440	490	589	394	571	704	881
164323	1512801	118	332	345	300	354	294	23	353	653	338	613	608	511	838	25	408	370	272	450	341	194	48
235311	1473955	394	571	409	502	517	520	501	450	634	482	616	513	474	979	470	487	505	493	491	572	542	515
145719	1473928	192	87	190	81	131	63	253	170	439	133	396	429	330	595	221	206	155	62	251	97	62	280
160242	1422837	420	240	191	230	176	245	536	169	134	184	93	149	90	426	495	113	154	256	75	230	368	564
182748	1362635	755	615	523	599	549	616	886	520	260	548	300	259	357	541	842	474	524	623	428	605	738	914
223814	1524819	353	616	519	557	597	564	375	553	819	565	789	721	651	1105	370	607	598	535	632	622	519	373
222554	1512202	308	560	449	497	534	507	359	484	743	500	714	642	574	1039	344	537	533	478	559	565	477	362
142722	1450135	323	72	175	105	67	104	407	134	297	102	254	319	231	451	372	118	79	130	150	61	216	434
144235	1451452	304	61	159	85	48	86	391	118	304	84	262	318	228	470	355	109	64	111	145	51	202	418
155120	1421606	435	247	207	241	187	255	549	184	122	196	80	152	103	411	508	127	165	268	91	236	378	577
172119	1382642	640	484	405	472	420	488	767	398	128	422	168	150	239	454	724	348	396	497	303	474	611	796
170048	1493513	32	247	235	202	255	201	129	246	547	234	507	499	402	754	85	301	268	175	342	255	138	157
150713	1481401	166	122	206	109	162	94	218	192	470	159	428	455	355	629	187	233	184	85	279	132	32	245
230458	1345314	893	828	690	793	752	814	1033	703	519	740	551	455	547	830	989	672	726	812	629	819	926	1059
232211	1493147	348	566	425	498	524	513	433	464	689	489	665	577	522	1013	408	510	518	484	524	569	510	442
204648	1383401	656	581	444	546	506	567	794	456	300	493	325	211	300	658	750	425	479	565	383	573	679	821
085610	1393318	781	513	612	565	523	561	844	573	423	556	419	551	545	59	816	526	523	589	516	505	645	868
092105	1400441	742	473	574	526	484	521	804	535	397	517	389	523	512	68	776	488	485	549	480	465	605	828
184647	1385111	619	499	390	475	428	494	752	392	183	423	212	127	227	538	708	350	402	497	305	490	613	780

© 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 NTAA.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTAA - TAHITI FAA'A

AD 2 NTAA.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°33'24"S 149°36'41"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et TWY S	Intersection RWY axis and TWY S
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	5 km WSW Papeete	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	5 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.4 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	27 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	13.0065°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.024°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	AEROPORT DE TAHITI (ADT).	
	Adresse / *Address*	Aéroport de Tahiti - BP 60161 - 98702 FAAA CENTRE. Aéroport de Tahiti - P. O BOX 60 161 - 98 702 FAAA CENTRE.	
	Telephone	(+689) 40 86 60 60	
	FAX	(+689) 40 83 73 91	
	TELEX		
	AFS	Relié au RSFTA *Connected to AFTN*	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Saison des pluies : NOV à MAR	Rainy season : NOV to MAR

AD 2 NTAA.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	H24	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	H24	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	H24 - TEL : (+689) 40 86 11 51/54 pour/for ACB ou/or (+689) 40 86 11 53 pour compagnies aériennes et CAM / for airlines and OAT E-mail : seac-pf-bria-bf@aviation-civile.gouv.fr - FAX : (+689) 40 85 51 26	
5	BDP / *ARO*	H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	H24 - TEL : (+689) 40 54 77 20 ou/or 40 86 11 55	
8	Avitaillement / *Fueling*	Sur demande à : - SOMSTAT BP 60016, 98702 Faa'a TEL : (689) 40 80 32 35 FAX : (689) 40 85 65 86 E-mail : somstat@mail.pf adjoint.somstat@mail.pf - Opérations SOMSTAT : TEL : (689) 40 80 32 38 / (689) 89 73 05 10 E-mail : operations.somstat@mail.pf - Chef de quart et d'astreinte : TEL : (689) 89 31 43 35 / (689) 89 31 43 34 VHF : 164.2125 MHz	On request : - SOMSTAT BP 60016, 98702 Faa'a TEL : (689) 40 80 32 35 FAX : (689) 40 85 65 86 E-mail : somstat@mail.pf adjoint.somstat@mail.pf - Opérations SOMSTAT : TEL : (689) 40 80 32 38 / (689) 89 73 05 10 E-mail : operations.somstat@mail.pf - On-call manager and handling agent : TEL : (689) 89 31 43 35 / (689) 89 31 43 34 VHF : 164.2125 MHz
9	Services de manutention / *Handling*	H24	
10	Sûreté / *Safety*	H24	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 1400-1000 En dehors de ces HOR : service fourni pour les vols commerciaux programmés.	GRF (Global Reporting format) : 1400-1000 Outside these SKED : service provided for scheduled commercial flights.

AD 2 NTAA.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	- AIR TAHITI Escale Internationale : BP 6012 - 98702 FAA'A FAX : (689) 40 86 42 04 - TEL : (689) 40 86 42 02/09 - TELEX : SITA PPTKKVT - Opérations Escale Internationale AIR TAHITI : FAX : (689) 40 86 42 49 - TEL : (689) 40 86 42 11 - Email : ops.ei@airtahiti.pf - TASC FBO (Tahiti Air Service et Conciergerie) : Zone Nord/North PRKG - BP 6806, 98703 PAPEETE FAX : (689) 40 50 44 12 - TEL : (689) 40 50 44 11/(689) 87 28 44 92 - Email : info@tascfbo.com	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1 (voir AD 2 NTAA.3.8 / SOMSTAT) Lubrifiants : NIL	JET A1 (see AD 2 NTAA.3.8 / SOMSTAT) Lubricants : NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Hydrant system 3 m3/mn, camion citerne 2 m3/mn, pompe à main 100 l/mn	Hydrant system 3 m3/mn, tank truck 2 m3/mn, hand pump 100 l/mn
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	AIR TAHITI - E1 : grosses réparations ATR AIR ARCHIPELS : grosses réparations BE20 ATN : entretien courant B787	AIR TAHITI - E1 : major repairs ATR AIR ARCHIPELS : major repairs BE20 ATN : routine maintenance B787
7	Observations / *Remarks*	Assistance obligatoire pour tout ACFT non basé en Polynésie Française.	Mandatory handling for all ACFT not based in French Polynesia.

AD 2 NTAA.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	En ville : 1300 chambres	In town : 1300 rooms
2	Restaurants	Restaurants à l'aérogare Nombreux restaurants en ville	Restaurants in the terminal Many restaurants in town
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, cars des tours opérateurs, voitures de location.	Taxis, tour operators buses, car rental.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	En ville : toutes facilités médicales et hospitalières	In town : all medical and hospital facilities
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Banque SOCREDO, bureau de change.	SOCREDO Bank, currency exchange office.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Agence Tahiti Tourisme.	Tahiti Tourism Agency.
7	Observations / *Remarks*	Consignes à bagages en self-service.	Self-service luggage storage.

AD 2 NTAA.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	9	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 9 : pour les vols réguliers, aéronefs de classe 6 ou supérieure Niveau 7 ou 9 : selon la classe d'aéronef, pour les vols non réguliers, PPR 48 HR auprès BRIA Tahiti Faa'a Niveau 5 : en dehors de ces créneaux. 1 vedette, 4 radeaux largables (50 PAX par radeau), 2 radeaux largables (30 PAX par radeau).	Level 9 : for scheduled flights, class 6 or higher ACFT Level 7 or 9 : depending on ACFT class, for non scheduled flights, PPR 48 HR from Tahiti Faa'a BRIA Level 5 : outside these HOR. 1 motor boat, 4 drop life rafts (50 PAX each), 2 drop life rafts (30 PAX each).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	NIL	
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTAA.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	NIL
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	NIL	NIL
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 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 NIL	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	PRKG Nord : Enrobé bitumineux PRKG Nord (HEL) : Béton PRKG Whisky : Enrobé bitumineux PRKG Victor : Enrobé bitumineux PRKG Golf : Enrobé bitumineux PRKG Sud : Enrobé bitumineux PRKG Sud (P0) : Enrobé bitumineux PRKG Sud (P1) : Enrobé bitumineux PRKG Sud (P2) : Enrobé bitumineux PRKG Sud (P3) : Enrobé bitumineux PRKG MIL : Enrobé bitumineux	Apron North : Bituminous mix Apron Nord (HEL) : Concrete Apron Whisky : Bituminous mix Apron Victor : Bituminous mix Apron Golf : Bituminous mix Apron South : Bituminous mix Apron South (P0) : bituminous mix Apron South (P1) : bituminous mix Apron South (P2) : bituminous mix Apron South (P3) : bituminous mix Apron MIL : Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	PRKG Nord : 21 F/B/W/U - Poste P15 : limité à 5,7 t - Poste P16 : limité à 5,7 t PRKG Whisky : limité à 5,7 t PRKG Victor : limité à 5,7 t PRKG Golf : 28 F/B/W/T PRKG Sud : - Poste P0 : 69 F/B/W/T - Poste P1 : 81 F/B/W/T - Poste P2 : 67 F/B/W/T - Poste P3 : 66 F/B/W/U - Postes P4A, P4B, P4C, P4D, P4E, P4F : 13 F/B/W/U - Postes P5A, P5B, P5C : 13 F/B/W/U PRKG MIL : NIL	Apron North : 21 F/B/W/U - Stand P15 : limited to 5,7 t - Stand P16 : limited to 5,7 t Apron Whisky : limited to 5.7 t Apron Victor : limited to 5,7 t Apron Golf : 28 F/B/W/T Apron South : - Stand P0 : 69 F/B/W/T - Stand P1 : 81 F/B/W/T - Stand P2 : 67 F/B/W/T - Stand P3 : 66 F/B/W/U - Stands P4A, P4B, P4C, P4D, P4E, P4F : 13 F/B/W/U - Stands P5A, P5B, P5C : 13 F/B/W/U Apron MIL : NIL
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY G, H : 15 m TWY M : 7.5 m TWY L, N : 18 m TWY S : 32 m TWY V, W : 10.5 m TWY B : 23 m entre S et L / between S and L. TWY C : 23 m entre S et zone militaire. / between S and military area.	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance des TWY / *TWY strength*	TWY B : 135 F/B/W/T TWY C : 75 F/B/W/T TWY G : aéronef basé jusqu'au code C (envergure inférieure à 36 mètres) TWY H : NIL TWY L : 24 F/B/W/U TWY M : ACFT limité à 5.7 t/0.9 MPa TWY N : 42 F/A/W/T TWY S : 83 F/B/W/T TWY V : NIL TWY W : ACFT limité à 5,7 t/0.9 MPa	TWY B : 135 F/B/W/T TWY C : 75 F/B/W/T TWY G : based ACFT until code C (wingspan less than 36 meters) TWY H : NIL TWY L : 24 F/B/W/U TWY M : ACFT limited to 5.7 t/0.9 MPa TWY N : 42 F/A/W/T TWY S : 83 F/B/W/T TWY V : NIL TWY W : ACFT limited to 5,7 t/0.9 MPa
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	PRKG Sud	Apron South
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	5 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	P0 17°33'28.58"S 149°36'32.04"W P1 17°33'29.88"S 149°36'34.00"W P13 17°33'34.57"S 149°36'45.76"W	P2 17°33'31.25"S 149°36'36.00"W P5A 17°33'33.63"S 149°36'43.08"W
6	Observations / *Remarks*	TWY LIMA sert essentiellement au tractage de gros porteurs. Une clairance de l'ATC est nécessaire pour toute autre utilisation. TWY NOVEMBRE : utilisation limitée pour les aéronefs de code D et E tracté uniquement. TWY MIKE qui relie le parking WHISKY au parking NORD est utilisable uniquement de jour, par des aéronefs de code A à vitesse réduite. TWY HOTEL : situé à l'Est de la bretelle GOLF où elle se raccorde, parallèle à la piste et la rejoignant, utilisable uniquement par les aéronefs basés de code C maxi, à vitesse réduite et de jour uniquement.	TWY LIMA is essentially used to tow heavy ACFT. An ATC clearance is necessary for any other use. TWY NOVEMBER : restricted use for ACFT category D and E towed only. TWY MIKE connecting PRKG WHISKY and PRKG NORTH is usable only during day time by ACFT of category A at reduced speed. TWY HOTEL : located East of TWY GOLF to which it is linked, parallel to the RWY and joining it, available only for max category C ACFT, at reduced speed and by day only.

AD 2 NTAA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte AD2 NTAA OACI.	See chart AD2 NTAA ICAO.
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTAA .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 NTAA.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 NTAA.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A NTAA	
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTAA .3	
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*		
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	TAHITI FAA'A NTAA	
	Période de validité / *Validity period*	06-12-18-24	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND	
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24	
5	Briefing, consultation	P-D-T	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL	
	Langue utilisée / *Language used*	FR	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W AD WARNING METAR AUTO 0830-1030 PREDEC	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU AEROWEB AEROWEB-PRO	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR-APP	
10	Informations complémentaires *Additional information*	Information de convection mise à disposition dans les METAR AUTO TEL : (+689) 40 803 335	Convection information available in METAR AUTO TEL : (+689) 40 803 335

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.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
04	054.00 (041)	3420 x 45	87 F/B/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	17°33'45.71"S 149°37'12.76"W (17°33'39.78"S 149°37'04.17"W) ------ GUND NIL	THR : 5ft DTHR : 5ft
22	234.00 (221)	3420 x 45	87 F/B/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	17°32'40.72"S 149°35'38.60"W (17°32'44.03"S 149°35'43.39"W) ------ GUND NIL	THR : 5ft DTHR : 5ft

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
04	NIL	NIL	235	3540 x 300	NIL	NIL
22	NIL	NIL	NIL	3540 x 300	NIL	NIL

AD 2 NTAA.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	3245	3480	3245	2935	Route de contournement près du THR 04 fermée à toute circulation lors du décollage piste 04 d'un gros porteur de MTOW supérieure ou égale à 136 t. Fin des distances TORA, ASDA et LDA située 175 m avant l'extrémité physique de la piste 04. De la raquette intermédiaire de retournement Ouest : TORA = ASDA = 2796 m, TODA = 3031 m. Bypass road near THR 04 closed to all traffic during TKOF RWY 04 of a wide ACFT of MTOW more than or equal to 136 t. End of TORA, ASDA and LDA distances located 175 m before the physical end of RWY 04. From the West intermediate turn-around area : TORA = ASDA = 2796 m, TODA = 3031 m.
TWY G	1856	2091	1856		
TWY H	1624	1859	1624		
TWY N	2112	2347	2112		
TWY S	2119	2354	2119		
TWY W	2312	2547	2312		
22	3360	3360	3360	3185	RWY 22 pour ACFT de MTOW supérieure ou égale à 136 t. Route de contournement près du THR 04 fermée à toute circulation lors du décollage ou de l'atterrissage piste 22 d'un gros porteur de MTOW supérieure ou égale à 136 t. RWY 22 pour ACFT de MTOW inférieure à 136 t : TORA = TODA = ASDA = 3110 m. LDA = 2935 m. Fin des distances déclarées située 60 m avant l'extrémité physique de la piste 22. De la raquette intermédiaire de retournement Est : TORA = TODA = ASDA = 2315 m. RWY 22 for ACFT of MTOW more than or equal to 136 t. Bypass road near THR 04 closed to all traffic during TKOF or LDG RWY 22 of a wide ACFT of MTOW more than or equal to 136 t. RWY 22 for ACFT of MTOW less than 136 t : TORA = TODA = ASDA = 3110 m. LDA = 2935 m. End of declared distances located 60 m before the physical end of RWY 22. From the East intermediate turn-around area : TORA = TODA = ASDA = 2315 m.
TWY G	1097	1097	1097		
TWY H	1329	1329	1329		
TWY N	843	843	843		
TWY S	850	850	850		
TWY W	635	635	635		

AD 2 NTAA.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*
04		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	75 ft		2345 900 175	15 m	W W/R R	LIH
22		G	PAPI 3.2 ° 5.6 %	71 ft		2460 900 60	15 m	W W/R R	LIH

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
04	2820 600	60 m	W Y	LIL/LIH LIL	R	NIL	NIL	(1)
22	2820 600	60 m	W Y	LIL/LIH LIL	R	NIL	NIL	(2)

(1) Feux à éclats au DTHR / Flashing lights at DTHR

(2) Feux à éclats au DTHR / Flashing lights at DTHR

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.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*	THR 04/THR 22	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	B	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Balisage lumineux de secours : centrale électrique de secours.	Emergency lighting : emergency power-plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Entre 1 s et 15 s	Between 1 s and 15 s
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTAA.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Utilisation de jour uniquement. Emplacement : 258°/190 m ARP. Dimensions : 7,5 m x 7,5 m. HEL de référence : EXEC 162HDF	Available by day only. Location : 258°/190 m ARP. Dimension : 7.5 m x 7.5 m. Reference HEL : EXEC 162HDF

AD 2 NTAA.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*
CTR TAHITI FAA'A 17°52'55"S , 149°36'06"W - 17°38'17"S , 149°36'05"W - 17°33'58"S , 149°30'31"W - 17°36'59"S , 149°15'37"W - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W ((VOR/DME TAF)) - 17°28'59"S , 149°56'38"W - 17°32'46"S , 149°47'16"W - 17°35'24"S , 149°47'46"W - 17°37'20"S , 149°56'30"W - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W ((VOR/DME TAF)) - 17°52'55"S , 149°36'06"W	D	2500ft AMSL 700ft ASFC ---------- SFC	APP TAHITI Approche (FR) TAHITI Approach (EN) TWR TAHITI Tour (FR) TAHITI Tower (EN)	A l'exclusion de la CTR MOOREA.

AD 2 NTAA.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	TAHITI Approche (FR) *TAHITI Approach (EN)*	118.100 MHz	H24	ALT antenne/antenna : 1440 m
APP	TAHITI Approche (FR) *TAHITI Approach (EN)*	121.300 MHz	H24	
TWR	TAHITI Prevol (FR) *TAHITI Delivery (EN)*	121.900 MHz	H24	
TWR	TAHITI Tour (FR) *TAHITI Tower (EN)*	118.100 MHz	H24	
ATIS	TAHITI (FR) *TAHITI (EN)*	128.800 MHz	H24	TEL : (689) 40 86 13 00

AD 2 NTAA.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*	
VOR-DME	TAF	112.9 MHz CH 76X	H24	17°32'49.6"S 149°36'05.4"W	48 ft	200NM		035°/2320 m DTHR 04	(1)
LOC 04 (I)	PT	109.9 MHz	H24	17°32'39.4"S 149°35'36.7"W				041°/242 m DTHR 22	
GP 04		333.8 MHz	H24	17°33'37.3"S 149°36'53.5"W			15.2 m/50 ft (3 °)	063°/322 m DTHR 04	
DME 04		CH 36X	H24	17°33'37.3"S 149°36'53.6"W	52 ft	25NM		063°/322 m DTHR 04	

(1) Probabilité d'occultation entre RDL 090° et 150°/No reception possibility between RDL 090° and 150°

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.20 **Règlements de circulation locaux** ***Local traffic regulations***

20.1 ORGANISMES CHARGÉS DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

TAHITI Approche assure le service du contrôle de la circulation aérienne dans la CTR et les TMA1 et 2 de TAHITI par délégation de TAHITI ACC jusqu'au FL 165.

MOOREA TWR assure le service du contrôle de la circulation aérienne dans la CTR de MOOREA.

20.1 AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR MONITORING AIR TRAFFIC

TAHITI APP provides the air traffic control within the TAHITI CTR and TMA 1 and 2 by delegation of TAHITI ACC up to FL 165.

MOOREA TWR provides the air traffic control within the MOOREA CTR.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

1013,2 hPa.

L'altitude de transition est fixée à 9000 ft.

20.2 ALTIMETER SETTING

1013.2 hPa.

The transition altitude is 9000 ft.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

Premier contact obligatoire sur la fréquence prévol.

20.3.2 Roulage

20.3.2.1 Aéronef à l'arrivée à destination de l'aire Golf, après atterrissage

L'aéronef gros porteur en B1 ne sera pas autorisé à rouler, tant que l'aéronef à l'arrivée n'aura pas rejoint son poste de stationnement en Golf.

20.3.2.2 Aéronef au départ de l'aire Golf

Inversement, à partir du moment où l'aéronef gros porteur en B1 aura été autorisé à rouler, aucun aéronef situé en stationnement sur l'aire Golf ne pourra être autorisé à rouler tant que l'aéronef gros porteur n'aura pas commencé son virage vers le point d'attente S.

20.3.3 Gestion de l'aire de trafic

Repoussage assisté obligatoire pour tous les aéronefs positionnés aux postes P0/P1/P2/P3.

20.3.3.1 Repoussage des aéronefs gros porteurs au départ

- Le repoussage d'un aéronef de lettre de code E sur les voies Bravo, Lima et Charlie ne sera pas autorisé pendant l'exécution d'une procédure d'atterrissage aux instruments.

- Le repoussage d'un aéronef de lettre de code D sur les voies Bravo et Lima ne sera pas autorisé pendant l'exécution d'une procédure d'atterrissage aux instruments.

- Cependant lorsque la RVR est supérieure à 3600 m et la base des nuages supérieure à 1030 ft, ces restrictions ne sont plus en vigueur.

Les repoussages de gros porteurs des postes P0 à P3, se feront sous un régime de poussée des moteurs au ralenti, jusqu'à ce que la roulette de nez soit sur le point B1 ou C1, et ensuite, les gros porteurs devront rouler vers la piste, uniquement à la puissance de mise en mouvement.

20.3.3.2 Gestion des repoussages vers le point d'attente B1 et roulage aire Golf

Les commandants de bords concernés se conformeront aux clairances du centre de contrôle de Tahiti Faaa, la vigilance visuelle ne devra pas être relachée à bord des aéronefs évoluant sur la bretelle et l'aire Golf.

La circulation sur la bretelle Golf sera interdite en présence d'un gros porteur en B1.

20.3.3.3 Gestion des repoussages vers le point d'attente C1 et roulage TWY C

La circulation sur le TWY C sera interdite en présence d'un avion sur le point d'attente intermédiaire C1.

20.3.4 Remarques

1. Les aéronefs de lettre de code E sont : A340, A330, A350, B747, B777, B787.

2. Les aéronefs de lettre de code D sont A310, A300, B767, B757, DC8, DC10, L1011, Hercules.

3. L'atterrissage d'un aéronef à l'arrivée est réputé terminé lorsque l'aéronef dégage la piste ou entame son demi-tour.

4. La présence d'un aéronef au point d'attente avant piste est autorisée pendant l'exécution d'une approche aux instruments.

20.3 GROUND MANOEUVERING

20.3.1 General

Mandatory first contact on delivery frequency.

20.3.2 Taxi regulations

20.3.2.1 Inbound aircraft to the Golf apron, after landing

The heavy aircraft at B1 will not be cleared to taxi, as long as the inbound aircraft will not have reached its parking stand at Golf.

20.3.2.2 Aircraft leaving the Golf apron

Vice versa, from the time when the heavy aircraft at B1 will have been cleared to taxi, no aircraft parked on the Golf apron shall be cleared to taxi as long as the heavy aircraft will not have started to turn to the holding point S.

20.3.3 Apron management

Push-back from apron stands P0/P1/P2/P3 compulsory with guidance by staff for all aircraft.

20.3.3.1 Push back of heavy ACFT on departure

- The push back of an E-coded ACFT on TWY Bravo, Lima and Charlie will not be approved if an instrument landing is in progress.

- The push back of a D-coded ACFT on TWY Bravo and Lima will not be approved if an instrument landing is in progress.

- However when the RVR is more than 3600 m and the cloud base higher than 1030 ft, these restrictions do not apply.

Push-back of heavy aircraft from stands P0 to P3 will be performed with engines at idle, until the nose wheel is on point B1 or C1, then heavy aircraft shall taxi to the runway, only at the breakaway power.

20.3.3.2 Managing push-back to hold point B1 and taxiing on Golf apron

The applicable Captains will comply with the clearances from Tahiti Faa'a control center, visual awareness shall not be decreased on board aircraft operating on the golf apron and ramp.

Traffic on the Golf ramp will be prohibited in the presence of a large carrier in B1.

20.3.3.3 Managing push-back to holding point C1 and taxiing on C TWY

Traffic on TWY C will be prohibited in the presence of aircraft at holding point C1.

20.3.4 Remarks

1. The E-coded ACFT are : A340, A330, A350, B747, B777, B787.

2. The D-coded ACFT are : A310, A300, B767, B757, DC8, DC10, L1011, Hercules.

3. The landing of an arriving ACFT is over when the ACFT is vacating the RWY or is beginning to turn around.

4. An ACFT waiting at the holding point is allowed when an instrument landing is in progress.

20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES

Entraînement IFR

PPR 1 HR auprès du Chef de TWR, TEL : (+689) 40 54 77 20 ou (+689) 40 86 11 55.

Les vols peuvent être retardés ou annulés en cas de nécessité.

20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

IFR training flight

PPR 1 HR from ATC manager, TEL : (+689) 40 54 77 20 or (+689) 40 86 11 55.

Flights can be delayed or cancelled if necessary.

20.5 SERVICE DE SURVEILLANCE ATS

TAHITI Approche utilise les fonctions surveillance, assistance et guidage pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte, au moyen du système de surveillance ATS ADS-B.

20.5 ATS SURVEILLANCE SERVICE

TAHITI Approach uses surveillance, assistance and guidance functions to provide air traffic control, flight information and alerting services, using ATS ADS-B surveillance system.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.21 **Procédures antibruit** ***Noise abatement procedures***

21.1 PROCEDURE DE MOINDRE BRUIT A L'ARRIVEE

A l'atterrissage les inverseurs de poussée ou l'inversion du pas des hélices ne peuvent être utilisés entre 0500 et 1600 UTC que dans le cas où la sécurité l'exigerait. Une justification de cette inversion pourra être demandée a posteriori au Commandant de bord.

21.1 NOISE ABATEMENT PROCEDURE ON ARRIVAL

On landing, reverse thrust or reversing of the propeller pitch are not to be used between 0500 and 1600 UTC or for safety reasons only. If such an event occurs, the pilot-in-command should be asked to prove it.

21.2 ESSAIS MOTEURS EFFECTUES DANS LE CADRE DE LA MAINTENANCE DES AERONEFS ET VOLS D'ENTRAINEMENT HELICOPTERES

21.2 THE TESTING OF ENGINES OUT ON AIRCRAFT FOR MAINTENANCE PURPOSES AND FOR HELICOPTERS USED FOR TRAINING FLIGHTS

21.2.1 Rinçages turbines et essais moteurs au ralenti des avions des compagnies basées et de la base aérienne militaire

Horaires : 0600-1200 et 1400-2300 heures locales tous les jours

Durée :
Rinçages turbines : 5 minutes.
Essais moteurs au ralenti : 10 minutes

Parkings autorisés : P13A ou P13B ou P13C, P14A, P17, P18, OTCA ou OTCB ou OTCC.

21.2.1 The swilling of turbines and testing of engines whilst idling for home based companies aircraft and for those belonging to the military base

Timetable : 0600-1200 and 1400-2300 local time every day

Duration :
Turbines swilled for 5 minutes.
Engines tested whilst idling for 10 minutes

Authorized apron stands : P13A or P13B or P13C, P14A, P17, P18, OTCA or OTCB or OTCC.

21.2.2 Points fixes liés à la maintenance des aéronefs et entraînement des hélicoptères au vol stationnaire

Horaires : 0600-1200 et 1400-1900 heures locales sauf le dimanche et les jours fériés.

Parkings ou aires autorisés : P13A ou P13B ou P13C, Aire d'attente Nord, P17D, Piste.

21.2.2 Ground running for ACFT maintenance and helicopter hovering training

Timetable : 0600-1200 and 1400-1900 local time except on sundays and on public holidays.

Authorized apron stands or areas : P13A or P13B or P13C, Waiting North area, P17D, Runway.

21.2.3 Procédure

Demande autorisation de parking auprès du PCE.

Contact radio obligatoire sur la fréquence prévol 121.9 MHz avant de débuter le point fixe ;

Suivre les instructions du contrôle.

21.2.3 Procedure

Apron authorization request from the PCE.

Compulsary radio contact on 121.9 MHz before starting up engines.

Adhere to ATC instructions

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier

Sauf aéronef basé de MTOW inférieure à 30 tonnes ou pour aéronef non basé de MTOW inférieure à 20 tonnes, limitation vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste mouillée glissante ou sur piste contaminée

22.1 GENERAL

Crosswind limitations

Except for based aircraft with MTOW less than 30 tons or for non-based aircraft with MTOW less than 20 tons, crosswind limitation :

- 25 kt on dry runway
- 20 kt on wet runway
- 15 kt on slippery wet runway or on contaminated runway

22.2 VOLS À L'ARRIVÉE

Arrivées IFR à l'intérieur de la CTR

Les trajectoires d'arrivées figurent sur les cartes ci-après.

Les procédures d'arrivées à la verticale du VOR TAF ne sont utilisables qu'en cas de panne du DME.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

IFR incoming routes within the CTR

See following charts.

Incoming routes overhead TAF VOR are usable only when DME is unserviceable.

22.3 ATTENTES

Sans objet.

22.3 HOLDINGS

Not applicable.

22.4 VOLS AU DÉPART

22.4.1 Départs IFR à l'intérieur de la CTR

22.4.1.1 Premier contact obligatoire sur la fréquence prévol

- les départs sont décrits sur les cartes ci-après

- certains départs sont assortis de limitation de vitesse ou de pente minimale. En cas d'impossibilité, le pilote doit aviser le contrôle lors du 1er contact.

22.4.1.2 Procédures de mise en route gros porteur

Vu l'absence de taxiway, à la demande de mise en route d'un gros porteur, si le trafic prévu à l'arrivée ne permet pas d'accorder une mise en route sans restriction, la procédure suivante sera appliquée :

- s'il n'y a pas de restriction concernant le refoulement :

la piste en service et le choix entre une heure limite de décollage (avant l'arrivée) et une heure prévue d'entrée sur la piste (après l'atterrissage) seront transmises au pilote, qui pourra alors en fonction, décider de l'heure de sa mise en route et de son refoulement en tenant informé le contrôle.

- s'il y a des restrictions concernant le refoulement (sens ou rentrée au parking d'ATR) :

la même procédure sera adoptée en précisant les contraintes de refoulement au pilote qui pourra refouler, après accord du contrôle.

- s'il y a 2 possibilités de piste, les heures limites seront transmises pour chaque QFU.

22.4.2 Procédures de départs omnidirectionnels

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié des départs omnidirectionnels protégés pour CAT A, B, C, D, établis selon les critères OACI et utilisables sur instruction du contrôle uniquement (voir AD 2 NTAA DEP OMNI RWY04-22 CONV INSTR 01, pas de carte associée).

22.4 DEPARTURE FLIGHTS

22.4.1 IFR outgoing routes within the CTR

22.4.1.1 Mandatory first contact on delivery frequency

- See following charts.

- Some departures can be made with speed limitations or minimum slope. In the event of impossibility, the pilot must advise ATS at the first contact.

22.4.1.2 Start up procedure for heavy ACFT

Due to the absence of TWY start-up on request from heavy ACFT, if the expected inbound traffic not allows to grant a start-up without restriction, the following procedure shall be applied :

- If there is no restriction relating to push back :

the RWY in use and the choice between a limit time for TKOF (before arrival) and the expected time of arrival on the RWY (after landing) will be transmitted to the pilot in command who will be able to according to the situation to decide the time of start up and push back.

- If there is any restriction concerning push back (way of taxiing and entering in ATR park) :

the same procedure shall be adopt by specifying the push back contraining to the pilot-in-command who shall be able to push back, after control agreement.

- If there are two possibilities for using RWY, ultimate times shall be transmitted for each QFU.

22.4.2 Omnidirectional departures procedures

To optimize the management of the departures, there are published omnidirectional departures, protected for CAT A, B, C and D, established with ICAO criteria, upon ATC instruction only (see AD 2 NTAA DEP OMNI RWY04-22 CONV INSTR 01, no associated chart).

22.5 TRANSITS

Sans objet

22.5 TRANSITS

Not applicable

22.6 PROCEDURE DE DESCRIPTION DE VOL PARTICULIER

Voir AIP ENR 1.8

22.6 DESCRIPTION OF A FLIGHT WITH SPECIAL FEATURE PROCEDURE

See AIP ENR 1.8

22.7 PROCÉDURES LVP

Sans objet

22.7 LVP PROCEDURES

Not applicable

22.8 VFR & VFR SPÉCIAL

Circuit à droite RWY 22.

22.8 VFR & VFR SPÉCIAL

Right hand circuit RWY 22.

22.9 PERTE DE COMMUNICATION

Voir cartes.

22.9 LOSS OF COMMUNICATION

See following charts.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAA.23 **Informations supplémentaires** ***Additional Information***

23.1 GENERALITES

Pour tout nouvel équipage d'avions gros et moyens porteurs en transport public, il est demandé de déposer, au préalable, un dossier spécifique auprès du directeur de l'aviation civile en Polynésie française afin de détenir toutes les informations nécessaires pour un premier atterrissage sur l'aéroport international de TAHITIFAA'A.

Pour tout nouvel aéronef ou toute nouvelle compagnie aérienne, il est demandé d'adresser un dossier spécifique auprès du gestionnaire de l'aéroport afin de déterminer la capacité d'accueil opérationnel et technique.

Hors mouvement gros porteurs, présence occasionnelle de véhicules et de personnel sur la bande aménagée à 70 m minimum de l'axe de piste.

23.1 GENERAL INFORMATION

For any new public transportation large-sized and medium-sized aircraft crew, a specific file shall be transmitted to the Civil Aviation Director in French Polynesia, so as to receive all information required for a first landing at the international airport of TAHITI-FAA'A.

For any new aircraft or any new airline, it is requested to send a file specific with the airport manager in order to determine the operational and technical reception capacity.

Out of heavy ACFT movements, occasional presence of vehicles and workers in the RWY strip at 70 m minimum from RWY centreline.

23.2 VOLS VFR EN CTR TAHITI

Un équipement de radionavigation en état de fonctionnement de type VOR/DME ou GPS homologué est exigé pour tout vol VFR en CTR TAHITI excepté pour les tours de piste de FAA'A et tours de l'île de TAHITI.

23.2 VFR FLIGHTS IN TAHITI CTR

An operating radionavigation equipment (VOR/DME or certified GPS) is required for any VFR flight within TAHITI CTR except aerodrome and round the island circuits.

23.3 PROCEDURE DE DEPOT D'INTENTION DE VOL

Cette procédure concerne l'ensemble des vols VFR non soumis au dépôt obligatoire d'un plan de vol effectués au départ des aérodromes de Tahiti-Faa'a ou de Moorea-Temae.

Les usagers doivent déposer leurs intentions de vol sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a par téléphone au BRIA (+689) 40 86 11 51 ou (+689) 40 86 11 54.

Les 11 éléments seront transmis dans l'ordre suivant :

- immatriculation,
- type d'aéronef,
- aérodrome de départ,
- heure de départ,
- vitesse,
- niveau ou altitude,
- route prévue,
- aérodrome de destination,
- durée prévue du vol,
- autonomie,
- POB.

23.3 FLIGHT INTENTION NOTIFICATION PROCEDURE

This procedure concerns all the VFR flights not subjected in compulsory deposit of a flight plan made from aerodromes of Tahiti-Faa'a or Moorea-Temae.

The users have to deposit their intentions of flight on the aerodrome of Tahiti-Faa'a by phone at the BRIA (+689) 40 86 11 51 or (+689) 40 86 11 54.

The 11 elements will be passed on in the following order :

- registration,
- type of aircraft,
- departure aerodrome,
- departure time,
- speed,
- level or altitude,
- planned route,
- destination aerodrome,
- expected duration of the flight,
- endurance,
- POB.

23.4 REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LA PISTE DE L'AERORODROME DE TAHITI FAA'A

Conformément au Règlement de la Circulation Aérienne, une réduction des espacements sur la piste de l'aérodrome de TAHITI-FAA'A est appliquée suivant les conditions ci-après :

23.4 REDUCTION OF SPACING ON THE THAHITI FAA'A AERODROME RUNWAY

As specified in the Air Traffic Regulations, a reduction of spacing on the TAHITI-FAA'A runway is applied under the following conditions:

23.4.1 Conditions d'application

- Piste sèche de jour.
- Distance le long de la piste appréciable par les contrôleurs par rapport à des repères appropriés.
- Visibilité supérieure à 5 km.
- Hauteur de la base des nuages supérieure à 1000 ft.
- Lorsque la météo ne laisse pas de doute sur les conditions de circulation sur la piste.

23.4.1 Application conditions

- Dry runway at day time.
- Distance along the runway can be estimated by the controllers with regard to appropriate landmarks.
- Visibility better than 5 km.
- Height of cloud base higher than 1000 ft.
- When the meteo leaves no doubt about traffic conditions on the runway.

23.4.2 Aéronefs concernés

La réduction des espacements sur une piste ne peut s'envisager qu'avec des pilotes ayant une bonne connaissance de l'aérodrome et de la gestion de la circulation aérienne qui s'y exerce ; aussi ces méthodes de travail ne seront appliquées qu'avec des aéronefs basés à TAHITI n'excédant pas les dimensions de l'ATR 72.

Un répertoire des aéronefs dénommés "légers" dans ce texte figure en annexe.

Leur masse maximale à l'atterrissage est inférieure à 7 T.

23.4.2 Aircraft concerned

The reduction of spacing on a runway is applicable only with pilots having a good knowledge of the aerodrome and related air traffic control ; therefore, such working procedures shall be applied only with TAHITI-based aircraft which do not exceed the size of the ATR 72.

A list of so-called "light" aircraft is appended to this text.

Their maximum weight at landing is less than 7 T.

23.4.3 Réductions applicables

Piste 22

Atterrissage derrière un atterrissage :

- un aéronef lèger est autorisé à atterrir derrière un autre aéronef léger à l'atterrissage dès lors que ce dernier a franchi la bretelle G.

Atterrissage derrière un décollage :

- un ATR 42/72 est autorisé à atterrir derrière un autre ATR 42/72, au décollage, dès lors que ce dernier a décollé ou franchi la bretelle G.

- un aéronef léger est autorisé à atterrir derrière un autre aéronef léger au décollage dès lors que ce dernier a décollé ou franchi la bretelle G.

Piste 04

23.4.3 Applicable reductions

Runway 22

Landing behind another landing :

- a light aircraft is authorized for landing behing another light aircraft as soon as the latter has passed by-pass taxiway G.

Landing behind a take-off :

- an ATR 42/72 is authorized for landing behind another ATR 42/72, taking off, as soon as the latter has taken off or passed by-pass taxiway G.

- a light aircraft is authorized for landing behind another light aircraft taking off as soon as the latter has taken off or passed by-pass taxiway G.

Runway 04

© Service de l'Information Aéronautique, France

Atterrissage derrière un touché/décollé :

- un monomoteur en VFR est autorisé à atterrir derrière un autre monomoteur en VFR en touché/décollé dès lors que ce dernier a franchi la bretelle G.

Atterrissage derrière un décollage :

- l'atterrissage d'un ATR derrière le décollage d'un ATR est autorisé dès lors que ce dernier a décollé ou franchi la raquette intermédiaire EST.

- l'atterrissage d'un aéronef léger derrière le décollage d'un aéronef léger est autorisé dès lors que ce dernier a décollé ou franchi la raquette intermédiaire Est.

- l'atterrissage d'un monomoteur en VFR derrière le décollage d'un monomoteur en VFR est autorisé dès lors que ce dernier a décollé ou franchi la bretelle G.

Décollage derrière un décollage :

- le décollage d'un monomoteur en VFR derrière le décollage d'un monomoteur en VFR est autorisé dès lors que ce dernier a décollé ou franchi la raquette intermédiaire EST.

Landing behind a touch and go:

- a single-engine aircraft in VFR is authorized for landing behind another single-engine aircraft in VFR for a touch and go as soon as the latter has passed by-pass taxiway G.

Landing behind a take-off :

- landing of an ATR behind taking off of an ATR is authorized as soon as the latter has taken off or passed the intermediate turn-around area EAST.

- landing of a light aircraft behind a light aircraft taking off is authorized as soon as the latter has taken off or passed the intermediate turn-around area EAST.

- landing of a single engine aircraft in VFR behind a single engine aircraft in VFR is authorized as soon as the latter has taken off or passed the by-pass taxiway G.

Taking off behind a take off:

- take off of a single engine aircraft in VFR behind a single engine taking off in VFR is authorized as soon as the latter has taken off or passed the intermediate turn-around area EAST.

23.4.4 Autres particularités

Demi-tour sur piste

Les demi-tours sont autorisés :

- sur la piste : pour les appareils de MTOW inférieure ou égale à 22 tonnes (ATR 72 inclus),

- sur les raquettes intermédiaires Est et Ouest : pour les aéronefs de code A, B et C uniquement,

- sur les raquettes d'extrémités de piste : sans limitation.

23.4.4 Other particulars

One eighty on runway

Half-turns are authorized :

- on runway : to aircraft with MTOW up to 22 tons (ATR 72 included),

- on East and West intermediate turn pads : to aircraft code A, B and C only,

- on turn pads at the end of the runway : to all ACFT.

23.5 LISTE DES AERONEFS LEGERS BASES

23.5 LIST OF LIGHT HOME-BASED AIRCRAFT

- Tous monomoteurs / *All single engine aircraft*

- Bimoteurs / *Twin engine aircraft* :

Type / *Type*	Autre appellation / *Other name*	Type OACI / *ICAO*
B 200	Super King Air	BE 20
PA 31	Navajo	PA 31
PA 23	Aztec	PA ZT
PA 34	Seneca	PA SE
PA 28	Warrior II	PA 28
PA 38		PA 38
C 172	Skyhawk	C 172
DHC 6	Twin Otter	DH 6
F 150		C 150
C 182J	Skylane	C 182
BN2	Britten Norman	BN2

23.6 LACHERS AUTOMATIQUES DE BALLONS METEOROLOGIQUES

Deux lâchers automatiques de ballons météorologiques sont réalisés quotidiennement, à 1115 UTC et à 2315 UTC, depuis la station automatique d'observation située sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Un second lâcher est possible dans les 20 minutes suivant le premier si celui-ci a connu une défaillance lors de son ascension. Vigilance recommandée à proximité de la station aux heures indiquées.

23.6 AUTOMATIC RELEASE OF WEATHER BALLOONS

Weather balloons are automatically released twice a day, at 1115 UTC and 2315 UTC, from the automatic weather station located on Tahiti-Faa'a airport. A second release may be expected within 20 minutes if the first one has failed during its ascent. Caution required in the vicinity of the weather station at the indicated times.

23.7 PHENOMENES DANGEREUX POUR L'AVIATION

En raison du relief montagneux de l'île de Tahiti, des phénomènes orographiques peuvent engendrer des cisaillements horizontaux et verticaux des vents susceptibles de perturber les manoeuvres d'approche finale, d'atterrissage et de décollage en régime de vent de secteur sud.

23.7 DANGEROUS PHENOMENA FOR AVIATION

Due to the mountainous terrain of the island of Tahiti, orographic phenomena can cause horizontal and vertical wind shear that could disturb the final approach, landing and take-off maneuvers in south wind conditions.

23.8 ACTIVITES AU VOISINAGE DE L'AD

Parachutage verticale NT D 24, FL 115. Activité réelle connue de TAHITI APP 121.300 MHz.

23.8 ACTIVITIES IN THE VICINITY

Parachuting activity over NT D 24, FL115. Actual activity known by TAHITI APP 121.300 MHz.

23.9 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.9 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

AD 2 NTAA.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 NTAA.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

TAHITI FAA'A

UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

POSTES	A = Autonome/Autonomous	R(point) = Repoussé vers le point/ pushed back to the point	T = Entrée tractée/Towed entry	TYPE	OBSERVATIONS	ZONE
P0		R (C1)*		B772		SUD/SOUTH
P1		R (B1, C1)*		B773		
P2		R (B1, C1)*		B773	Neutralise/neutralizes P2-A et/and P2-B	
P2-A	A			AT72	Si/if P2 et/and P2-B inoccuppés/unoccupied	
P2-B		R		A380	Neutralise/neutralizes P2-A et/and P2-B et/and P3	
P3		R (C1)*		B772	Neutralise/neutralizes P2-B et/and P4-D et/and P4-F	
P4-A			T	AT72		
P4-B	A			AT72		
P4-C	A			AT72		
P4-D	A			AT72	Si/if P3 inoccupé/unoccupied	
P4-E		R		AT72		
P4-F	A			AT72	Si/if P3 inoccupé/unoccupied	
P5-A	A			AT72		
P5-B	A			AT72		
P5-C	A			AT72		
P6 à 12						Militaires/Military
P13		R		AT72	2 ATR	SUD/ SOUTH
P14			T			NORD/NORTH
P15			T	AT72		
P16			T	GLEX		
P17	A		T	AT72		SUD/ SOUTH
P17-A	A			DHC6		
P17-B	A			DHC6		
P17-C	A			DHC6 et/and H135		
P17-D			T	AT72	Poste d'entretien en ligne/online apron maintenance	
P18			T	B789	Poste d'entretien en ligne/online apron maintenance	

* Repoussage assisté obligatoire pour tous les aéronefs/Push-back compulsory with guidance by staff for all aircraft

© SIA

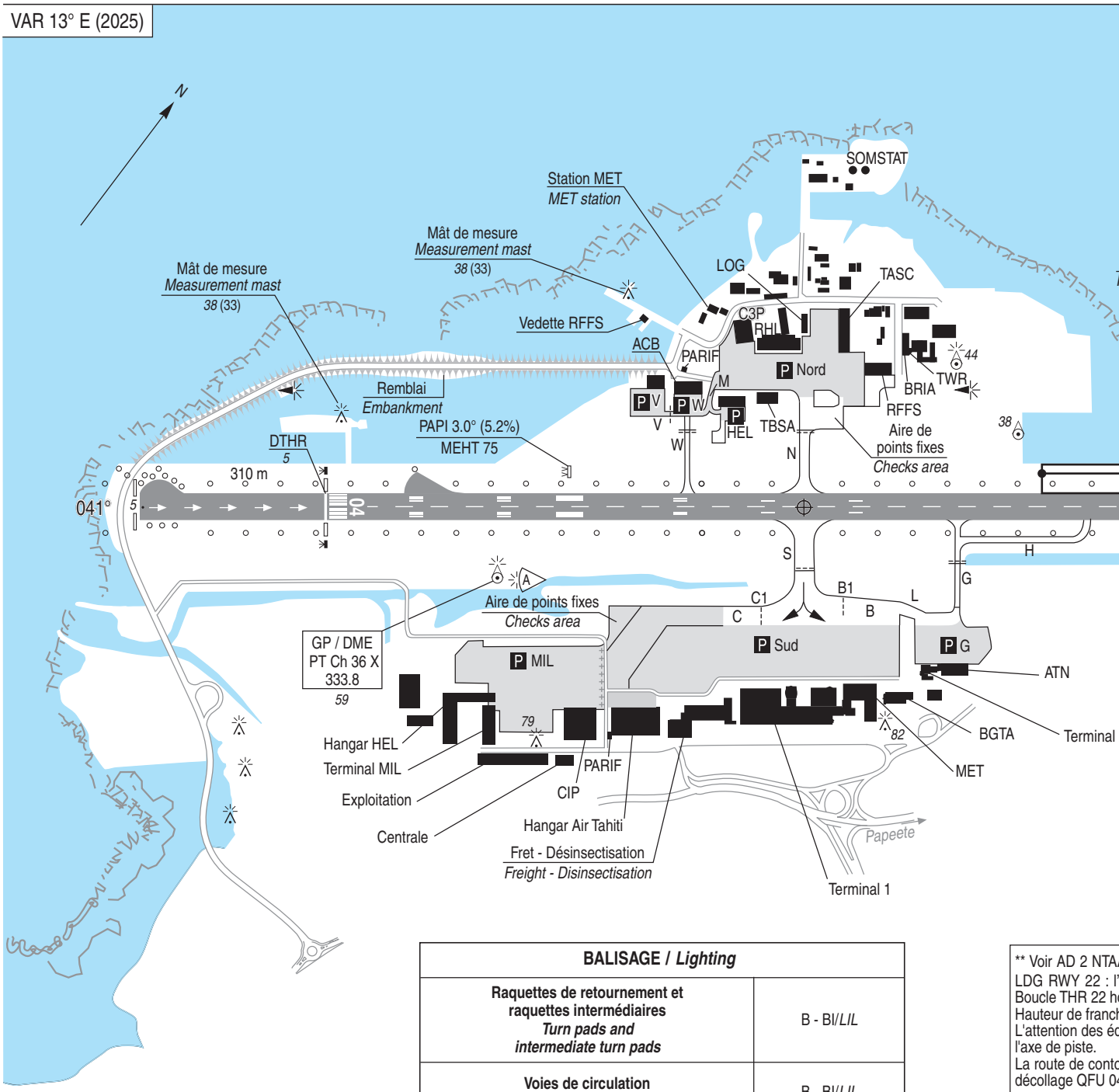
CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ATIS TAHITI : 128.800 ☎ (+689) 40 86 13 00
DELIVERY (PREVOL) : 121.900

TAHITI FAA'A
17 33 24 S - 149 36 41 W
ALT AD : 5 (1 hPa)

VAR 13° E (2025)



BALISAGE / *Lighting*		
Raquettes de retournement et raquettes intermédiaires ***Turn pads and intermediate turn pads***	B - BI/*LIL*	
Voies de circulation ***TWY Edges***	B - BI/*LIL*	
Feux de virage calibrés B747* sur les raquettes intermédiaires 04 et 22 ***Turn lights calibrated B747* on the intermediate turn-around areas 04 and 22***	Extérieur *Outer*	R - BI/*LIL*
	Intérieur *Inner*	G - BI/*LIL*

* Restrictions définies en AD 2 NTAA 23.4.4

** Voir AD 2 NTA
LDG RWY 22 : l'
Boucle THR 22 h
Hauteur de franch
L'attention des éq
l'axe de piste.
La route de conto
décollage QFU 04

*** See AD 2 NTA*
LDG RWY 22 :
THR 22 buckle u
DTHR 22 crossin
Pilots should be
The drive round
landing QFU 221

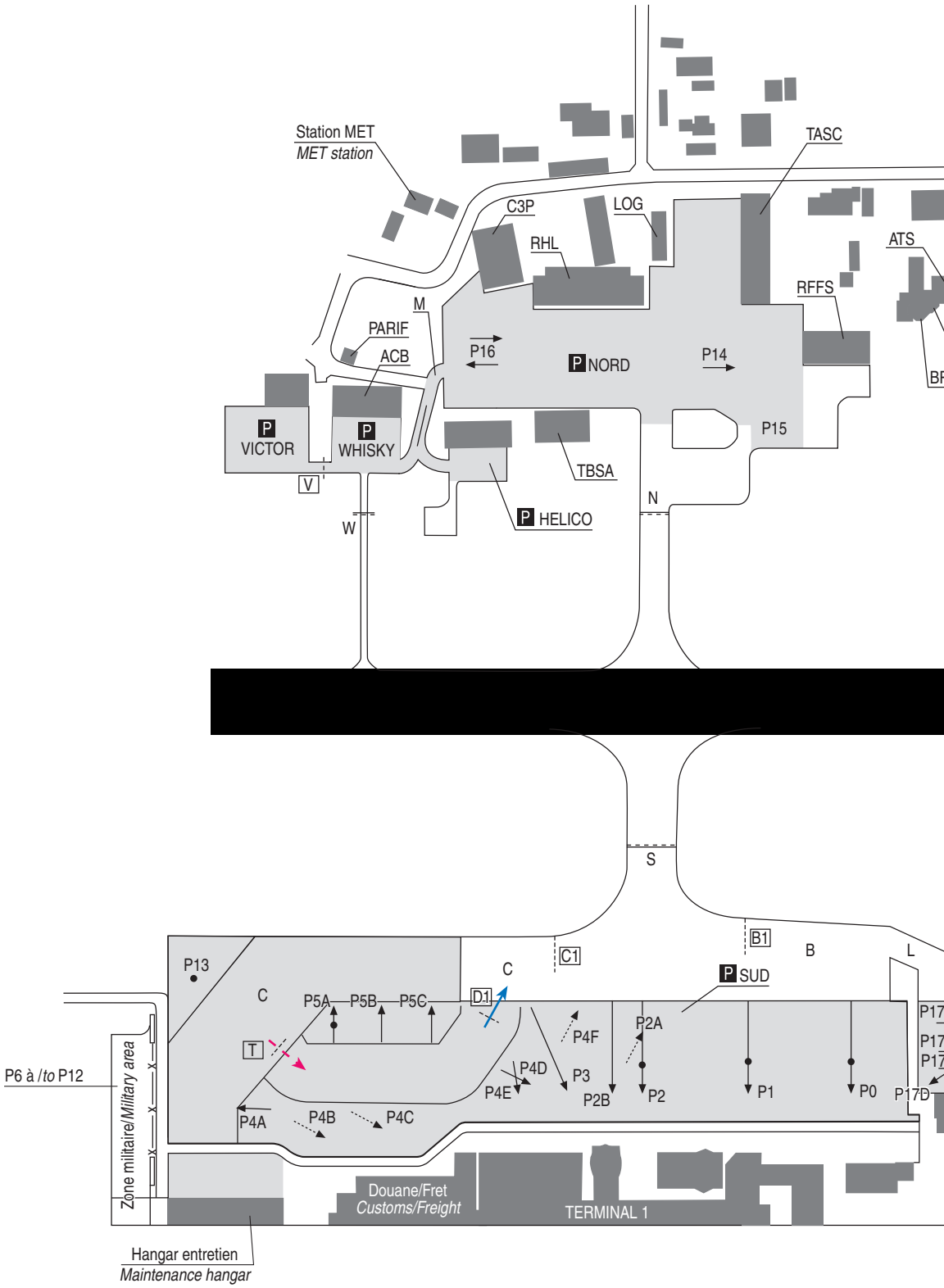
COORDONNEES SEUILS/*THR coordinates*			RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY						
THR 04	17°33'45.71" S	149°37'12.76"W	04	NIL	LIH/LIL	3245	3480	3245	2935	Enrobé bitumineux *Bituminous concrete*	87 F/B/W/T
DTHR 04	17°33'39.78" S	149°37'04.17"W									
THR 22	17°32'40.72" S	149°35'38.60"W	22	NIL	LIH/LIL	3360	3360	3360	3185		
DTHR 22	17°32'44.03" S	149°35'43.39"W				3110**	3110**	3110**	2935**		

© SIA

AIRES DE STATIONNEMENT

Parking areas

TAHITI FAA'A



© SIA

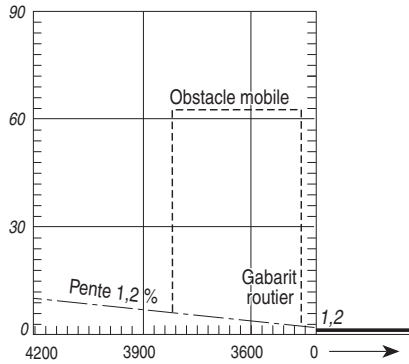
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type

TAHITI FAA'A
RWY 04/22

VAR 13°E (2020)

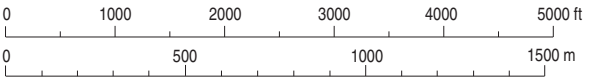
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

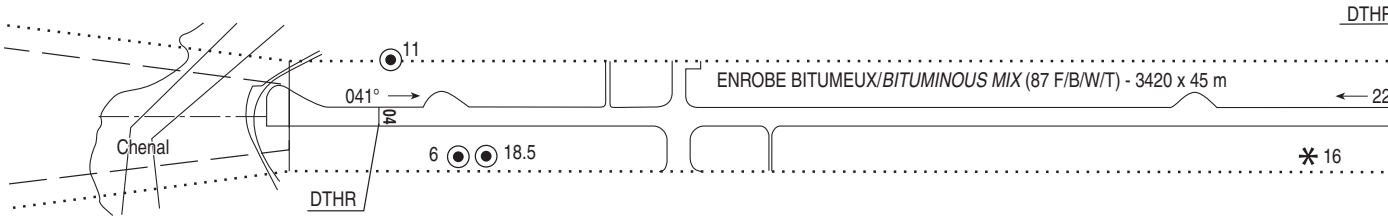


DISTANCES DECLAREES			
RWY 04			RWY 22
3245	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	3360 - 3110*
3480	TODA -	Distance de décollage utilisable	3360 - 3110*
3245	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	3360 - 3110*
2935	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	3185 - 2935*

* Distances déclarées pour tout aéronef de MTOW < 136 t.
Declared distances for ACFT with MTOW < 136 t.
(voir/*see* AD 2 NTAA.13)

Echelle: 1 / 20 000





LEGENDE

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 (PROFIL)
- (5) OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en avril 2021pour la zone aéroportuaire et relevé en juin 2015 pour la partie hors zone aéroportuaire.
Nivellement rattaché au NGPF (Nivellement Général de la Polynésie Française)
NOTA : Les hauteurs des mâts de navires, peuvent occasionnellement dépasser 40 m dans le port.

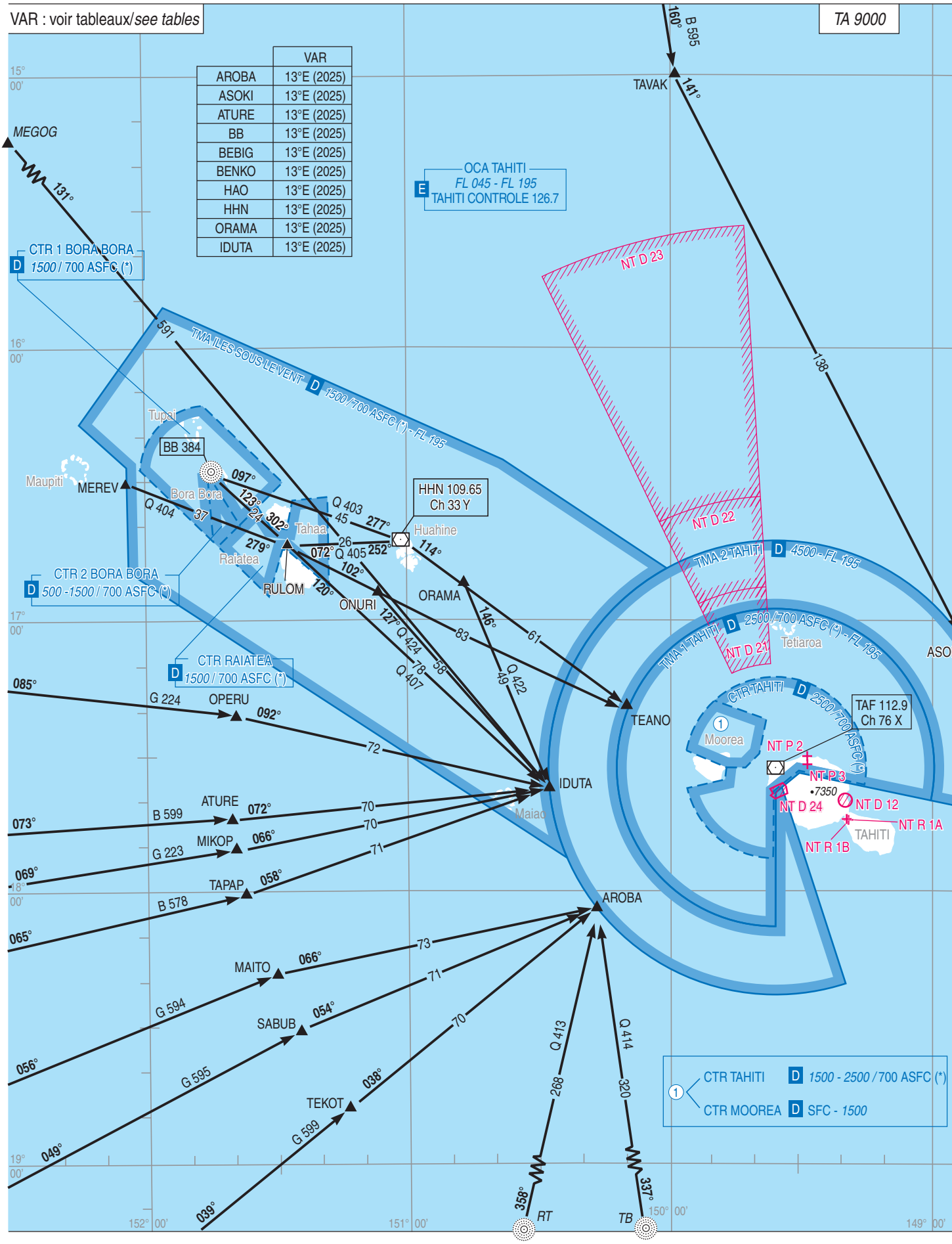
© SIA

TMA TAHITI
CARTE REGIONALE ARRIVEES VOR/DME (TAF)
Area chart - VOR/DME arrival (TAF)

VAR : voir tableaux/*see tables*

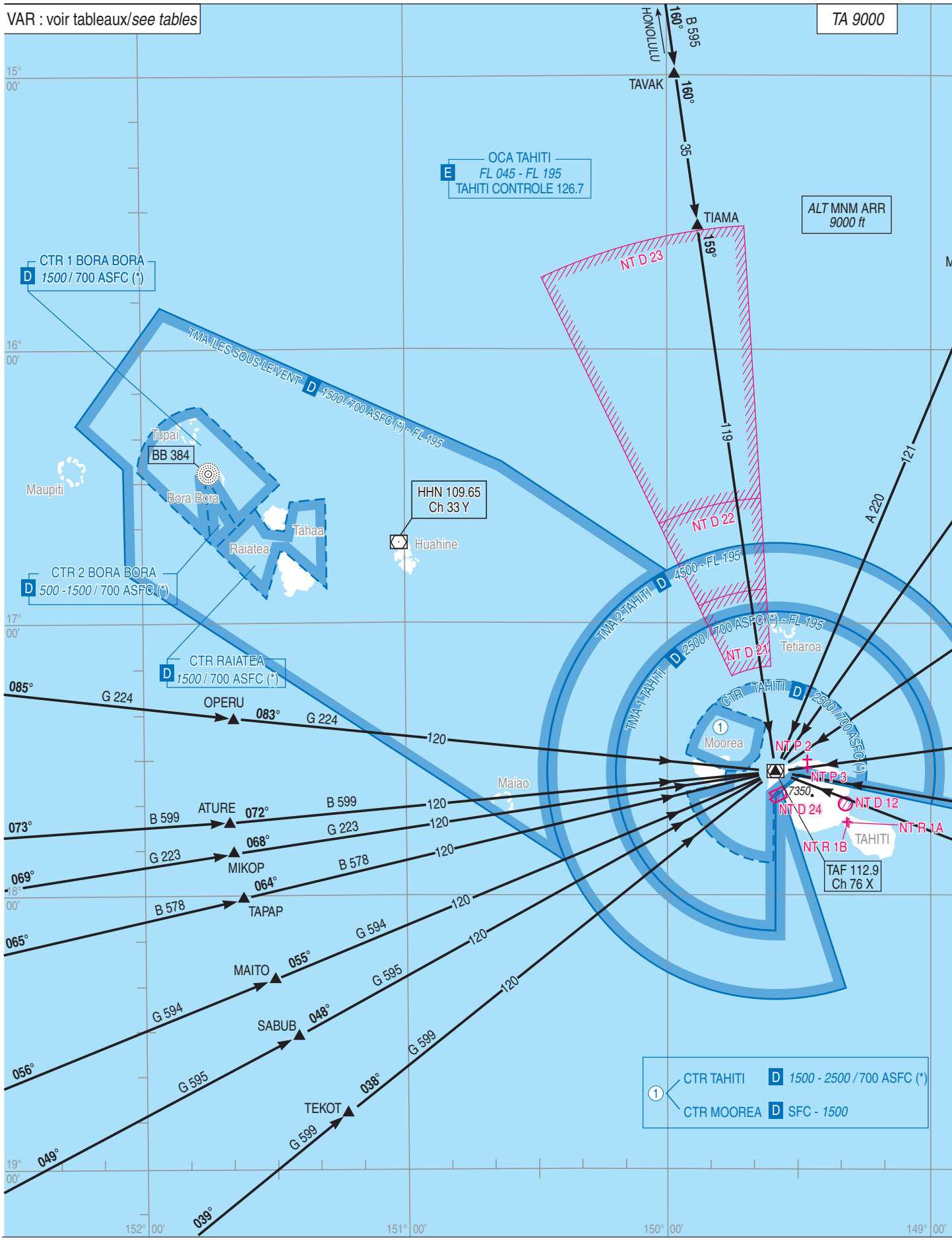
TA 9000

	VAR
AROBA	13°E (2025)
ASOKI	13°E (2025)
ATURE	13°E (2025)
BB	13°E (2025)
BEBIG	13°E (2025)
BENKO	13°E (2025)
HAO	13°E (2025)
HHN	13°E (2025)
ORAMA	13°E (2025)
IDUTA	13°E (2025)



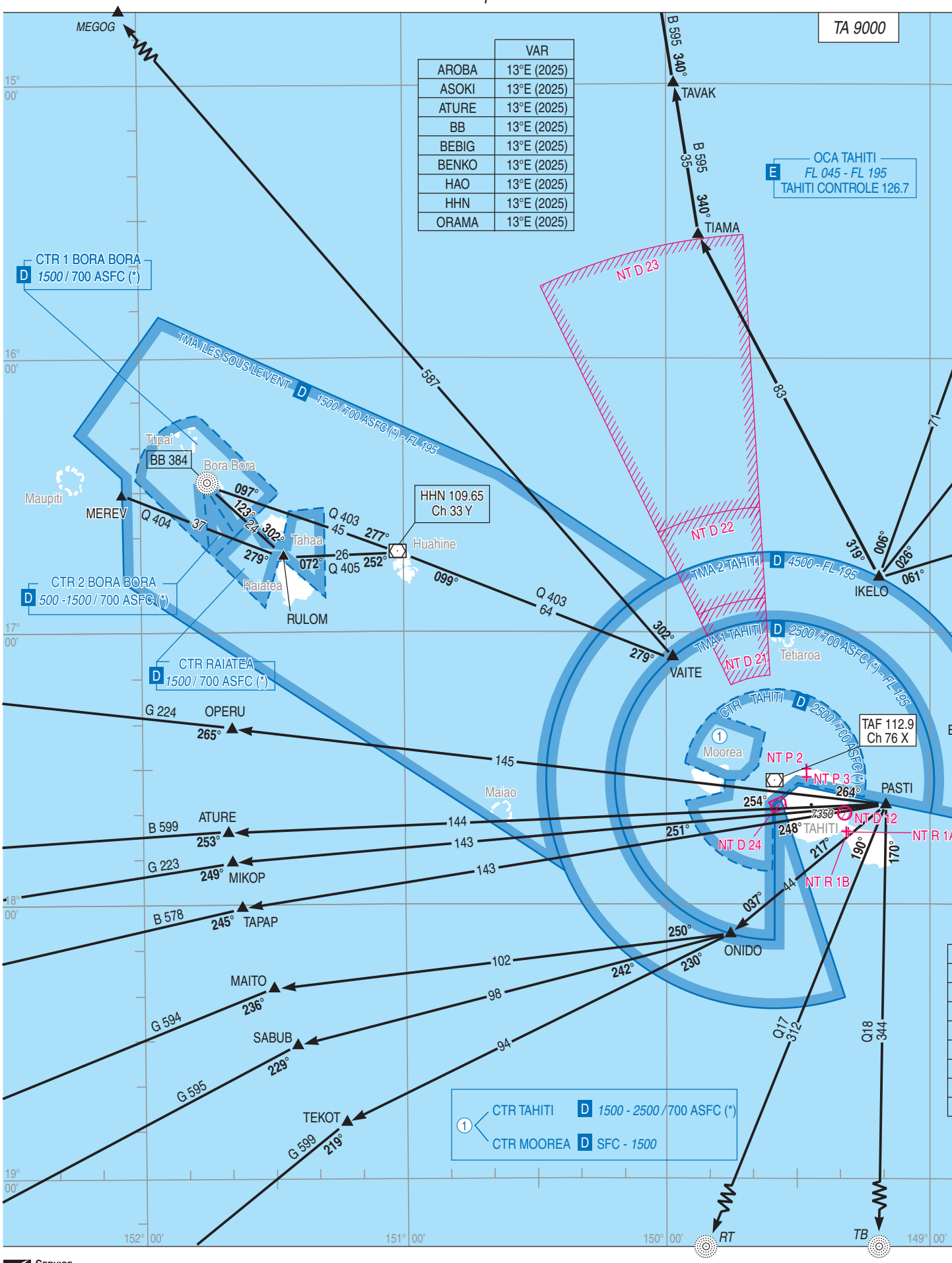
© SIA

TMA TAHITI
PROCEDURES D'ARRIVEES VOR (TAF)
Arrival procedures - VOR (TAF)



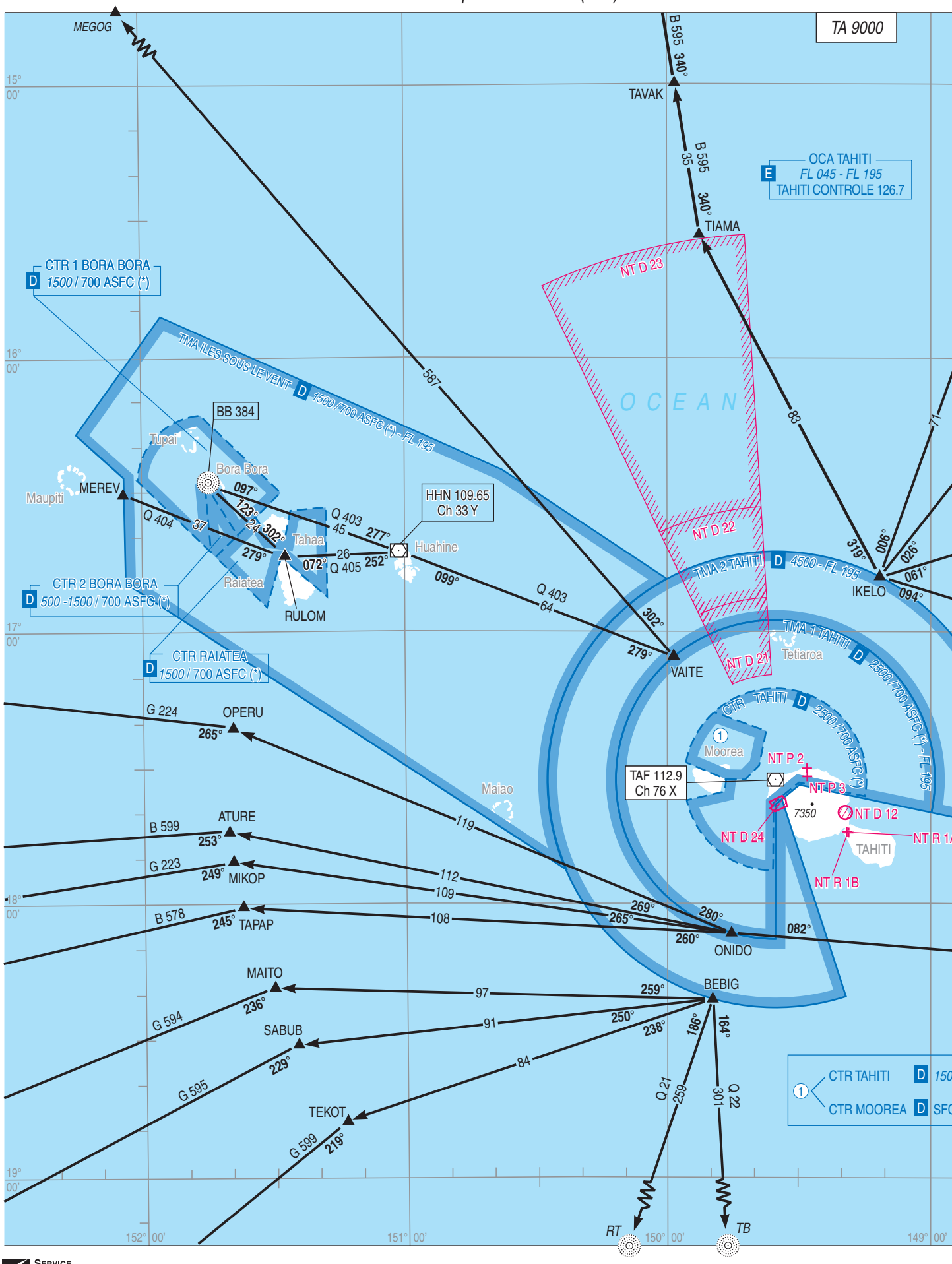
© SIA

TMA TAHITI
CARTE REGIONALE DEPARTS RWY 04 VOR/DME (TAF)
Area chart - VOR/DME departure RWY 04



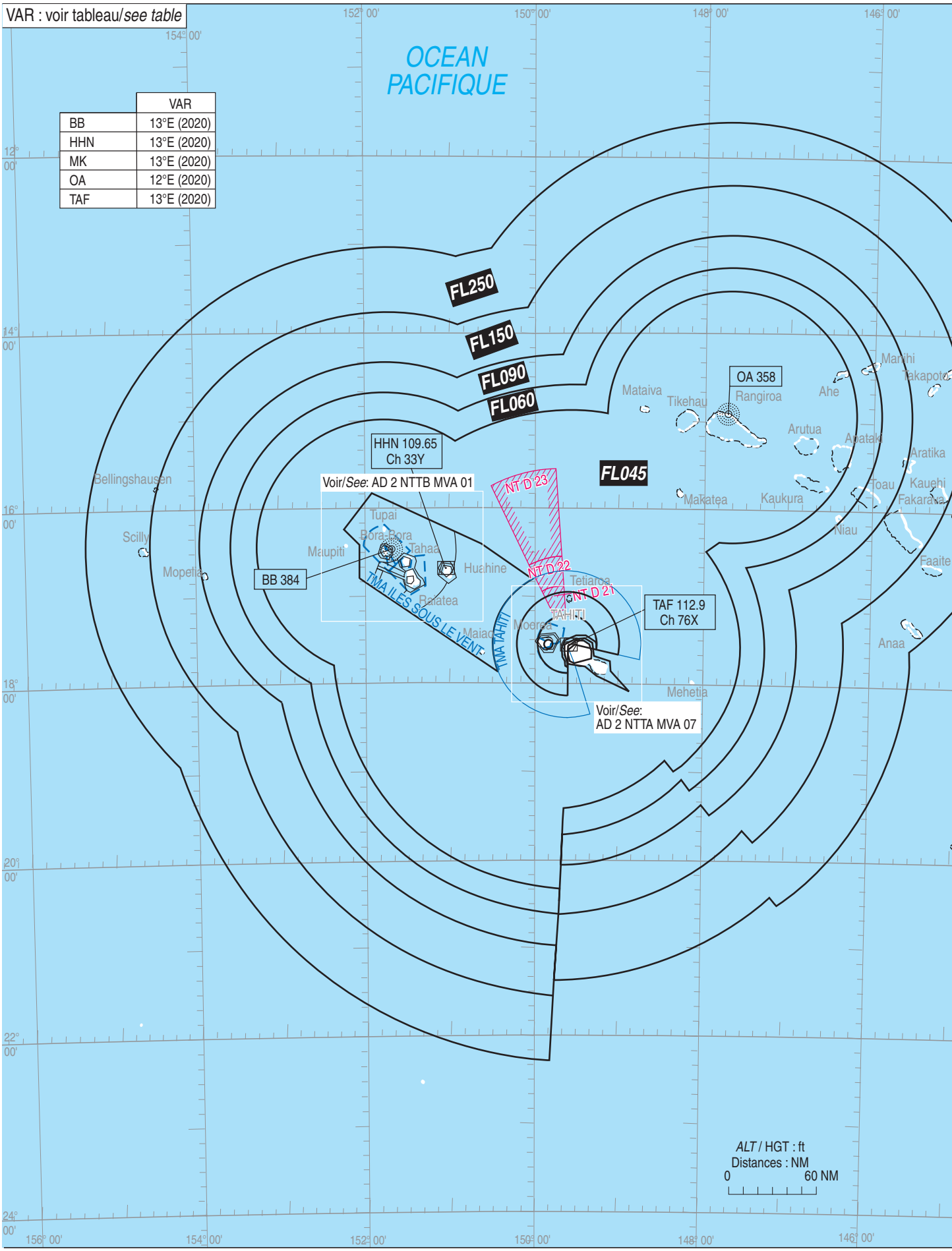
© SIA

TMA TAHITI
CARTE REGIONALE DEPARTS RWY 22 VOR/DME (TAF)
Area chart - VOR/DME departure RWY 22 (TAF)



© SIA

TAHITI
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes



© SIA

TAHITI FAA'A
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

Coordonnées des secteurs / *Areas coordinates :*

SECTEUR / *SECTOR FL045* :

Zone délimitée par / *Area delimited by :*
18°59'19"S - 148°19'18"W –
arc de cercle anti-horaire de rayon 102 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 102 NM centered on :*
17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) –
16°29'11"S, 147°56'51"W - 16°22'23"S, 147°47'23"W –
arc de cercle anti-horaire de rayon 85 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 85 NM centered on :*
14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) –
14°54'44"S, 149°07'21"W –
arc de cercle anti-horaire de rayon 163 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 163 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) –
15°14'07"S, 150°55'00"W –
arc de cercle anti-horaire de rayon 87 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 87 NM centered on :*
16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) –
17°46'24"S, 152°22'03"W –
arc de cercle anti-horaire de rayon 163 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 163 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) –
20°19'51"S, 149°41'22"W - 19°24'30"S - 149°38'06"W –
arc de cercle anti-horaire de rayon 110 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 110 NM centered on :*
17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) –
18°51'53"S, 148°25'53"W - 18°59'19"S - 148°19'18"W
à l'exclusion de toutes les zones et secteurs décrits en / *excluding all the zones and sectors described in :*
AD 2 NTAA MVA 07 et / *and* AD 2 NTTB MVA 01.

© SIA

TAHITI FAA'A
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

Coordonnées des secteurs / Areas coordinates :

SECTEUR / *SECTOR FL060* :

Zone délimitée par / *Area delimited by :*
19°24'30"S , 149°38'06"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 110 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 110 NM centered on* : 17°34'33"S , 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
18°51'53"S , 148°25'53"W - 18°59'19"S , 148°19'18"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 102 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 102 NM centered on* : 17°34'19"S , 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
16°29'11"S , 147°56'51"W - 16°22'23"S , 147°47'23"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 85 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 85 NM centered on* :
14°57'22"S , 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
14°54'44"S , 149°07'21"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 163 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 163 NM centered on* : 17°36'20"S , 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
15°14'07"S , 150°55'00"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 87 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 87 NM centered on* :
16°26'44"S , 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
17°46'24"S , 152°22'03"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 163 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 163 NM centered on* : 17°36'20"S , 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
20°19'51"S , 149°41'22"W - 20°36'53"S , 149°42'23"W -
arc de cercle de rayon 180 NM centré sur / *arc of circle with radius 180 NM centered on* :
17°36'20"S , 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau)-
17°58'27"S , 152°38'48"W -
arc de cercle de rayon 105 NM centré sur / *arc of circle with radius 105 NM centered on* :
16°26'44"S , 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
14°54'04"S , 150°53'18"W -
arc de cercle de rayon 180 NM centré sur / *arc of circle with radius 180 NM centered on* :
17°36'20"S , 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
14°36'11"S , 149°22'36"W -
arc de cercle de rayon 102 NM centré sur / *arc of circle with radius 102 NM centered on* :
14°57'22"S , 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
16°39'14"S , 147°28'45"W -
arc de cercle de rayon 119 NM centré sur / *arc of circle with radius 119 NM centered on* :
17°34'19"S , 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
19°12'06"S , 148°07'11"W - 19°05'23"S , 148°13'12"W -
arc de cercle de rayon 128 NM centré sur / *arc of circle with radius 128 NM centered on* :
17°34'33"S , 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
19°42'41"S , 149°39'10"W - 19°24'30"S , 149°38'06"W.

© SIA

TAHITI FAA'A
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

Coordonnées des secteurs / Areas coordinates :

→ **SECTEUR / *SECTOR FL090* :**

Zone délimitée par / *Area delimited by :*
19°42'41"S, 149°39'10"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 128 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 128 NM centered on :* 17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
19°05'23"S, 148°13'12"W - 19°12'06"S, 148°07'11"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 119 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 119 NM centered on :* 17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
16°39'14"S, 147°28'45"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 102 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 102 NM centered on :* 14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
14°36'11"S, 149°22'36"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 180 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 180 NM centered on :* 17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
14°54'04"S, 150°53'18"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 105 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 105 NM centered on :* 16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
17°58'27"S, 152°38'48"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 180 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 180 NM centered on :* 17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
20°36'53"S, 149°42'23"W - 20°57'54"S, 149°43'39"W –
arc de cercle de rayon 201 NM centré sur / *arc of circle with radius 201 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
18°11'03"S, 152°59'07"W -
arc de cercle de rayon 126 NM centré sur / *arc of circle with radius 126 NM centered on :*
16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
14°30'50"S, 150°52'57"W -
arc de cercle de rayon 201 NM centré sur / *arc of circle with radius 201 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
14°15'00"S, 149°38'44"W -
arc de cercle de rayon 123 NM centré sur / *arc of circle with radius 123 NM centered on :*
14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
16°54'03"S, 146°57'46"W -
arc de cercle de rayon 141 NM centré sur / *arc of circle with radius 141 NM centered on :*
17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
19°29'31"S, 147°52'49"W - 19°22'05"S, 147°59'25"W -
arc de cercle de rayon 149 NM centré sur / *arc of circle with radius 149 NM centered on :*
17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
20°03'51"S, 149°40'25"W - 19°42'41"S, 149°39'10"W.

© SIA

TAHITI FAA'A
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

SECTEUR / *SECTOR* FL150

Zone délimitée par / *Area delimited by :*
20°57'54"S, 149°43'39"W –
arc de cercle de rayon 201 NM centré sur / *arc of circle with radius 201 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
18°11'03"S, 152°59'07"W -
arc de cercle de rayon 126 NM centré sur / *arc of circle with radius 126 NM centered on :*
16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
14°30'50"S, 150°52'57"W -
arc de cercle de rayon 201 NM centré sur / *arc of circle with radius 201 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
14°15'00"S, 149°38'44"W -
arc de cercle de rayon 123 NM centré sur / *arc of circle with radius 123 NM centered on :*
14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
16°54'03"S, 146°57'46"W -
arc de cercle de rayon 141 NM centré sur / *arc of circle with radius 141 NM centered on :*
17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
19°29'31"S, 147°52'49"W - 19°22'05"S, 147°59'25"W -
arc de cercle de rayon 149 NM centré sur / *arc of circle with radius 149 NM centered on :*
17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
20°03'51"S, 149°40'25"W - 20°37'02"S, 149°42'23"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 182 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 182 NM centered on :*
17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
19°40'09"S, 147°29'11"W - 19°47'21"S, 147°21'54"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 173 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 173 NM centered on :*
17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
17°15'38"S, 146°19'08"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 158 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 158 NM centered on :*
14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
13°42'46"S, 150°03'12"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 235 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 235 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
13°54'22"S, 150°53'03"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 160 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 160 NM centered on :*
16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
18°30'13"S, 153°31'27"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 235 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 235 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
21°31'56"S, 149°45'44"W - 20°57'54"S, 149°43'39"W.

© SIA

TAHITI FAA'A
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

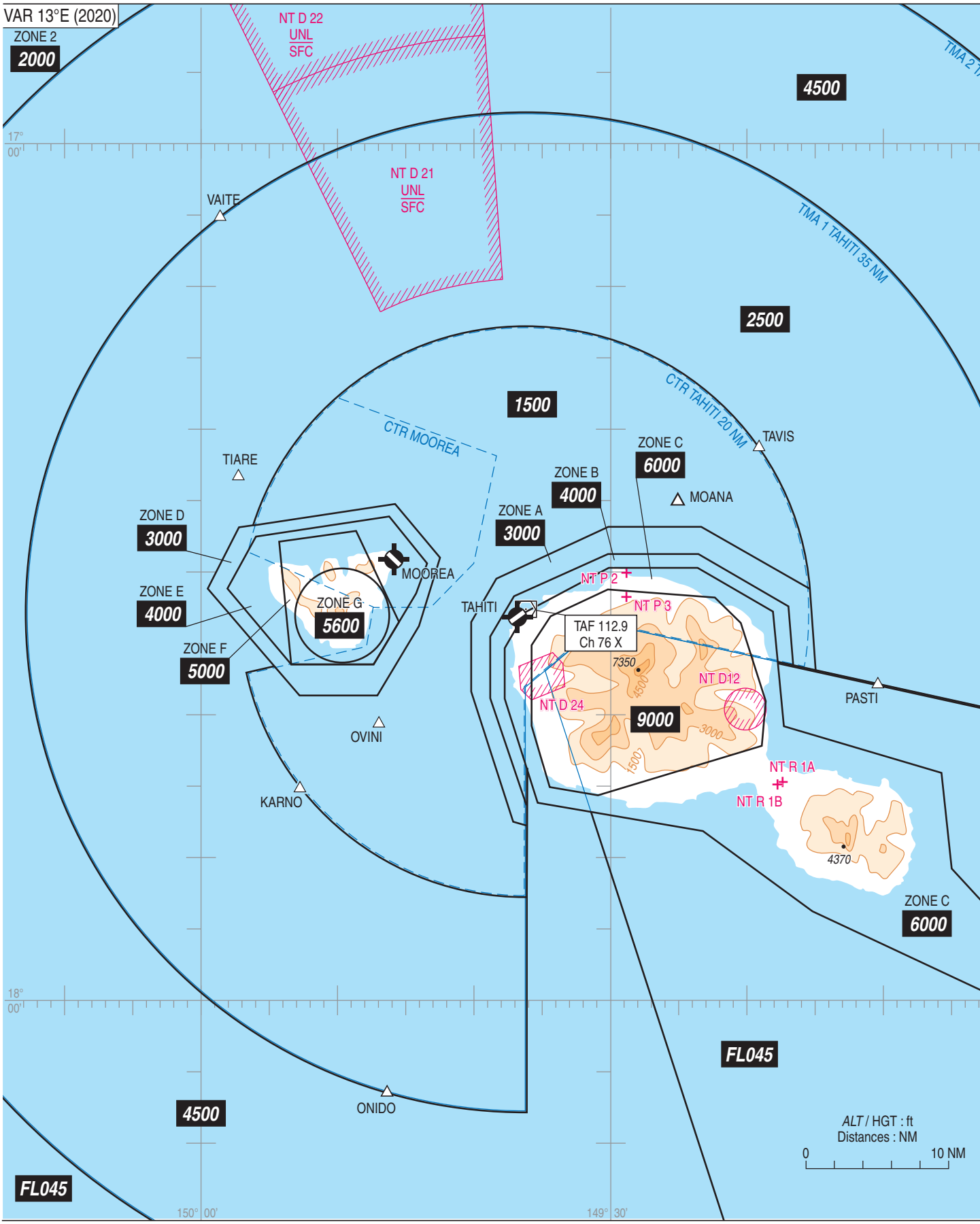
SECTEUR / *SECTOR* FL250

Zone délimitée par / *Area delimited by :*
20°37'02"S, 149°42'23"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 182 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 182 NM centered on :*
17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
19°40'09"S, 147°29'11"W - 19°47'21"S, 147°21'54"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 173 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 173 NM centered on :*
17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
17°15'38"S, 146°19'08"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 158 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 158 NM centered on :*
14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
13°42'46"S, 150°03'12"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 235 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 235 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
13°54'22"S, 150°53'03"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 160 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 160 NM centered on :*
16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
18°30'13"S, 153°31'27"W -
arc de cercle anti-horaire de rayon 235 NM centré sur / *counter-clockwise arc of circle with radius 235 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
21°31'56"S, 149°45'44"W - 22°16'00"S, 149°48'28"W -
arc de cercle de rayon 279 NM centré sur / *arc of circle with radius 279 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
18°53'43"S, 154°12'48"W -
arc de cercle de rayon 204 NM centré sur / *arc of circle with radius 204 NM centered on :*
16°26'44"S, 151°45'09"W (antenne ADS-B Bora Bora) -
13°08'16"S, 150°53'51"W -
arc de cercle de rayon 279 NM centré sur / *arc of circle with radius 279 NM centered on :*
17°36'20"S, 149°32'15"W (antenne ADS-B Marau) -
13°02'18"S, 150°29'24"W -
arc de cercle de rayon 201 NM centré sur / *arc of circle with radius 201 NM centered on :*
14°57'22"S, 147°39'37"W (antenne ADS-B Rangiroa) -
17°36'21"S, 145°30'49"W -
arc de cercle de rayon 218 NM centré sur / *arc of circle with radius 218 NM centered on :*
17°34'19"S, 149°19'01"W (antenne ADS-B Mahaena) -
20°30'50"S, 147°03'00"W - 20°24'22"S, 147°08'39"W -
arc de cercle de rayon 227 NM centré sur / *arc of circle with radius 227 NM centered on :*
17°34'33"S, 149°48'22"W (antenne ADS-B Maatea) -
21°22'14"S, 149°45'08"W - 20°37'02"S, 149°42'23"W.

© SIA

TAHITI
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche / *Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour / *Tower* 118.100



AMDT 07/25 **CHG :** suppression NDB FA et MO, modification secteurs, ajout zone 2.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←					
PT	REF NTAA AD 2.19		X		X
TAF	REF ENR 4.1		X	X	X
ARITI	REF ENR 4.4	X		X	
AROBA	REF ENR 4.4	X	X	X	
ASOKI	REF ENR 4.4	X	X	X	
BEBIG	REF ENR 4.4	X	X	X	
BENKO	REF ENR 4.4	X	X	X	
BOBIX	REF ENR 4.4	X	X	X	
DUBAK	REF ENR 4.4	X			X
IDUTA	REF ENR 4.4		X	X	
IKELO	REF ENR 4.4	X	X	X	
KARNO	REF ENR 4.4	X			X
MOANA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
MOSMA	REF ENR 4.4	X		X	
ONIDO	REF ENR 4.4	X	X	X	
OVINI	REF ENR 4.4	X	X		X
PASTI	REF ENR 4.4	X	X	X	
SALUT	REF ENR 4.4	X			X
TAVIS	REF ENR 4.4	X			X
VAITE	REF ENR 4.4	X	X	X	
VEDRI	REF ENR 4.4	X			X
AA414	17°23'52.4" S 149°45'35.6" W	X			X
AA416	17°26'30.3" S 149°58'33.3" W	X			X
AA501	17°29'25.2" S 149°11'00.2" W	X		X	
AA502	17°35'07.3" S 149°39'11.1" W	X		X	
AA503	17°26'47.7" S 149°41'00.0" W	X		X	
AA505	17°17'02.0" S 149°36'45.3" W	X		X	
AA506	17°36'19.3" S 149°40'55.5" W	X		X	
AA508	17°49'03.3" S 149°38'49.1" W	X		X	
FAA04	17°39'05.1" S 149°44'56.0" W	X			X
FAA22	17°27'38.8" S 149°28'21.7" W	X			X
IAA04	17°41'08.0" S 149°47'54.7" W	X			X
RW04	REF DTHR04 NTAA AD 2.12	X	X		X
RW22	REF DTHR22 NTAA AD 2.12	X	X		X
FAF ILS y / ILS x RWY 04	17°39'43.8" S 149°46'06.4" W		X		X
FAF ILS z RWY 04	17°39'11.1" S 149°44'34.9" W		X		X
FAF VORz RWY 04	17°39'15.2" S 149°44'40.4" W		X		X
FAF VOR RWY 22	17°27'38.1" S 149°28'22.1" W		X		X

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 04												
RMK	-							MAG VAR 2025 13.0°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	KARNO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEDRI	IF	VEDRI	-	-	-	-	-	5600	-	240	-	-
	TF	KARNO	-	125	138.0	6.0	-	3000	-	240	-	1.0
	TF	IAA04	-	035	048.0	6.0	-	3000	-	240	-	1.0
INA KARNO	IF	KARNO	-	-	-	-	-	3000	-	240	-	-
	TF	IAA04	-	035	048.0	6.0	-	3000	-	240	-	1.0
INA DUBAK	IF	DUBAK	-	-	-	-	-	5600	-	240	-	-
	TF	KARNO	-	305	318.0	6.0	-	3000	-	240	-	1.0
	TF	IAA04	-	035	048.0	6.0	-	3000	-	240	-	1.0
APCH	IF	IAA04	-	-	-	-	-	3000	-	240	-	-
	TF	FAA04	-	041	054.3	3.5	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW04	Yes	041	054.3	9.3	-	-	-	-	-3.00 / 50	0.3
	CA	-	-	-	-	-	-	1500	-	230	-	1.0
	DF	AA414	-	-	-	-	L	-	-	230	-	1.0
	TF	AA416	-	245	258.0	12.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	VEDRI	-	160	173.3	14.2	-	5000	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 22												
RMK	-							MAG VAR 2025 13.0°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	TAVIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TAVIS	IF	TAVIS	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	MOANA	-	222	235.0	7.0	-	3000	-	200	-	1.0
INA SALUT	IF	SALUT	-	-	-	-	-	3000	-	240	-	-
	TF	MOANA	-	142	155.3	5.0	-	3000	-	200	-	1.0
APCH	IF	MOANA	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
	TF	FAA22	-	222	234.8	4.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW22	Yes	221	234.2	8.7	-	-	-	-	-3.20 / 49	0.3
	TF	OVINI	-	220	232.6	13.3	-	-	-	200	-	1.0
	HM	OVINI	Yes	041	053.9	T 1 min	R	5000	-	200	-	1.0
	TF	TAVIS	-	041	053.9	33.0	-	5000	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

TAHITI FAA'A
SID RNAV RWY 04

k←

SID RNAV RWY 04											
RMK	xxxxx						MAG VAR 2020 12.9° E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	Navigation Accuracy (NM)
VAITE 4E											
-	CA	-	-	041	054,3	-	-	500	-	-	1,0
-	DF	AA503	-	-	-	-	L	-	-	205	1,0
-	TF	VAITE	-	309	322,0	-	-	-	-	-	1,0
IKELO 4E											
-	CA	-	-	041	054,3	-	-	500	-	-	1,0
-	DF	AA505	-	-	-	-	L	-	-	205	1,0
-	TF	IKELO	-	026	039,0	37,1	-	-	-	-	1,0
BENKO 4E											
-	CA	-	-	041	054,3	-	-	1000	-	-	1,0
-	DF	MOANA	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	AA501	-	094	107,0	13,9	-	-	-	-	1,0
-	TF	BENKO	-	061	074,1	25,9	-	-	-	-	1,0
PASTI 4E											
-	CA	-	-	041	054,3	-	-	1000	-	-	1,0
-	DF	MOANA	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	AA501	-	094	107,0	13,9	-	-	-	-	1,0
-	TF	PASTI	Y	164	176,7	8,6	-	9000	-	-	1,0
ARITI 4E											
-	CA	-	-	041	054,3	-	-	500	-	-	1,0
-	DF	ARITI	-	-	-	-	L	2000	-	-	1,0
MOSMA 4E											
-	CA	-	-	041	054,3	-	-	500	-	-	1,0
-	DF	BOBIX	Y	-	-	-	L	-	-	-	1,0
-	TF	MOSMA	-	304	316,9	14,8	-	2100	-	-	1,0

© Service de l'Information Aéronautique, France

TAHITI FAA'A
SID RNAV RWY 22

SID RNAV RWY 22											
RMK	xxxxx						MAG VAR 2020 12.9°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	Navigation Accuracy (NM)
VAITE 4W											
-	CF	AA502	Y	221	234,3	-	-	400	-	-	1,0
-	DF	AA503	-	-	-	-	R	-	-	205	1,0
-	TF	VAITE	-	309	322,0	27,4	-	-	-	-	1,0
IKELO 4W											
-	CF	AA502	Y	221	234,3	-	-	400	-	-	1,0
-	DF	AA505	-	-	-	-	R	-	-	205	1,0
-	TF	IKELO	-	026	039,0	37,1	-	-	-	-	1,0
ONIDO 4W											
-	CF	AA506	-	221	234,3	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	AA508	-	158	171	12,8	-	-	-	205	1,0
-	TF	ONIDO	-	189	202,0	18,8	-	-	-	-	1,0
BEBIG 4W											
-	CF	AA506	-	221	234,3	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	AA508	-	158	171,0	12,8	-	-	-	205	1,0
-	TF	ONIDO	-	189	202,0	18,8	-	-	-	-	1,0
-	TF	BEBIG	-	183	196,1	15,0	-	-	-	-	1,0
ARITI 4W											
-	CA	-	-	221	234,3	-	-	500	-	-	1,0
-	DF	ARITI	-	-	-	-	R	2000	-	-	1,0
MOSMA 4W											
-	CA	-	-	221	234,3	-	-	500	-	-	1,0
-	DF	BOBIX	Y	-	-	-	R	-	-	-	1,0
-	TF	MOSMA	-	304	316,9	14,8	-	2100	-	-	1,0

© Service de l'Information Aéronautique, France

TAHITI FAA'A
STAR RNAV RWY 04
Codage proposé / Proposed coding

STAR RNAV RWY 04											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 13.0°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	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)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
KARNO	-	KARNO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AROBA 4K											
-	IF	AROBA	-	-	-	-	-	3000	-	-	-
-	TF	KARNO	-	039	052.2	30.0	-	3000	-	-	1.0
ASOKI 4K											
-	IF	ASOKI	-	-	-	-	-	6000	-	-	-
-	TF	TAVIS	-	222	234.8	30.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	TAF	-	222	234.9	20.0	-	6000	-	-	1.0
-	TF	KARNO	-	219	232.0	20.0	-	3000	-	-	1.0

© SIA

TAHITI FAA'A
STAR RNAV RWY 22
Codage proposé / Proposed coding

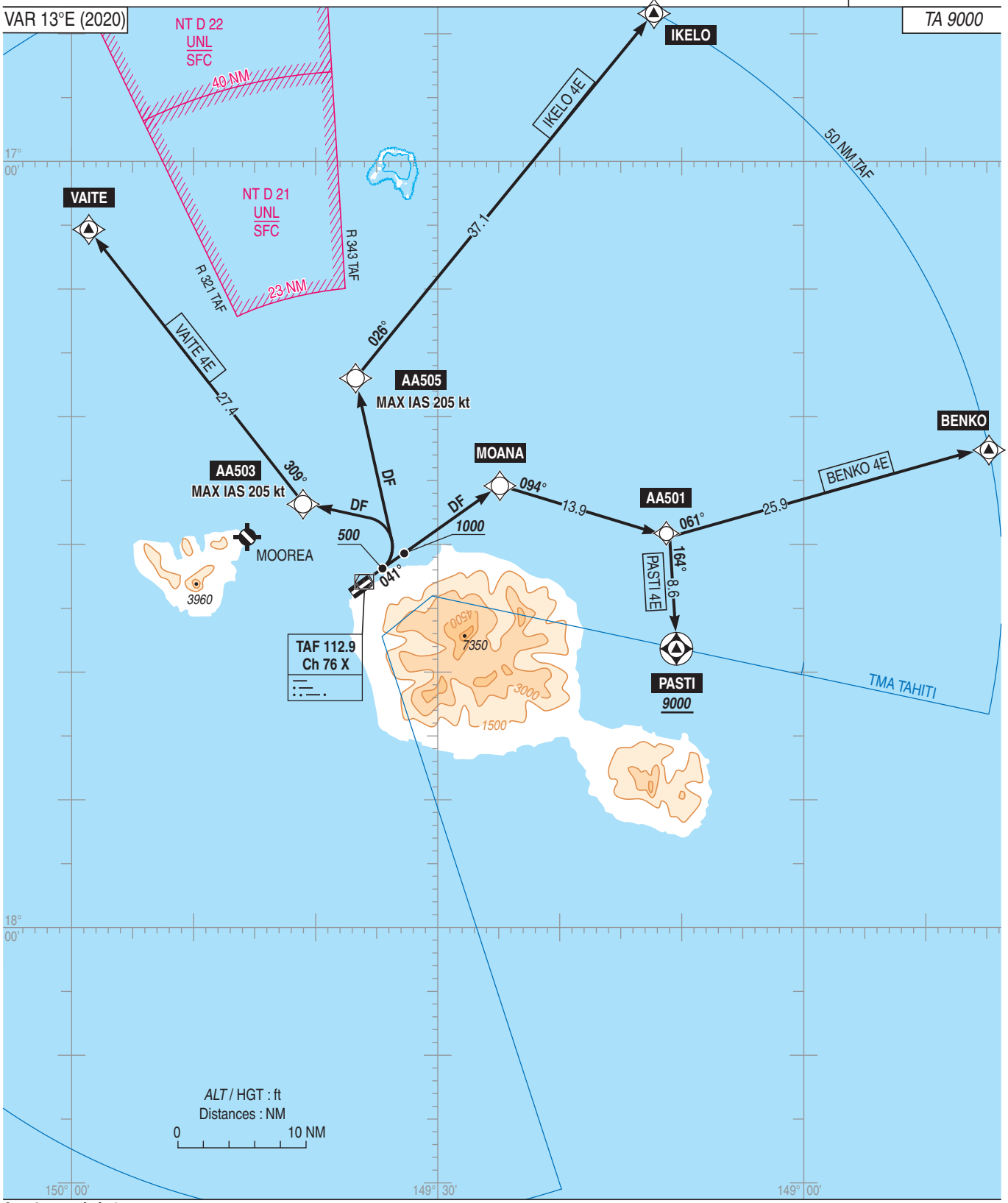
STAR RNAV RWY 22											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 13.0°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
TAVIS	-	TAVIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASOKI 4T											
-	IF	ASOKI	-	-	-	-	-	3000	-	-	-
-	TF	TAVIS	-	222	234.8	30.0	-	3000	-	-	1.0
AROBA 4T											
-	IF	AROBA	-	-	-	-	-	6000	-	-	-
-	TF	KARNO	-	039	052.2	30.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	TAF	-	039	052.1	20.0	-	6000	-	-	1.0
-	TF	TAVIS	-	042	055.0	20.0	-	3000	-	-	1.0

© SIA

TMA TAHITI
SID RNAV RWY 04 TAHITI FAA'A
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS TAHITI : 128.800
APP : TAHITI Approche / *Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour / *Tower* 118.100

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



Consignes générales
Certains départs sont assortis de limitation de vitesse ou de pente minimale. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.
Panne de radiocommunication
En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

General instructions
Some departures can be accompanied by speed limitations or minimum slope. In case of impossibility, the pilot must advise ATS at the first contact.
Radiocommunication failure
In VMC : reverse your course and land on the RWY in use at the moment of the departure.
In IMC : continue the flight up to the limits of the CTR, at the last assigned FL, then, proceed climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© SIA

TAHITI FAA'A
SID RNAV RWY 04

SID RNAV RWY 04			
CAT	A B C D		
NAV BOX	GNSS uniquement / *only* -RNAV 1		
Climb gradient	(1) Pente théorique de montée 4.8 % à maintenir jusqu'à 400 ft AMSL, déterminée par les grues du quai au long cours d'altitude max 256 ft situées au plus près à 1800 m de la DER et 550 m à droite de l'axe jusqu'à 2200 m de la DER et 390 m de l'axe. Si abstraction de ces obstacles, la pente théorique est de 3.3 %. *Theoretical climb slope 4.8%, to maintain up to 400 ft AMSL, determined by cranes in the harbour, elevation MAX 256 ft, located as close as 1800 m from DER end 550 m to the right of runway axis until 2200 m from the DER and 390 m of runway axis.* *Otherwise, theoretical climb slope is 3.3 %.* (2) Pente ATS 5.5 % minimum jusqu'à 2000 ft AMSL. *MNM ATS climb slope 5.5% up to 2000 ft AMSL.* (3) Pente ATS 5 % minimum jusqu'à 9000 ft AMSL. *MNM ATS climb slope 5% up to 9000 ft AMSL.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
SID	**Itinéraires /** *Routes*	**CLR initiale** *Initial clearance*	**RMK**
VAITE 4E	Monter (1) (2) RM 041°, à 500 ft AMSL tourner à gauche (MAX IAS 205 kt) direct vers AA503, puis VAITE. *Climb (1) (2) MAG 041°, at 500 ft AMSL turn left (MAX IAS 205 kt) direct to AA503, then VAITE.*	2000 ft AMSL	
IKELO 4E	Monter (1) RM 041°, à 500 ft AMSL tourner à gauche (MAX IAS 205 kt) direct vers AA505, puis IKELO. *Climb (1) MAG 041°, at 500 ft AMSL turn left (MAX IAS 205 kt) direct to AA505, then IKELO.*	2000 ft AMSL	
BENKO 4E	Monter (1) RM 041°, à 1000 ft AMSL direct MOANA, puis virer à droite vers AA501 puis BENKO. *Climb (1) MAG 041°, at 1000 ft AMSL direct MOANA, then turn right to AA501 then BENKO.*	2000 ft AMSL	
PASTI 4E	Monter (1) (3)RM 041°, à 1000 ft AMSL direct MOANA, puis virer à droite vers AA501 puis PASTI à 9000 ft AMSL minimum. *Climb (1)(3) MAG 041°, at 1000 ft AMSL direct MOANA, then turn right to AA501 then PASTI at 9000 ft AMSL minimum.*	2000 ft AMSL	

© SIA

TAHITI FAA'A
SID RNAV RWY 04

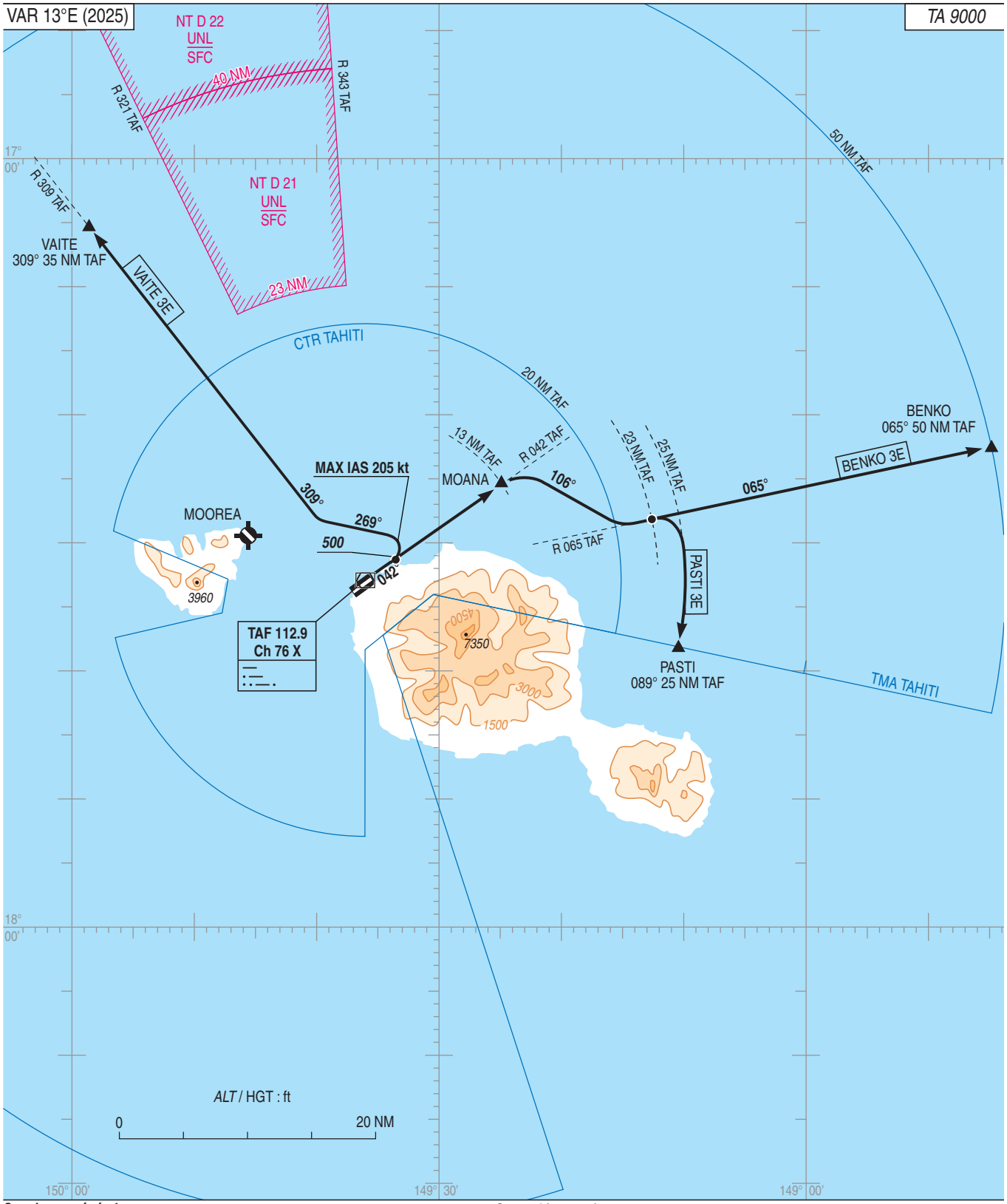
SID RNAV RWY 04	
CAT	AB
PBN Box	GNSS uniquement / *only* RNAV 1
Climb gradient	(1) Pente théorique de montée 4.8 % à maintenir jusqu'à 400 ft AMSL, déterminée par les grues du quai au long cours d'altitude max 256 ft situées au plus près à 1800 m de la DER et 550 m à droite de l'axe jusqu'à 2200 m de la DER et 390 m de l'axe. Si abstraction de ces obstacles, la pente théorique est de 3.3 %. *Theoretical climb slope 4.8%, to maintain up to 400 ft AMSL, determined by cranes in the harbour, elevation MAX 256 ft, located as close as 1800* m *from DER end 550* m *to the right of runway axis until 2200* m *from the DER and 390* m *of runway axis. Otherwise, theoretical climb slope is* 3.3 %.
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
☛ **ARITI 4E** Cat. A uniquement / *only*	Monter (1) RM 041°, à 500 ft AMSL tourner à gauche direct vers ARITI à 2000 ft AMSL minimum. *Climb (1) MAG 041°, at 500 ft AMSL turn left direct to ARITI at 2000 ft AMSL minimum.*	2000 ft AMSL	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTE RNP A. *Next to SID, NTTE RNP A mandatory.*
MOSMA 4E	Monter (1) RM 041°, à 500 ft AMSL tourner à gauche direct vers BOBIX puis virer à droite vers MOSMA, à 2100 ft AMSL minimum. *Climb (1) MAG 041°, at 500 ft AMSL turn left direct to BOBIX then turn right to MOSMA, at 2100 ft AMSL minimum.*	2000 ft AMSL	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTM RNP RWY 12. *Next to SID, approach NTTM RNP RWY 12 mandatory.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

TMA TAHITI
SID CONV RWY 04 TAHITI FAA'A

ATIS	TAHITI	128.800
TWR :	TAHITI Tour / *Tower*	118.100
APP :	TAHITI Approche / *Approach*	121.300



Consignes générales
Certains départs sont assortis de limitation de vitesse ou de pente minimale. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.
Panne de radiocommunication
En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

General instructions
Some departures can be accompanied by speed limitations or minimum slope. In case of impossibility, the pilot must advise ATS at the first contact.
Radiocommunication failure
In VMC : reverse your course and land on the RWY in use at the moment of the departure.
In IMC : proceed to the limits of the CTR, at the last assigned FL, then, start climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© SIA

TAHITI FAA'A
SID CONV RWY 04

SID 04	PROCEDURES	LIMITATIONS	CLR INITIALE
VAITE 3E	Monter dans l'axe, à 500 ft AMSL tourner à gauche (MAX IAS 205 kt) RM 269° pour intercepter R 309 TAF (RM 309°) vers VAITE. *Climb straight ahead, at 500 ft AMSL turn left (MAX IAS 205 kt) MAG 269° to intercept R 309 TAF (MAG 309°) to VAITE.*	Pente / *Slope* MNM 4,8%. (1)(2)	2000 ft AMSL
BENKO 3E	Monter sur le R 042 TAF (RM 042°). A MOANA (13 NM TAF), tourner à droite RM 106° pour rejoindre et suivre R 065 TAF (RM 065°) en route vers BENKO. *Climb on R 042 TAF (MAG 042°). At MOANA (13 NM TAF), turn right MAG 106° to intercept and follow R 065 TAF (MAG 065°) en route to BENKO.*	Pente / *Slope* MNM 4,8%. (1)	2000 ft AMSL
PASTI 3E	Monter sur le R 042 TAF (RM 042°). A MOANA (13 NM TAF), tourner à droite RM 106° pour intercepter et suivre R 065 TAF (RM 065°). A 23 NM TAF, tourner à droite sur l'arc 25 NM de TAF vers PASTI. *Climb on R 042 TAF (MAG 042°). At MOANA (13 NM TAF), turn right MAG 106° to intercept and follow R 065 TAF (MAG 065°). At 23 NM TAF, turn right on arc 25 NM TAF to PASTI.*	Pente / *Slope* ATS MNM 5%. (1)(3)	2000 ft AMSL

(1) Pente théorique de montée 4.8% à maintenir jusqu'à 400 ft AMSL, déterminée par obstacles (grues dans le port) d'altitude MAX 256 ft, situés au plus près à 1800 m de la DER et à 550 m à droite de l'axe, jusqu'à 2200 m de la DER et 390 m de l'axe. Si abstraction de ces obstacles, la pente théorique est de 3,3%.
Theoretical climb slope 4.8% to maintain up to 400 ft AMSL, is determined by obstacles (cranes in the harbour) elevation MAX 256 ft, located as close as 1800 m from DER and at 550 m to the right of runway centre line until 2200 m from the DER and 390 m of runway centre line. If these obstacles are disregarded, theoretical climb slope is 3.3%.

(2) Pente ATS minimum 5,5% jusqu'à 2000 ft AMSL.
MNM ATS climb slope 5.5% up to 2000 ft AMSL.

(3) Pente ATS de 5% minimum à maintenir jusqu'à 9000 ft AMSL.
MNM ATS climb slope 5% to maintain up to 9000 ft AMSL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

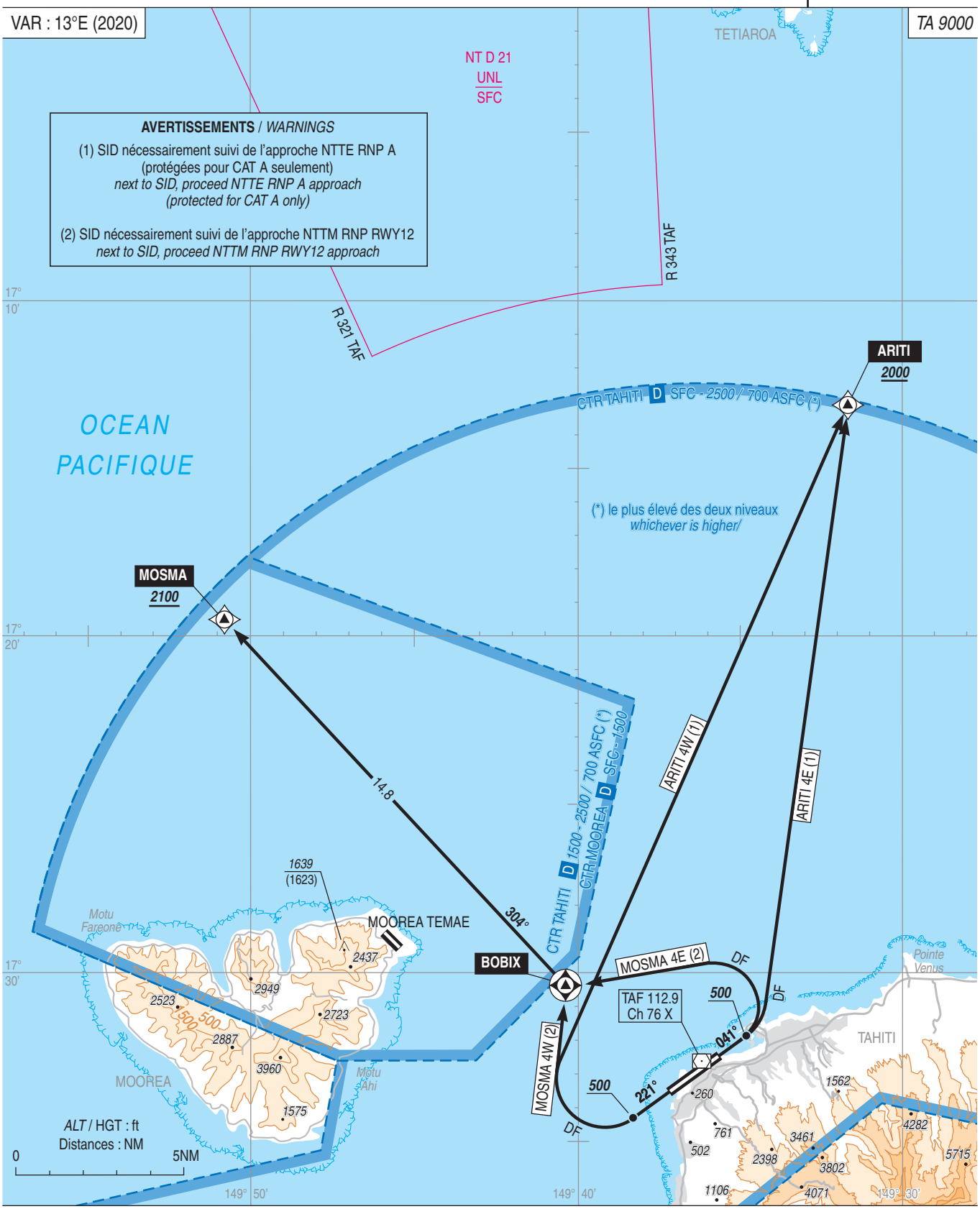
TMA TAHITI
SID RNAV TAHITI - Cat A et B

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche /*Approach* 121.300
TWR :TAHITI Tour / *Tower* 118.100

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR : 13°E (2020)

TA 9000



Consignes générales
Certains départs sont assortis de limitation de vitesse ou de pente minimale.
En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

Panne de radiocommunication
En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

General instructions
Some departures can be accompanied by speed limitations or minimum slope.
In case of impossibility, the pilot must advise ATS at the first contact.

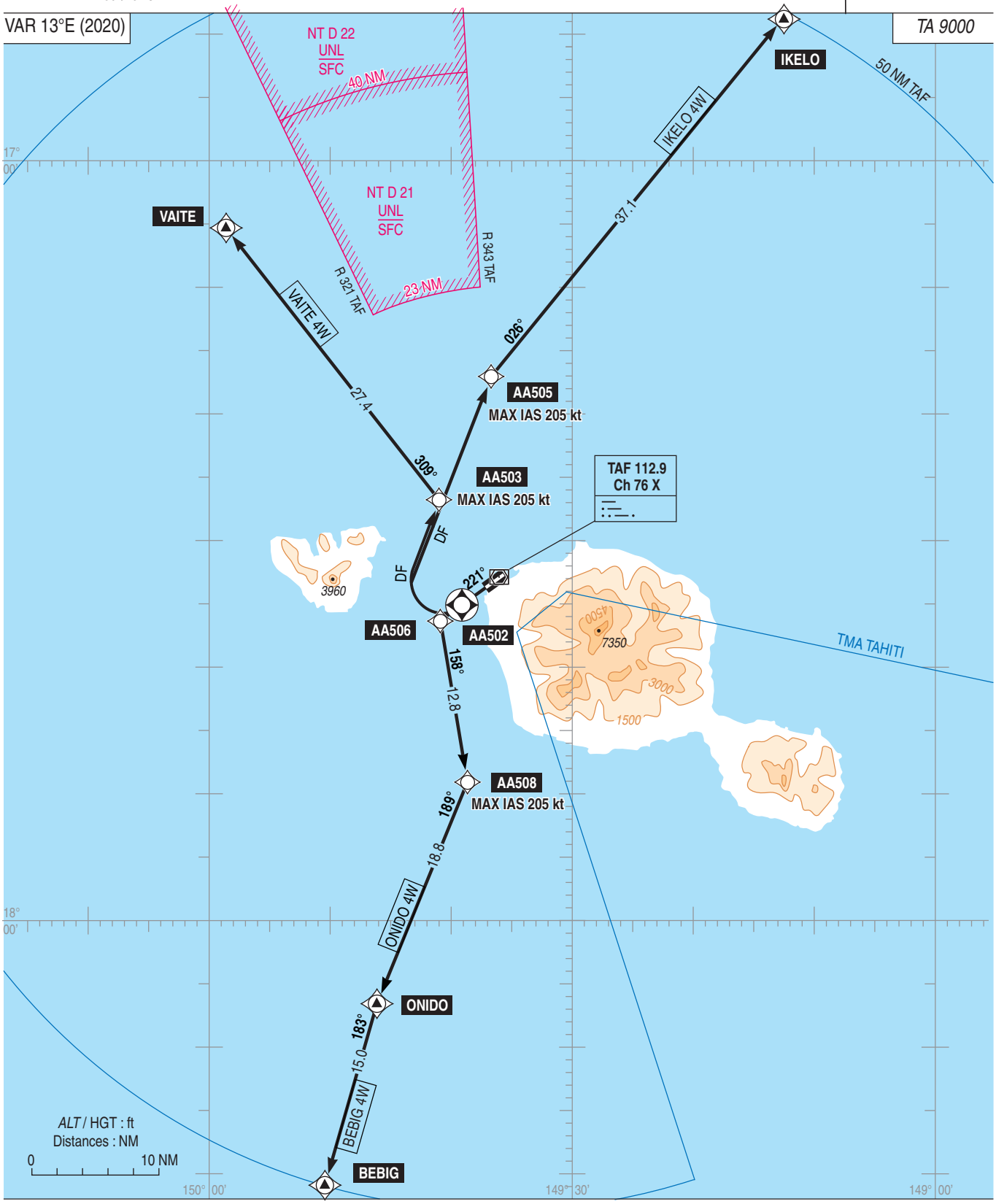
Radiocommunication failure
In VMC: reverse your course and land on the RWY in use at the moment of the departure.
In IMC: continue the flight up to the limits of the CTR, at the last assigned FL, then, proceed climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© SIA

TMA TAHITI
SID RNAV RWY 22 TAHITI FAA'A
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS	TAHITI :	128.800
APP :	TAHITI Approche/*Approach*	121.300
TWR :	TAHITI Tour/*Tower*	118.100

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



Consignes générales
Certains départs sont assortis de limitation de vitesse ou de pente minimale. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.
Panne de radiocommunication
En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

General instructions
Some departures can be accompanied by speed or minimum slope limitations. In case of impossibility, the pilot must advise ATS at first contact.
Radiocommunication failure
On VMC : reverse your course and land on the RWY in use at the moment of departure.
On IMC : continue flight up to the limits of the CTR, at last assigned FL, then proceed climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© SIA

TAHITI FAA'A
SID RNAV RWY 22

SID RNAV RWY 22			
CAT	A B C D		
NAV BOX	GNSS uniquement / *only* -RNAV 1		
Climb gradient	(1) Pente théorique de montée 4.0 % à maintenir jusqu'à AA502. *Theoretical climb slope 4.0%, to maintain until AA502.* (2) Pente ATS 7.0 % minimum jusqu'à 2000 ft AMSL. *MNM ATS climb slope 7.0% up to 2000 ft AMSL.* (3) Pente ATS : 4.5 % minimum jusqu'à 9000 ft AMSL. *MNM ATS climb slope 4.5% up to 9000 ft AMSL.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
SID	**Itinéraires /** *Routes*	**CLR initiale** *Initial clearance*	**RMK**
☛ **VAITE 4W**	Monter (1) (2) vers AA502 à 400 ft AMSL minimum RM 221°, puis tourner à droite (MAX IAS 205 kt) direct vers AA503, puis VAITE. *Climb (1) (2) to AA502 at 400 ft AMSL minimum MAG 221°, then turn right (MAX IAS 205 kt) direct to AA503, then VAITE.*	2000 ft AMSL	
☛ **IKELO 4W**	Monter (1) (2) vers AA502 à 400 ft AMSL minimum RM 221°, puis tourner à droite (MAX IAS 205 kt) direct vers AA505, puis IKELO. *Climb (1) (2) to AA502 at 400 ft AMSL minimum MAG 221°, then turn right (MAX IAS 205 kt) direct to AA505, then IKELO.*	2000 ft AMSL	
☛ **ONIDO 4W**	Monter (3) vers AA506 RM 221°, puis virer à gauche (MAX IAS 205 kt) vers AA508, puis ONIDO. *Climb (3) to AA506 MAG 221°, then turn left (MAX IAS 205 kt) to AA508, then ONIDO.*	2000 ft AMSL	
☛ **BEBIG 4W**	Monter vers AA506 RM 221°, puis virer à gauche (MAX IAS 205 kt) vers AA508, puis ONIDO puis BEBIG. *Climb to AA506 MAG 221°, then turn left (MAX IAS 205 kt)to AA508, then ONIDO then BEBIG.*	2000 ft AMSL	

© SIA

TAHITI FAA'A
SID RNAV RWY 22

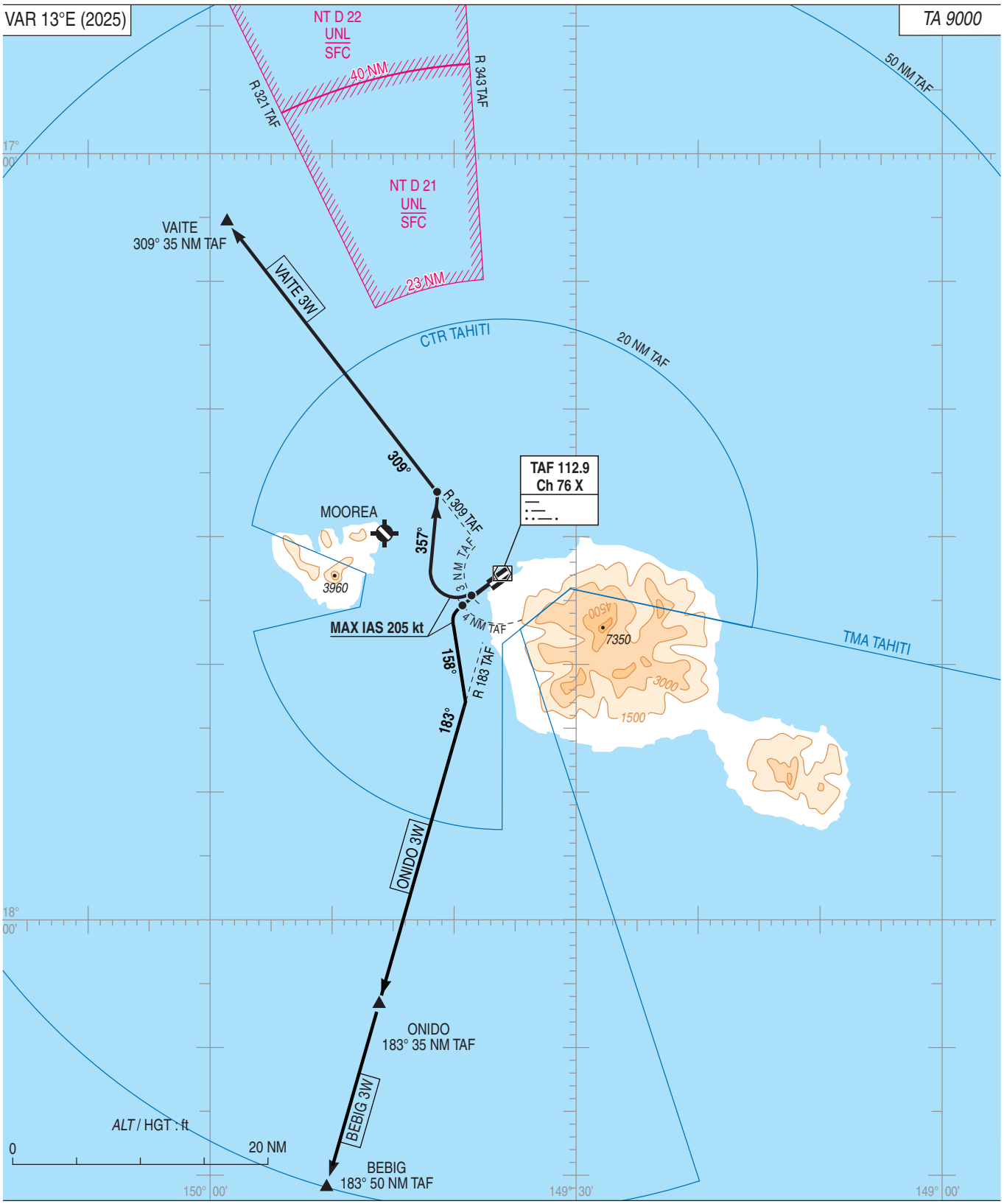
SID RNAV RWY 22	
CAT	AB
PBN Box	GNSS uniquement / *only* RNAV 1
Climb gradient	(1) Pente ATS 7.0 % minimum jusqu'à 2000 ft AMSL. *MNM ATS climb slope 7.0% up to 2000 ft AMSL.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ARITI 4W Cal. A uniquement / *only*	Monter (1) RM 221°, à 500 ft AMSL tourner à droite direct vers ARITI à 2000 ft AMSL minimum. *Climb (1) MAG 221° at 500 ft AMSL turn right direct to ARITI at 2000 ft AMSL minimum.*	2000 ft AMSL	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTE RNP A *Next to SID, NTTE RNP A mandatory.*
MOSMA 4W	Monter RM 221°, à 500 ft AMSL tourner à droite direct vers BOBIX puis virer à gauche vers MOSMA, à 2100 ft AMSL minimum. *Climb MAG 221°, at 500 ft AMSL turn right direct to BOBIX then turn left to MOSMA, at 2100 ft AMSL minimum.*	2000 ft AMSL	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTM RNP RWY 12. *Next to SID, approach NTTM RNP RWY 12 mandatory.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

TMA TAHITI
SID CONV RWY 22 TAHITI FAA'A

ATIS	TAHITI	128.800
TWR :	TAHITI Tour/*Tower*	118.100
APP :	TAHITI Approche/*Approach*	121.300



Consignes générales
Certains départs sont assortis de limitation de vitesse ou de pente minimale. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.
Panne de radiocommunication
En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ. En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

General instructions
Some departures can be accompanied by speed or minimum slope limitations. In case of impossibility, the pilot must advise ATC at first contact.
Radiocommunication failure
On VMC : reverse your course and land on the RWY in use at the moment of departure. On IMC : proceed to the limits of the CTR, at last assigned FL, then start climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© SIA

TAHITI FAA'A
SID CONV RWY 22

SID 22	PROCEDURES	LIMITATIONS	CLR INITIALE
VAITE 3W	Monter dans l'axe. A 3 NM TAF virer à droite (MAX IAS 205 kt) RM 357° pour rejoindre et suivre le R 309 TAF (RM 309°) en route vers VAITE. *Climb straight ahead. At 3 NM TAF turn right (MAX IAS 205 kt) MAG 357° to intercept and follow R 309 TAF (MAG 309°) en route to VAITE.*	Pente / *Slope* ATS MNM 7%. (1) (2)	2000 ft AMSL
ONIDO 3W	Monter sur le R 219 (RM 219°) de TAF. A 4 NM TAF tourner à gauche (MAX IAS 205 kt) RM 158° pour intercepter le R 183 (RM 183°) de TAF vers ONIDO. *Climb on R 219 (MAG 219°) TAF. At 4 NM TAF turn left (MAX IAS 205 kt) MAG 158° to intercept R 183 TAF (MAG 183°) to ONIDO.*	Pente / *Slope* MNM 4,5%. (3)	2000 ft AMSL
BEBIG 3W	Monter sur le R 219 (RM 219°) de TAF. A 4 NM TAF tourner à gauche (MAX IAS 205 kt) RM 158° pour intercepter le R 183 (RM 183°) de TAF vers BEBIG. *Climb on R 219 (MAG 219°) TAF. At 4 NM TAF turn left (MAX IAS 205 kt) MAG 158° to intercept R 183 TAF (MAG 183°) to BEBIG.*	Pente / *Slope* 3,3%.	2000 ft AMSL

(1) Pente théorique de montée 4%
(1) Theoretical climb slope 4%

(2) Pente de montée ATS 7% jusqu'à 2000 ft AMSL
(2) ATS climb slope 7% up to 2000 ft AMSL

(3) Pente ATS de 4,5% jusqu'à 9000 ft AMSL
(3) ATS climb slope 4.5% up to 9000 ft AMSL

© Service de l'Information Aéronautique, France

TMA TAHITI
PROCEDURES DE DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS / *OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES PROCEDURES*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 04
Monter (1) dans l'axe 041°, à 600 ft, tourner à gauche et suivre RM spécifiée (comprise entre 295° et l'axe de piste 041°) en montée vers le niveau assigné. (1) Pente théorique de montée : 5.0 % à maintenir jusqu'à 330 ft AMSL, déterminée par obstacles (grues dans le port) d'altitude MAX 270 ft, situés au plus près à 5200 m du THR 04 et à 520 m à droite de l'axe, jusqu'à 5700 m du THR 04 et 470 m à droite de l'axe. *Climb (1) on runway axis 041°, at 600 ft turn left on the given magnetic track (between 295° and runway axis 041°), climbing towards the assigned FL.* *(1) Theoretical climb gradient 5.0 % to maintain up to 330 ft AMSL, is determined by obstacles (cranes in the harbour) elevation MAX 270 ft, located as close as 5200 m from THR 04 and at 520 m to the right of runway axis until 5700 m from THR 04 and 470 m to the right of runway axis.*

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 22
Monter (2) dans l'axe 221°, à 600 ft, tourner à droite/gauche et suivre RM spécifiée (comprise entre 202° et 232°) en montée vers le niveau assigné. (2) Pente théorique de montée standard de 3.3 %. *Climb (2) on runway axis 221°, at 600 ft turn right/left and follow the given magnetic track (between 202° and 232°), climbing towards the assigned FL.* *(2) Standard theoretical climb gradient of 3.3 %.*

Panne de radiocommunication

En VMC : revenir vers le circuit de piste, prévoir de se poser sur le QFU de départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites latérales de la TMA 1 TAHITI (35 NM VOR/DME TAF), au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

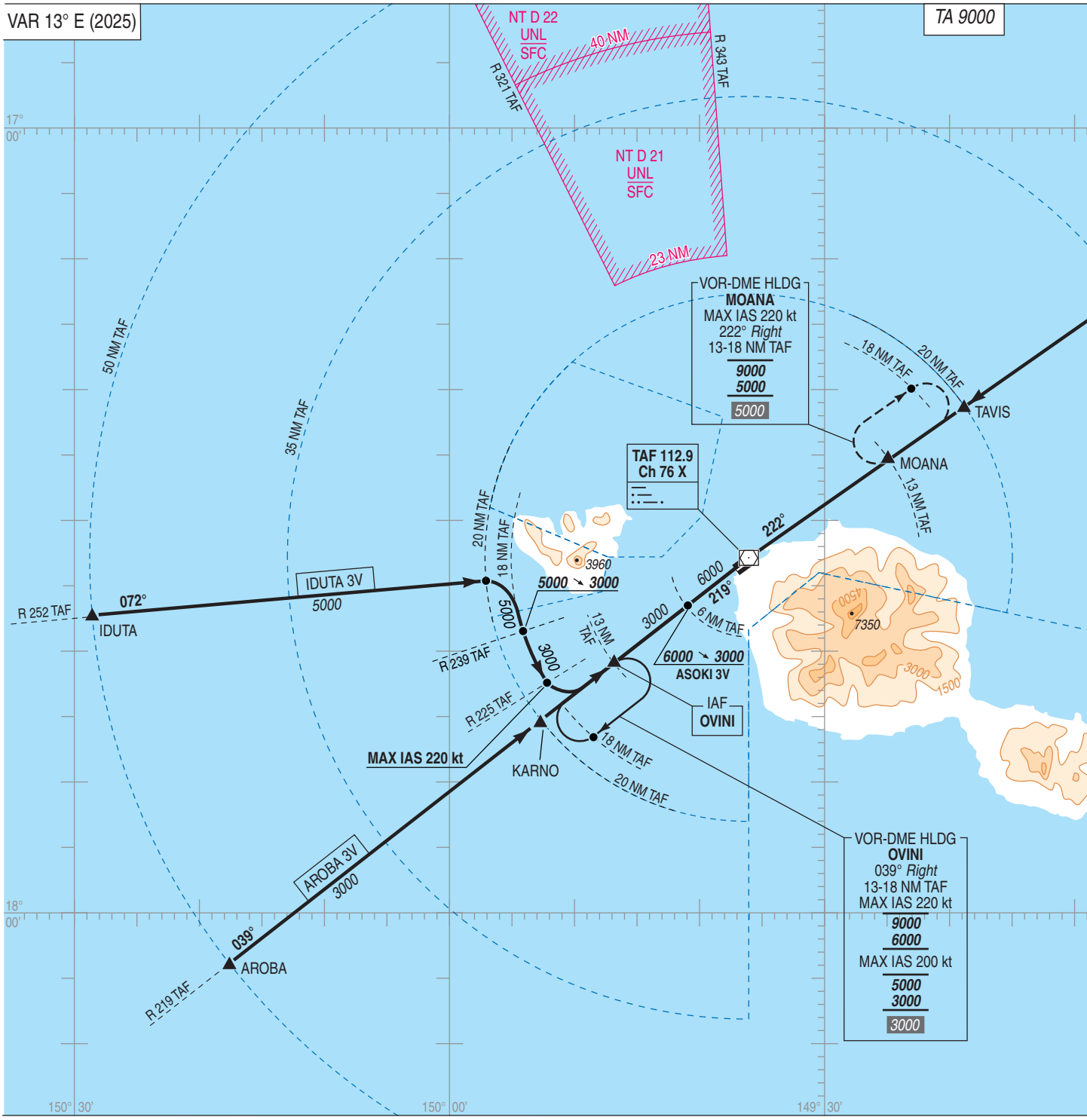
Radiocommunication failure

In VMC : return to the runway circuit, plan to land on the departure QFU.
In IMC : continue flight up to the lateral limits of the TMA 1 TAHITI (35 NM VOR/DME TAF), at last assigned FL, then proceed climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© Service de l'Information Aéronautique, France

TMA TAHITI
STAR CONV RWY 04 TAHITI FAA'A

ATIS	TAHITI	128.800
APP	TAHITI Approche/*Approach*	121.300
TWR	TAHITI Tour/*Tower*	118.100



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Le pilote a accusé réception de la STAR :
  Appliquer la réglementation nationale.
- Le pilote n'a pas accusé réception de la STAR :
  Exécuter, selon les directives de la réglementation nationale, la procédure ILS Z RWY 04 / LOC Z RWY 04 ou la procédure VOR RWY 22, si le vent déterminé par le pilote indique que la piste 22 est en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

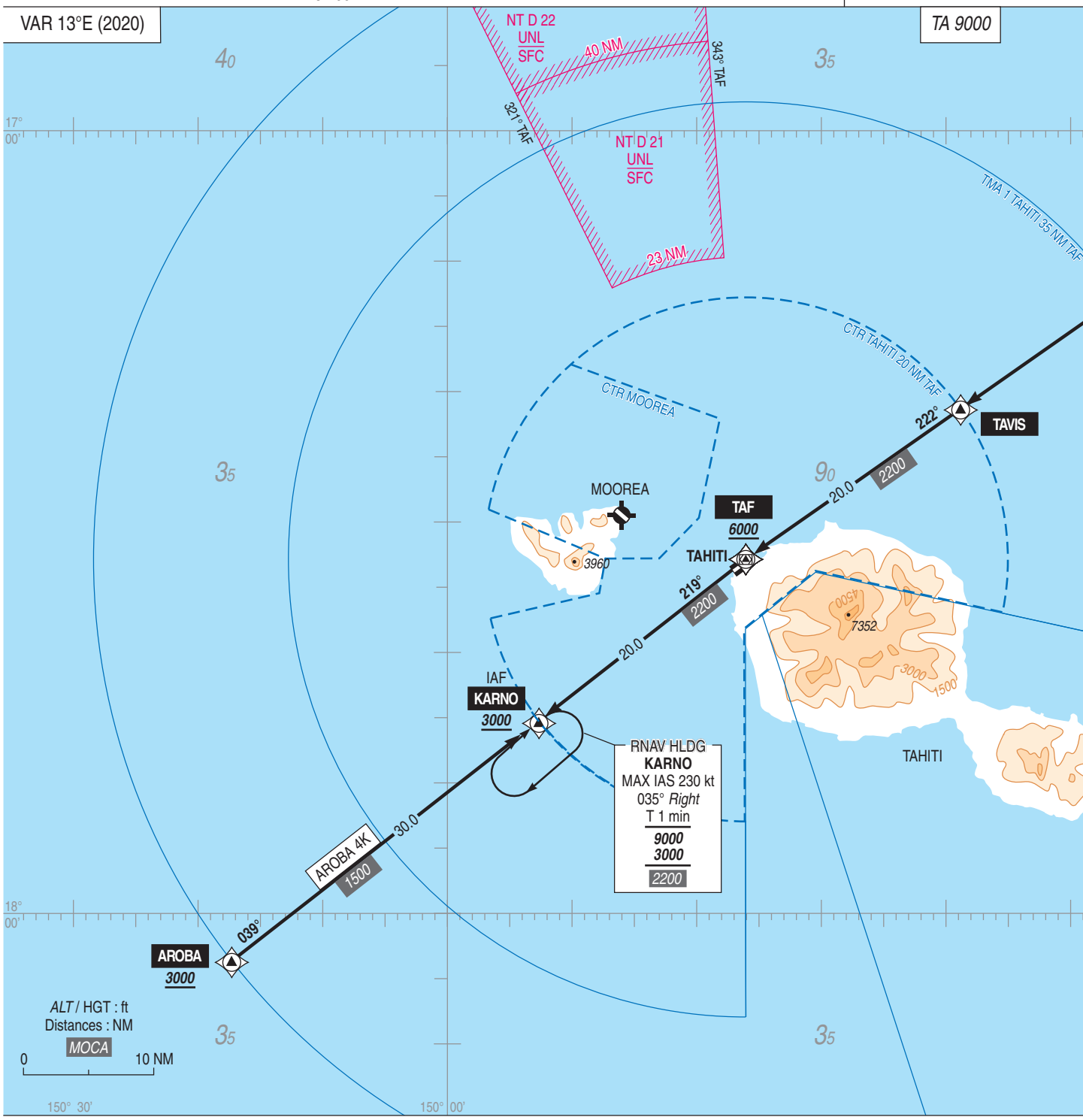
- *The pilot has acknowledged the STAR :*
  Comply with the National Regulation.
- *The pilot has not acknowledged the STAR :*
  Apply, according to the National Regulation, ILS Z RWY 04 / LOC Z RWY 04 procedure or VOR RWY 22 procedure, if wind calculated by the pilot indicates that RWY 22 is in use.

© SIA

TAHITI FAA'A
STAR RNAV RWY 04
(Protégées pour /*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS	TAHITI	128.800
APP	TAHITI Approche/*Approach*	121.300
TWR	TAHITI Tour/*Tower*	118.100

RNAV 1
GNSS seulement/*only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

- Le pilote a accusé réception de la STAR :
Appliquer la réglementation nationale.
- Le pilote n'a pas accusé réception de la STAR :
Exécuter, selon les directives de la réglementation nationale, la procédure d'approche RNP RWY 04, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 22 est en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

- The pilot acknowledged the STAR :
Apply the National Regulation.
- The pilot did not acknowledge the STAR :
Execute, according to the directives of the National Regulation, the RNP RWY 04 approach procedure, possibly followed by an MVL if the wind determined by the pilot indicates that the QFU 22 is in service.

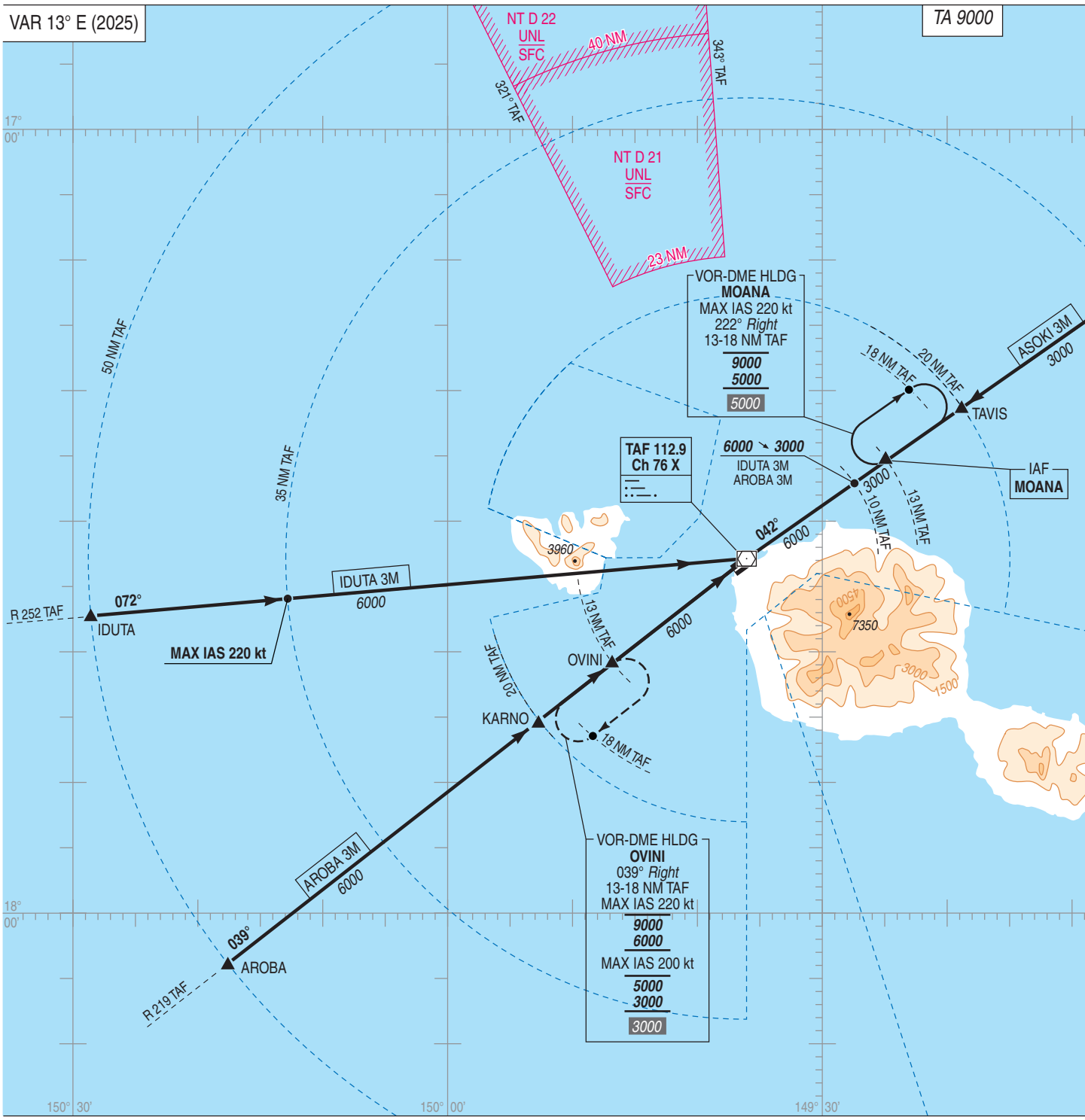
Altitude Mi
Chaque qu
latitude/long
donnée en
au-dessus du

Exemp

© SIA

TMA TAHITI
STAR CONV RWY 22 TAHITI FAA'A

ATIS	TAHITI	128.800
APP	TAHITI Approche/*Approach*	121.300
TWR	TAHITI Tour/*Tower*	118.100



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Le pilote a accusé réception de la STAR :
  Appliquer la réglementation nationale.
- Le pilote n'a pas accusé réception de la STAR :
  Exécuter, selon les directives de la réglementation nationale, la procédure VOR RWY 22 ou la procédure ILS Z RWY 04 / LOC Z RWY 04, si le vent déterminé par le pilote indique que la piste 04 est en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

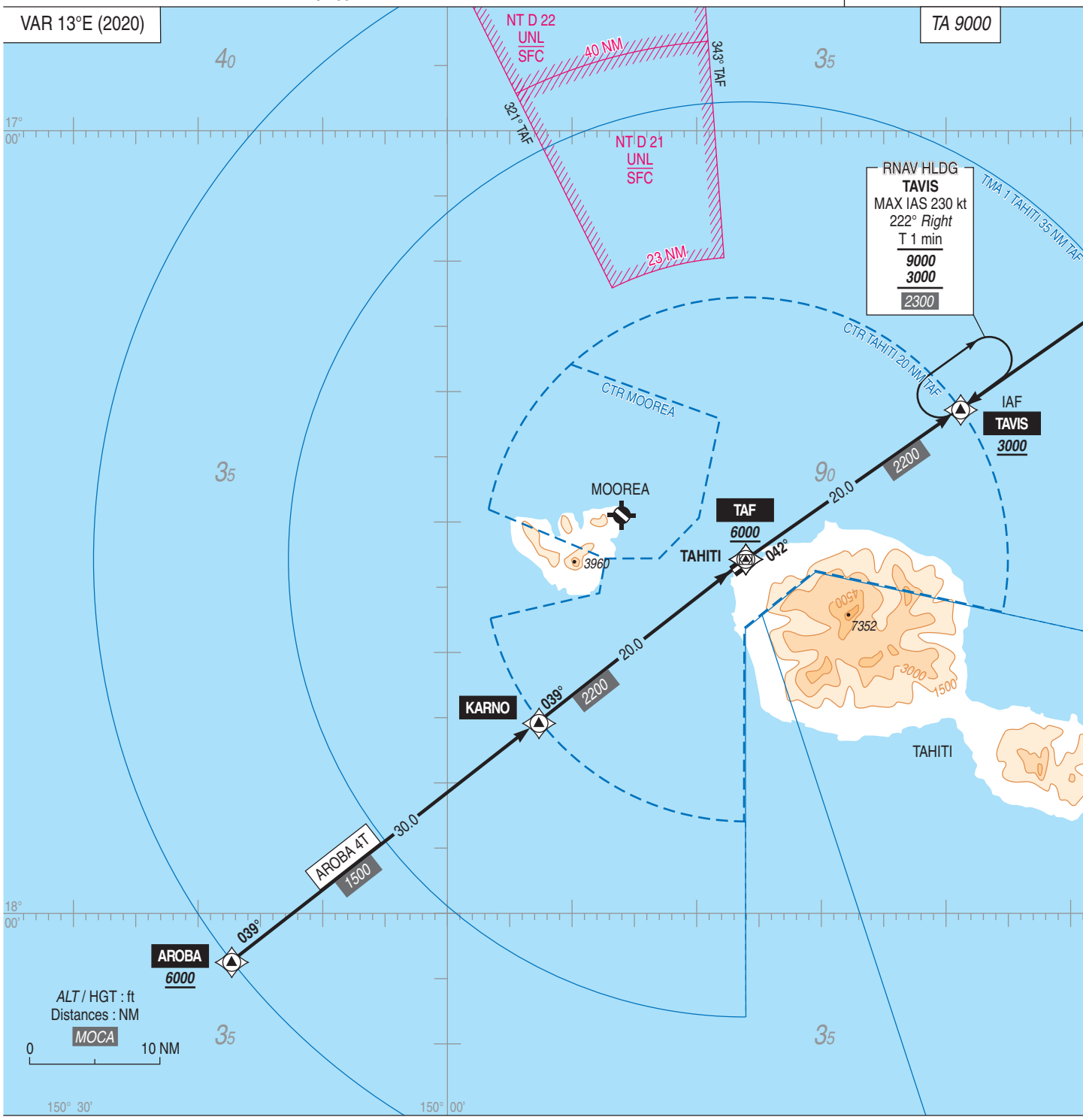
- *The pilot has acknowledged the STAR :*
  Comply with the National Regulation.
- *The pilot has not acknowledged the STAR :*
  Apply, according to the National Regulation, VOR RWY 22 procedure or ILS Z RWY 04 / LOC Z RWY 04 procedure if wind calculated by the pilot indicates that RWY 04 is in use.

© SIA

TAHITI FAA'A
STAR RNAV RWY 22
(Protégées pour /*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS	TAHITI	128.800
APP	TAHITI Approche/*Approach*	121.300
TWR	TAHITI Tour/*Tower*	118.100

RNAV 1
GNSS seulement/*only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

- Le pilote a accusé réception de la STAR :
Appliquer la réglementation nationale.
- Le pilote n'a pas accusé réception de la STAR :
Exécuter, selon les directives de la réglementation nationale, la procédure d'approche RNP RWY 22, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 04 est en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

- The pilot acknowledged the STAR :
Apply the National Regulation.
- The pilot did not acknowledge the STAR :
Execute, according to the directives of the National Regulation, the RNP RWY 22 approach procedure, possibly followed by an MVL if the wind determined by the pilot indicates that the QFU 04 is in service.

Altitude Mi
Chaque qu
latitude/long
donnée en
au-dessus du

Exemp

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 5, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

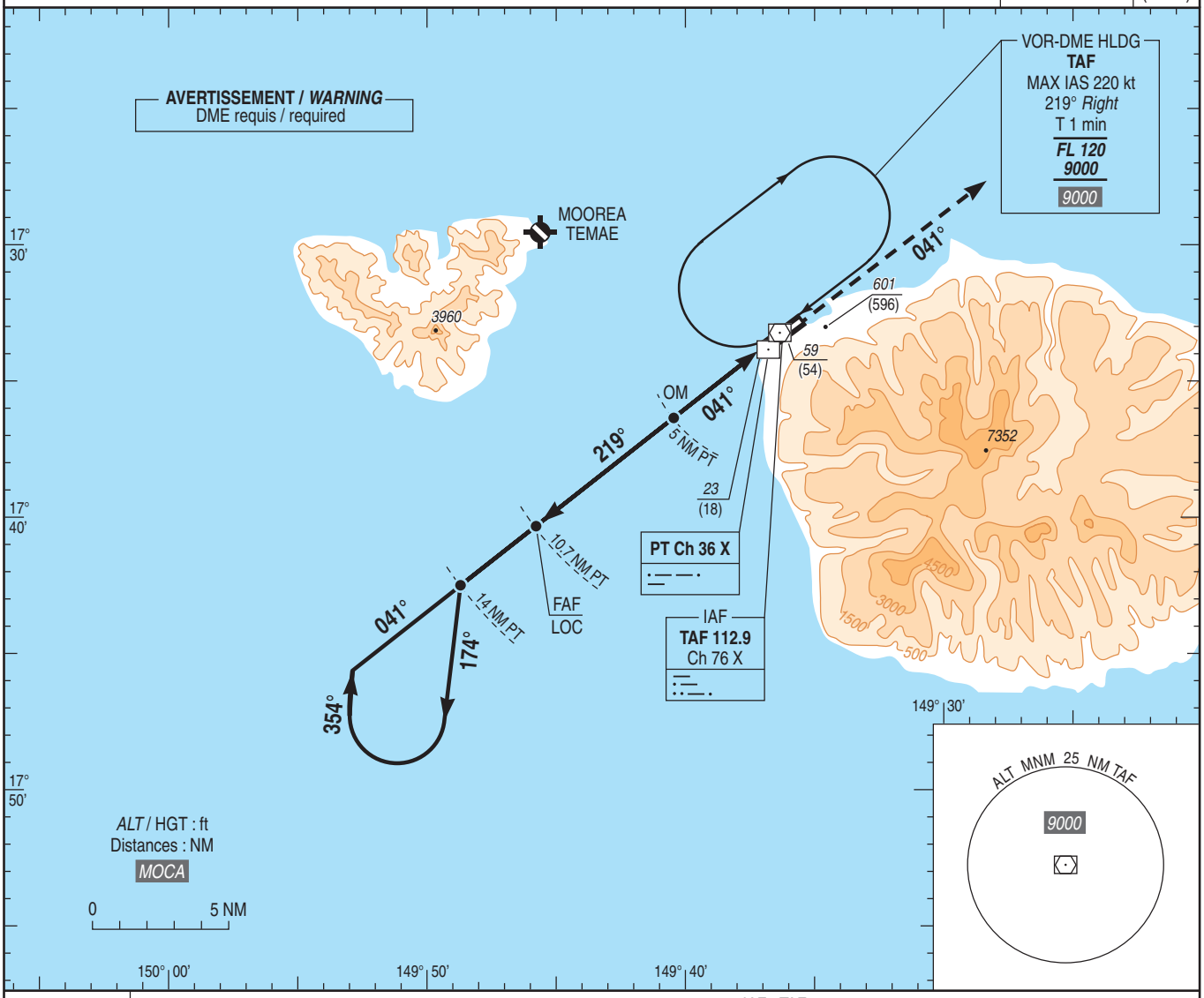
TAHITI FAA'A

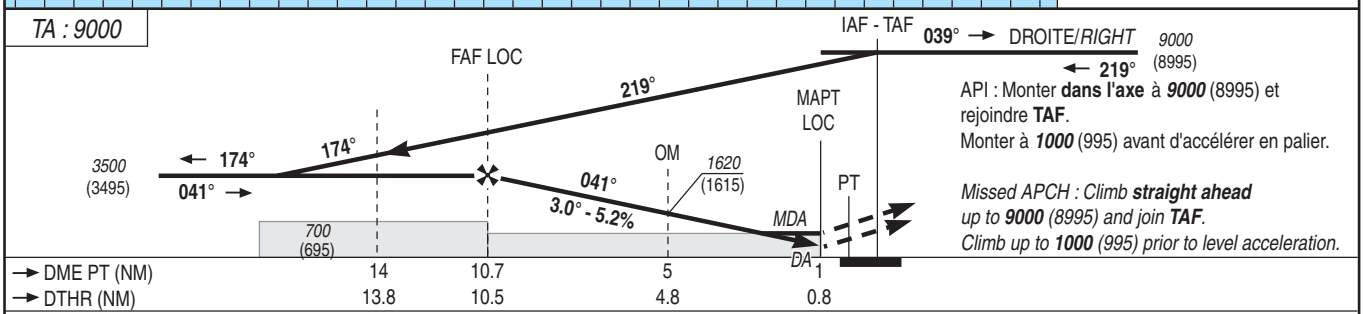
ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 04

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

ILS/DME
PT 109.9
RDH 50

VAR
13°E
(2025)





API : Monter **dans l'axe** à ***9000*** (8995) et rejoindre **TAF**.
Monter à ***1000*** (995) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *up to* ***9000*** *(8995) and join* ***TAF****.*
Climb up to ***1000*** *(995) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	ILS Y			LOC Y		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH
A	***260*** (250)	1500	156	***420*** (410)	1500	401
B		1500	165		1500	
C		1800	200		1800	
D		2000	200		2000	

DME PT										
NM	**10**	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
ALT	***3280***	***2940***	***2610***	***2280***	***1950***	***1620***	***1290***	***970***	***650***	***330***
HGT	(3275)	(2935)	(2605)	(2275)	(1945)	(1615)	(1285)	(965)	(645)	(325)

Observations / *Remarks* : NIL

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP - DTHR	10.5 NM	9 min 00	7 min 25	6 min 18	5 min 29	4 min 51	3 min 56	3 min 24
FAP - MAPT	9.7 NM	8 min 19	6 min 51	5 min 49	5 min 04	4 min 29	3 min 38	3 min 09
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 5, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

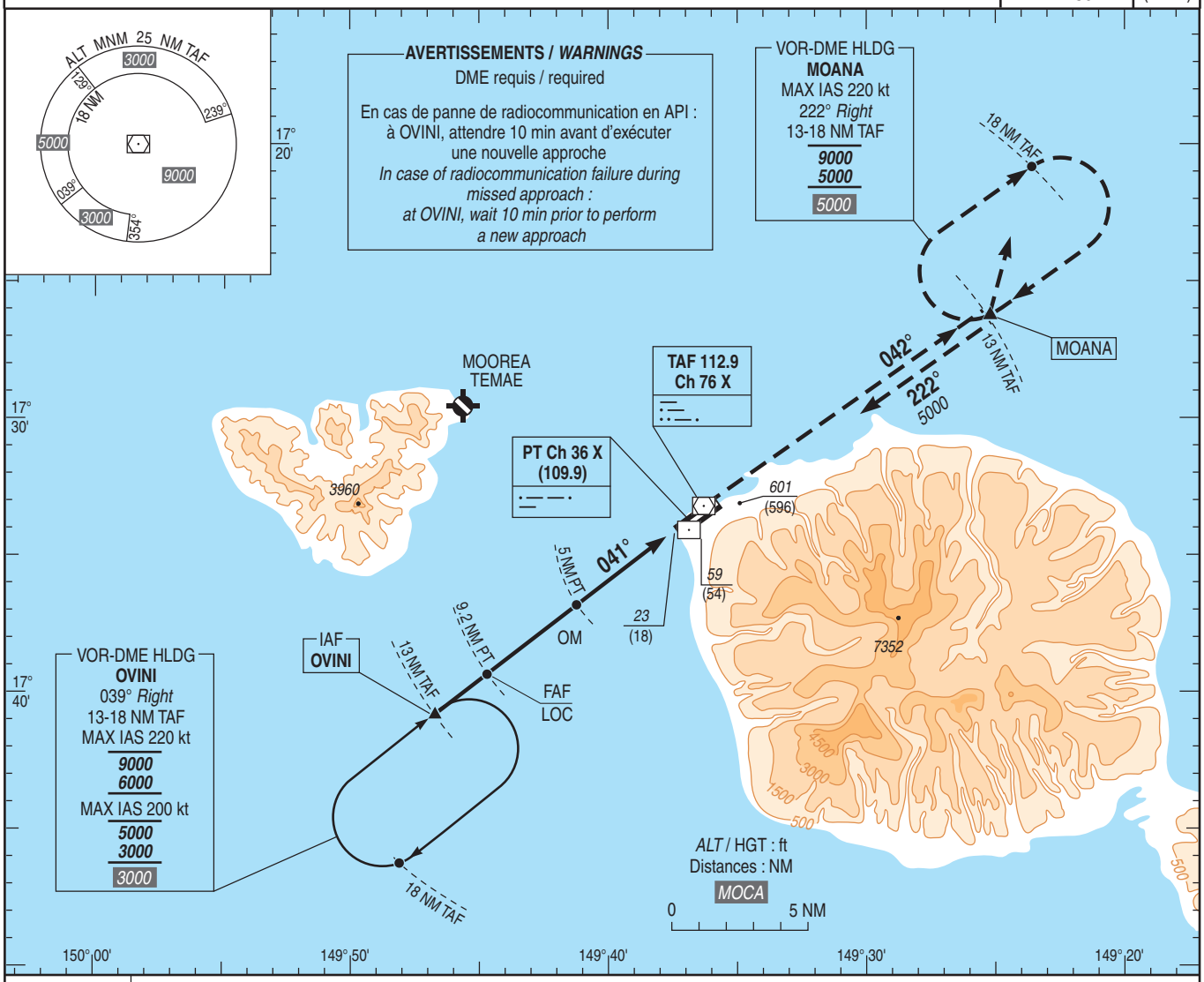
TAHITI FAA'A

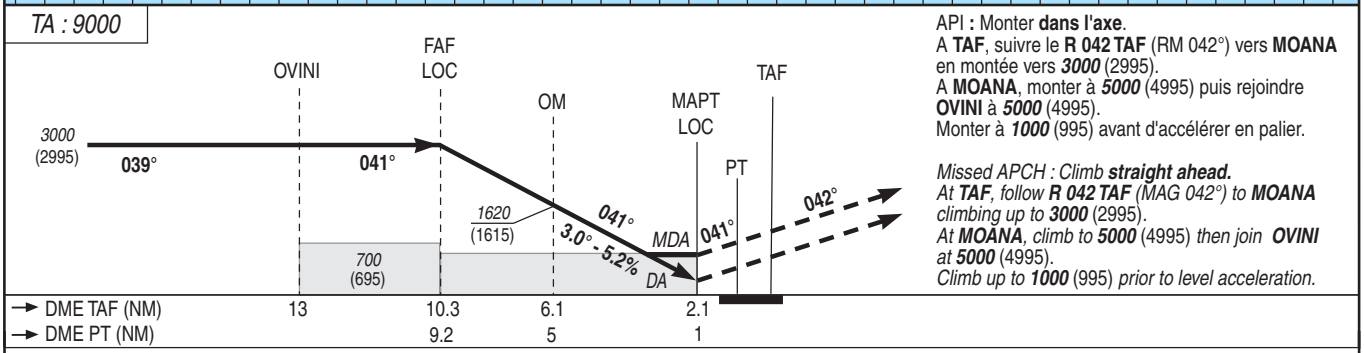
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 04

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

ILS - DME
PT 109.9
RDH 50

VAR
13°E
(2025)





API **:** Monter **dans l'axe**.
A **TAF**, suivre le **R 042 TAF** (RM 042°) vers **MOANA** en montée vers ***3000*** (2995).
A **MOANA**, monter à ***5000*** (4995) puis rejoindre **OVINI** à ***5000*** (4995).
Monter à ***1000*** (995) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.***
At ***TAF****, follow* ***R 042 TAF*** *(MAG 042°) to* ***MOANA*** *climbing up to* ***3000*** (2995).
At ***MOANA****, climb to* ***5000*** (4995) *then join* ***OVINI*** *at* ***5000*** (4995).
Climb up to ***1000*** (995) *prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	ILS Z			LOC Z		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH
A	***260*** (250)	1500	156	***420*** (410)	1500	401
B		1500	165		1500	
C		1800	200		1800	
D		2000	200		2000	

DME PT								
NM	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
ALT	***2610***	***2280***	***1950***	***1620***	***1290***	***970***	***650***	***330***
HGT	(2605)	(2275)	(1945)	(1615)	(1285)	(965)	(645)	(325)

Observations / *Remarks* : NIL

FAP - DTHR	9 NM	70 kt 7 min 43	85 kt 6 min 21	100 kt 5 min 24	115 kt 4 min 41	130 kt 4 min 09	160 kt 3 min 22	185 kt 2 min 55
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

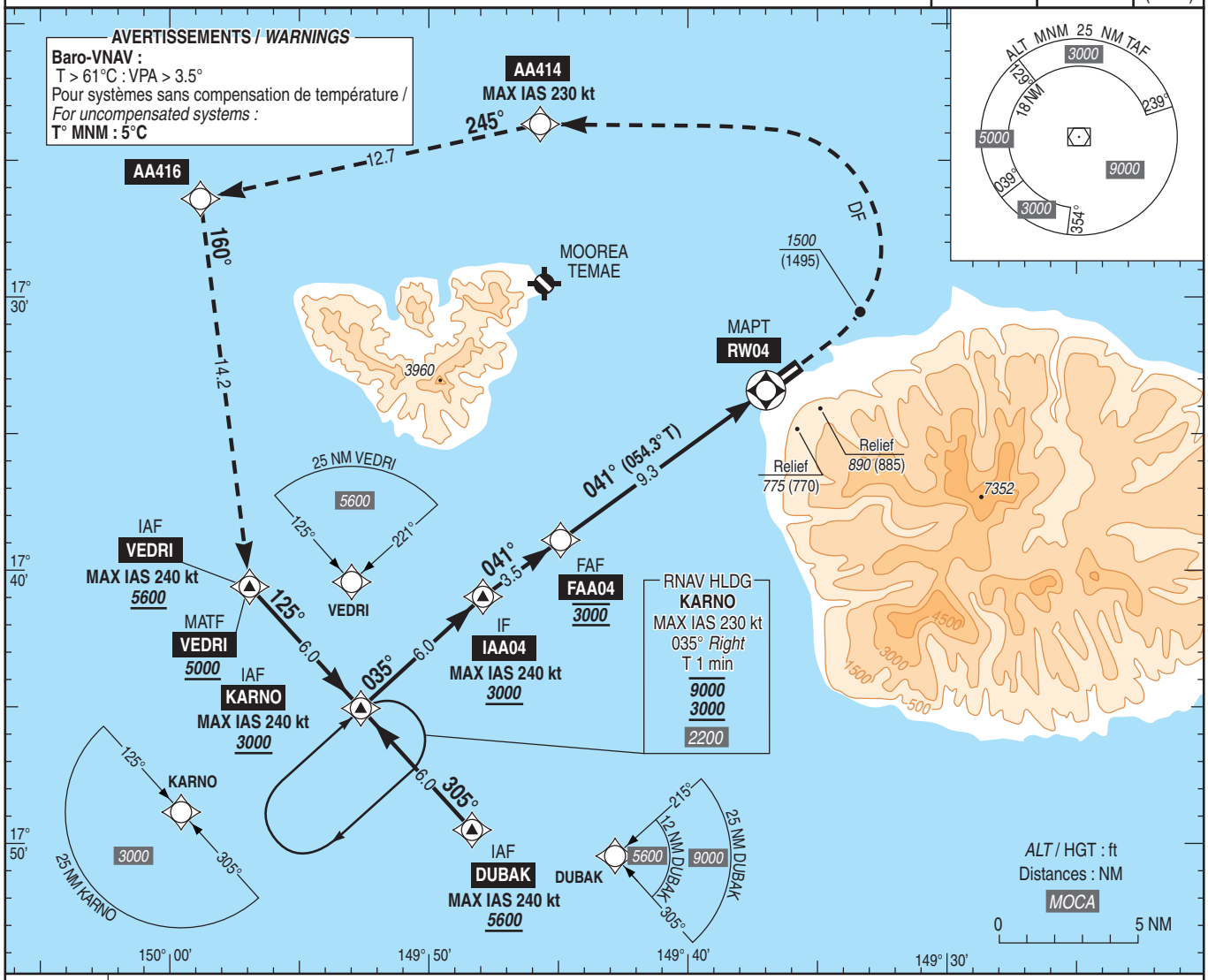
***ALT AD : 5 (1 hPa)**, DTHR : 5*

TAHITI FAA'A

RNP RWY 04

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

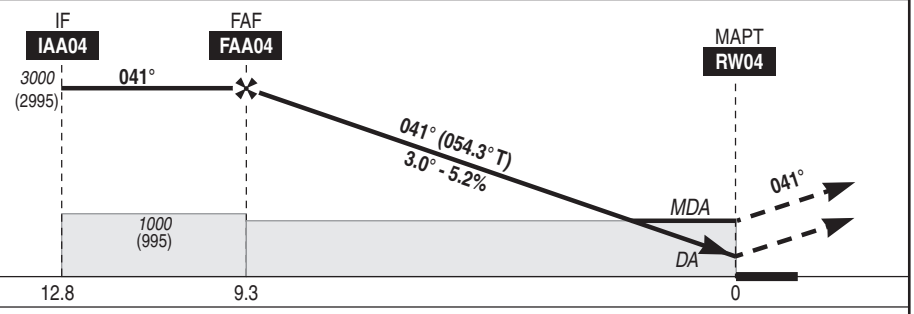
RNP APCH	TCH : 50	VAR 13°E (2025)



TA : 9000

API : Monter **041°**. A ***1500*** (1495) tourner **à gauche** direct vers **AA414** puis **AA416** puis **VEDRI** en montée vers ***5000*** (4995). Ne pas tourner avant le MAPT.

*Missed APCH : Climb **041°**. At **1500** (1495) turn **left** direct to **AA414**, then **AA416**, then **VEDRI** climbing up to **5000** (4995). 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 AD*

CAT	LNAV / VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***710*** (710)	1500	601	***890*** (890)	1500	885	***960*** (950)	1500
B	***720*** (720)	1500	611		1500		***960*** (950)	1600
C	***730*** (730)	2000	621		2000		***1050*** (1050)	2400
D	***740*** (740)	2000	631		2000		***1050*** (1050)	3600

DIST RW04 NM	9	8	7	6	5	4	3
ALT	***2930***	***2610***	***2290***	***1970***	***1650***	***1330***	***1020***
HGT	(2920)	(2600)	(2280)	(1970)	(1650)	(1330)	(1010)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY*

FAF - MAPT	9.3 NM	70 kt 7 min 59	85 kt 6 min 34	100 kt 5 min 35	115 kt 4 min 52	130 kt 4 min 18	160 kt 3 min 30	185 kt 3 min 01
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

© SIA

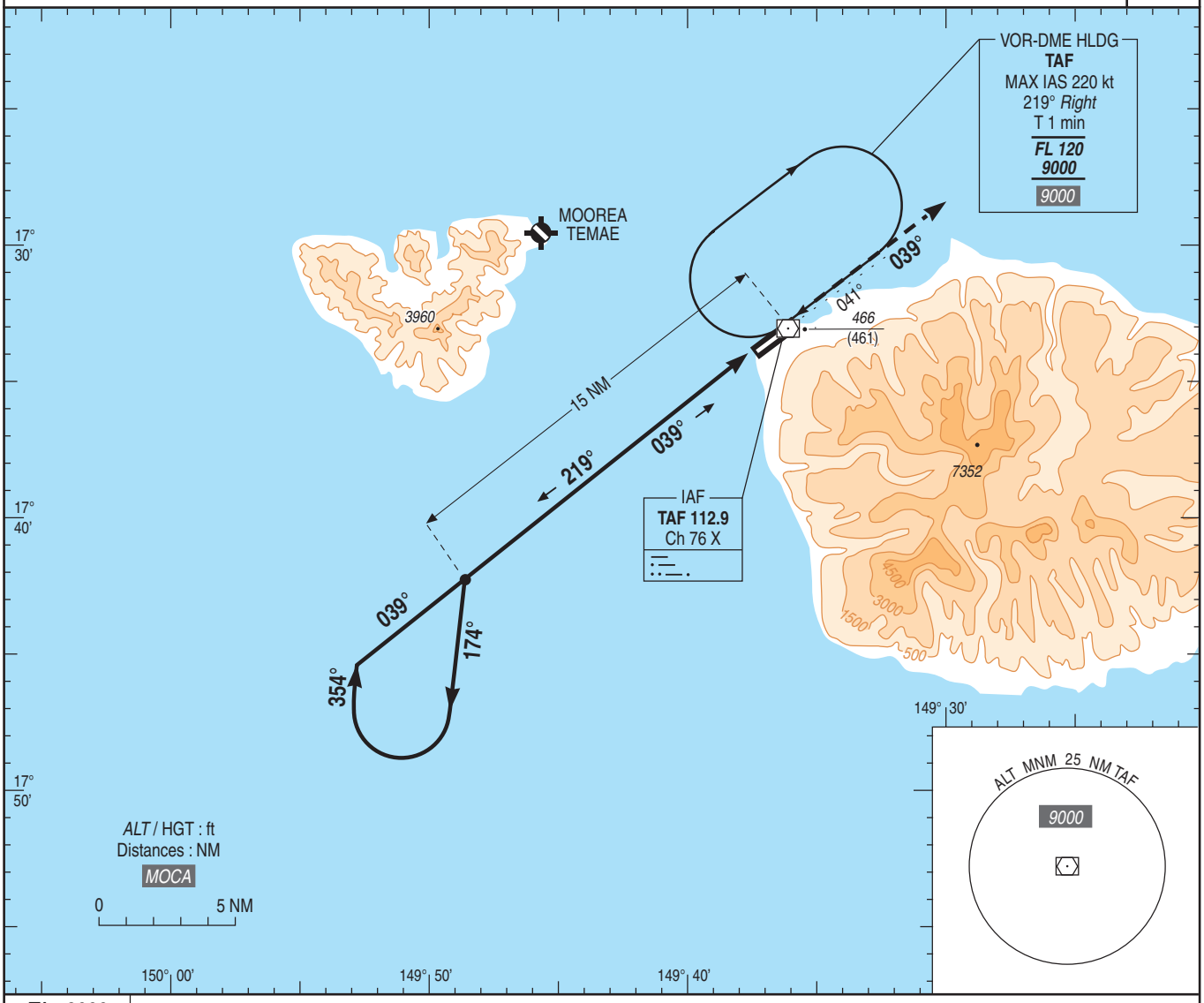
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 5 (1 hPa)**, DTHR : 5*

TAHITI FAA'A

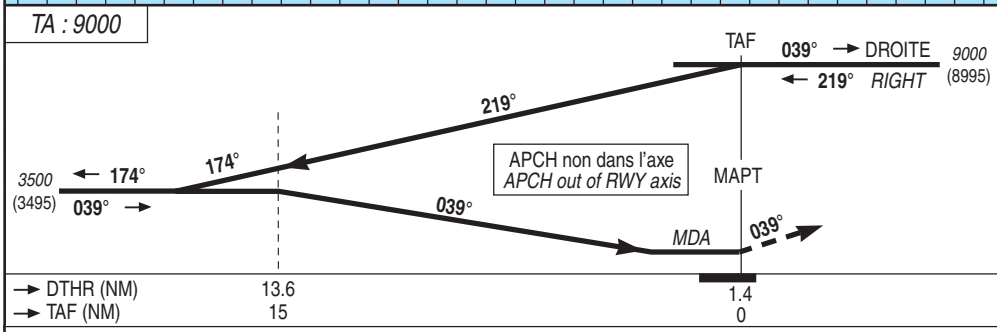
VOR Y RWY 04

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

VAR
13°E
(2025)



TA : 9000



API : Monter sur le **R 039** de **TAF** à ***9000*** (8995) et rejoindre TAF. Monter à ***1000*** (995) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb **R 039 TAF** up to **9000** (8995) and join TAF. Climb up to **1000** (995) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR Y		
	MDA (H)	RVR	OCH
A	***620*** (610)	1500	605
B		1500	
C		2000	
D		2000	

Temps d'éloignement en approche initiale / *Outbound time on initial approach* : TAF - 15 NM TAF

130 kt	150 kt	170 kt	190 kt	210 kt	220 kt
6 min 55	6 min 00	5 min 17	4 min 43	4 min 18	4 min 06

Observations / *Remarks* : NIL.

15 NM TAF - TAF	15.0 NM	70 kt 12 min 51	85 kt 10 min 35	100 kt 9 min 00	115 kt 7 min 50	130 kt 6 min 55	160 kt 5 min 38	185 kt 4 min 52
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

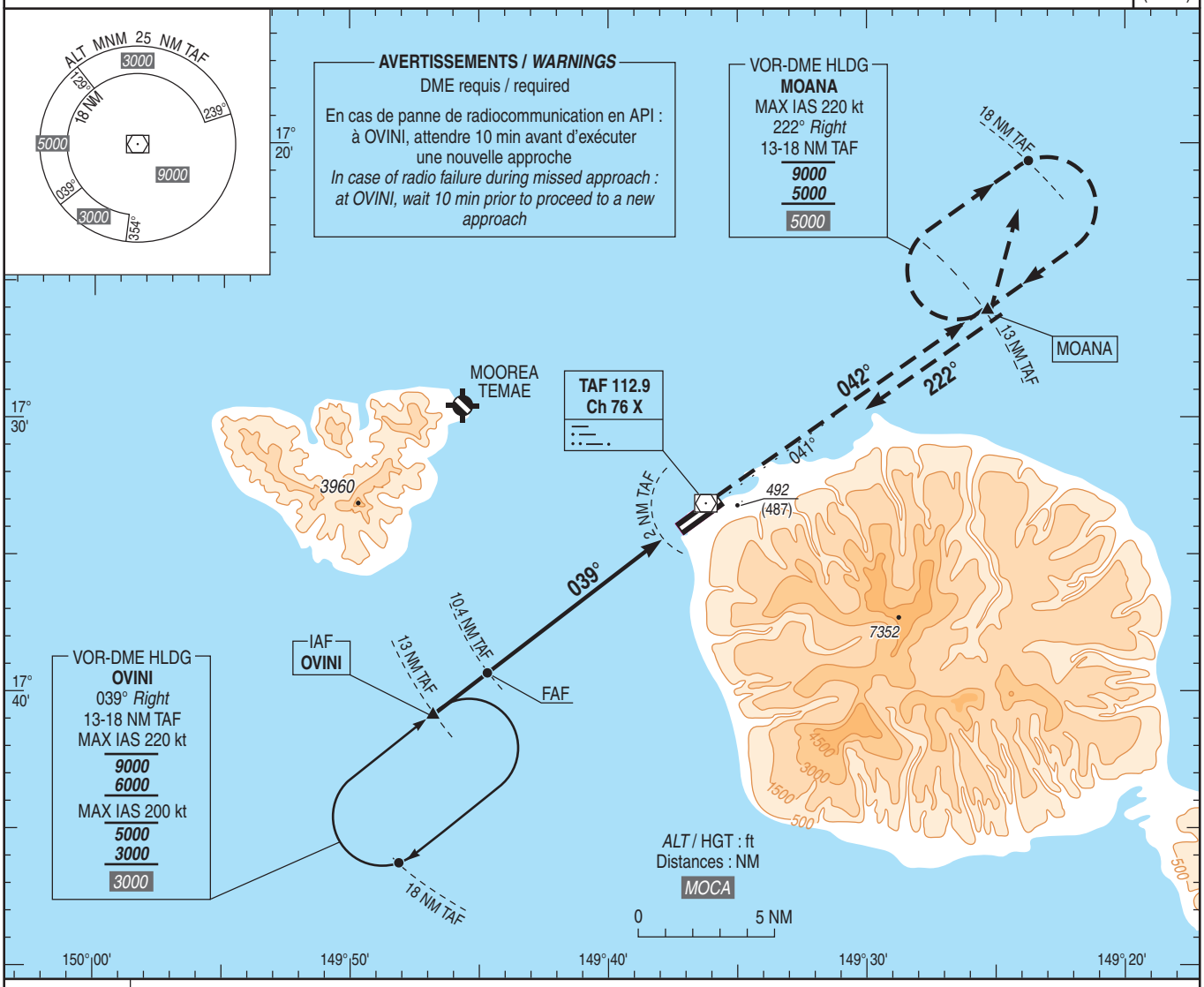
***ALT AD : 5 (1 hPa)**, DTHR : 5*

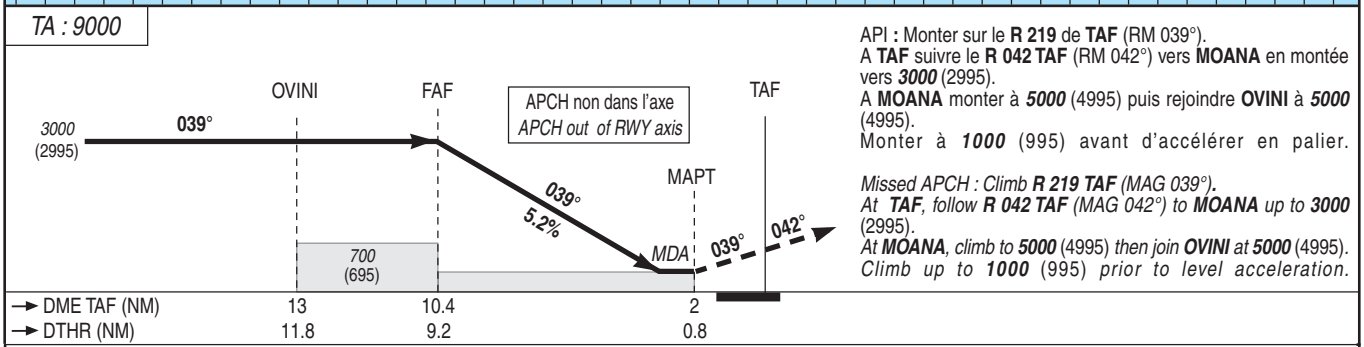
TAHITI FAA'A

VOR Z RWY 04

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

VAR 13°E (2025)





API : Monter sur le **R 219** de **TAF** (RM 039°).
A **TAF** suivre le **R 042 TAF** (RM 042°) vers **MOANA** en montée vers ***3000*** (2995).
A **MOANA** monter à ***5000*** (4995) puis rejoindre **OVINI** à ***5000*** (4995).
Monter à ***1000*** (995) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 219 TAF** (MAG 039°).*
*At **TAF**, follow **R 042 TAF** (MAG 042°) to **MOANA** up to **3000*** (2995).
*At **MOANA**, climb to **5000*** (4995) *then join **OVINI** at **5000*** (4995).
*Climb up to **1000*** (995) *prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR Z		
	MDA (H)	RVR	OCH
A	***490*** (480)	1500	476
B		1500	
C		2000	
D		2000	

DME TAF							
NM	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**
ALT	***2500***	**2180**	***1860***	***1550***	***1230***	***920***	***610***
HGT	(2495)	(2175)	(1855)	(1545)	(1225)	(915)	(605)

Observations / *Remarks* : NIL

FAF - DTHR	9.2 NM	70 kt 7 min 53	85 kt 6 min 29	100 kt 5 min 31	115 kt 4 min 48	130 kt 4 min 15	160 kt 3 min 27	185 kt 2 min 59
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

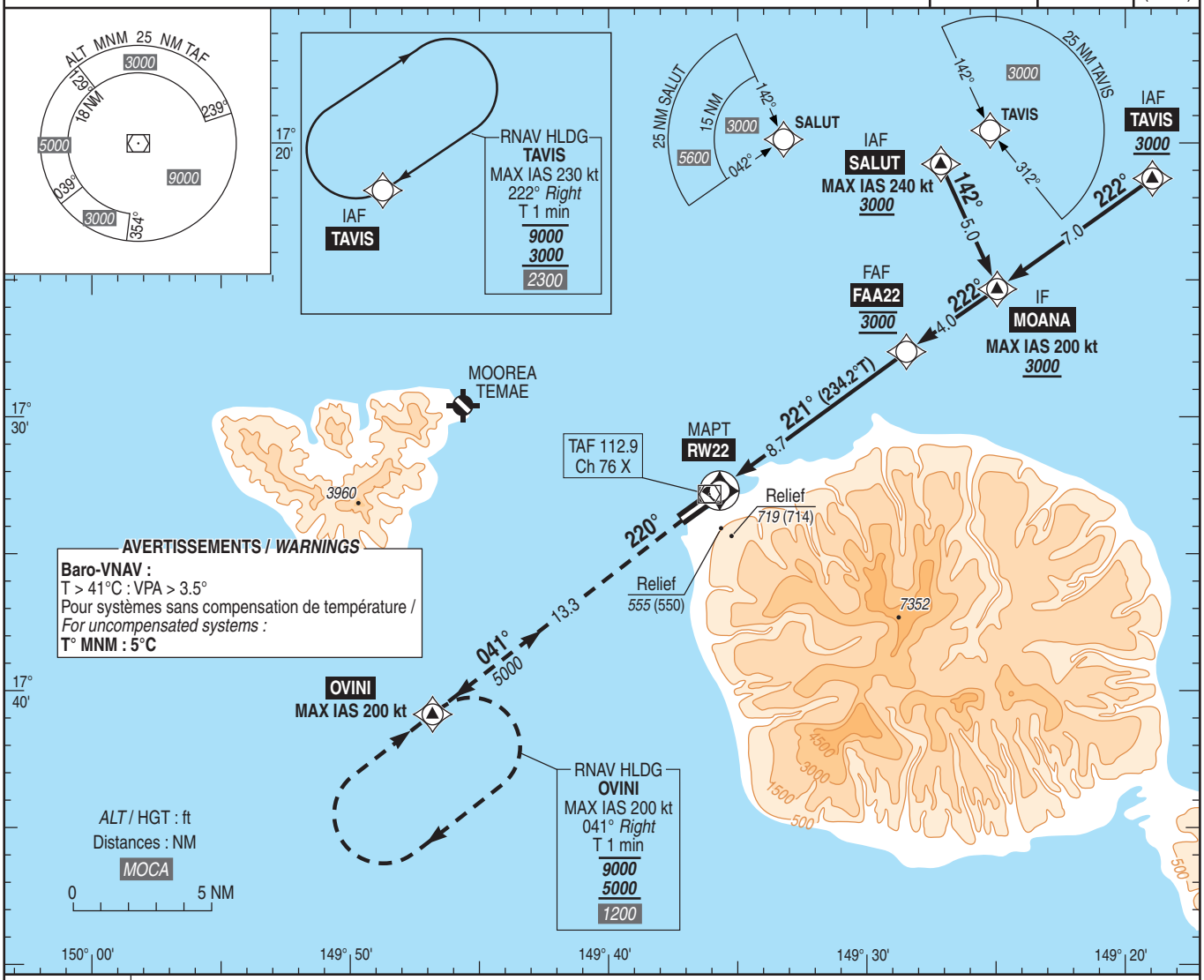
CAT A B C D

ALT AD : 5, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

TAHITI FAA'A

RNP RWY 22

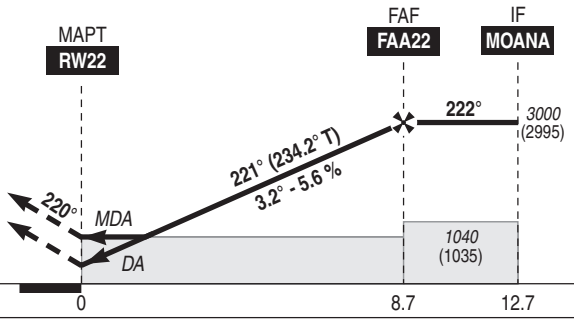
ATIS TAHITI 128.800 **APP** : TAHITI Approche / *Approach* 121.300 **TWR** : TAHITI Tour / *Tower* 118.100	**RNP APCH**	TCH : 49	VAR 13°E (2025)



TA : 9000

API : Monter **220°** vers **OVINI** (MAX IAS 200 kt) puis intégrer l'attente en montée vers ***5000*** (4995) MNM, puis rejoindre **TAVIS** à *5000* (4995).
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***220°*** *up to* ***OVINI*** *(MAX IAS 200 kt) then enter holding climbing up to* ***5000*** *(4995) MNM, then join* ***TAVIS*** *at* ***5000*** *(4995). 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 DTHR*

CAT	LNAV / VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***670*** (670)	1500	563	***770*** (760)	1500	757	***930*** (930)	1500	921
B	***680*** (680)	1500	573		1500		***930*** (930)	1600	921
C	***700*** (700)	2000	594		2000		***1030*** (1020)	2400	1019
D	***730*** (730)	2000	621		2000		***1060*** (1060)	3600	1052

DIST RW22 NM	2	3	4	5	6	7	8
ALT (HGT)	***735*** (730)	***1075*** (1070)	***1415*** (1410)	***1755*** (1750)	***2090*** (2085)	***2430*** (2425)	***2770*** (2765)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	8.7 NM	7 min 27	6 min 08	5 min 13	4 min 32	4 min 01	3 min 16	2 min 49
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	905	1045

© SIA

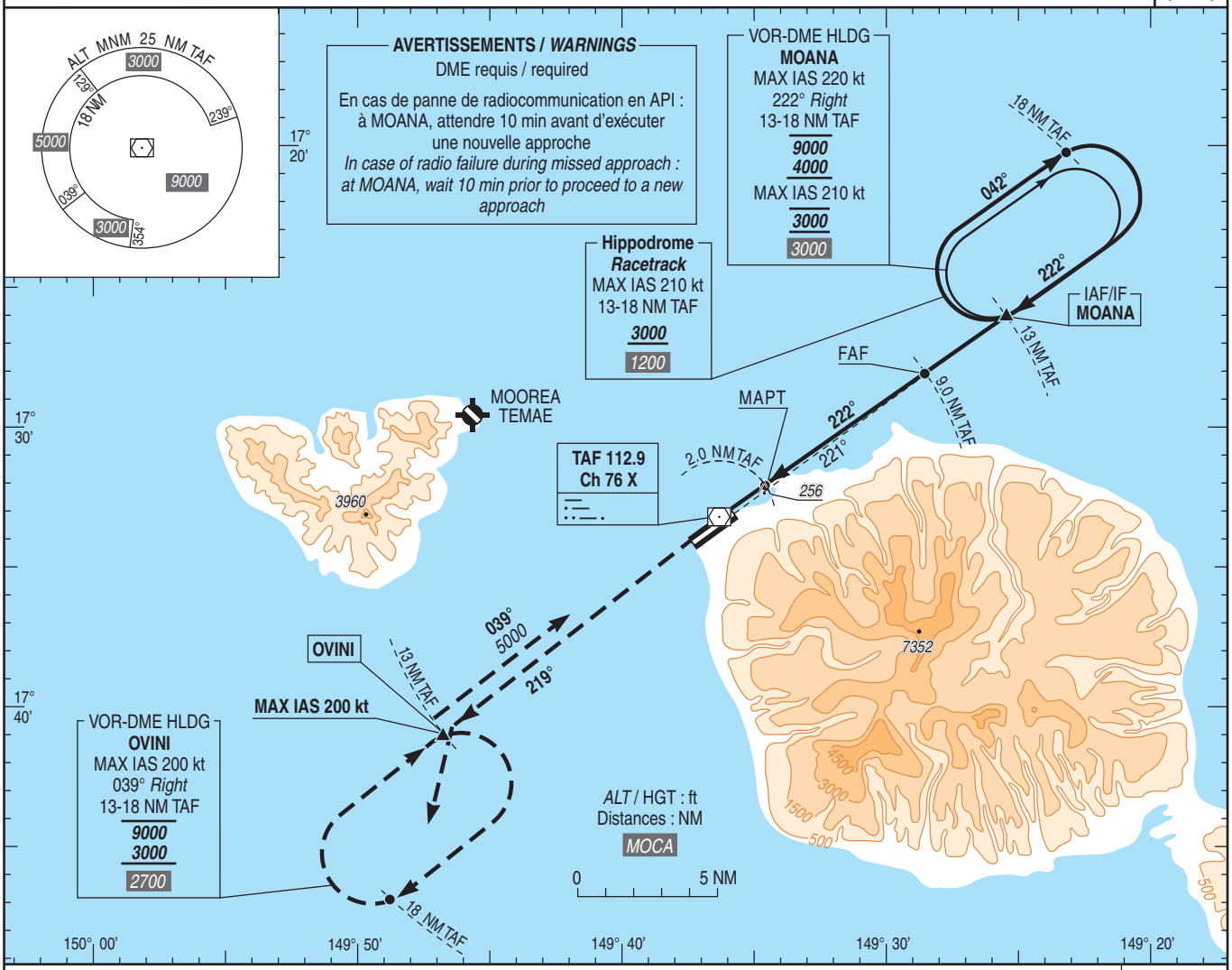
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 5 (1 hPa), *DTHR : 5*

TAHITI FAA'A

VOR RWY 22

ATIS TAHITI 128.800
APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

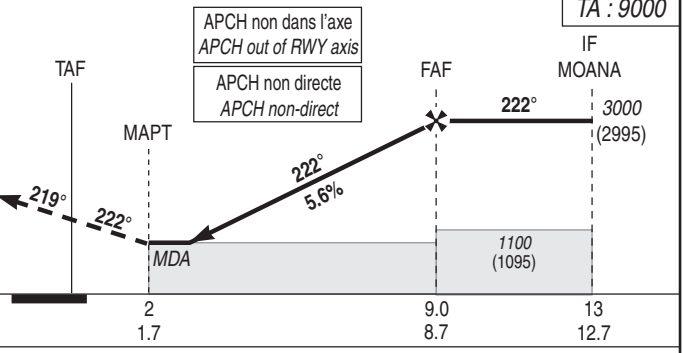
VAR 13°E (2025)



API **:** Monter sur le **R 042 TAF** (RM 222°).
A **TAF**, suivre le **R 219 TAF** (RM 219°) vers **OVINI** en montée vers ***3000*** (2995).
A **OVINI**, integrer l'attente en montée vers ***5000*** (4995),
puis rejoindre **MOANA** à ***5000*** (4995).
Monter à ***1000*** (995) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 042 TAF** (MAG 222°).*
*At **TAF**, follow **R 219 TAF** (MAG 219°) to **OVINI** up to* **3000** (2995).
*At **OVINI**, enter holding climbing up to **5000** (4995),*
*then join **MOANA** at **5000** (4995).*
*Climb up to **1000*** (995) *prior to level acceleration.*

TA : 9000



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR		
	MDA (H)	RVR	OCH
A	***930*** (930)	1500	921
B	***930*** (930)	1600	921
C	***1030*** (1020)	2400	1019
D	***1060*** (1060)	3600	1052

DME TAF							
NM	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
ALT	***960***	***1300***	***1640***	***1975***	***2315***	***2655***	***2995***
HGT	(955)	(1295)	(1635)	(1970)	(2310)	(2650)	(2990)

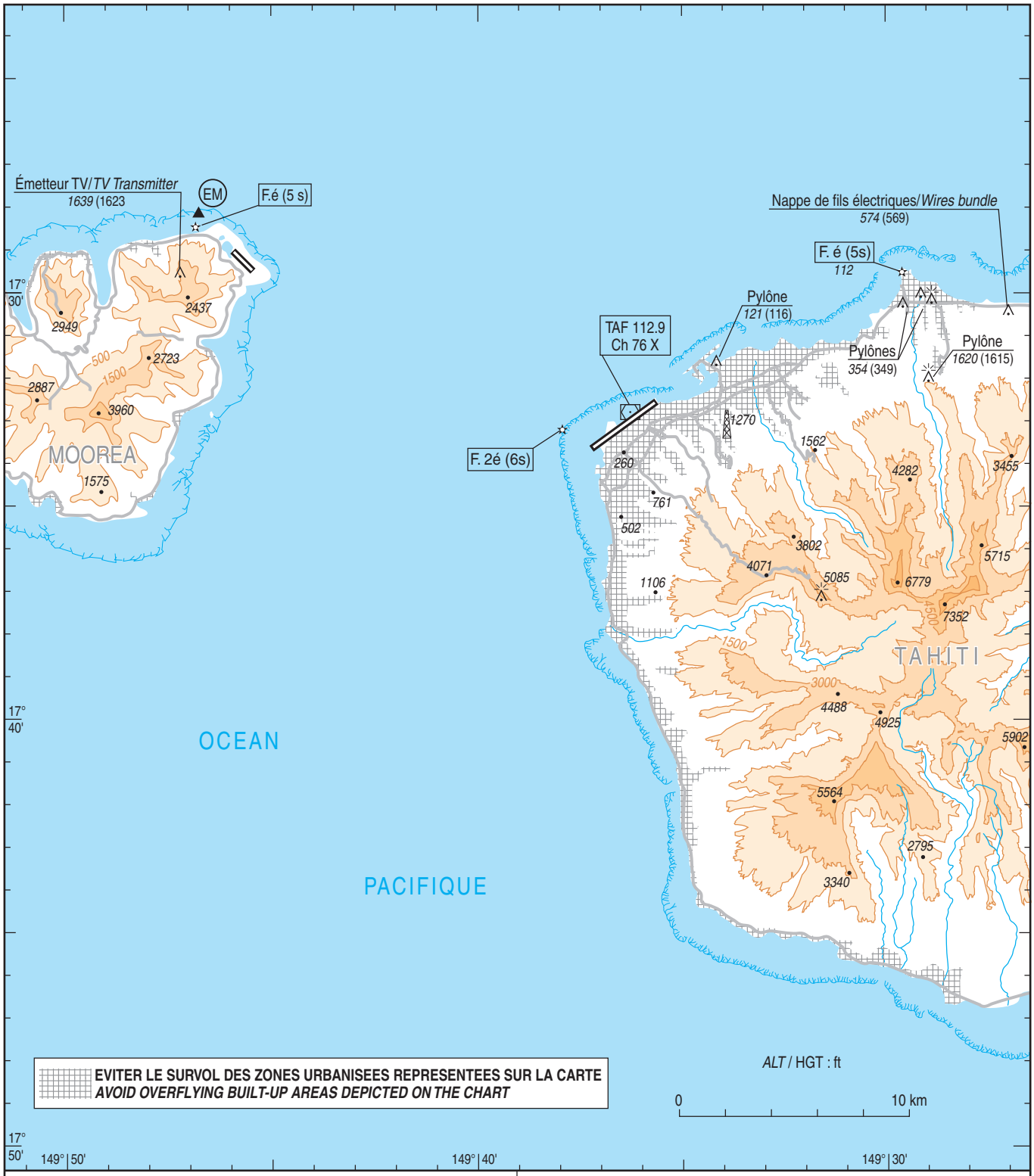
Observations/*Remarks* : Axe d'approche finale ne respectant pas les critères d'approche directe. Les minimums VOR correspondent aux minimums MVL.
Final axis do not comply with direct approach criteria. MNM VOR adjusted to MNM MVL.

FAF - DTHR	8.7 NM	70 kt 7 min 26	85 kt 6 min 07	100 kt 5 min 12	115 kt 4 min 31	130 kt 4 min 00	160 kt 3 min 15	185 kt 2 min 49
VSP (ft/min)		400	480	570	650	740	910	1050

© SIA

ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
Environment visual approach

TAHITI FAA'A



CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

Iles de Tahiti et Moorea : Survol interdit de nuit.

INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :

Tahiti and Moorea islands : Overflight prohibited at night.

© SIA

ITINERAIRES VFR DE NUIT EN CTR TAHITI

Night VFR routes within Tahiti CTR

© SIA

VOLS VFR DE NUIT EN CTR TAHITI

Night VFR flights within TAHITI CTR

TRAJETS VFR DE NUIT EN CTR TAHITI

Les itinéraires VFR de nuit ci-dessous peuvent être utilisés à une altitude minimale de 1000 ft.

Hors itinéraire, le pilote est responsable du franchissement des obstacles.

- Trajet n° 1

Aérodrome de TAHITI FAA'A - MU - NT - NE - EC - EB - EA - ET.

- Trajet n° 2

Aérodrome de TAHITI FAA'A - PW (Ilôt artificiel) - SC - SB - SA - ST.

- Trajet n° 3

TAHITI FAA'A - MOOREA TEMAE. Le point de report est le point milieu.

VFR NIGHT ROUTES IN TAHITI CTR

Night VFR routes below may be used at ALT MNM 1000 ft.

Out of route, pilot is responsible for the overflight of obstacles.

- Route n° 1

TAHITI FAA'A aerodrome - MU - NT - NE - EC - EB - EA - ET.

- Route n° 2

TAHITI FAA'A aerodrome - PW (artificial small island) - SC - SB - SA - ST.

- Route n° 3

TAHITI FAA'A - MOOREA TEMAE. The reporting point is the mid point.

☛

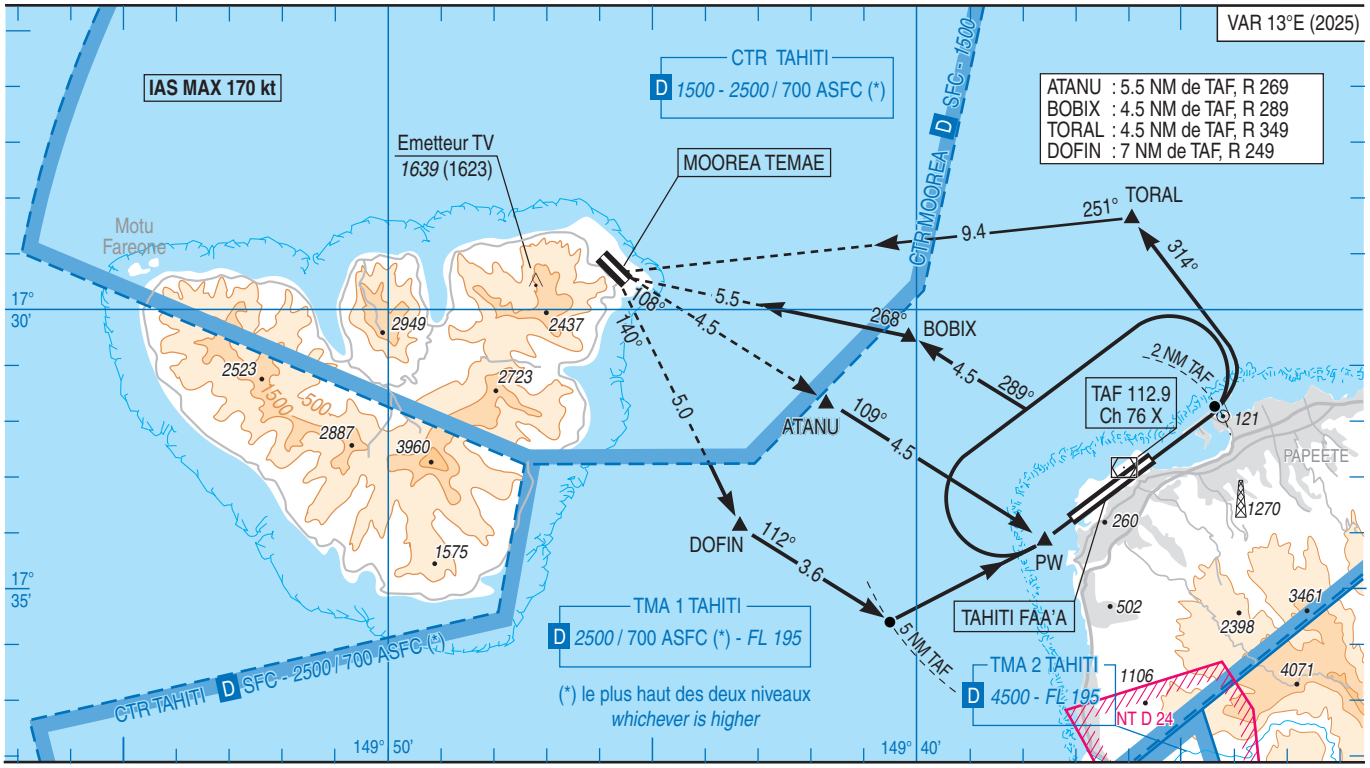
Point	Coordonnées / *Coordinates*	Description	*Description*	De / *From* TAF
EA	17°33'41"S 149°18'57"W	Côte Est, Mahaena PK 32. Travers Mairie de Mahaena ou Travers Embouchure rivière Tevaifaaara, à 950 m environ des côtes.	*East coast, Mahaena KP 32. Abeam Mahaena town hall or abeam Tevaifaaara river mouth, about 950 m from coast.*	RDL 080° / 16.4 NM
EB	17°32'23"S 149°20'32"W	Côte Est, Tiarei PK 28.5. Travers Mairie de Tiarei et Temple protestant, à 400 m environ des côtes.	*East coast, Tiarei KP 28.5. Abeam Tiarei town hall and Protestant temple, about 400 m from coast.*	RDL 075°/ 14.9 NM
EC	17°31'18"S 149°23'13"W	Côte Est, Tiarei PK 22. Travers Trou du souffleur (Pointe Arahoho), à 450 m environ des côtes.	*East coast, Tiarei KP 22. Abeam Blower hole (Arahoho point), about 450 m from coast.*	RDL 070° / 12.4 NM
ET	17°36'34"S 149°17'39"W	Côte Est, Hitia'a PK 38. Travers Pointe Tefauroa, à 500 m environ des côtes.	*East coast, Hitia'a KP 38. Abeam Tefauroa point, about 500 m from coast.*	RDL 089° / 18 NM
MU	17°32'00"S 149°34'39"W	Papeete. A la verticale de la route joignant l'îlot Motu-Uta à la digue du port. (A 1.2 NM du seuil 22 dans l'axe de piste).	*Papeete. Overhead road joining small island Motu-Uta to the breakwater. (At 1.2 NM from THR 22 in the axis of the RWY).*	RDL 046° / 1.6 NM
NE	17°30'33"S 149°24'56"W	Côte Nord, Papenoo PK 18. Travers Embouchure rivière Papenoo, à 500 m environ des côtes.	*North coast, Papenoo KP 18. Abeam Papenoo river mouth, about 500 m from coast.*	RDL 065° / 10.9 NM
NT	17°29'25"S 149°29'41"W	Côte Nord, Mahina PK 10. Travers Phare Pointe Vénus, à 450 m environ des côtes.	*North coast, Mahina KP 10. Abeam Venus point lighthouse, about 450 m from coast.*	RDL 048° / 7 NM
PW	17°34'05"S 149°37'41"W	Côte Ouest, Faa'a PK 7. Verticale ilôt artificiel situé à 1 km environ du seuil de piste 04 de l'aéroport de Faa'a, dans l'axe de piste.	*West coast, Faa'a KP 7. Overhead artificial islet located about 1 km from THR of RWY 04 of Faa'a airport, in the axis of RWY.*	-
SA	17°44'37"S 149°34'48"W	Côte Ouest, Paea PK 27.5. Travers Pointe Maraa, à 350 m environ des côtes.	*West coast, Paea KP 27.5. Abeam Maraa point, about 350 m from coast.*	RDL 161° / 11.8 NM
SB	17°41'32"S 149°35'27"W	Côte Ouest, Paea PK 21.5. Verticale Passe Irihonu, travers Mairie de Paea et Stade Manu ura, à 550 m environ des côtes.	*West coast, Paea KP 21.5. Overhead Irihonu fairway, abeam Paea city hall and Manu ura stadium, about 550 m from coast.*	RDL 163° / 8.7 NM
SC	17°38'08"S 149°37'16"W	Côte Ouest, Punaauia PK 14.5. Travers Pointe des pêcheurs (Pointe Nuuroa), à 500 m environ des côtes.	*West coast, Punaauia KP 14.5. Abeam Fishermen point (Nuuroa point), about 500 m from coast.*	RDL 179° / 5.4 NM
ST	17°45'32"S 149°31'47"W	Côte Sud, Papara PK 33. Travers Pointe Nuutere, à 450 m environ des côtes.	*South coast, Papara KP 33. Abeam Nuutere point, about 450 m from coast.*	RDL 149° / 13.3 NM

© SIA

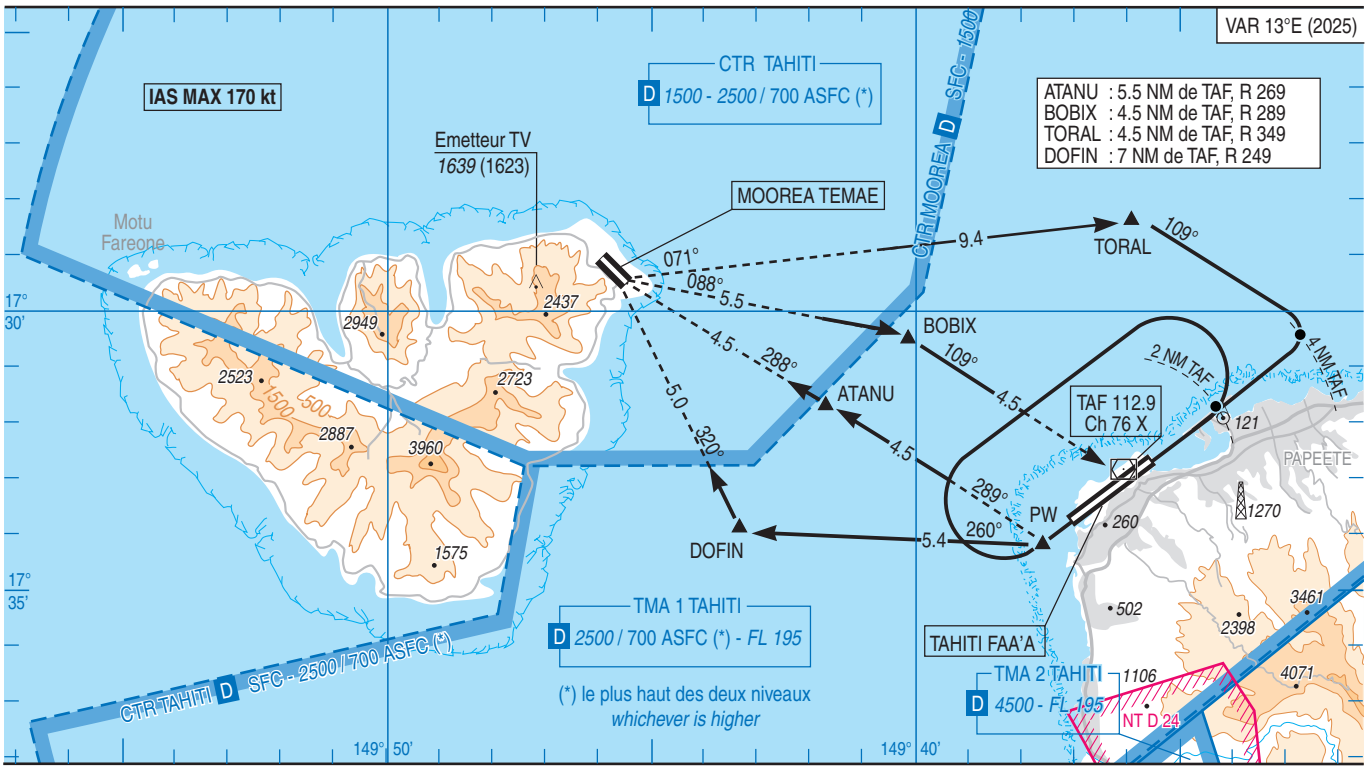
ITINERAIRES VFR DE JOUR TAHITI / MOOREA ET MOOREA / TAHITI

Day VFR routes TAHITI / MOOREA and MOOREA / TAHITI

CONFIGURATION RWY 04 TAHITI FAA'A



CONFIGURATION RWY 22 TAHITI FAA'A



© SIA

ITINERAIRES VFR DE JOUR / *Day VFR routes*
TAHITI-MOOREA

1 TAHITI-MOOREA

	Route sur instruction du contrôle. *Route on ATC instruction.* (IAS MAX 170 kt).	
CONFIGURATION RWY 04 à TAHITI FAA'A *RWY 04* *CONFIGURATION* *at TAHITI FAA'A*	Virage à gauche après passage travers VOR/DME TAF sauf instruction contraire de l'ATC, puis cap sur BOBIX. *Turn left after passing abeam* *VOR/DME TAF except* *otherwise instructed by ATC,* *then heading to BOBIX.*	Maintenir l'axe de piste jusqu'à 2 NM DME TAF (sauf instruction contraire), puis cap sur TORAL (RM 314°) *Maintain RWY axis* *until 2 NM TAF DME* *(except otherwise instructed by ATC),* *then heading to TORAL (MAG 314°)*
CONFIGURATION RWY 22 à TAHITI FAA'A *RWY 22* *CONFIGURATION* *at TAHITI FAA'A*	Virage à droite extrémité de piste sauf instruction contraire de l'ATC, puis cap sur ATANU *Turn right end of runway* *except otherwise instructed by ATC,* *then heading to ATANU*	Maintenir l'axe de piste jusqu'à PW (sauf instruction contraire), puis cap sur DOFIN (RM 260°) *Maintain RWY axis until PW* *(except otherwise instructed by ATC),* *then heading to DOFIN (MAG 260°)*

© Service de l'Information Aéronautique, France

ITINERAIRES VFR DE JOUR / *Day VFR routes*
MOOREA-TAHITI

2 MOOREA-TAHITI

	Route sur instruction du contrôle. *Route on ATC instruction.* (IAS MAX 170 kt).	
CONFIGURATION RWY 04 à TAHITI FAA'A *RWY 04* *CONFIGURATION* *at TAHITI FAA'A*	TKOF RWY 30 à NTTM Virage à droite vers ATANU, puis RM 109° vers PW *TKOF RWY 30 at NTTM* *Turn right to ATANU,* *then MAG 109° to PW*	TKOF RWY 30 à NTTM Virage à droite vers DOFIN, puis RM 112° pour rejoindre l'axe 04 à 5 NM DME TAF *TKOF RWY 30 at NTTM* *Turn right to DOFIN then* *MAG 112° to intercept RWY 04* *axis at 5 NM DME TAF*
	TKOF RWY 12 à NTTM Virage à gauche vers ATANU, puis RM 109° vers PW *TKOF RWY 12 at NTTM* *Turn left to ATANU,* *then MAG 109° to PW*	TKOF RWY 12 à NTTM RM 140° vers DOFIN, puis RM 112° pour rejoindre l'axe 04 à 5 NM DME TAF *TKOF RWY 12 at NTTM* *MAG 140° to DOFIN then* *MAG 112° to intercept* *RWY 04 axis at 5 NM DME TAF*
CONFIGURATION RWY 22 à TAHITI FAA'A *RWY 22* *CONFIGURATION* *at TAHITI FAA'A*	TKOF RWY 30 à NTTM Virage à droite vers BOBIX, puis RM 109° vers le circuit de piste de TAHITI FAA'A *TKOF RWY 30 at NTTM* *Turn right to BOBIX, then* *MAG 109° to NTAA circuit*	TKOF RWY 30 à NTTM Virage à droite vers TORAL, puis RM 109° pour rejoindre l'axe 22 à 4 NM DME TAF *TKOF RWY 30 at NTTM* *Turn right to TORAL then* *MAG 109° to intercept* *RWY 22 axis at 4 NM DME TAF*
	TKOF RWY 12 à NTTM Virage à gauche vers BOBIX, puis RM 109° vers le circuit de piste de TAHITI FAA'A *TKOF RWY 12 at NTTM* *Turn left to BOBIX,* *then MAG 109° to NTAA circuit*	TKOF RWY 12 à NTTM Virage à gauche vers TORAL puis RM 109° pour rejoindre l'axe 22 à 4 NM DME TAF *TKOF RWY 12 at NTTM* *Turn left to TORAL, then* *MAG 109° to intercept* *RWY 22 axis at 4 NM DME TAF*

3 CONSIGNES PARTICULIERES / *REMARKS*

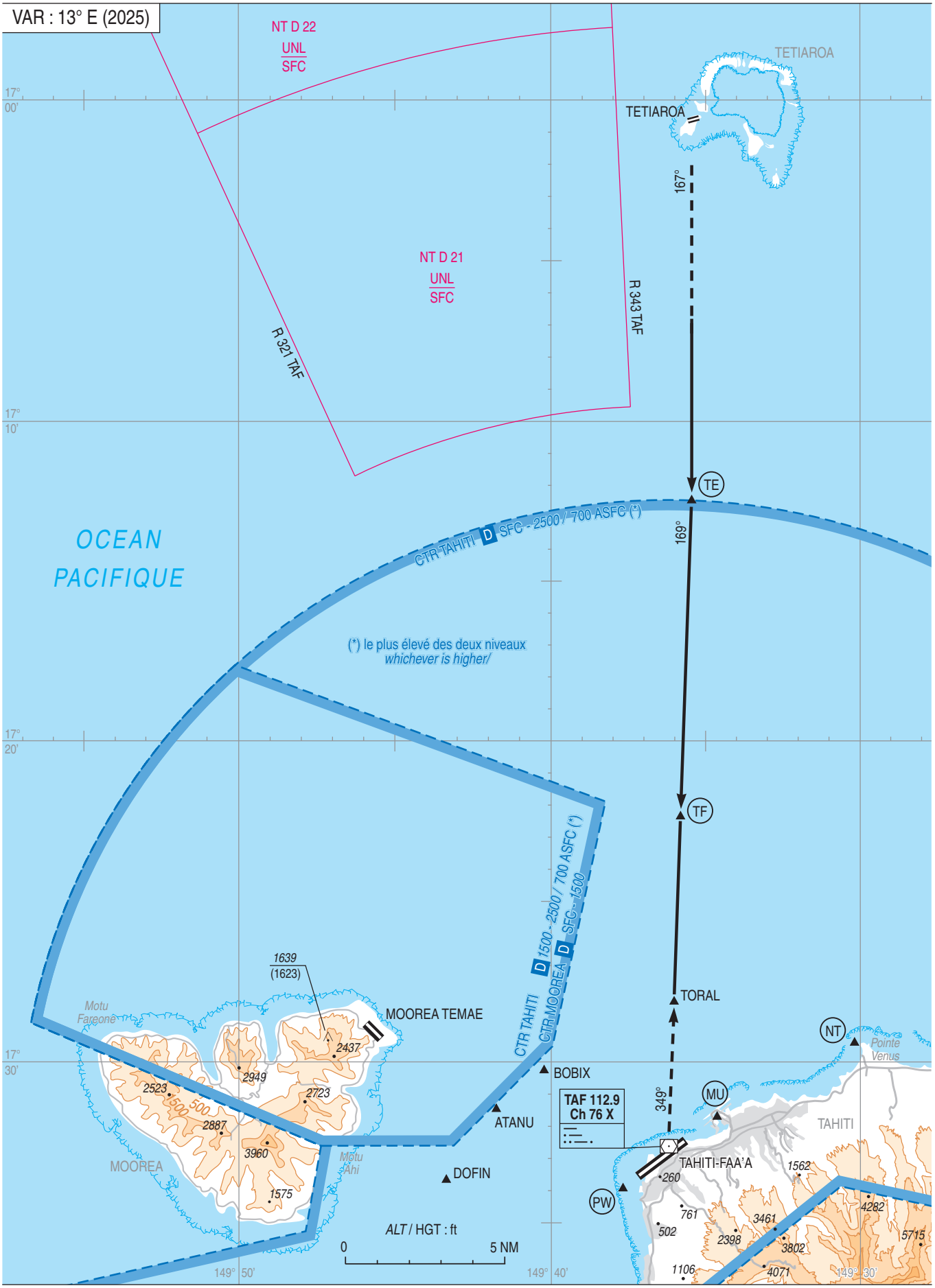
3.1 Attente : l'entrée dans les circuits de TAHITI FAA'A et MOOREA est subordonnée à l'obtention d'une autorisation avant le point de report obligatoire de la trajectoire. Si cette autorisation n'a pas pu être obtenue, l'aéronef se mettra en attente à ce point de report.

Holding : A clearance to enter the circuit of TAHITI FAA'A and MOOREA is compulsory before the reporting point on the route. Without this clearance, the ACFT must hold overhead this reporting point.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ITINERAIRES VFR DE JOUR TAHITI/TETIAROA ET TETIAROA/TAHITI

Day VFR routes TAHITI/TETIAROA and TETIAROA/TAHITI



© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

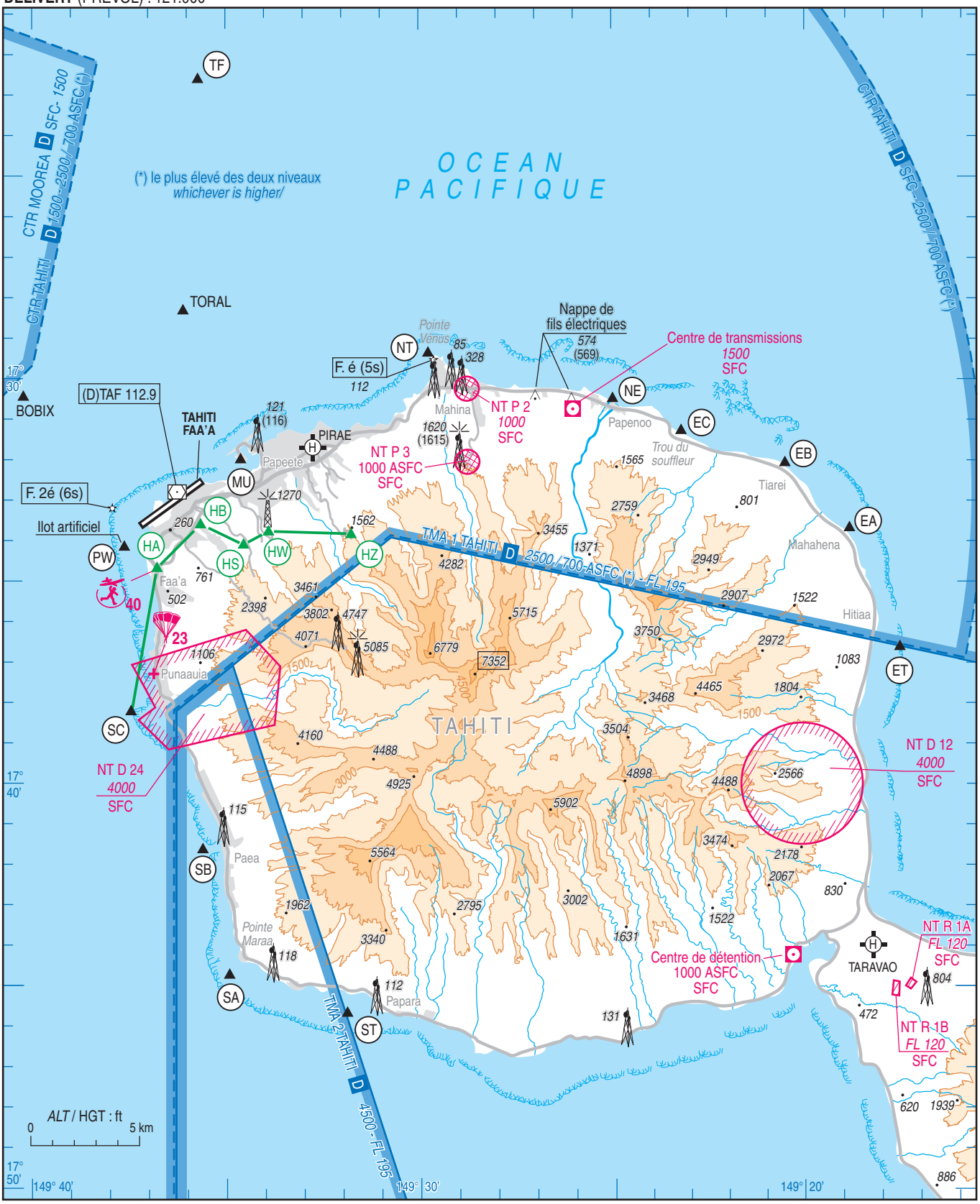
TAHITI FAA'A

	ALT AD : 5 ft (1 hPa) LAT : 17 33 24 S LONG : 149 36 41 W	**NTAA** VAR 13° E (2020)

ATIS 128.800 ☎ (689) 40 86 13 00
APP : TAHITI Approche/ *Approach* 121.300
TWR : 118.100
DELIVERY (PREVOL) : 121.900

VDF

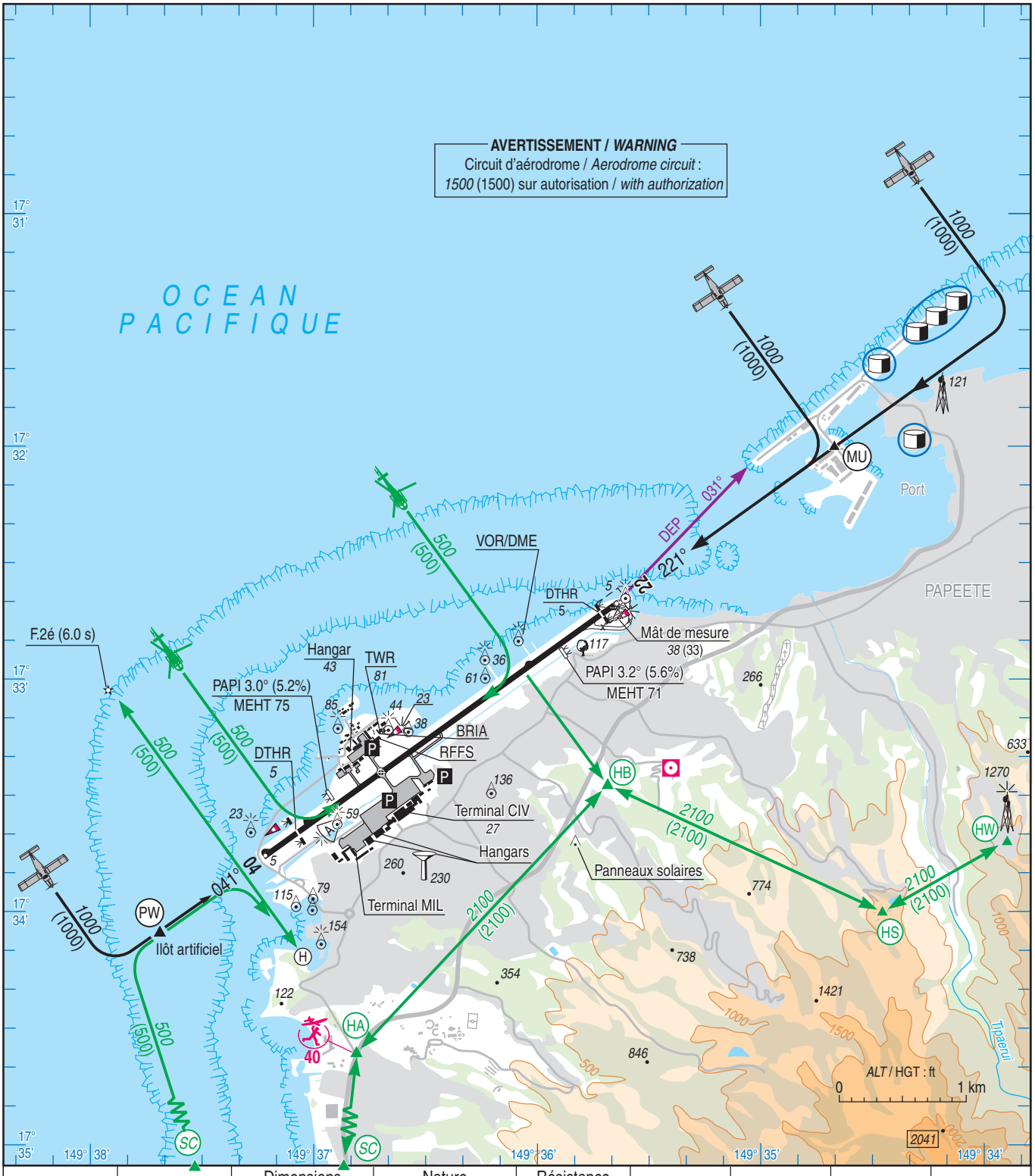
ILS/DME RWY 04 - PT 109.9



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

TAHITI FAA'A



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
04 22	041 221	3420 x 45	Revêtue Paved	87 F/B/W/T	3245 3360 - 3110*	3480 3360 - 3110*	3245 3360 - 3110*	2935 3185 - 2935*

* Voir/*See* AD 2 NTAA.13

Aides lumineuses :
RWY 04 : THR Feux BI
DTHR 310 m : Feux HI/BI
RWY 22 : THR Feux BI
DTHR 175 m : Feux HI/BI
Extrémités RWY : Feux HI/BI
HI, ligne axiale codée HI RWY 04/22

Lighting aids :
RWY 04 : THR : LIL
DTHR 310 m : LIH/LIL
RWY 22 : THR : LIL
DTHR 175 m : LIH/LIL
Ends of RWY : LIH/LIL
LIH, coded centreline LIH RWY 04/22

© SIA

TAHITI FAA'A

PROCÉDURES ET CONSIGNES PARTICULIÈRES

Roulage interdit hors piste et TWY.
Boucle seuil 22 hors service.
En cas de remise de gaz, le pilote maintiendra l'axe de piste jusqu'à son extrémité sauf instruction contraire du contrôle.
A l'atterrissage RWY 22, la branche étape de base devra se faire au-delà de l'extrémité est de la digue. Pour les ACFT visant un point cible au niveau du VOR, la branche étape de base se fera au droit de la route de la capitainerie du port.
Au décollage RWY 04, une altération du cap de 10° à gauche est recommandée dès la fin de la phase de décollage.

REGLE DE SURVOL DES AGGLOMERATIONS

Survol des agglomérations de MAHINA, ARUE, PAPEETE, PIRAE, FAA'A et PUNAAUIA : 3300 ft ASFC pour les avions et les hélicoptères hors itinéraires.
Survol autres agglomérations : 1650 ft ASFC pour mono-moteur et hélicoptères ; 3300 ft ASFC pour multi-moteurs et turbo machines.
Trajectoires dérogatoires pour hélicoptères multi-moteurs et pour les hélicoptères mono-moteur bénéficiant d'une autorisation particulière délivrée par le service d'État de l'aviation civile en Polynésie française :
SC – HA – HB – HS – HW – HZ à 2100 ft AMSL (Arrêté N° 2505 AC.DIR.NA du 17/10/2013).
La rejointe du point HB depuis l'aérodrome de Tahiti-Faa'a doit être perpendiculaire à l'axe de piste et avec une pente de montée permettant d'atteindre l'altitude du transit au plus tard au point HB.
La rejointe de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a depuis HB doit être perpendiculaire à la piste.

UTILISATION D'HÉLISURFACES AUX ABORDS DE L'AÉRODROME

A l'intérieur de la CTR, avant le départ, le pilote de l'hélicoptère devra :
- déposer un plan de vol ou une intention de vol auprès du BRIA.
- prendre contact avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de TAHITI-FAA'A, afin de définir la procédure à suivre en fonction de ses intentions
- L'autorisation de décollage sera donnée par TAHITI TWR ou TAHITI APP.

Le transpondeur est obligatoire.

PROCEDURES AND SPECIAL INSTRUCTIONS

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.
Turn-around loop THR 22 unserviceable.
In case of necessity of going around, the pilot shall maintain the RWY centre line till the end of the RWY, unless otherwise specified by ATC.
LDG RWY 22 : The base leg will be performed eastbound of the east side of the dyke. For ACFT with a touchdown at VOR level, the base leg will be lined up with the harbour master's office road.
TKOF RWY 04: a 10° left turn is recommended after the end of take-off phase.

URBAN AREAS OVERFLIGHT RULES

Overflight of MAHINA, ARUE, PAPEETE, PIRAE, FAA'A and PUNAAUIA urban areas : 3300 ft ASFC for all ACFT and HEL flying outside route.
Overflight of other urban areas: single engine and HEL : 1650 ft ASFC; Multi-engines and turbo-engines : 3300 ft ASFC.
Derogatory tracks for multi-engines HEL and single-engine HEL with specific authorization issued by the service d'État de l'aviation civile in french Polynesia :

SC – HA – HB – HS – HW – HZ at 2100 ft AMSL (Order NR 2505 AC.DIR.NA of 17/10/2013).
Track from Tahiti-Faa'a AD to HB must be perpendicular to RWY axis and with a climb gradient sufficient to reach transit level at HB at the latest.

Track from HB to Tahiti-Faa'a AD must be perpendicular to RWY axis.

USE OF HELIPAD IN AD VICINITY

Inside the CTR, before departure, the helicopter pilot must :
- file a flight plan or flight intention at BRIA.

- contact ATC TAHITI-FAA'A, to define the procedure according to his intentions.

Clearance for take-off will be given by TAHITI TWR or TAHITI APP.
Transponder is mandatory.

© SIA

TAHITI FAA'A

Point	Coordonnées / *Coordinates*	Description	*Description*	De / *From* TAF
TAHITI				
EA	17°33'41"S 149°18'57"W	Côte Est, Mahaena PK 32. Travers Mairie de Mahaena ou Travers Embouchure rivière Tevaifaaara, à 950 m environ des côtes.	*East coast, Mahaena KP 32. Abeam Mahaena town hall or abeam Tevaifaaara river mouth, about 950 m from coast.*	R 080 / 16.4 NM TAF.
EB	17°32'23"S 149°20'32"W	Côte Est, Tiarei PK 28.5. Travers Mairie de Tiarei et Temple protestant, à 400 m environ des côtes.	*East coast, Tiarei KP 28.5. Abeam Tiarei town hall and Protestant temple, about 400 m from coast.*	R 075 / 14.9 NM TAF.
EC	17°31'18"S 149°23'13"W	Côte Est, Tiarei PK 22. Travers Trou du souffleur (Pointe Arahoho), à 450 m environ des côtes.	*East coast, Tiarei KP 22. Abeam Blower hole (Arahoho point), about 450 m from coast.*	R 070 / 12.4 NM TAF.
ET	17°36'34"S 149°17'39"W	Côte Est, Hitia'a PK 38. Travers Pointe Tefauroa, à 500 m environ des côtes.	*East coast, Hitia'a KP 38. Abeam Tefauroa point, about 500 m from coast.*	R 089 / 18 NM TAF.
NE	17°30'33"S 149°24'56"W	Côte Nord, Papenoo PK 18. Travers Embouchure rivière Papenoo, à 500 m environ des côtes.	*North coast, Papenoo KP 18. Abeam Papenoo river mouth, about 500 m from coast.*	R 065 / 10.9 NM TAF.
NT	17°29'25"S 149°29'41"W	Côte Nord, Mahina PK 10. Travers Phare Pointe Vénus, à 450 m environ des côtes.	*North coast, Mahina KP 10. Abeam Venus point lighthouse, about 450 m from coast.*	R 048 / 7 NM TAF.
PW	17°34'05"S 149°37'41"W	Côte Ouest, Faa'a PK 7. Verticale ilôt artificiel situé à 1 km environ du seuil de piste 04 de l'aéroport de Faa'a, dans l'axe de piste.	*West coast, Faa'a KP 7. Overhead artificial islet located about 1 km from THR of RWY 04 of Faa'a airport, in the axis of RWY.*	-
SA	17°44'37"S 149°34'48"W	Côte Ouest, Paea PK 27.5. Travers Pointe Maraa, à 350 m environ des côtes.	*West coast, Paea KP 27.5. Abeam Maraa point, about 350 m from coast.*	R 161 / 11.8 NM TAF.
SB	17°41'32"S 149°35'27"W	Côte Ouest, Paea PK 21.5. Verticale Passe Irihonu, travers Mairie de Paea et Stade Manu ura, à 550 m environ des côtes.	*West coast, Paea KP 21.5. Overhead Irihonu fairway, abeam Paea city hall and Manu ura stadium, about 550 m from coast.*	R 163 / 8.7 NM TAF.
SC	17°38'08"S 149°37'16"W	Côte Ouest, Punaauia PK 14.5. Travers Pointe des pêcheurs (Pointe Nuuroa), à 500 m environ des côtes.	*West coast, Punaauia KP 14.5. Abeam Fishermen point (Nuuroa point), about 500 m from coast.*	R 179 / 5.4 NM TAF.
ST	17°45'32"S 149°31'47"W	Côte Sud, Papara PK 33. Travers Pointe Nuutere, à 450 m environ des côtes.	*South coast, Papara KP 33. Abeam Nuutere point, about 450 m from coast.*	R 149 / 13.3 NM TAF.
MOOREA				
EM	17°28'14"S 149°46'48"W	Côte Nord, PK 2.8. Passe Avaiti (Tiahia) à 700 m des côtes	*North coast, KP 2.8. Avaiti (Tiahia) pass, about 700 m from coast.*	-
S1	17°33'22"S 149°46'51"W	Côte Est, Afareaitu PK 9. Verticale Passe de Baie Putoa, à 850 m environ des côtes et 700 m du Motu Ahi.	*East coast, Afareaitu KP 9. Overhead Putoa bay fairway, about 850 m from coast and 700 m from Motu Ahi.*	R 254 / 10.3 NM TAF.
SM	17°35'16"S 149°48'04"W	Côte Sud, Maatea PK 13.5. Baie de Aharoa, à 300 m environ des côtes.	*South coast, Maatea KP 13.5. Aharoa bay, about 300 m from coast.*	R 245 / 11.7 NM TAF.
W1	17°28'38"S 149°49'31"W	Côte Nord. Verticale passe Baie de Cook, à 950 m environ des côtes. Travers Paopao PK 9.5.	*North coast. Overhead Cook's bay fairway, about 950 m from coast. Abeam Paopao KP 9.5.*	R 275 / 13.5 NM TAF.
WM	17°29'33"S 149°55'11"W	Côte Nord-ouest, Tiahura PK 27. Motu Fareone, à 700 m environ des côtes.	*Northwest coast, Tiahura KP 27. Motu Fareone, about 700 m from coast.*	-
AUTRES / *OTHER* POINTS				
NM	17°20'08"S 149°43'07"W	Entre Moorea et Tetiaroa, à environ 9 NM de Moorea.	*Between Moorea and Tetiaroa, about 9 NM from Moorea.*	R 319 / 14.3 NM TAF.
TE	17°12'46"S 149°35'22"W	2ème point situé entre Tahiti et Tetiaroa, à 20 NM de TAF.	*2nd point located between Tahiti and Tetiaroa, 20 NM from TAF.*	R 349 / 20.0 NM TAF.
TF	17°22'41"S 149°35'43"W	1er point situé entre Tahiti et Tetiaroa, à 10.1 NM de TAF.	*1st point located between Tahiti and Tetiaroa, 10.1 NM from TAF.*	R 349 / 10.1 NM TAF.

POINTS DE COMPTE RENDU VFR ET VFR SPÉCIAL

Sur instruction des services ATS, aux points EB, EC, SA et SB les ACFT seront « en attente » à 2000 ft MAX.

Sauf instructions contraires du contrôleur d'aérodrome de TAHITI FAA'A, les aéronefs en VFR, hélicoptères compris, évoluant dans les limites de l'espace de classe G doivent obtenir une autorisation de contrôle avant de pénétrer dans la CTR TAHITI et / ou les TMA 1, TMA 2 TAHITI et / ou dans la CTR MOOREA, et se reporter obligatoirement aux points suivants :

1 - En provenance ou à destination du tour de l'Ile de TAHITI :

- Par le Nord : ET, EA, EB, EC, NE, NT.
- Par le Sud : ST, SA, SB, SC, PW.

Les pilotes VFR effectuant le tour le l'île de Tahiti en évoluant dans les limites de l'espace de classe G doivent obtenir une autorisation de contrôle avant de pénétrer dans la CTR TAHITI et / ou les TMA 1, TMA 2 TAHITI.

2 - En provenance de MOOREA TEMAE :

- En configuration 04 : ATANU R 269/5,5 NM de TAF ou DOFIN R 249/7 NM de TAF (130 kt < IAS < 170 kt).
- En configuration 22 : BOBIX R 289/4,5 NM de TAF ou TORAL R 349/4,5 NM de TAF (130 kt < IAS < 170 kt).

VFR AND SPECIAL VFR REPORTING POINTS

On ATS instructions, at EB, EC, SA and SB points, ACFT will be on holding at 2000 ft MAX.

Unless otherwise instructed by TAHITI FAA'A AD controller, VFR ACFT, HEL included, which manoeuver within the limits of G class airspace must obtain an ATC clearance before entering TAHITI CTR and / or TAHITI TMA 1/TMA 2 and / or MOOREA CTR, and shall report compulsorily at the following points :

1 - Inbound and outbound of TAHITI island round trip :

- *from North : ET, EA, EB, EC, NE, NT.*
- *from South : ST, SA, SB, SC, PW.*

The VFR pilots flying around the Tahiti island within the limits of the class G airspace must obtain an ATC clearance before entering the CTR TAHITI and / or TAHITI TMA 1/TMA 2.

2 - From MOOREA-TEMAE :

- *Configuration 04 : ATANU R 269/5.5 NM from TAF or DOFIN R 249/7 NM from TAF (130 kt < IAS < 170 kt).*
- *Configuration 22 : BOBIX R 289/4.5 NM from TAF or TORAL R 349/4.5 NM from TAF (130 kt < IAS < 170 kt).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

TAHITI FAA'A

3 - En provenance ou à destination de MAIAO et du tour de l'Ile de MOOREA, par le point SM, les pilotes VFR en évoluant dans les limites de l'espace de classe G doivent obtenir une autorisation de contrôle avant de pénétrer dans la CTR TAHITI et/ou les TMA 1, TMA 2 TAHITI.

- Les pilotes VFR effectuant le tour de l'île de Moorea à 1500 ft et au dessous par le point WM, en évoluant dans les limites de l'espace de classe G doivent obtenir une autorisation de contrôle avant de pénétrer dans la CTR MOOREA.
- Si au point WM, le contact radio n'est pas établi avec MOOREA TWR, contacter TAHITI APP, en donnant l'heure et l'altitude estimées au point WM.

3 - Inbound and outbound of MAIAO and MOOREA (round trip) islands, by SM point, the VFR pilots within the limits of the class G airspace must obtain an ATC clearance before entering the CTR TAHITI and/or TAHITI TMA 1/TMA 2.

- The VFR pilots flying around Moorea Island at 1500 ft and below by WM point, within the limits of the class G airspace must obtain an ATC clearance before entering the CTR MOOREA.
- If, at the WM point, radio contact is not established with MOOREA TWR, contact TAHITI APP, with estimated time and altitude at WM point.

POINTS PARTICULIERS SUR TAHITI POUR HÉLICOPTÈRES

PARTICULAR POINTS IN TAHITI FOR HELICOPTERS

Point	Coordonnées / *Coordinates*	Description	*Description*	De / *From* TAF
HA	17°34'34"S 149°36'48"W	Punaauia. Verticale Echangeur de Outumaoro.	*Punaauia. Overhead Outumaoro interchange.*	RDL 188° / 1.9 NM TAF.
HB	17°33'27"S 149°35'41"W	Faa'a. Verticale Stade Ganivet de Puurai.	*Faa'a. Overhead Puurai Ganivet stadium.*	RDL 135° / 0.7 NM TAF.
HS	17°34'00"S 149°34'26"W	Faa'a. Verticale Laboratoire de géophysique de Pamatai.	*Faa'a. Overhead Pamatai geophysics laboratory.*	RDL 113° / 2.0 NM TAF.
HW	17°33'42"S 149°33'53"W	Papeete. Antenne Pic Rouge de Tipaerui.	*Papeete. Tipaerui Pic Rouge antenna.*	RDL 101° / 2.3 NM TAF.
HZ	17°33'49"S 149°31'48"W	Pirae. Verticale Hélisurface du Belvédère.	*Pirae. Overhead Belvedere helipad.*	RDL 90° / 4.2 NM TAF.

ARRIVEES ET DEPARTS EN VFR SPECIAL

A l'intérieur de la CTR de TAHITI, des autorisations de vol en VFR spécial peuvent être délivrées par le contrôle d'aérodrome.

SPECIAL VFR ARRIVALS AND DEPARTURES

Within CTR of TAHITI, special VFR flights clearance can be delivered by ATC.

Equipement AD

Balisage de nuit électrique HS et O/R.

AD equipment

Night electrical lighting operating HS and O/R.

Activités diverses

Activité de voltige (N° 10) : SR - SS. 2000 ft AMSL / 5000 ft AMSL.

Activité annoncée sur ATIS. La pratique de l'activité implique l'acceptation du protocole disponible auprès de la subdivision contrôle par E-mail à : seac-pf-sna-dca-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr

Special activities

Aerobatic (NR 10) : SR - SS. 2000 ft AMSL / 5000 ft AMSL.

Activity announced on ATIS. Activity practice implies acceptance of protocol available from subdivision control via E-mail at : seac-pf-sna-dca-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr

Consignes particulières de radiocommunication

Special radiocommunication instructions

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Aéronefs aviation générale en VMC :

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller.
- après le décollage, le pilote commandant de bord fait demi-tour ou atterrit sur l'aérodrome approprié le plus proche.
- à l'arrivée **après** avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit suivre cette dernière clairance et poursuivre jusqu'à l'atterrissage.
- à l'arrivée **avant** d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord doit :
  a) procéder à un examen de l'aérodrome, depuis une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome, et portant sur les manches à air et l'état de la surface de l'aire de manœuvre, afin de déterminer la piste à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent,
  b) observer la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aédrome,
  c) venir s'intégrer au début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage,
  d) poursuivre alors jusqu'à l'atterrissage,
  e) après l'arrivée, prendre contact par téléphone avec le responsable de la TWR.

RADIO COMMUNICATION FAILURE

General aviation ACFT in VMC:

If the radio communication equipment fails:

- *upon departure, the pilot-in-command must not take off.*
- *after take-off, the pilot-in-command turns around or lands at the closest relevant aerodrome.*
- *upon arrival, **after** receiving clearance to join aerodrome traffic the pilot-in-command must follow this clearance and proceed flight until landing.*
- *upon arrival **before** receiving joining clearance, the pilot-in-command must:*

a) from a height greater than the top of the aerodrome traffic circuits, inspect the aerodrome's air socks and condition of the manoeuvering area's surface, in order to decide which runway to use and to ensure that there is no apparent danger of using the aerodrome,
b) observe the position of other aircraft in the aerodrome traffic,
c) join at the beginning of downwind at the height of the aerodrome traffic circuit, ensuring visual separation with the aircraft already in the aerodrome traffic and leaving them the right of way,
d) proceed until landing,
e) after arrival, contact the TWR supervisor by phone.

© SIA

TAHITI FAA'A

Caractéristiques locales

Présence de panneaux solaires situés à 2050 m du début de piste 04 mesurés sur l'axe et à 1350 m travers Sud de l'axe de piste. Risque d'éblouissement pour un aéronef en approche finale RWY 04 chaque mois de juin en début de matinée.

Local features

Solar panels located 2500 m from the beginning of RWY 04 measured on axis and 1350 m abeam South of the RWY axis. Risk of dazzle for ACFT on final approach RWY 04 every month of June at the beginning of the morning.

Obstacles

L'attention des équipages est attirée :

a) sur la présence d'obstacles critiques au Sud-Est de la piste dans la bande dégagée :
   - à 80 m de l'axe de piste : habitations (altitude 18 ft),
   - à 140 m de l'axe de piste : relief, arbres (altitude 117 ft),
   - à 120 m de l'axe de piste et 375 m du seuil 22 : monticule, arbres (altitude 54 ft).

b) sur l'absence partielle de bande dégagée au Nord-Ouest du seuil 22, sur une surface d'environ 4000 m^2.

Présence d'habitations au Sud de la bande aménagée à une distance de 90 m de l'axe de piste tout le long de la piste. Ces habitations d'une hauteur de 5 m, sont situées respectivement à 150 m, 390 m et 850 m du seuil décalé 22.

Obstructions

The crews' attention is drawn towards :

a) the presence of obstructions located in the South-East of the RWY in the RWY shoulder:
   - at 80 m from the RWY centre line : habitations (altitude 18 ft),
   - at 140 m from the RWY centre line : relief, trees (altitude 117 ft),
   - at 120 m from the RWY centre line and 375 m from THR 22 : hillock and trees (altitude 54 ft).

b) the partial absence of RWY shoulder in the North-West of THR 22, on a surface of 4000 m^2.

Concentration of houses on South of RWY strip at a distance of 90 m from the RWY axis along the RWY, the blocks of houses are located at 150 m, 390 m and 850 m from the permanent displaced THR 22. Height 5 m.

Informations diverses

Précautions phytosanitaires sévères pour ACFT en provenance de Fidji, Samoa, Cook, Wallis, Tonga, Nouvelle-Guinée, Indonésie.

Miscellaneous

Rigorous phytosanitary care for ACFT coming from Fidji, Samoa, Cook, Wallis, Tonga, New Guinea and Indonesia.

© 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 NTAM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTAM - RIMATARA

AD 2 NTAM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	22°38'14"S 152°48'19"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	Au Nord de l'île	North of the island
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	50 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	9 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	14.7567°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.031°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTAM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI-FAA'A - H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAM.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAM.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Level 1 : Powder fire-extinguisher 50 kg in front of the terminal, PRKG ACFT side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	SAM et DIM : non assuré. Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces HOR. Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	SAT and SUN : not provided. Outside HS : O/R with PN of 48 HR before the flight, addressed to AD administration. Level 1 outside these SKED. Powder fire-extinguisher 50 kg in front of the terminal, PRKG ACFT side.

AD 2 NTAM.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTAM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Oui : diurne	Yes : day marking.
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	NIL	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTAM .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Traffic area safety line combined with holding-point mark.

AD 2 NTAM.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 NTAM.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTAM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTAM.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	089.00 (074)	1400 x 30	28 F/A/W/T revêtue / paved	22°38'14.67"S 152°48'46.07"W ------ GUND NIL	THR : 49ft
25	269.00 (254)	1400 x 30	28 F/A/W/T revêtue / paved	22°38'13.54"S 152°47'57.05"W ------ GUND NIL	THR : 49ft

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	600	NIL	NIL	NIL
25	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTAM.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	1400	2000	1400	1400	
25	1400	1400	1400	1400	

AD 2 NTAM.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*
07		G-LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	49.3 ft					
25		G-LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	47.7 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*	
07	1400 m	56 m	W	LIL	R-LIL			(1)
25	1400 m	56 m	W	LIL	R-LIL			(2)

(1) Balisage latéral jaune sur les 450 derniers mètres.
Yellow edge lighting on the last 450 m.
Balisage d'extrémité de piste non encastré.
Runway end lighting not embedded.

(2) Balisage latéral jaune sur les 450 derniers mètres.
Yellow edge lighting on the last 450 m.
Balisage d'extrémité de piste non encastré.
Runway end lighting not embedded.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAM.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*	B-LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	OUI	YES
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Inférieur à 15 s	Less than 15 s
5	Observations / *Remarks*	PRKG et raquettes : B-BI et non encastré.	Apron and turnaround areas : B-LIL and not embedded.

AD 2 NTAM.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTAM.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 NTAM.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTAM.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 NTAM.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Aire de manoeuvre limitée à un seul ACFT lors des phases d'atterrissage et de décollage.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.1 GROUND HANDLING

Manoeuvring area limited to one ACFT during LDG and TKOF.

Half-turn prohibited outside turn-around area at the end of the RWY.

20.2 INFRASTRUCTURE

Largeur bande aménagée : variant de 96 m à 120 m.

Largeur bande dégagée : 100 m.

20.2 INFRASTRUCTURES

Prepared strip width : ranging from 96 m to 120 m.

RWY shoulder width : 100 m.

AD 2 NTAM.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTAM.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 USAGE LIMITATIONS

Cross wind limitations :

- 25 kt dry RWY

- 20 kt wet RWY

- 15 kt contaminated RWY.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minimas MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

Avant atterrissage, s'assurer par un passage à basse altitude que la RWY est dégagée.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

Before landing, overfly RWY to make sure it's vacated.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAM.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Risque aviaire important dû à la présence de canards sauvages et sternes.

Risque accru lors des périodes pluvieuses.

Fortes turbulences de vent ou cisaillement de vent en finale aux deux QFU, par vent de secteur Sud.

Obstacles :

- Dégagements latéraux des prolongements dégagés :

Présence d'une clôture de 2 m de haut avec poteaux et socle béton au plus proche à 91 m en amont du seuil 25, et de 1 m de haut en seuil 07 en limite de bande aménagée côté Sud de l'AD.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Important bird hazard due to presence of wild ducks and terns.

Increased hazard during rainy periods.

Strong wind turbulence or wind shear on final at both QFU, during wind coming from the South sector.

Obstructions :

- CWYs shoulders :

Presence of a fence of 2 m high with poles and concrete base, located at 91 m to the nearest, upstream THR 25, and of 1 m high at THR 07 in the limit of the prepared strip on the southern side of AD.

23.3 PERIL ANIMALIER

NIL

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

NIL

23.4 EQUIPEMENT D'AERODROME

Système de télécommande VHF de balisage.

Le PCL fonctionne de jour comme de nuit.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

PCL : Balisage lumineux pouvant être télécommandé par VHF sur la fréquence A/A 123.500

- Niveau de brillance MNM : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI,

- Niveau de brillance MAX : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Fonctionnement :

30 minutes et prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

23.4 AD EQUIPMENT

VHF PCL.

The PCL is in operation by day and night.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation in the PAPI, threatening the stability of the glide path.

PCL : Lighting aids remote-controlled by VHF on A/A frequency 123.500

- MNM brighting level : 3 clicks on microphone in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI,

- MAX brighting level : 5 clicks on microphone in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU.

Lighting extinction after 30 min.

Operating :

30 min and extension of 30 min after 3 or 5 clicks on microphone.

In case of failure :

Wait 10 sec before another click action.

AD 2 NTAM.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 NTAM.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.

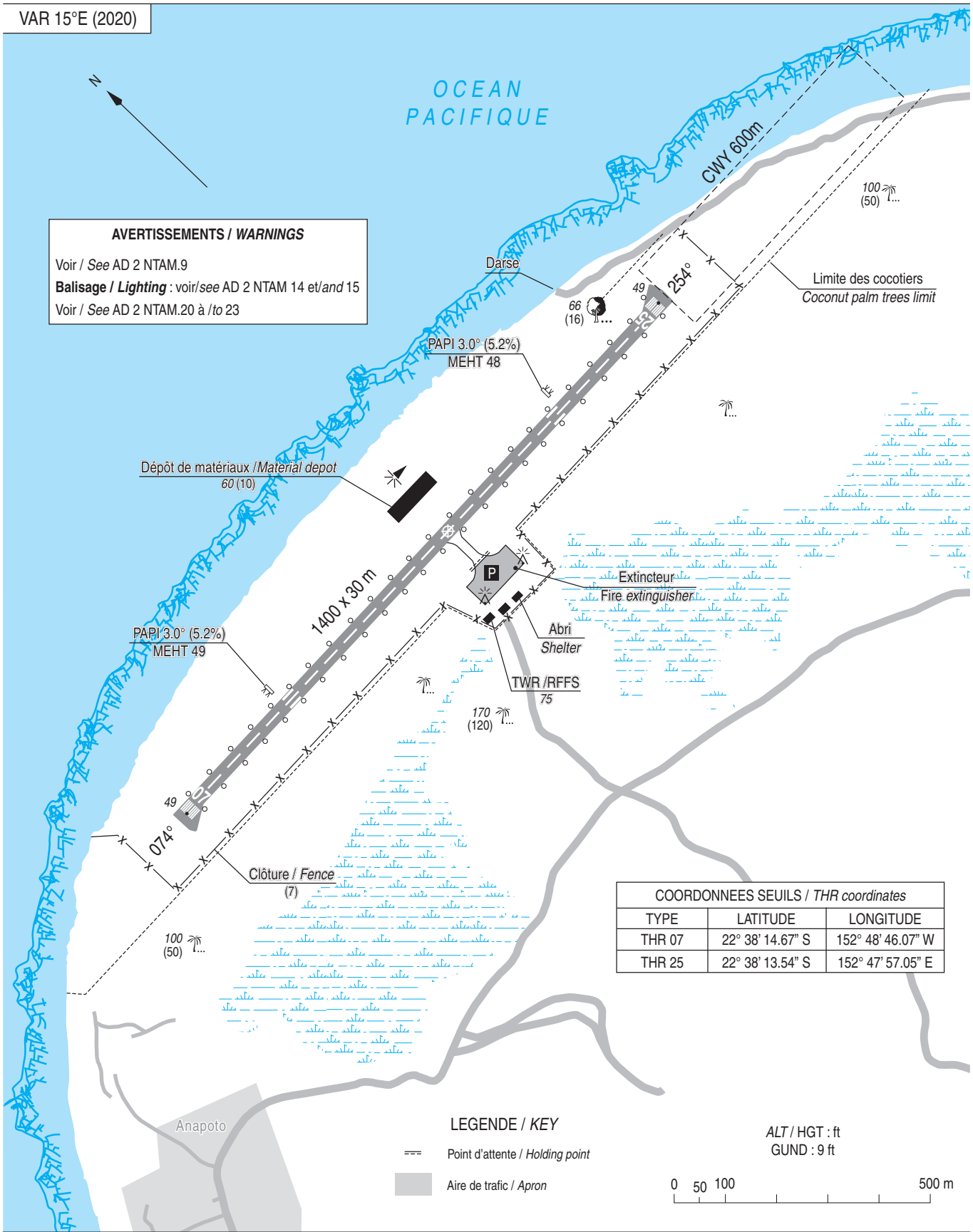
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

A/A : 123.500 (FR seulement /*only*)

RIMATARA
22 38 14 S - 152 48 19 W
ALT AD : 50 (2 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	22° 38' 14.67" S	152° 48' 46.07" W
THR 25	22° 38' 13.54" S	152° 47' 57.05" 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
07	NIL	LIL	1400	2000	1400	1400	Revêtue *Paved*	28 F/A/W/T	550	550	-	-
25	NIL	LIL	1400	1400	1400	1400			550	550	-	-
									HN : 800		-	-

© SIA

DATA

RIMATARA

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW07	22°38'14.67" S 152°48'46.07" W	X			X
RW25	22°38'13.54" S 152°47'57.05" W	X			X

ADKUP	REF ENR 4.4	X			X
MALYC	REF ENR 4.4	X			X
TARIR	REF ENR 4.4	X			X

FAM07	22°38'22.0" S 152°54'12.3" W	X			X
FAM25	22°38'06.0" S 152°42'30.9" W	X			X
AM410	22°43'13.9" S 152°53'26.8" W	X			X
AM412	22°43'30.1" S 152°59'28.9" W	X			X
AM420	22°42'59.5" S 152°42'55.7" W	X			X
AM422	22°42'59.2" S 152°36'58.3" W	X			X

© SIA

RIMATARA
PRECODING RNP A RWY 07

RNP A RWY 07												
RMK	-							MAG VAR 2020 14.6°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	-	TARIR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TARIR	IF	TARIR	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	AM410	-	209	223.6	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	AM412	-	253	267.2	5.6	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	ADKUP	-	344	358.7	5.0	R	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA ADKUP	IF	ADKUP	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	ADKUP	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNP APCH
	TF	FAM07	-	074	088.7	5.0	-	1700	1700	-	-	RNP APCH
	TF	RW07	Yes	074	088.6	5.0	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	074	088.6	-	-	1200	-	-	-	RNP APCH
	DF	AM410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	AM412	-	253	267.2	5.6	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	ADKUP	-	344	358.7	5.0	R	1700	-	-	-	RNP APCH

© SIA

RIMATARA
PRECODING RNP B RWY 25

RNP B RWY 25												
RMK	-							MAG VAR 2020 14.6°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	-	TARIR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TARIR	IF	TARIR	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	AM420	-	119	133.6	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	AM422	-	075	090.0	5.5	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MALYC	-	344	358.5	5.0	L	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA MALYC	IF	MALYC	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	MALYC	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNP APCH
	TF	FAM25	-	254	268.5	5.0	-	1700	1700	-	-	RNP APCH
	TF	RW25	Yes	254	268.6	5.0	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	254	268.6	-	-	1200	-	-	-	RNP APCH
	DF	AM420	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	AM422	-	075	090.0	5.5	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MALYC	-	344	358.5	5.0	L	1700	-	-	-	RNP APCH

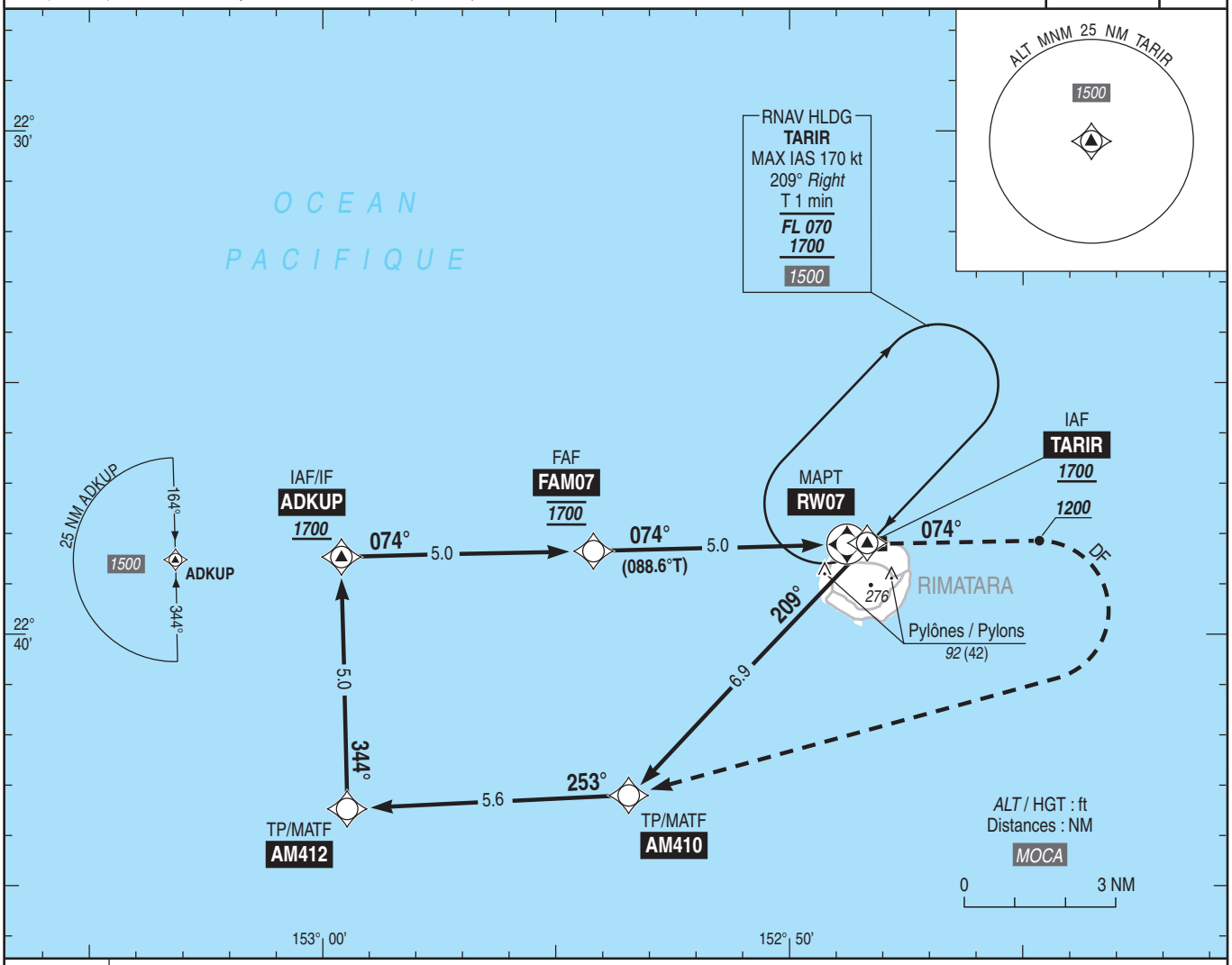
© SIA

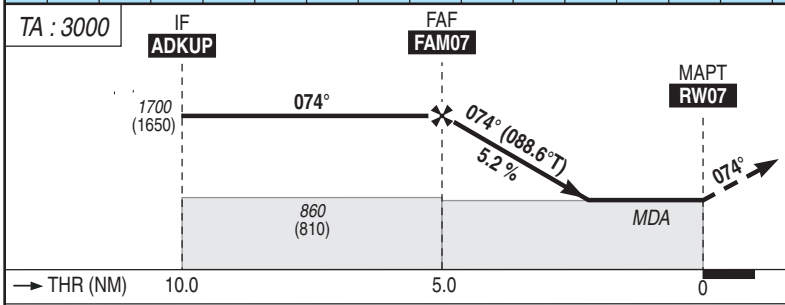
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 50 (2 hPa)**, THR : 49*

RIMATARA

RNP A RWY 07

APP : NIL TWR : NIL **A/A** (123.500) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu auprès de / *forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	RNP APCH	VAR 15° E (2020)





API : Monter **RM 074°**. A ***1200*** (1150), tourner **à droite direct vers AM410**, puis poursuivre vers **AM412** puis **ADKUP** en montée vers ***1700*** (1650).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 074°**. At **1200** (1150), turn **right direct to AM410**, then continue to **AM412** then **ADKUP** climbing up to **1700** (1650).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* (1)(2) Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***860*** (810)	1500 1600	809

DIST RW07 NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1690*** (1640)	***1370*** (1320)	***1055*** (1005)	***735*** (685)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*
(1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	5.0 NM	4 min 19	3 min 33	3 min 01	2 min 45	2 min 31	2 min 19
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

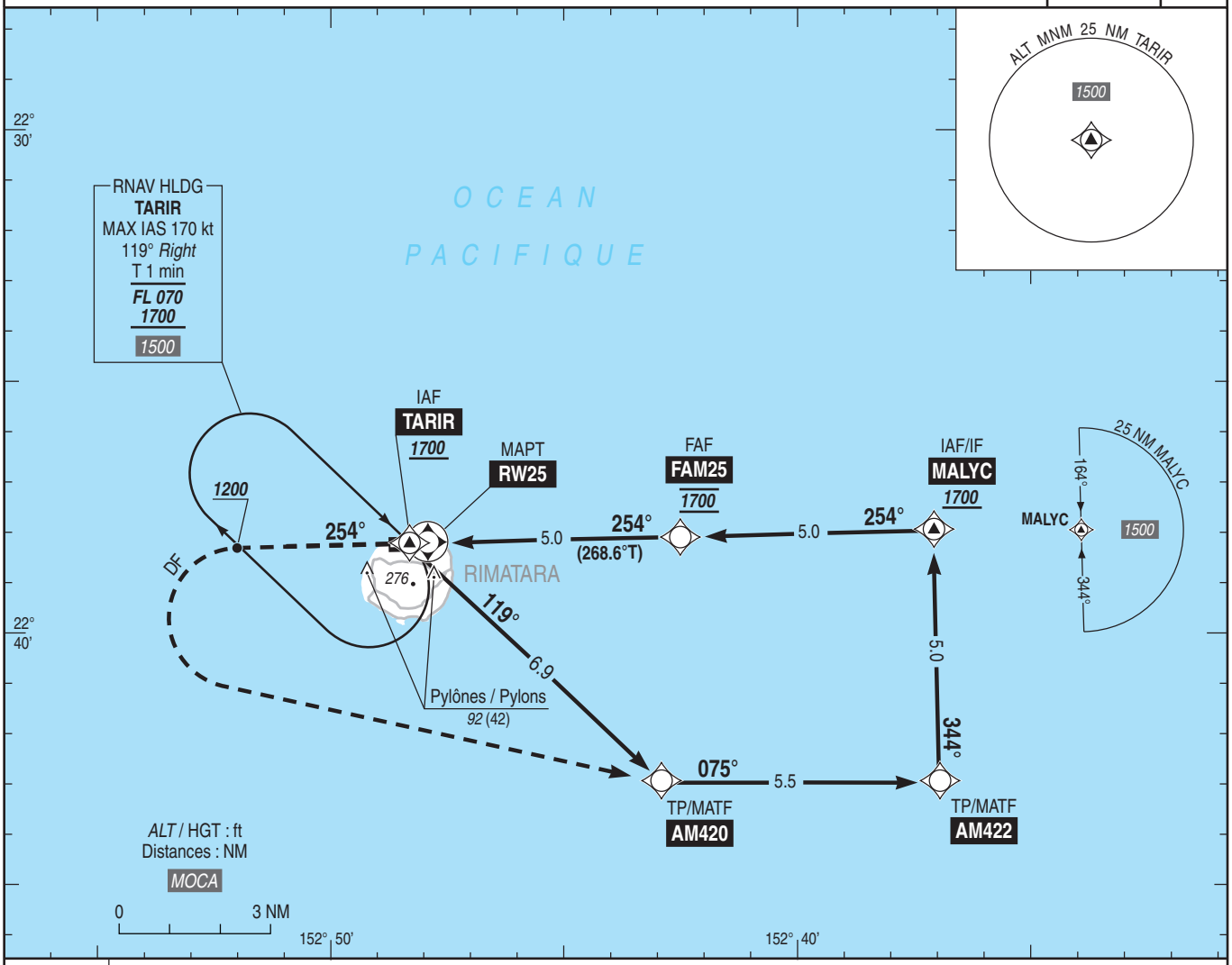
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 50 (2 hPa)**, THR : 49*

RIMATARA
RNP B RWY 25

APP : NIL
TWR : NIL
A/A (123.500) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu auprès de / *forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

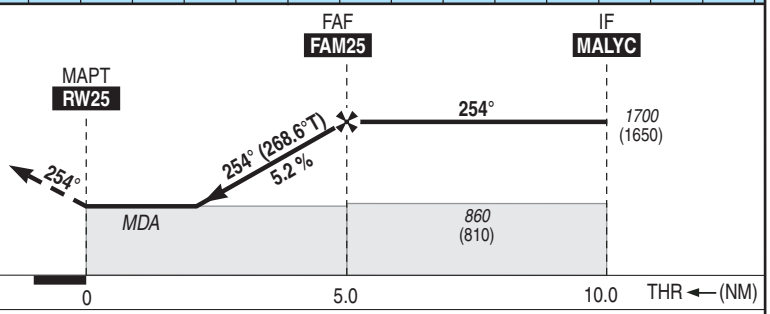
RNP APCH	VAR 15° E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 254°**. A ***1200*** (1150), tourner ***à gauche direct vers AM420***, puis poursuivre vers **AM422** puis **MALYC** en montée vers ***1700*** (1650).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb **MAG 254°**. At **1200** (1150), turn **left direct to AM420**, then continue to **AM422** then **MALYC** climbing up to **1700** (1650).*
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 AD*

CAT	MVL / *Circling* (1)(2) Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***860*** (810)	1500 1600	809

DIST RW25 NM	2	3	4	5
ALT (HGT)	***735*** (685)	***1055*** (1005)	***1370*** (1320)	***1690*** (1640)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*
(1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	5.0 NM	4 min 19	3 min 33	3 min 01	2 min 45	2 min 31	2 min 19
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

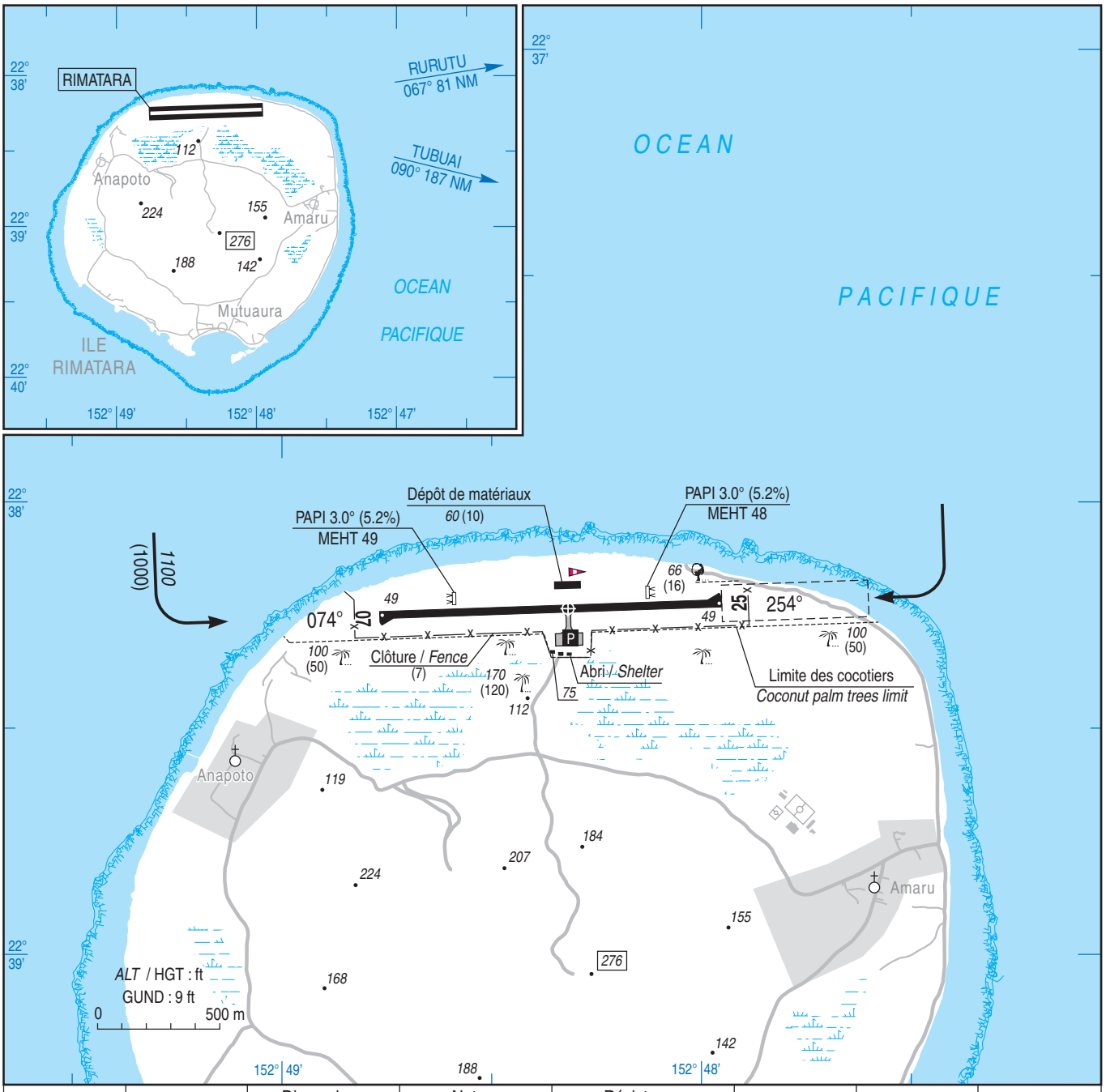
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

RIMATARA

	ALT AD : 50 ft (2 hPa) LAT : 22 38 14 S LONG : 152 48 19 W	**NTAM** VAR 15°E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A (123.500) FR seulement / *only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07 25	074 254	1400 x 30	Revêtue *Paved*	28 F/A/W/T	2000 1400	1400 1400	1400 1400

Aides lumineuses :
RWY : BI
TWY : BI
PRKG : BI

Lighting aids :
RWY : LIL
TWY : LIL
PRKG : LIL

© 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 NTAR.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTAR - RURUTU

AD 2 NTAR.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	22°25'54"S 151°22'02"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2.5 km NW MOERAI
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	27 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	0 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	14.6723°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.03°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf

AD 2 NTAR.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS HOR RFFS.	AFIS RFFS SKED.
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTAR.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air Tahiti, Total)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAR.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAR.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : Extincteur poudre 50 kg en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal, ACFT apron side. Emergency sea facilities available (60 seats capacity).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : niveau 4. Hors HS : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. JEU et SAM : non assuré ; PPR PN 48 HR ouvrées à adresser au gestionnaire de l'AD. En dehors de ces HOR : niveau 1.	HS : level 4. Outside HS : O/R PN 48 worked HR before the flight, addressed to the ATS reporting office. THU and SAT : not provided ; PPR PN 48 worked HR to be sent to AD administration. Outside these SKED : level 1.

AD 2 NTAR.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAR.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume	Asphalt
	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 NTAR.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Panneau de désignation de piste non éclairé.	RWY designation sign unlighted.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTAR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Trafic area safety line combined with the holding point mark.

AD 2 NTAR.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 NTAR.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTAR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTAR.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	107.90 (093)	1450 x 30	12 /F/A/X/T revêtue / paved	22°25'53.80"S 151°22'01.95"W (22°25'53.95"S 151°22'01.45"W) ------ GUND NIL	THR : 27ft DTHR : 27ft
27	287.89 (273)	1450 x 30	12 /F/A/X/T revêtue / paved	22°26'08.29"S 151°21'13.70"W (22°26'08.19"S 151°21'14.03"W) ------ GUND NIL	THR : 22ft DTHR : 23ft

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	200	NIL	NIL	NIL
27	NIL	NIL	200	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTAR.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	1450	1650	1450	1435	Demi-largeur de bande côté océan variable : - de 50 m à 90 m en section courante de piste, - de 50 m à 70 m au niveau de la bande avant seuil 09. Half-width ocean side varying : - from 50 m to 90 m along the common section of the runway, - from 50 m to 70 m close to the strip before threshold 09.
27	1450	1650	1450	1440	Demi-largeur de bande côté océan : - variable de 50 m à 90 m en section courante de piste, - égale à 50 m au niveau de la bande avant seuil 27. Half-width ocean side : - varying from 50 m to 90 m along the common section of the runway, - equal to 50 m close to the strip before threshold 27.

AD 2 NTAR.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	55 ft					
27		G							

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	1450 m	60 m	W	LIL	R			(1)
27	1450 m	60 m	W	LIL	R			

(1) PAPI : Surface de protection des obstacles limitée à 10 km.
Obstacles protection area limited to 10 km.

AD 2 NTAR.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*	Centrale électrique de secours.	Emergency power-plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	1 à 15 s.	1 to 15 s.
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTAR.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTAR.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 NTAR.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	RURUTU Information (FR)	118.300 MHz	HO	Exploitant/Operator : Territoire

AD 2 NTAR.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	RT	282.5 kHz	H24	22°25'57.6"S 151°22'07.8"W	78 ft	150NM		221°/206 m THR 09	

AD 2 NTAR.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 AERONEFS AUTORISES

AD réservé aux aéronefs munis de radio.

En raison de la longueur de bande non conforme en amont des deux seuils, aéronefs de MTOW supérieure à 20 t acceptés pour les seuls pilotes autorisés (demande à soumettre au SEAC PF département surveillance).

20.1 AUTHORIZED AIRCRAFT

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Due to a non-compliant strip length upstream side of both thresholds, ACFT with MTOW higher than 20 t accepted for authorized pilots only (request to be submitted to SEAC PF surveillance department).

20.2 MANOEUVRES AU SOL

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour les ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

20.2 GROUND HANDLING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

One aircraft movement allowed at a time on the maneuvering area.

Half-turn prohibited outside turn-around areas at end of the RWY for ACFT with a MTOW greater than 11 t.

20.3 DEGAGEMENTS

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée :150 m.

20.3 CLEARINGS

Width of prepared strip: 100 m.

Width of runway shoulder: 150 m.

AD 2 NTAR.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAR.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Limitation vent traversier pour aéronefs de MTOW supérieure à 20t :

a) 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6),

b) 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC de 5),

c) 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC de 3),

d) 10 kt sur piste contaminée (ou RWYCC de 2).

Fortes turbulences et cisaillements en finale par vent de secteur Sud.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 ATTENTES

→ Sans objet.

→ **22.4 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 09 : Monter dans l'axe et suivre le radial 093° RT jusqu'à 2000 ft (1982), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 27 : Monter dans l'axe et suivre le radial 273° RT jusqu'à 2000 ft (1982), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

→ **22.5 TRANSITS**

→ Sans objet.

→ **22.6 PROCEDURES SPECIFIQUES**

→ Sans objet.

→ **22.7 PROCEDURES LVP**

→ Sans objet.

→ **22.8 VFR ET VFR SPECIAL**

→ Sans objet.

→ **22.9 PERTE DE COMMUNICATION**

→ Sans objet.

→ **22.10 MOYENS OBLIGATOIRES**

PAPI 09 obligatoire de nuit.

PAPI inexistant QFU 273°, atterrissage interdit de nuit.

22.1 GENERAL INFORMATION

Crosswind limitations for ACFT over 20t MTOW :

a) 25 kt on dry runway (or communicated RWYCC 6),

b) 20 kt on wet runway (or RWYCC 5),

c) 15 kt on slippery wet runway (or RWYCC 3),

d) 10 kt on contaminated runway (or RWYCC 2).

Heavy turbulences and windshears on final when wind from South sector.

22.2 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 HOLDINGS

Not applicable.

22.4 DEPARTURE FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departure

RWY 09: Climb on RWY axis and follow radial 093° RT up to 2000 ft (1982), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

RWY 27: Climb on RWY axis and follow radial 273° RT up to 2000 ft (1982), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

22.5 TRANSITS

Not applicable.

22.6 SPECIFIC PROCEDURES

Not applicable.

22.7 LVP PROCEDURES

Not applicable.

22.8 VFR AND SPECIAL VFR

Not applicable.

22.9 LOSS OF COMMUNICATION

Not applicable.

22.10 COMPULSORY MEANS

PAPI 09 mandatory at night.

PAPI not existing on QFU 273°, night landing prohibited.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAR.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 OBSTACLES

QFU 093° : prolongement dégagé avec présence d'arbres de 66 ft de haut situés à 100 m de l'axe de piste.

Relief de la pointe TEMATONA de 190 ft d'altitude à 2350 m du THR 09 et à 300 m de l'axe de piste.

Terre-plein de bande limité par des enrochements formant obstacle négatif de 2 m environ.

Dégagements latéraux Sud de la piste et des prolongements dégagés : présence d'arbres de 56 ft de haut situés à 100 m de l'axe de piste.

Présence au niveau du THR 09, d'une marche entre l'enrobé et le sol, allant jusqu'à 8 cm.

Présence d'une ligne de cocotiers et d'aitos d'une hauteur max de 90 ft dans les dégagements latéraux, sur toute la longueur de piste à 115 m de son axe, côté montagne.

Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

23.1 OBSTRUCTIONS

QFU 093°: clearway with presence of 66-foot-high trees located 100 m from RWY centreline.

Relief located at "la pointe TEMATONA", altitude 190 ft, 2350 m from THR 09 and 300 m from RWY centreline.

Caution advised to a mound of rocks 2 m high.

Southern RWY and CWY shoulders: presence of 56-foot-high trees located 100 m from RWY centreline.

Presence of a 8-centimeter-high step from the asphalt to the floor, close to THR 09.

Presence of max 90-foot-high palm trees and aitos in shoulders, over the entire length of the runway, 115 m away from the axis, mountain side.

Possible RWY shoulders' cleaning outside HS.

23.2 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

Péril animalier en mode dégradé, cage de capture d'animaux et fusil indisponibles pendant les HOR RFFS de l'AD publiés en niveau 2.

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

Wildlife strike hazard running in degraded mode, animal capture cage and rifle not available during AD RFFS level 2 published SKED.

23.3 EQUIPEMENT D'AERODROME

Point de mesure de vent situé à 60 m du seuil 09 et à 165 m au Sud de l'axe de piste, donnant uniquement le vent instantané.

23.3 AD EQUIPMENT

Wind measurement point located 60 m from THR 09 and 165 m South from RWY axis, giving only instantaneous wind.

AD 2 NTAR.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 NTAR.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.

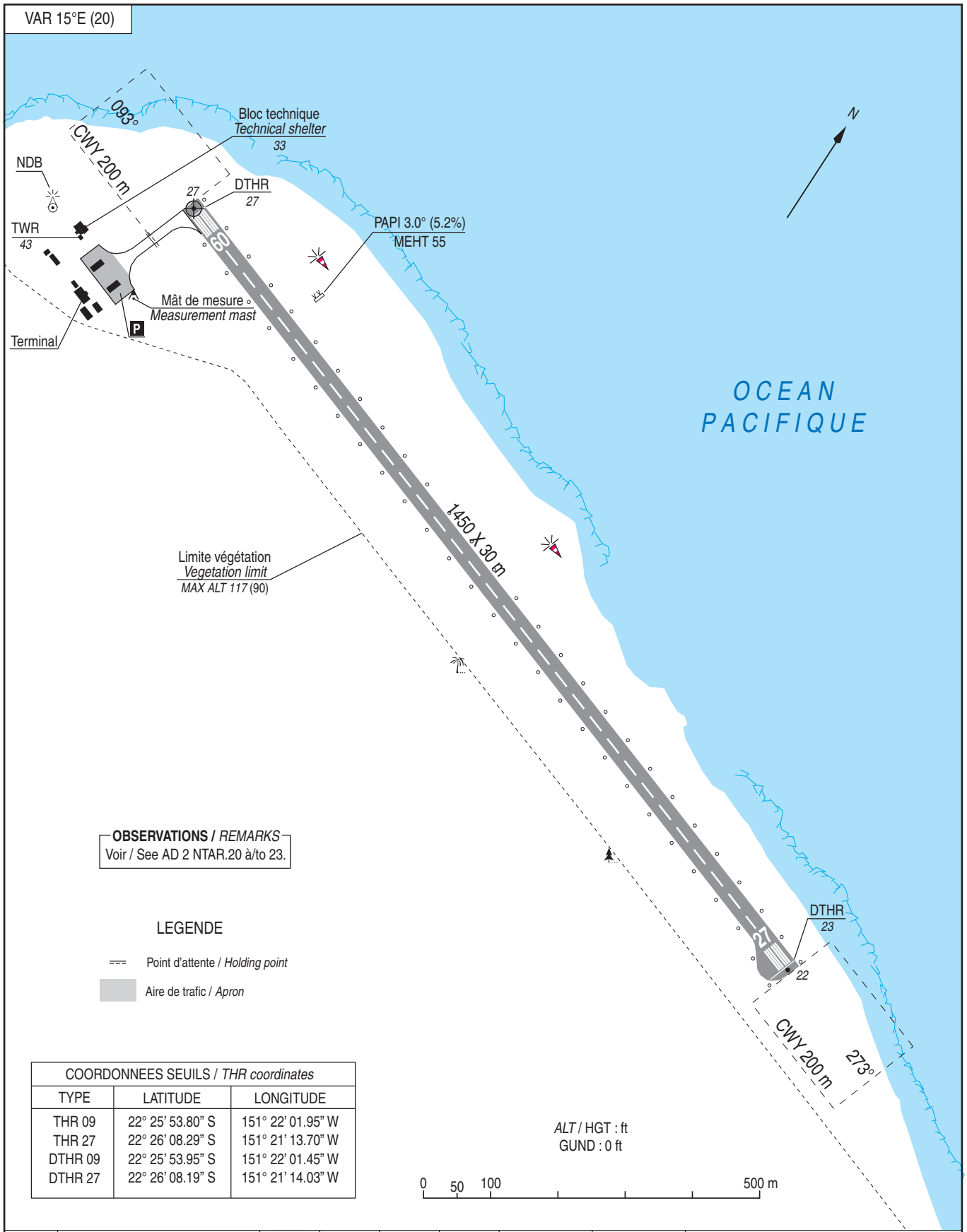
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : 118.300 (FR)

RURUTU
22 25 54 S - 151 22 02 W
ALT AD : 27 (1hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 09	22° 25' 53.80" S	151° 22' 01.95" W
THR 27	22° 26' 08.29" S	151° 21' 13.70" W
DTHR 09	22° 25' 53.95" S	151° 22' 01.45" W
DTHR 27	22° 26' 08.19" S	151° 21' 14.03" 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
09	NIL	LIL	1450	1650	1450	1435	Revêtue *Paved*	12 F/A/X/T	800	800	-	-
27	NIL	LIL	1450	1650	1450	1440			800	800	-	-

AMDT 14/20 **CHG** : VAR, MEHT PAPI RWY 09, ajouts mât de mesure et manche à air, longitude THR 27, normalisation.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV
RT	REF Enr 4.1		X
REKEK	REF Enr 4.3	X	
RUXAR	REF Enr 4.3	X	
RAXON	REF Enr 4.3	X	
RISKI	REF Enr 4.3	X	
AR401	22°24'19.4" S 151°27'15.7" W	X	
AR402	22°27'54.4" S 151°15'20.1" W	X	
AR403	22°25'24.31" S 151°23'40.04" W	X	
AR404	22°26'52.61" S 151°18'46.11" W	X	
AR405	22°20'32.8" S 151°24'20.3" W	X	
AR406	22°22'55.9" S 151°16'43.3" W	X	
AR408	22°24'40.1" S 151°08'32.6" W	X	

© SIA

PRECODING RNP RWY 09

RNP RWY 09												
RMK	-							MAG VAR 2020 14.6°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	REKEK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	RUXAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RUXAR	IF	RUXAR	-				-	3000	-	-	-	-
	TF	AR405	-	324	338.1	5.8	-	2500	-	-	-	1.0
	TF	RAXON	-	279	293.1	6.4	-	1700	-	-	-	1.0
	TF	REKEK	-	183	198.0	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA RAXON	IF	RAXON	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	REKEK	-	183	198.0	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA REKEK	IF	REKEK	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
APCH	IF	REKEK	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	AR401	-	093	108.0	5.0	-	1700	1700	-	-	1.0
	TF	AR403	Yes	093	107.9	3.5	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	DF	AR405	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	RAXON	-	279	293.1	6.4	-	1700	-	-	-	1.0

→

←

© SIA

PRECODING RNP RWY 27

RNP RWY 27												
RMK	-							MAG VAR 2020 14.6°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	RUXAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RUXAR	IF	RUXAR	-				-	3000	-	-	-	-
	TF	AR406	-	044	059.0	5.7	-	2500	-	-	-	1.0
	TF	AR408	-	088	102.9	7.8	-		-	-	-	1.0
	TF	RISKI	-	183	197.8	5.0	-	1900	-	-	-	1.0
INA RISKI	IF	RISKI	-	-	-	-	-	1900	-	-	-	-
→ APCH	IF	RISKI	-	-	-	-	-	1900	-	-	-	-
	TF	AR402	-	273	287.8	5.0	-	1900	1900	-	-	1.0
	TF	AR404	Yes	273	287.9	3.3	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	DF	AR406	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	AR408	-	088	102.9	7.8	-	-	-	-	-	1.0
	TF	RISKI	-	183	197.8	5.0	-	1900	-	-	-	

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

RURUTU

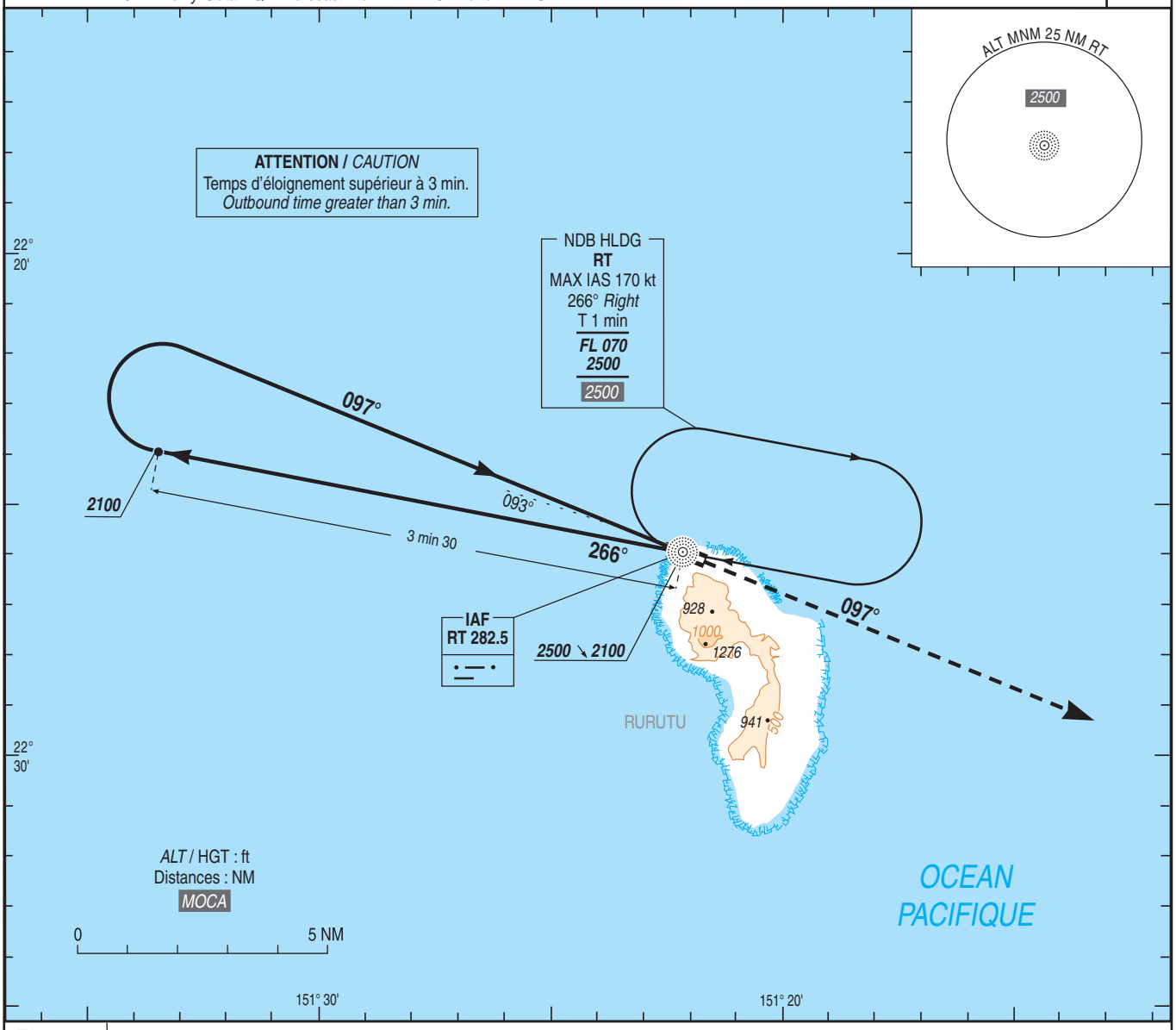
CAT A B

***ALT AD : 27 (1 hPa)**, DTHR : 27*

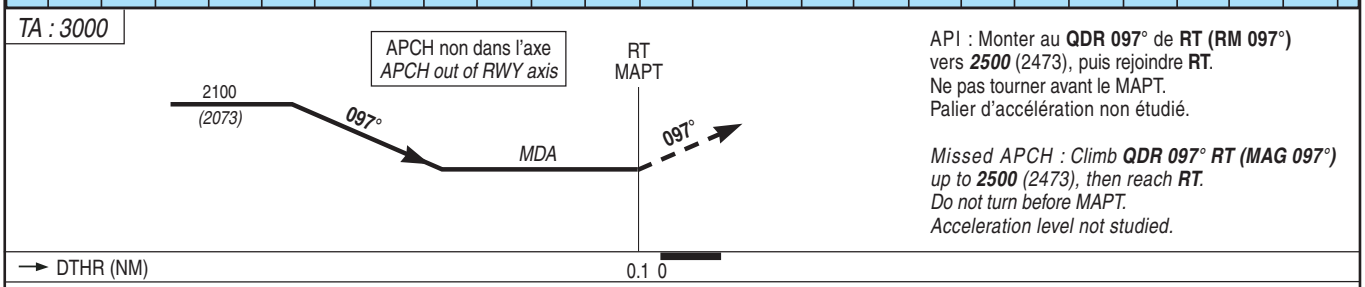
NDB RWY 09

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RURUTU Information 118.300 (FR)
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur TEMSI.
***A/A** FR only. Obtain QNH forecast from TAHITI CTL or on TEMSI.*

VAR
15° E
(2020)



TA : 3000



API : Monter au **QDR 097°** de **RT (RM 097°)** vers ***2500*** (2473), puis rejoindre **RT**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 097° RT (MAG 097°)** up to **2500** (2473), then reach **RT**.*
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 AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1320*** (1290)	1500	1289	***1420*** (1390)	1500 1600	1388	***1620*** (1590)	1500 1600	1584

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Circuit AD RWY 27 : Droite / *Right hand circuit RWY 27.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

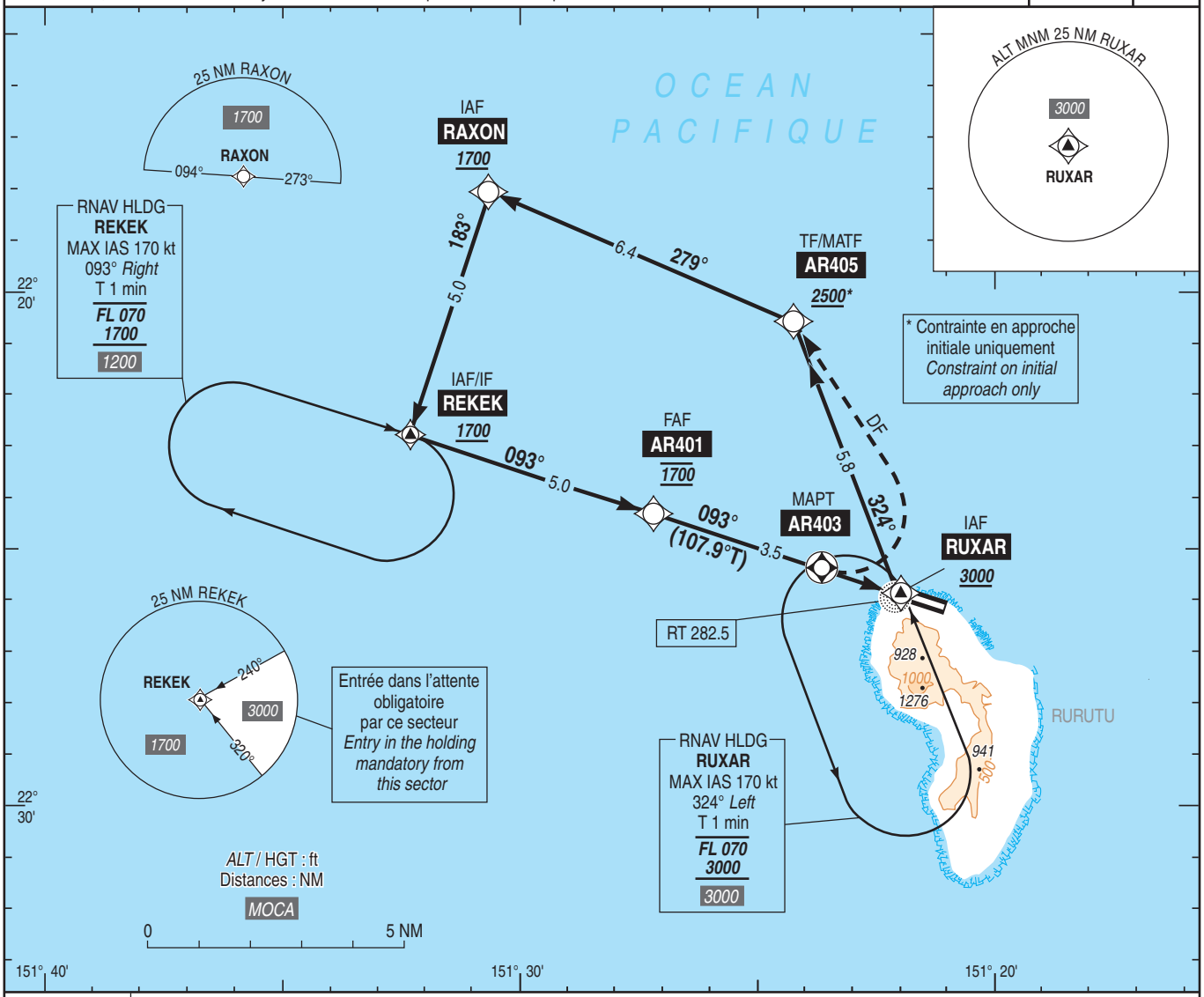
CAT A B

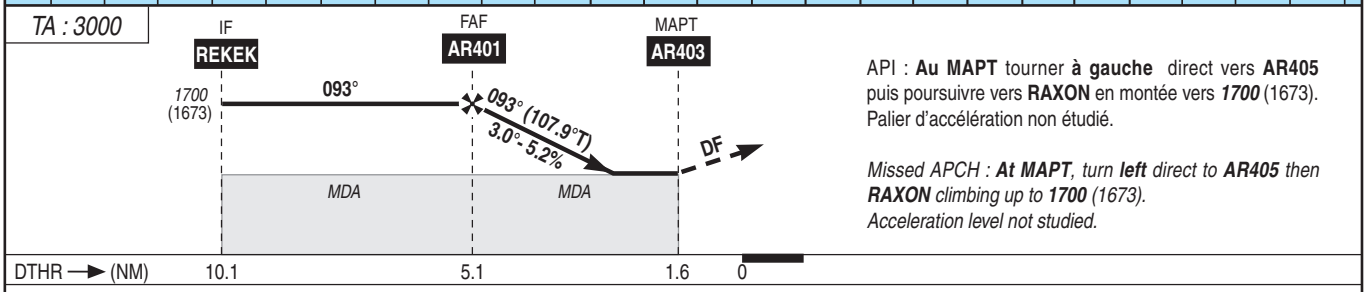
***ALT AD : 27 (1 hPa)**, DTHR : 27*

RURUTU

RNP RWY 09

APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : Rurutu information 118.300 (FR). Absence ATS, **A/A** FR seulement/*only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 15° E (2020)





API : **Au MAPT** tourner **à gauche** direct vers **AR405** puis poursuivre vers **RAXON** en montée vers ***1700*** (1673). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : **At MAPT**, turn **left** direct to **AR405** then **RAXON** climbing up to **1700** (1673).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***860*** (830)	1500	829	***1330*** (1310)	1500 1600	1302	***1530*** (1500)	1500 1600	1498

DIST AR403			
NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1540*** (1513)	***1225*** (1198)	***905*** (878)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5

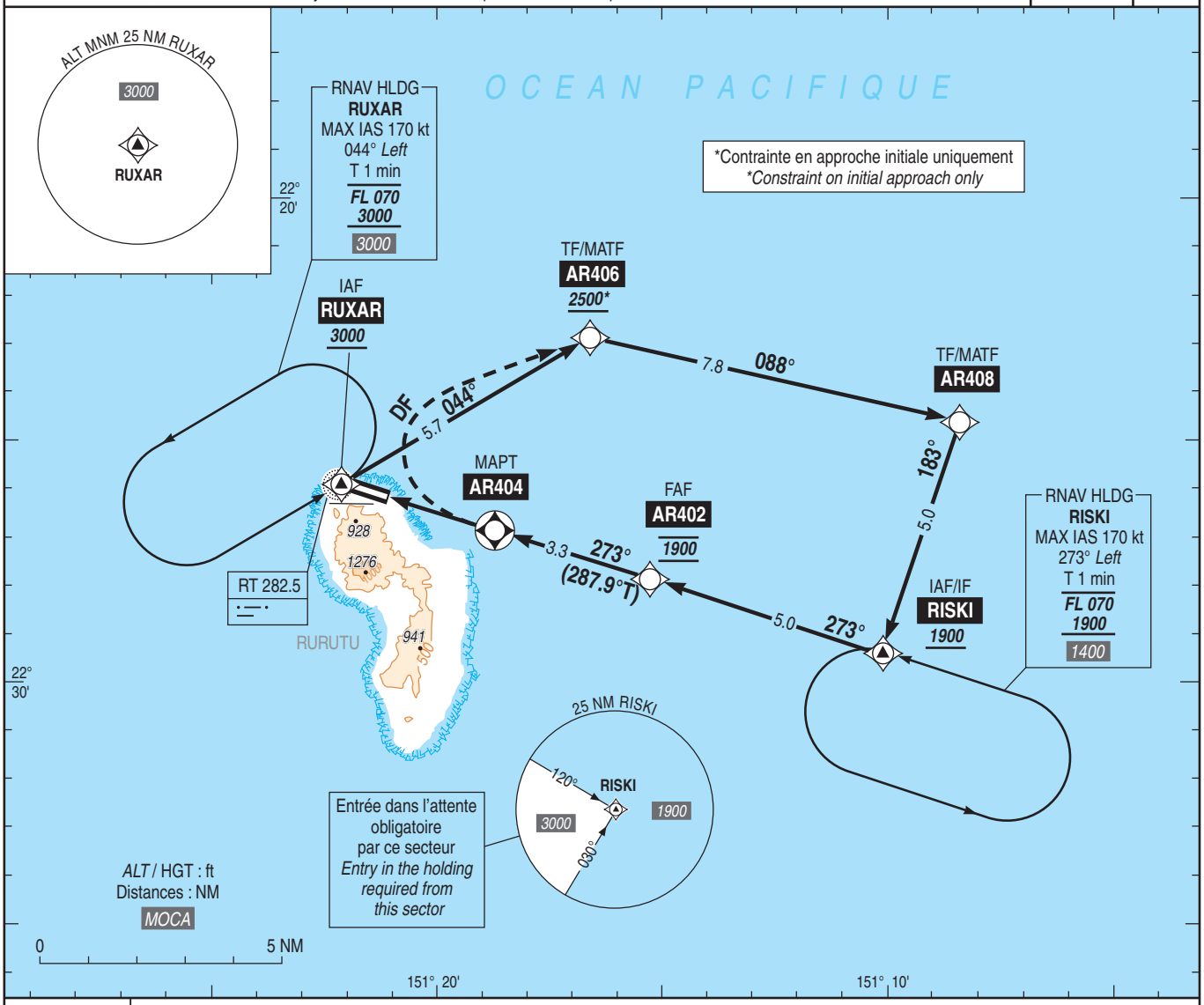
		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.5 NM	3 min 00	2 min 38	2 min 20	2 min 06	1 min 55	1 min 45	1 min 37
FAF - DTHR	5.1 NM	4 min 22	3 min 50	3 min 24	3 min 04	2 min 47	2 min 33	2 min 21
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 27 (1 hPa)**, DTHR : 27*

RURUTU
RNP RWY 27

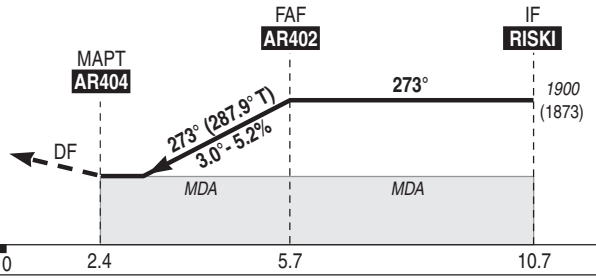
APP NIL TWR : NIL **AFIS** : Rurutu information 118.300 (FR). Absence ATS, A/A FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 15° E (2020)



TA : 3000

API : **Au MAPT** tourner **à droite** direct vers **AR406** puis **AR408** puis **RISKI**, en montée vers ***1900*** (1873). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: **At MAPT** turn **right** direct to **AR406** then **AR408** then **RISKI,** climbing up to **1900** (1873). 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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***910*** (880)	1500	876	***1400*** (1370)	1500 1600	1368	***1600*** (1570)	1500 1600	1564

DIST AR404 NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1790*** (1763)	***1470*** (1443)	***1155*** (1128)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. /*(1) Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.3 NM	2 min 52	2 min 30	2 min 14	2 min 00	1 min 49	1 min 40	1 min 32
FAF - DTHR	5.7 NM	4 min 55	4 min 18	3 min 50	3 min 27	3 min 08	2 min 52	2 min 39
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

© SIA

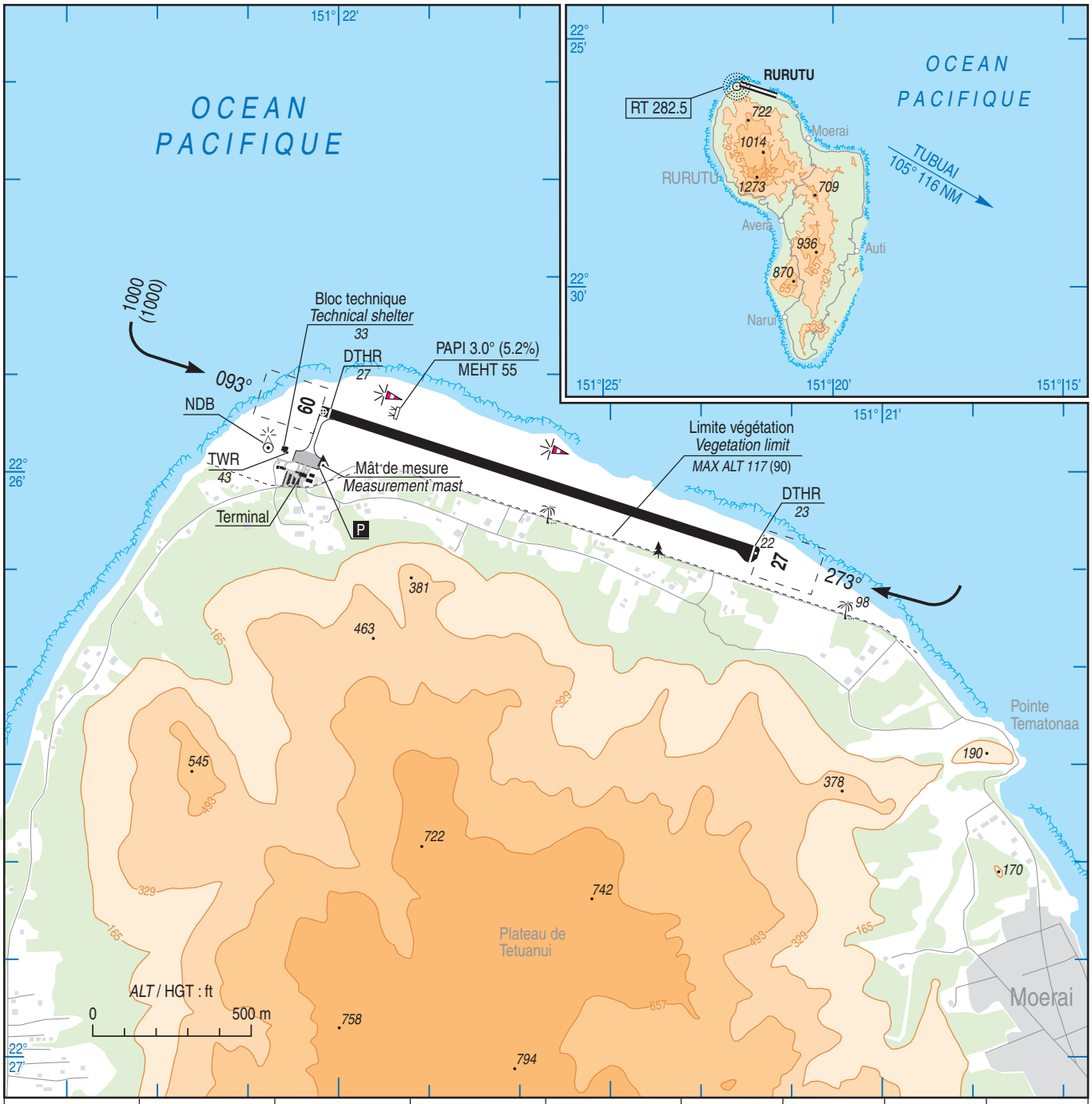
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

RURUTU

	ALT AD : 27 ft (1 hPa) LAT : 22 25 54 S LONG : 151 22 02 W	**NTAR** VAR 15° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 118.300 (FR). Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
09 27	093 273	1450 x 30	Revêtue Paved	12 F/A/X/T	1450 1450	1650 1650	1450 1450	1435 1440

Aides lumineuses :
Voir AD 2 NTAR ADC 01
THR : BI
RWY : BI

Lighting aids :
See AD 2 NTAR ADC 01
THR : LIL
RWY : LIL

© 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 NTAT.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTAT - TUBUAI MATAURA

AD 2 NTAT.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	23°22'11"S 149°31'47"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et axe TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	4,8 km SW Mataura
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	17 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-8 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.0016°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.029°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.fr

AD 2 NTAT.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS : HOR RFFS	AFIS : RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTAT.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (AIR TAHITI).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAT.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places). Extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Emergency sea facilities available (60 seats capacity). Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal, PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : Niveau 4 Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. MAR et SAM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées. PPR PN à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces horaires.	HS : Level 4 Outside HS : O/R with PN of 48 worked hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. TUE and SAT : not provided PPR PN 48 worked hours. PPR PN to send to AD administration. Level 1 outside these hours.

AD 2 NTAT.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Asphalt
	Résistance des TWY / *TWY strength*	24 F/B/Y/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 NTAT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne	Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTAT .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with the holding point mark.

AD 2 NTAT.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 NTAT.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTAT .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W Aperçu de zone / Overview of the area METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB AEROWEB-PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTAT.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
03	048.21 (033)	1500 x 30	24 F/B/Y/T revêtue / paved	23°22'11.43"S 149°31'46.98"W ------ GUND NIL	THR : 15ft
21	228.21 (213)	1500 x 30	24 F/B/Y/T revêtue / paved	23°21'38.93"S 149°31'07.59"W ------ GUND NIL	THR : 17ft

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
03	NIL	NIL	440	NIL	NIL	(1)
21	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

(1) Longueur de la bande avant seuil 03 non conforme, mesurant 54 m au lieu des 60 m réglementaires.
RESA (aire de sécutité d'extrémité de piste) : 90 x 60 m.
(1) Strip length prior to THR 03 non-compliant, measuring 54 m instead of regulatory 60 m.
RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 60 m.

AD 2 NTAT.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
03	1500	1940	1500	1500	
21	1494	1494	1494	1494	Fin des distances déclarées située à 6 m avant l'extrémité physique de la piste. End of declared distances located 6 m before physical end of RWY.

AD 2 NTAT.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*
03		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	55 ft					
21		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	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*	
03	1500 m	60 m	W	LIL	R			(1)
21	1500 m	60 m	W	LIL	R			(2)

(1) Seuil et extrémité de piste : BI.
THR and RWY end : LIL.

(2) Seuil et extrémité de piste : BI.
Feux de fin de piste situés à 6 m au-delà des distances déclarées.
THR and RWY end : LIL.
RWY end lights located 6 m beyond declared distances.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAT.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*	Balisage lumineux de secours : centrale électrique de secours.	Emergency lighting : emergency power plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	15 s	
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTAT.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTAT.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 NTAT.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	TUBUAI Information (FR)	118.300 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française
A/A	TUBUAI (FR)	118.300 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 NTAT.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	TB	347 kHz	H24	23°22'13.0"S 149°31'41.9"W	62 ft	150NM		094°/152 m THR 03	

AD 2 NTAT.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée : 150 m.

20.1.2 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

Prepared strip width : 100 m.

RWY shoulder width : 150 m.

20.1.2 Taxi regulations

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Half-turn prohibited out of turn-pads at end of RWY.

AD 2 NTAT.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAT.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW supérieure à 20 t :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6).
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5) .
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

22.1 GENERAL

Cross wind limitations for aircraft with an MTOW greater than 20 t :

- 25 kt dry RWY (or reported RWYCC 6).
- 20 kt wet RWY (or reported RWYCC 5).
- 15 kt on a slippery wet runway (or reported RWYCC 3) and on a contaminated RWY (or reported RWYCC 2).

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR établies selon critères OACI :

RWY 03 :

Monter dans l'axe 033° à 3.3% jusqu'à 1800 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Les pentes (supérieures à 3.3%) associés aux obstacles suivants proches de la DER ne sont pas publiées : Arbres d'altitude max 133 ft situés sur une distance de 1300 m à partir de la DER, répartis sur toute la largeur de la trouée d'envol.

RWY 21 :

Monter dans l'axe 213° à 3.3% jusqu'à 1800 ft (1783), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Les pentes (supérieures à 3.3%) associés aux obstacles suivants proches de la DER ne sont pas publiées :

22.3 OUTBOUND FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures established with ICAO criteria :

RWY 03 :

Climb straight ahead 033° at 3.3% up to 1800 ft, then direct route climbing up to en-route safety altitude. The slopes (above 3.3%) due to the following obstacles near the DER are not published: Trees of maximum altitude 133 ft located over a distance of 1300 m from the DER, distributed over the entire width of the flight path.

RWY 21 :

Climb straight ahead 213° at 3.3% up to 1800 ft (1783), then direct route climbing up to en-route safety altitude. The slopes (above 3.3%) due to the following obstacles near the DER are not published:

Type d'obstacle / *Type of obstacle*	**Distance sur l'axe depuis le THR 21 / *Axis distance from THR 21* (m)**	**Distance latérale / *Lateral distance* *(m)***	**Position par rapport à l'axe / *Position related to RWY axis***	**ALT obstacle (ft)**	**HGT / AD (ft)**
Cocotier / *Coconut tree*	1568	138,3	Gauche / *left*	52	35
Arbre / *Tree*	1569,6	118,3	Gauche / *left*	49	32
Tour de contrôle / *TWR*	1551,8	142,1	Gauche / *left*	37	20
Arbre / *Tree*	1570,3	124,8	Gauche / *left*	43	26

22.4 MOYENS OBLIGATOIRES

PAPI aux deux QFU obligatoires de nuit.

PAPI QFU 033° obligatoire de jour pour les aéronefs de MTOW > 5.7 t, excepté pour les pilotes autorisés (demande à soumettre au SEAC département surveillance).

Feux à éclats QFU 033° obligatoires.

22.4 COMPULSORY MEANS

PAPI both QFU mandatory at night.

PAPI QFU 033° mandatory in the daytime for ACFT whose MTOW > 5.7 t, except for authorized pilots (request to be submitted to SEAC surveillance department).

Flashing lights QFU 033° mandatory.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAT.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible en dehors ouverture organisme ATS.

23.2 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

Fonctionnement en mode dégradé (cage de capture d'animaux et fusil non disponibles) lorsque le service RFFS est réduit au niveau 2.

23.3 OBSTACLES

Dégagements latéraux :

- Présence de zones de végétation, altitude MAX 91 ft situées au plus près à 90 m au Nord Est de l'axe de piste.

- Présence de zones de végétation, bâtiments, mâts, altitude MAX 124 ft situées au plus près à 90 mètres au Sud de l'axe de piste.

Obstacles au décollage :

QFU 033° :

- Route située dans la trouée d'envol altitude gabarit 31 ft située à 1980 m du seuil 03.

Présence de zone de végétation (Aito) dans la trouée d'envol :

- altitude MAX 33 ft située entre 2050 m et 2125 m du seuil 03 et entre 90 m et 113 m au nord de l'axe de piste.

- altitude MAX 49 ft située entre 2350 m et 2380 m du seuil 03 et entre 110 m et 140 m au nord de l'axe de piste.

23.4 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence de navires pouvant mesurer 45 m d'altitude aux abords de l'aérodrome.

Travaux de nettoyage des bandes possible hors HS.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR activity outside ATS operating hours.

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

Degraded operation when RFFS CAT 2 (animal capture cage and firearm not available).

23.3 OBSTRUCTIONS

RWY shoulders :

- Vegetation areas, MAX altitude 91 ft located as close as 90 m from North Eastern RWY centerline.

- Vegetation areas, constructions, masts, MAX altitude 124 ft located as close as 90 m from Southern RWY centerline.

Obstructions at take-off :

QFU 033° :

- Road located within the takeoff funnel, 31 ft altitude located at 1980 m from THR 03.

Vegetation areas (Aito) in take-off funnel :

- altitude MAX 33 ft located between 2050 m and 2125 m from THR 03 and between 90 m and 113 m northern RWY centerline.

- altitude MAX 49 ft located between 2350 m and 2380 m from THR 03 and between 110 m and 140 m northern RWY centerline.

23.4 AIR NAVIGATION HAZARDS

Presence of vessels possibly reaching an altitude of 45 m in the vicinity of the aerodrome.

RWY shoulders cleaning outside HS.

AD 2 NTAT.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 NTAT.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.

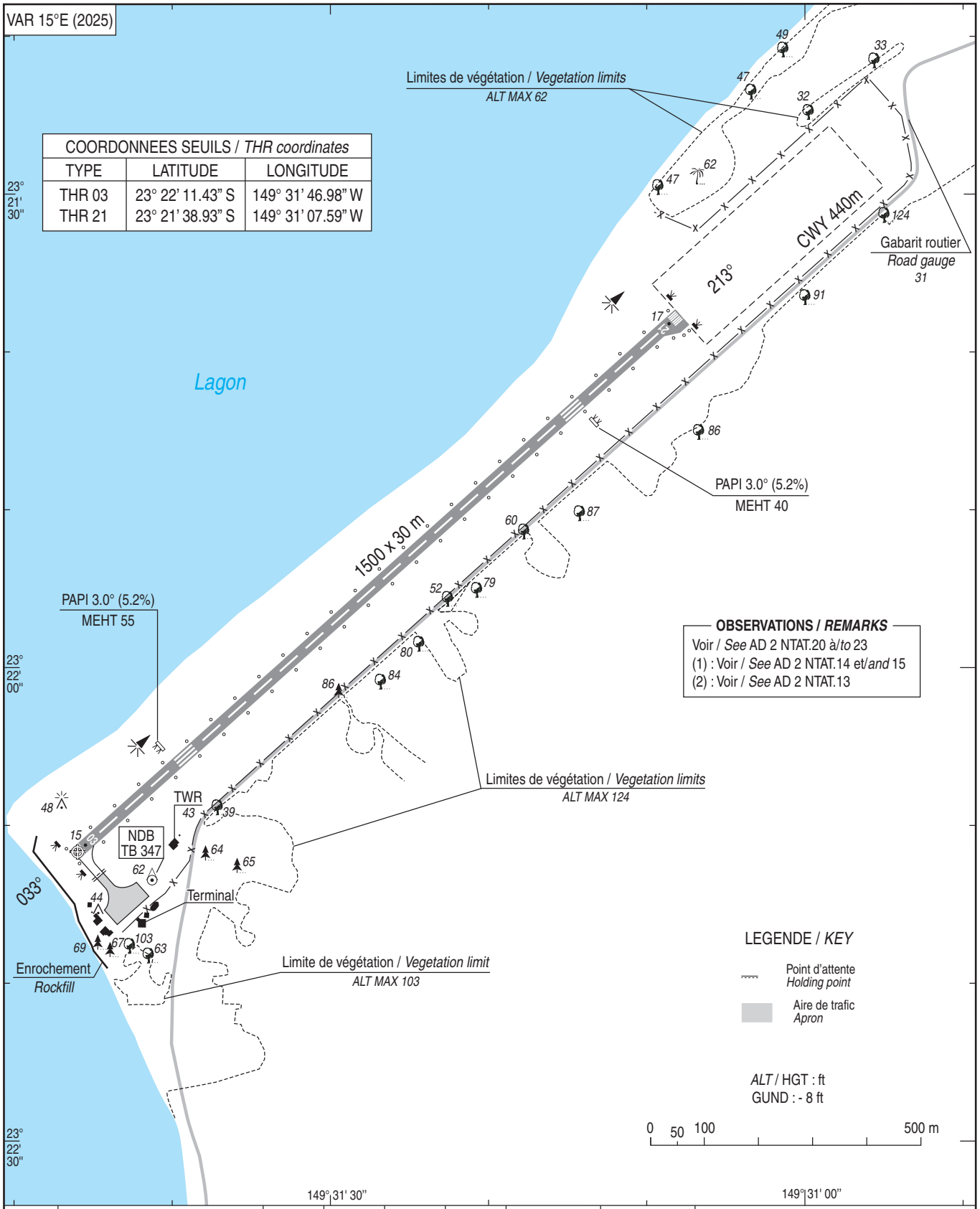
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
Sans objet / *Not applicable*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 NTAT.18

TUBUAI MATAURA
23 22 11 S - 149 31 47 W
ALT AD : 17 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 03	23° 22' 11.43" S	149° 31' 46.98" W
THR 21	23° 21' 38.93" S	149° 31' 07.59" W

OBSERVATIONS / *REMARKS*
Voir / *See* AD 2 NTAT.20 à/*to* 23
(1) : Voir / *See* AD 2 NTAT.14 et/*and* 15
(2) : Voir / *See* AD 2 NTAT.13

RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
03	NIL	LIL	1500	1940	1500	1500	Revêtue	24 F/B/Y/T	800	800	-	-
21	NIL	LIL	1494 (2)	1494 (2)	1494 (2)	1494 (2)	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

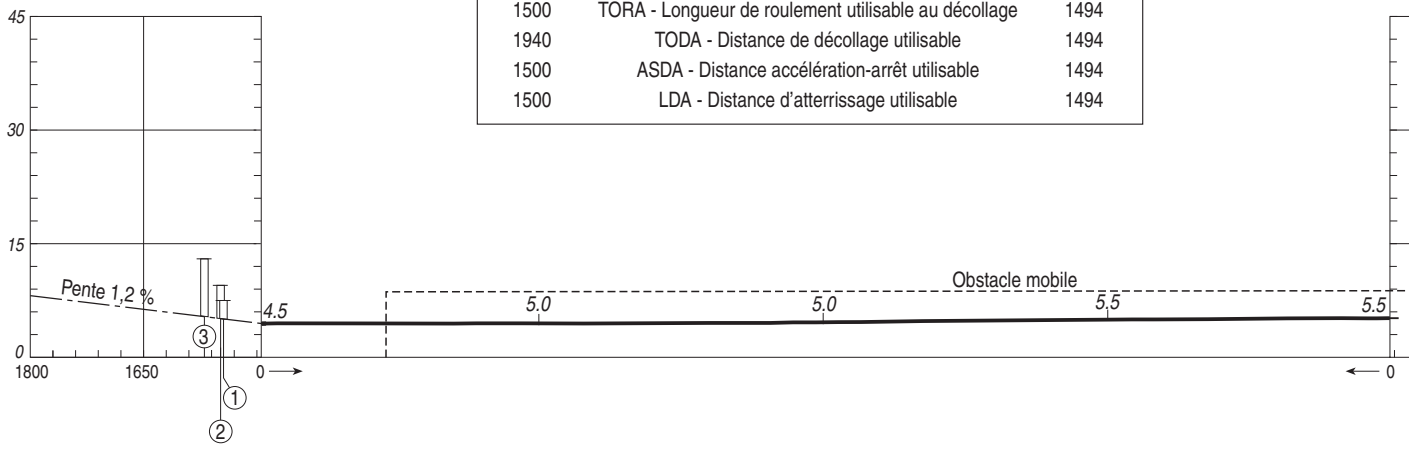
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

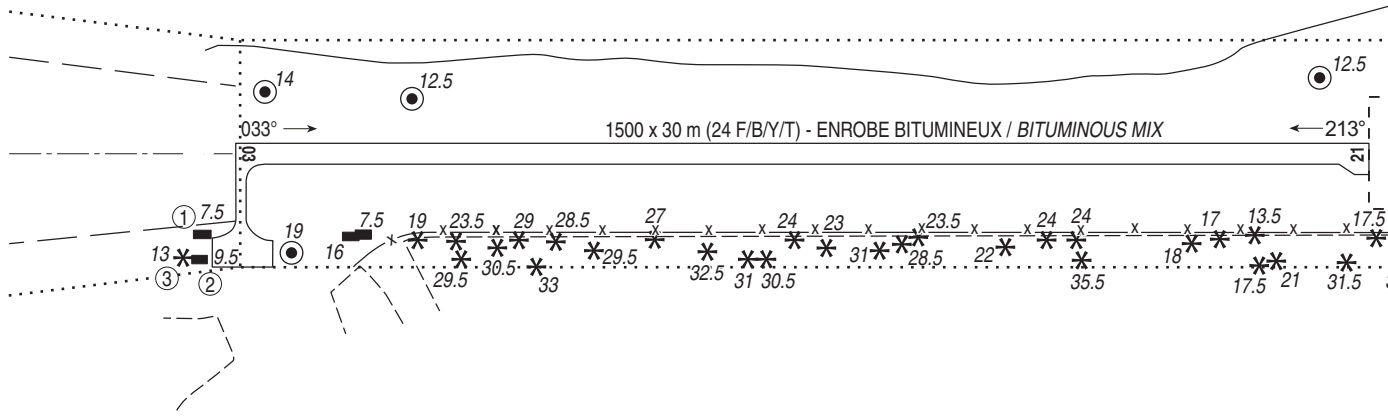
TUBUAI MATAURA
RWY 03/21

VAR 15° E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 03		RWY 21
1500	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	1494
1940	TODA - Distance de décollage utilisable	1494
1500	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	1494
1500	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	1494





LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE RE

- 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)
- OBSTACLE A L'IN DE LA TROUEE
- OBSTACLE A L'E DE LA TROUEE
- OBSTACLE MOB
- TROUEE D'ENVO
- ZONE DE RELEV

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté par GeometriX en Décembre 2021
Nivellement rattaché au système EGM96

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
TB	REF ENR 4.1			X		X
RW03	23°22'11.43" S	149°31'46.98" W	X			X
RW21	23°21'38.93" S	149°31'07.59" W	X			X
IBAKO	REF ENR 4.4		X			X
IBELI	REF ENR 4.4		X			X
IDOPI	REF ENR 4.4		X			X
IGAMA	REF ENR 4.4		X			X
IGENO	REF ENR 4.4		X			X
IKOVA	REF ENR 4.4		X			X
FAT03	23°25'37.5" S	149°35'56.9" W	X			X
FAT21	23°18'00.5" S	149°26'43.1" W	X			X
AT403	23°19'09.2" S	149°35'04.4" W	X			X
AT404	23°18'03.2" S	149°34'15.3" W	X			X

© SIA

TUBUAI MATAURA

PRECODING RNP RWY 03

RNP RWY 03												
RMK	-							MAG VAR 2025 15.0°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IKOVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IBELI	IF	IBELI	-	-	-	-	-	2600	-	-	-	-
	TF	IKOVA	-	123	138.3	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA IGAMA	IF	IGAMA	-	-	-	-	-	2600	-	-	-	-
	TF	IKOVA		303	318.2	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA IKOVA	IF	IKOVA	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
APCH	IF	IKOVA	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	FAT03	-	033	048.3	5.0	-	1700	1700	-	-	1.0
	TF	RW03	Yes	033	048.2	5.1	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	DF	AT403	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	IBELI	-	217	232.4	9.9	-	1700	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

TUBUAI MATAURA

PRECODING RNP RWY 21

RNP RWY 21												
RMK	-							MAG VAR 2025 15.0°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IDOPI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IBAKO	IF	IBAKO	-	-	-	-	-	2600	-	-	-	-
	TF	IDOPI	-	123	138.2	5.0	-	1800	-	-	-	1.0
INA IGENO	IF	IGENO	-	-	-	-	-	2600	-	-	-	-
	TF	IDOPI	-	303	318.1	5.0	-	1800	-	-	-	1.0
INA IDOPI	IF	IDOPI	-	-	-	-	-	1800	-	-	-	-
APCH	IF	IDOPI	-	-	-	-	-	1800	-	-	-	-
	TF	FAT21	-	213	228.2	5.0	-	1800	1800	-	-	1.0
	TF	RW21	Yes	213	228.2	5.4	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	CA	-	-	213	228.2	-	-	1000	-	-	-	1.0
	DF	AT404	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	IBAKO	-	031	045.9	10.2	-	1800	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

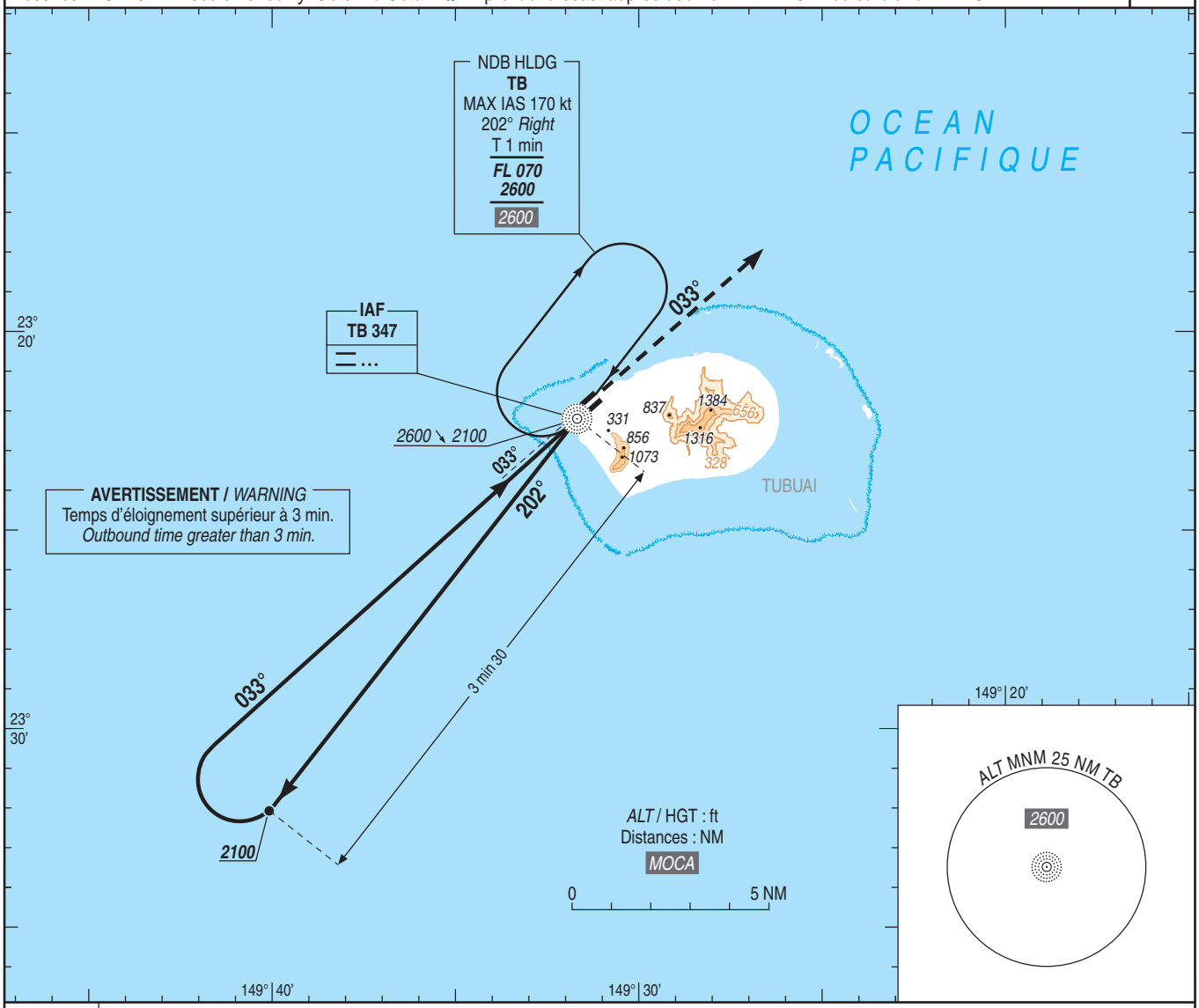
TUBUAI MATAURA

CAT A B
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 15*

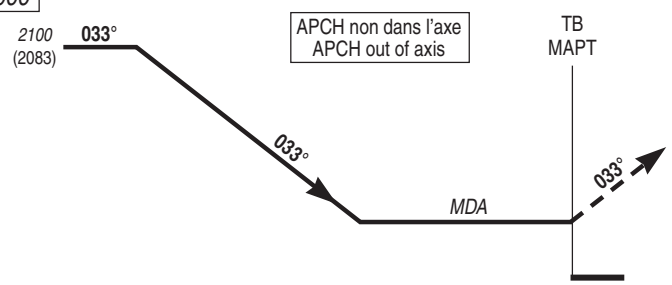
NDB RWY 03

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TUBUAI Information 118.300 (FR).
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 15° E (2020)



TA : 3000



API : Monter **QDR 033°**, à ***1800*** (1783) rejoindre **TB** en montée vers ***2600*** (2583).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed approach : Climb **QDR 033°**, at **1800** (1783) join **TB** climbing up to **2600** (2583).*
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 AD

CAT	NDB			MVL / *Circling (1)*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***990*** (970)	1500	969	***1270*** (1250)	1500 1600	1250	***1470*** (1450)	1500 1600	1446

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

© SIA

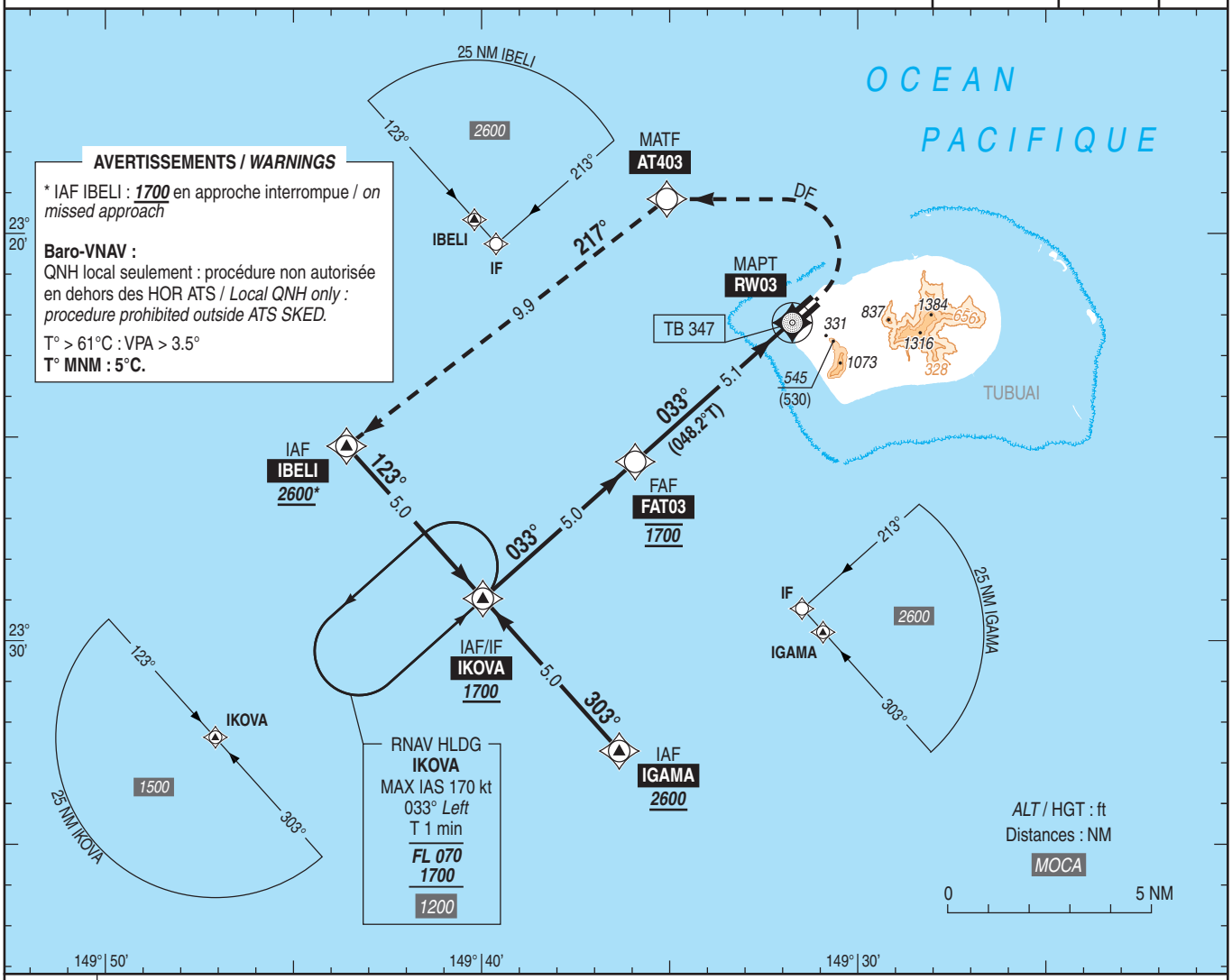
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

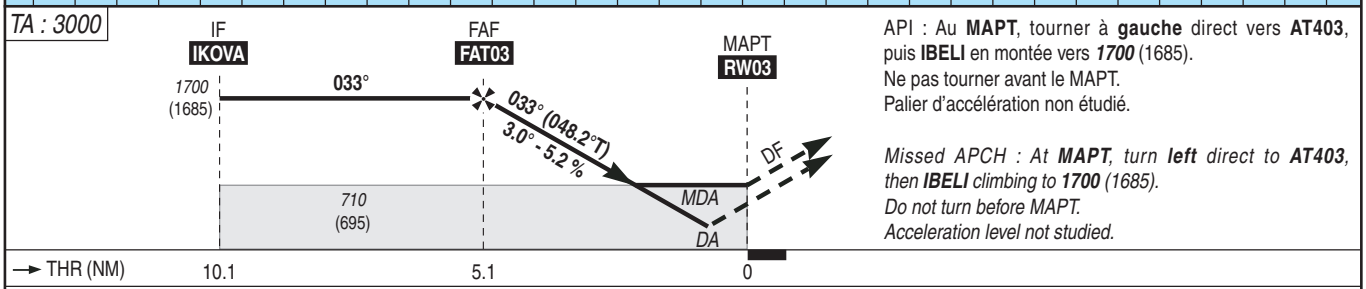
TUBUAI MATAURA

CAT A B
ALT AD : 17, ***THR : 15 (1 hPa)***

RNP RWY 03

APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** TUBUAI Information 118.300 (FR seulement / *only*). Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	TCH : 49	VAR 15° E (2025)





API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** direct vers **AT403**, puis **IBELI** en montée vers ***1700*** (1685).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : At ***MAPT****, turn* ***left*** *direct to* ***AT403****, then* ***IBELI*** *climbing to* ***1700*** *(1685).*
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* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement/*only* Sans/*Without* QNH local		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***700*** (690)	1500	584	***710*** (700)	1500	691	***940*** (930)	1500	924	***1140*** (1120)	1500	1120
B	***710*** (700)		594					1600			1600	

DIST RW03				
NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1655*** (1640)	***1340*** (1325)	***1020*** (1005)	***700*** (685)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5.1 NM	70 kt 4 min 24	80 kt 3 min 51	90 kt 3 min 25	100 kt 3 min 05	110 kt 2 min 48	120 kt 2 min 34	130 kt 2 min 22
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

© SIA

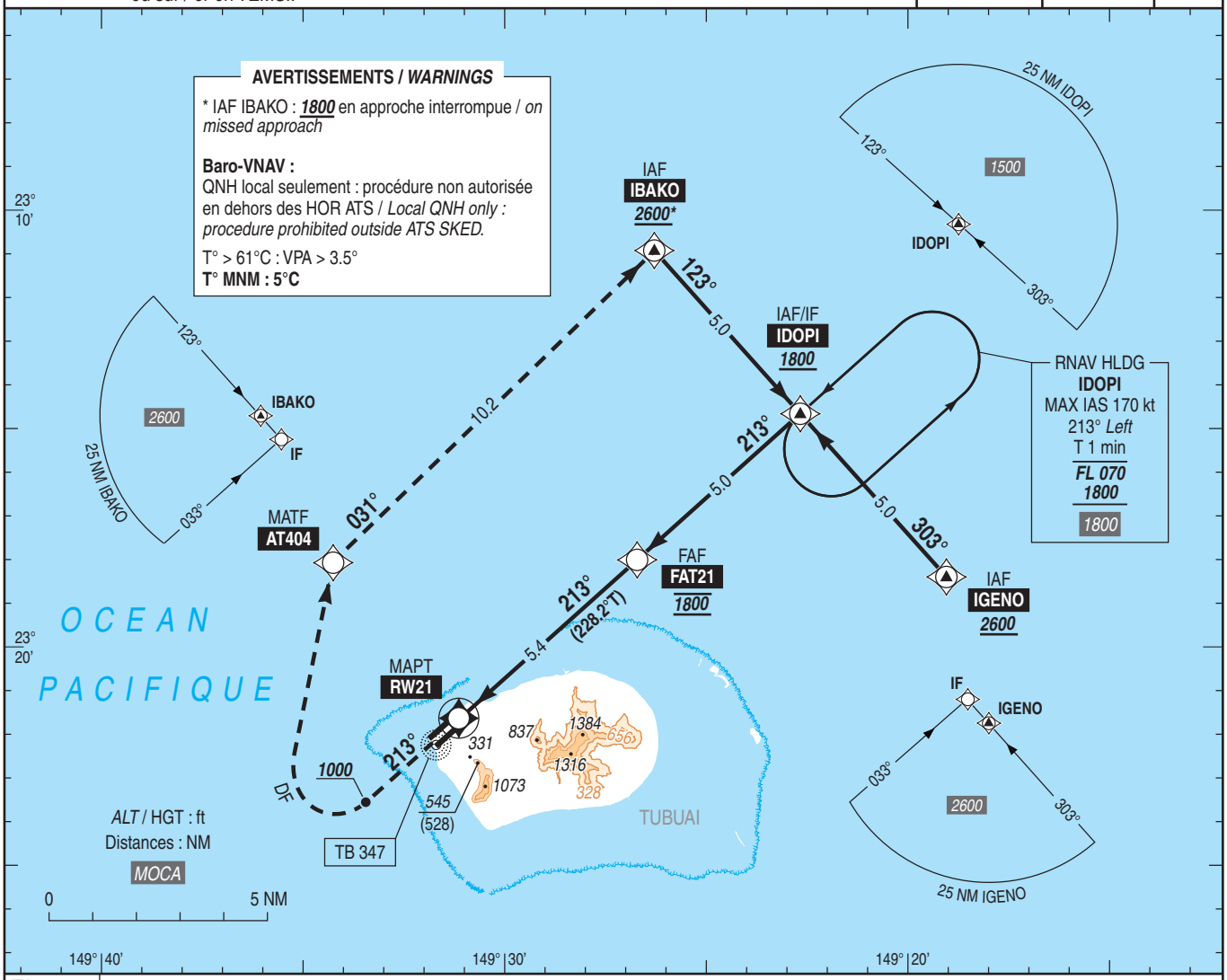
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TUBUAI MATAURA

CAT A B
ALT AD : 17, ***THR : 17 (1 hPa)***

RNP RWY 21

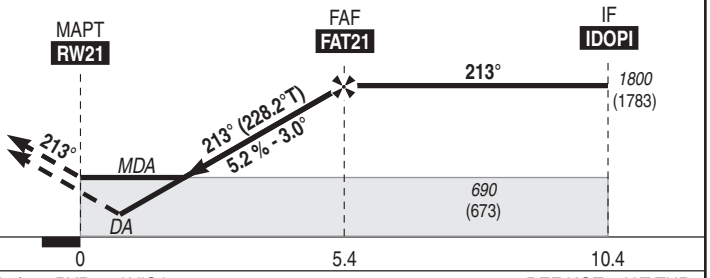
APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** TUBUAI Information 118.300 (FR seulement / *only*). Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	TCH : 49	VAR 15° E (2025)



TA : 3000

API : Monter **213°**. A ***1000*** (983), tourner à **droite** direct vers **AT404**, puis **IBAKO** en montée vers ***1800*** (1783).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **213°**. At **1000** (983), turn **right** direct to **AT404**, then **IBAKO** climbing to **1800** (1783).*
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* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***630*** (620)	1500	511	***690*** (670)	1500	669	***940*** (930)	1500	922	***1140*** (1120)	1500	1118
B	***640*** (630)		521					1600			1600	

DIST RW21				
NM	**2**	**3**	**4**	**5**
ALT	***705***	***1020***	***1340***	***1660***
(HGT)	(688)	(1003)	(1323)	(1643)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5.4 NM	70 kt 4 min 40	80 kt 4 min 05	90 kt 3 min 38	100 kt 3 min 16	110 kt 2 min 58	120 kt 2 min 43	130 kt 2 min 31
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

© SIA

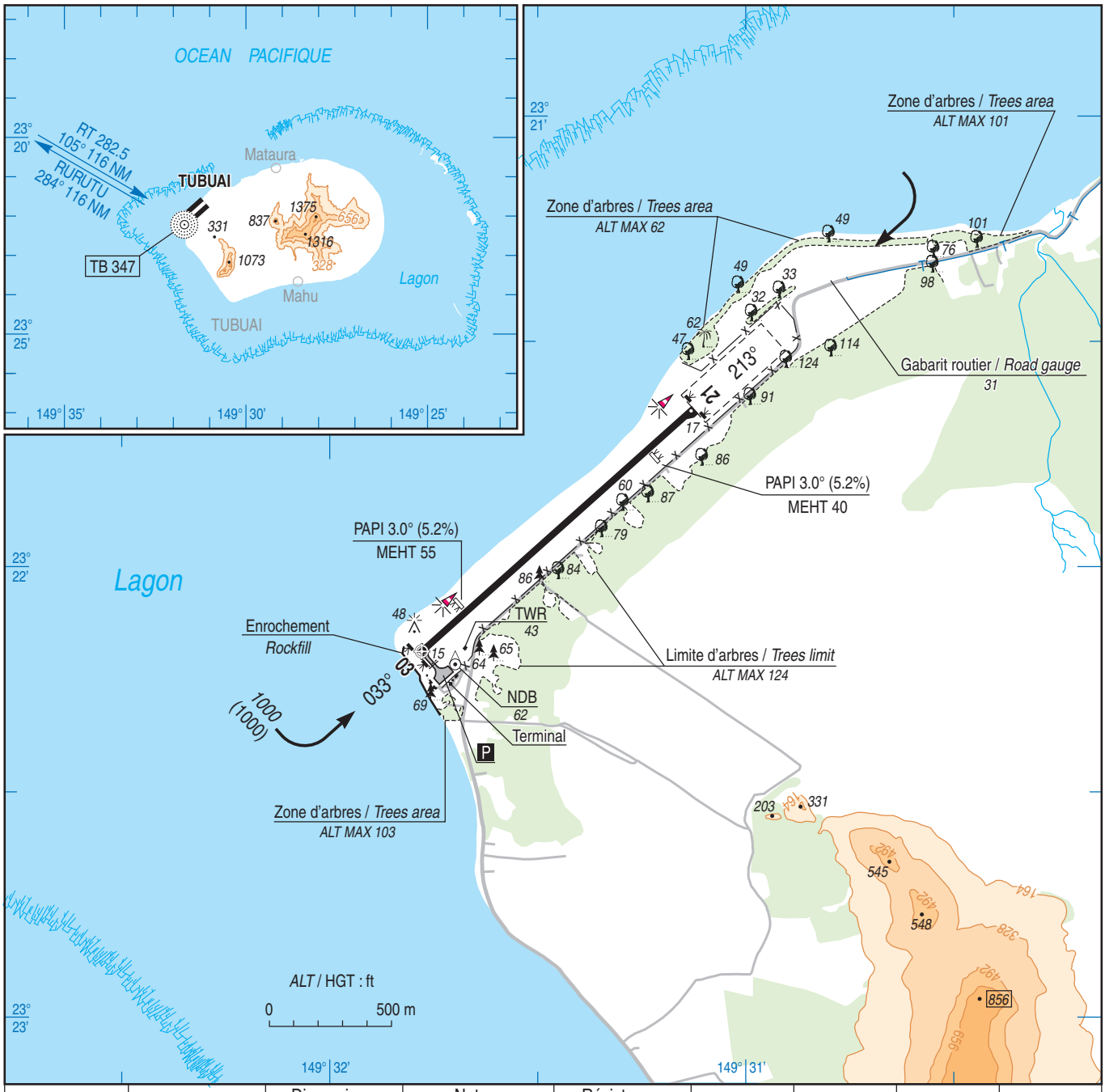
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TUBUAI MATAURA

	ALT AD : 17 ft (1 hPa) LAT : 23 22 11 S LONG : 149 31 47 W	**NTAT** VAR 15° E (2025)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 118.300 (FR seulement / *only*). Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
03 21	033 213	1500 x 30	Revêtue *Paved*	24 F/B/Y/T	1500 1494 (1)	1940 1494 (1)	1500 1494 (1)	1500 1494 (1)

Observations / *Remarks* : (1) Voir / *See* AD 2 NTAT.13

Aides lumineuses / *Lighting aids* :
Voir / *See* AD 2 NTAT.14 et/and 15

© 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 NTAV.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTAV - RAIVAVAE

AD 2 NTAV.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	23°53'11"S 147°39'55"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	RWY and TWY Centreline intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6 km S Rairua	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	15 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-12 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.1662°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.027°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Email : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTAV.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS HOR RFFS	AFIS RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTAV.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAV.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Fire extinguisher 50 kg of powder in front of terminal, PRKG ACFT side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Sauf SAM et DIM. Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	Except SAT and SUN. Outside HS : O/R with PN 48 worked hours before the flight. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTAV.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTAV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminoux mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminoux mix
	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 NTAV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui : Diurne	Yes : Day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui : Diurne	Yes : Day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTAV .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Point d'attente situé à 51 m de l'axe de piste au lieu de 75 m.	Holding point mark located at 51 m from the RWY centreline, instead of 75 m.

AD 2 NTAV.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 NTAV.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTAV .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : (689) 40 80 33 35

AD 2 NTAV.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	072.67 (058)	1400 x 30	34 / F / A / W / T enrobé bitumineux / bituminous mix	23°53'13.84"S 147°40'06.38"W ------ GUND NIL	THR : 15ft
24	252.67 (238)	1400 x 30	34 / F / A / W / T enrobé bitumineux / bituminous mix	23°53'00.28"S 147°39'19.13"W ------ GUND NIL	THR : 15ft

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	200	NIL	NIL	(1)
24	NIL	NIL	200	NIL	NIL	(2)

(1) Largeur bande aménagée : 100 m, / Prepared strip width 100 m.
Largeur bande dégagée : 150 m. / Clear strip width 150 m .

(2) Largeur bande aménagée : 100 m, / Prepared strip width 100 m.
Largeur bande dégagée : 150 m. / Clear strip width 150 m .

AD 2 NTAV.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	1400	1600	1400	1400	
24	1400	1600	1400	1400	

AD 2 NTAV.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	40 ft					
24		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	49 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*	
06	1400 m	60 m	W	LIL	R			
24	1400 m	60 m	W	LIL	R			(1)

(1) Premiers feux de bord de piste a une distance de 70,5 m du seuil 24 au lieu de 60 m. Les 400 derniers mètres sont de couleur W/Y.
First edge lights located at 70.5 m from THR 24 instead of 60 m. Last 400 m W/Y color.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAV.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*	Centrale électrique de secours	Emergency electric power plant
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Compris entre 1s et 15s	Within 1s and 15s
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTAV.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTAV.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 NTAV.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	RAIVAVAE Information (FR)	118.500 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française

AD 2 NTAV.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 NTAV.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 GENERALITES

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée : 100 m.

20.1 GENERAL

Prepared strip width : 100 m.

Unobstructed strip width : 100 m.

20.2 ROULAGE

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Mise en route uniquement en l'absence d'aéronef dans le circuit d'aérodrome.

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manœuvre.

20.2 TAXIING

Taxiing prohibited except RWY and TWY.

Manoeuvring area restricted to one aircraft at a time.

Startup allowed only if no aircraft in AD circuit.

20.3 RESTRICTIONS

Restrictions vent traversier pour AFCT de MTOW supérieure à 20 t :
- 25 kt sur piste séche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

20.3 LIMITATIONS

Crosswind limitations for ACFT with MTOW over 20 t :
- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY.

20.4 VOLS DE NUIT

PAPI piste 06 et piste 24 obligatoire de nuit. .

20.4 NIGHT FLIGHTS

PAPI both QFU mandatory by night time.

AD 2 NTAV.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTAV.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR :
Monter dans l'axe jusqu'à 1800 ft (1785), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.1 OUTBOUND FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures :
Climb RWY axis up to 1800 ft (1785), then direct track climbing up to en-route safety altitude.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 INBOUND FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTAV.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Fortes turbulences ou cisaillement du vent en finale par vent venant du relief.

Péril aviaire : présence de Frégate pointe, notamment à 6 km de l'aérodrome, à la pointe Est de l'île sur le motu Hotuatua. Prudence recommandée lors du survol du motu.

Présence de ressuage à l'axe de piste sur 340 m à partir du seuil 06 sur 2 m de large.

Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

Obstacles dans les dégagements latéraux de la piste : présence de reliefs montagneux au Nord de la piste.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Heavy turbulence or windshear in final by wind from the relief.

Bird hazard : presence of Frégate pointe, in particular 6 km from AD, on the eastern tip of the island on the Hotuatua motu. Caution advised when overflying the motu.

Presence of sweeping at the runway centreline over 340 m from THR 06 over 2 m wide.

Possible RWY shoulder cleaning outside HS.

Obstructions in lateral clearings of runway : mountainous reliefs North of runway.

23.3 EQUIPEMENT AD

Mât de mesure de vent, situé à 320 m du seuil 06 et à 129 m au sud de l'axe de piste, fournit uniquement le vent instantané.

Portée VHF et NDB limitée compte tenu du relief, en particulier sur le trajet direct : TAHITI-RAIVAVAE.

Péril animalier : NIL

23.3 AD EQUIPMENT

Wind measurement mast, located 320 m downstream THR 06 and 129 m South of the RWY centerline, provides instant wind only.

Limited VHF and NDB range due to relief, especially on direct route : TAHITI-RAIVAVAE.

Wildlife strike hazard : NIL

AD 2 NTAV.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 NTAV.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.

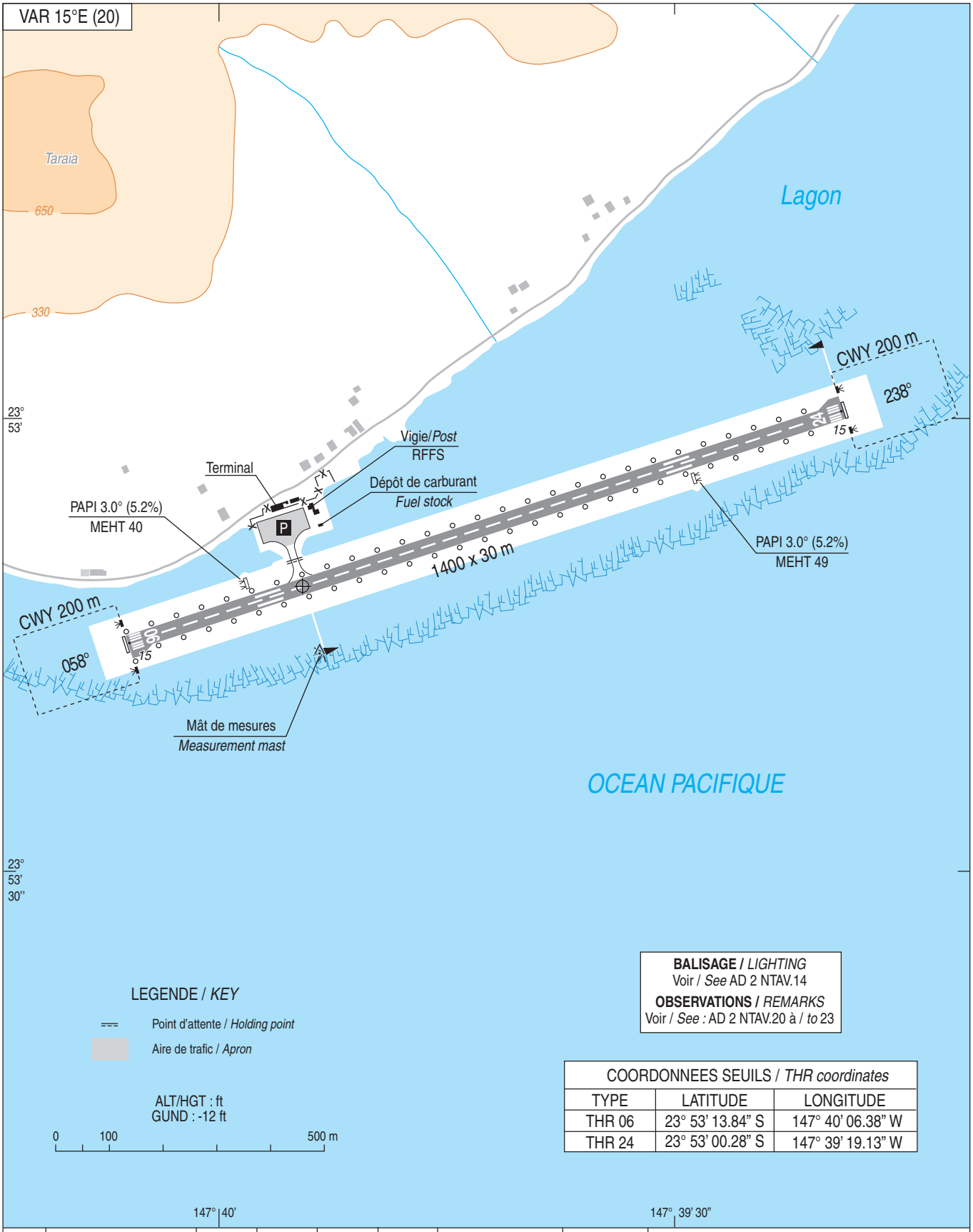
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

AFIS : 118.500
(voir/*see* AD 2 NTAV.3)

RAIVAVAE
23 53 11 S - 147 39 55 W
ALT AD : 15 (1 hPa)



BALISAGE / *LIGHTING*
Voir / *See* AD 2 NTAV.14
OBSERVATIONS / *REMARKS*
Voir / *See :* AD 2 NTAV.20 à / *to* 23

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 06	23° 53' 13.84" S	147° 40' 06.38" W
THR 24	23° 53' 00.28" S	147° 39' 19.13" 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
06	NIL	BI/*LIL*	1400	1600	1400	1400	Enrobé bitumineux	34 F/A/W/T	800	800	-	-
24	NIL	BI/*LIL*	1400	1600	1400	1400	*Bituminous mix*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV
VALSA	R E F ENR 4.4	X	
VEKRO	R E F ENR 4.4	X	
VORSY	R E F ENR 4.4	X	
VAPLU	R E F ENR 4.4	X	
VETAL	R E F ENR 4.4	X	
AV401	23°54'57,1" S 147°46'06,7" W	X	
AV402	23°51'16,7" S 147°33'19,0" W	X	
AV403	23°54'00,46" S 147°42'48,87" W	X	
AV404	23°52'44,13" S 147°38'22,89" W	X	
AV405	23°58'45,3" S 147°43'06,2" W	X	
AV406	23°56'22,1" S 147°33'17,6" W	X	
AV407	24°01'02,7" S 147°49'02,8" W	X	
AV408	23°54'45,2" S 147°27'08,0" W	X	

© SIA

RAIVAVAE
PRECODING RNP RWY 06

Identification Procedure		**RNP RWY 06**						MAG VAR 2015 15.0°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 VALSA	IF	VALSA						2600				RNAV1/ RNP APCH
	TF	AV405		193	207,7	6,3		2600				RNP APCH
	TF	AV407		232	247,2	5,9						RNP APCH
	TF	VORSY		328	342,7	5,0		1900				RNP APCH
INA VEKRO	IF	VEKRO						1900				RNAV1/ RNP APCH
	TF	VORSY		148	162,7	5,0		1900				RNP APCH
INA VORSY	IF	VORSY						1900				RNAV1/ RNP APCH
	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
APCH	TF	AV401		058	072,7	4,4		1900	1900			RNP APCH
	TF	AV403	Yes	058	072,7	3,2					-3,0° / 15	RNP APCH
	DF	AV405					R					RNP APCH
	TF	AV407		232	247,2	5,9						RNP APCH
	TF	VORSY		328	342,7	5,0		1900				RNP APCH
HLDG	HM	VALSA	Yes	193	207,7	T 1 min	R	2600	FL070	170 MAX		RNP APCH
HLDG	HM	VORSY	Yes	058	072,7	T 1 min	R	1900	FL070	170 MAX		RNP APCH

© SIA

RAIVAVAE
PRECODING RNP RWY 24

Identification Procedure		**RNP RWY 24**						MAG VAR 2015 15.0°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 VALSA	IF	VALSA						2600				RNAV1/RNP APCH
	TF	AV406		103	117,7	6,9		2600				RNP APCH
	TF	AV408		059	074,1	5,9						RNP APCH
	TF	VETAL		328	342,6	5,0		1900				RNP APCH
INA VAPLU	IF	VAPLU						1900				
	TF	VETAL		148	162,6	5,0		1900				
INA VETAL	IF	VETAL						1900				RNAV1/RNP APCH
	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
APCH	TF	AV402		238	252,6	4,4		1900	1900			RNP APCH
	TF	AV404	Yes	238	252,6	4,9					-3,0° / 15	RNP APCH
	FA/CA			238	252,6		L	1500				RNP APCH
	DF	AV406						1500				RNP APCH
	TF	AV408		059	074,1	5,9						RNP APCH
	TF	VETAL		328	342,6	5,0		1900				RNP APCH
HLDG	HM	VALSA	Yes	103	117,7	T 1 min	R	2600	FL070	170 MAX		RNP APCH
HLDG	HM	VETAL	Yes	238	252,6	T 1 min	L	1900	FL070	170 MAX		RNP APCH

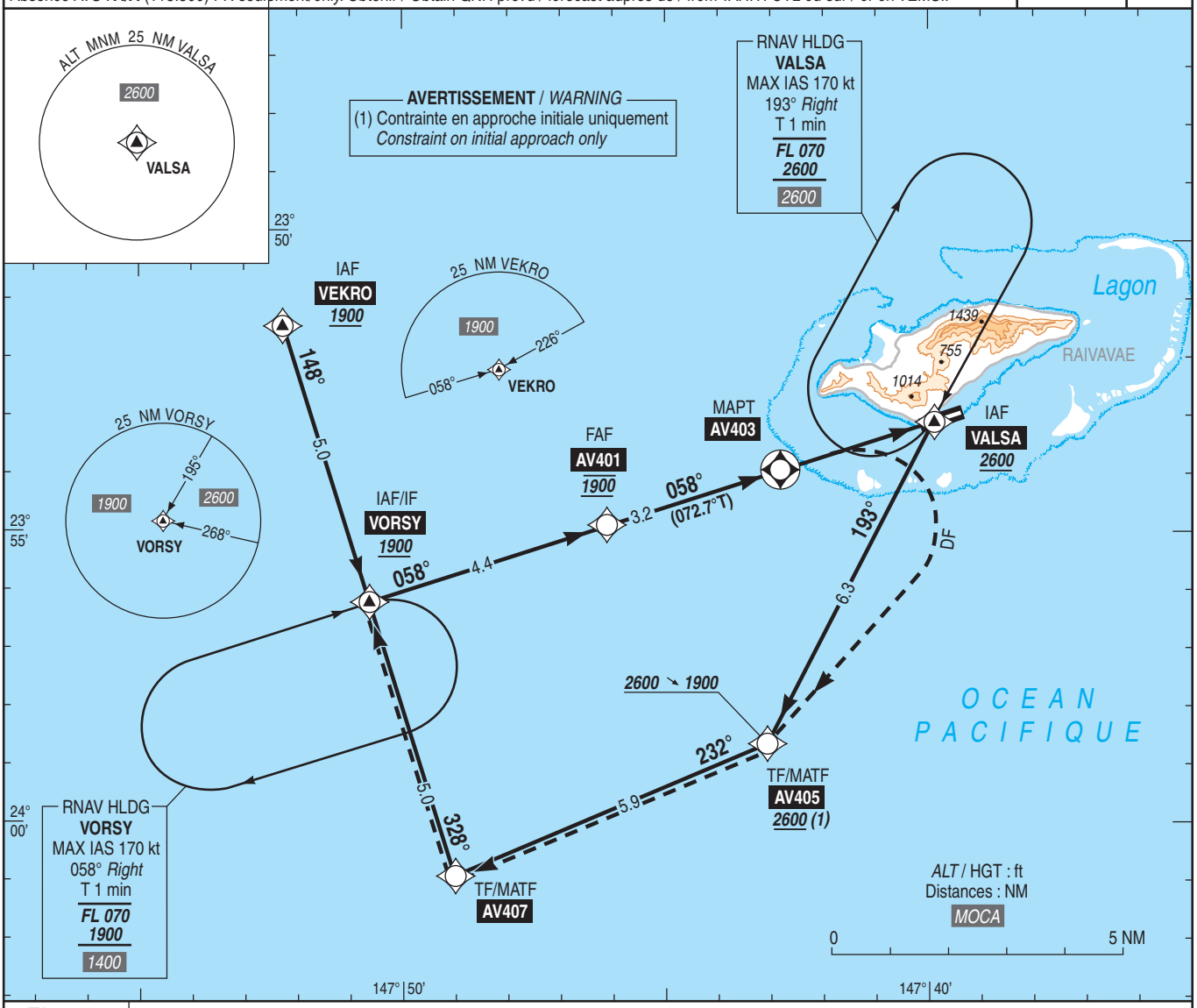
© SIA

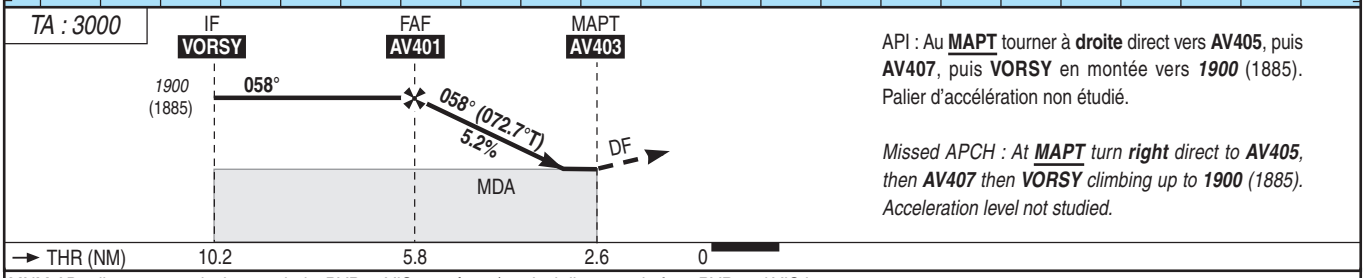
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

RAIVAVAE
RNP RWY 06

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RAIVAVAE Info 118.500 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement/*only. Obtenir / Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH | VAR 15° E (2020)





API : Au **MAPT** tourner à **droite** direct vers **AV405**, puis **AV407**, puis **VORSY** en montée vers ***1900*** (1885). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At **MAPT** turn **right** direct to **AV405**, then **AV407** then **VORSY** climbing up to **1900** (1885). 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	LNAV			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***970*** (950)	1500	947	***1410*** (1400)	1500 1600	1393	***1610*** (1590)	1500 1600	1589

DIST AV403			
NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1850*** (1835)	***1530*** (1515)	***1210*** (1195)

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.2 NM	2 min 43	2 min 14	1 min 54	1 min 44	1 min 35	1 min 28
FAF - THR	5.8 NM	4 min 56	4 min 04	3 min 28	3 min 09	2 min 53	2 min 40
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

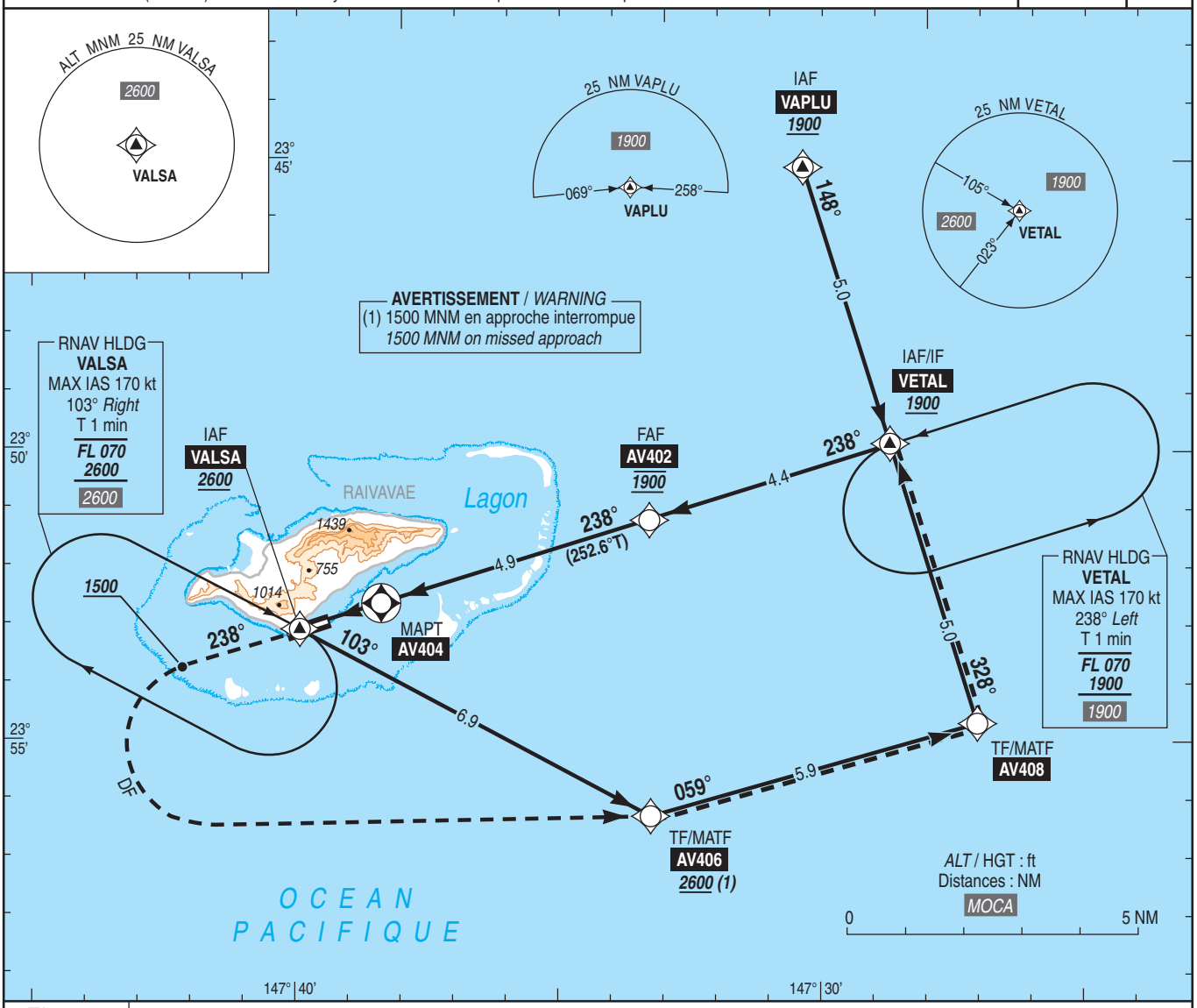
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

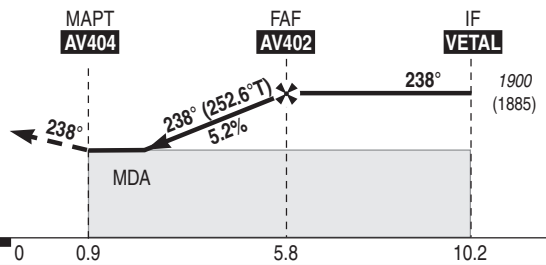
RAIVAVAE
RNP RWY 24

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RAIVAVAE Info 118.500 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement/*only. Obtenir / Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH	VAR 15° E (2020)



TA : 3000



API : Monter dans l'axe **RM 238**°. A ***1500*** (1485) tourner à **gauche** direct vers **AV406**, puis **AV408**, puis **VETAL** en montée vers ***1900*** (1885).
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb straight ahead **RM 238**°. At **1500** (1485) turn **left** direct to **AV406**, then **AV408** then **VETAL** climbing up to **1900** (1885).*
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 meters.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1110*** (1100)	1500	1106	***1410*** (1400)	1500 1600	1393	***1610*** (1590)	1500 1600	1589

DIST AV404 NM	**3**	**4**
ALT (HGT)	***1305*** (1290)	***1625*** (1610)

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	4.9 NM	4 min 10	3 min 26	2 min 55	2 min 39	2 min 26	2 min 15
FAF - THR	5.8 NM	4 min 56	4 min 04	3 min 28	3 min 09	2 min 53	2 min 40
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

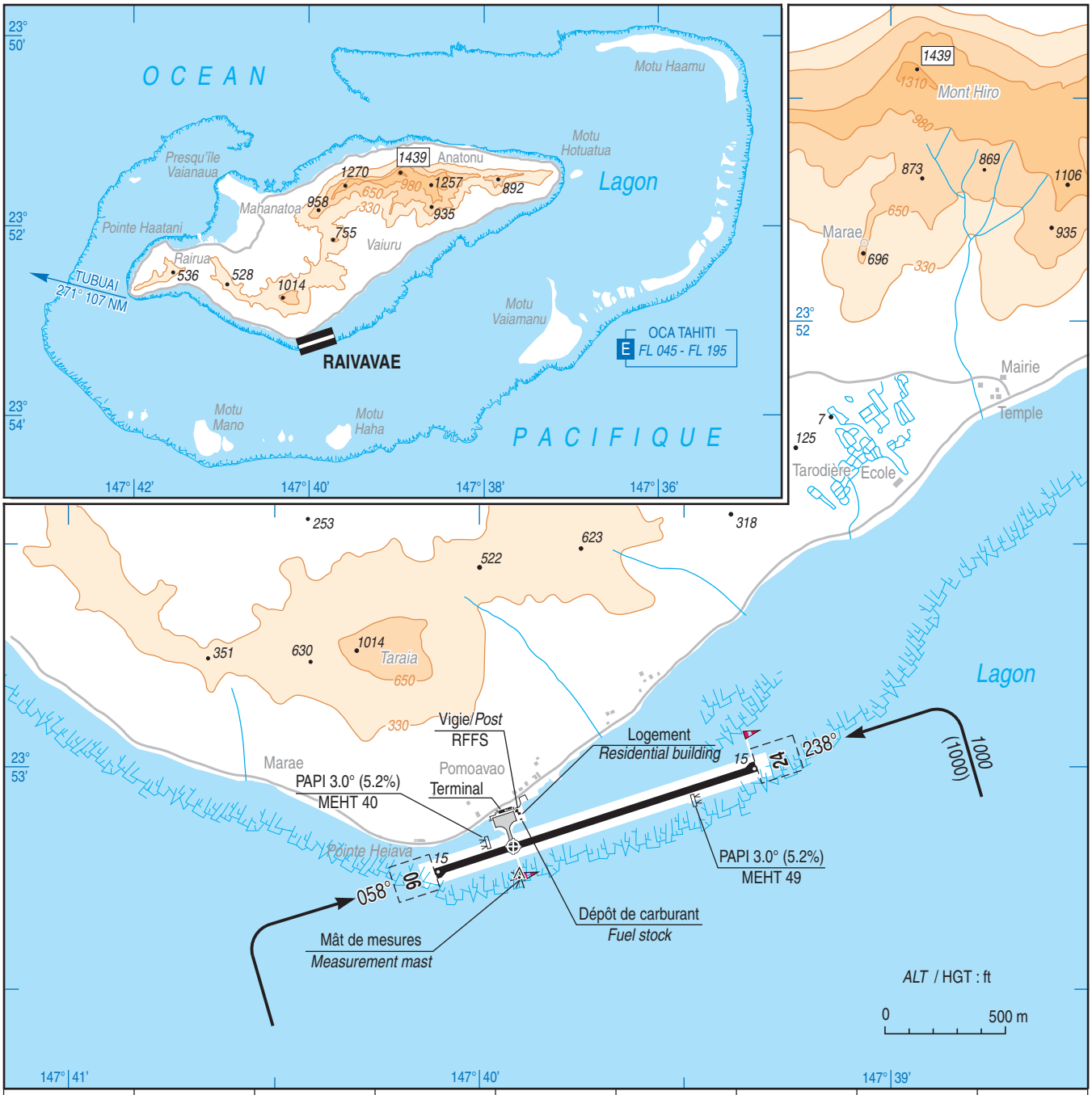
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

RAIVAVAE

	ALT AD : 15 ft (1 hPa) LAT : 23 53 11 S LONG : 147 39 55 W	**NTAV** VAR 15° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 118.500 (FR). Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement /*only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
06 24	058 238	1400 x 30	Revêtue *Paved*	34 F/A/W/T	1400 1400	1600 1600	1400 1400	1400 1400

Aides lumineuses :
BI RWY 06/24

Lighting aids :
LIL RWY 06/24

© 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 NTGA.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGA - ANAA

AD 2 NTGA.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°21'18"S 145°30'30"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2 km SE Tukuhora
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	21 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-10 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.8938°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.019°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac.list@administration.gov.pf

AD 2 NTGA.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGA.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGA.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places)	Emergency sea facilities available (60 seats capacity).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	LUN et VEN : non assuré. a) Lors des vols commerciaux réguliers : niveau 4 Afin d'établir le contact avec l'agent local : Pour les vols du JEU : PN avant MAR 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI FAA'A. Pour les vols du LUN : PN avant SAM 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI FAA'A. Pour les vols du VEN, SAM, MAR : PN la veille avant 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI FAA'A. b) En dehors des vols commerciaux réguliers : le service SSLIA peut être rendu sous réserve : PN avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du service SSLIA afin d'établir le contact avec l'agent local. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés : PPR PN 48 HR ouvrées avant le vol auprès de la section aérodrome de la DAC/PF.	MON and FRI : not provided. a) For scheduled commercial flights: level 4 In order to contact the local agent : THU : PN before TUE 0730 local time to TAHITI FAA'A BRIA. MON : PN before SAT 0730 local time to TAHITI FAA'A BRIA. FRI, SAT and TUE : PN before 0730 local time on the previous day to TAHITI FAA'A BRIA. b) Outside scheduled commercial flights : SSLIA service is provided with reservation : PN before 0730 local time on the previous day according to SSLIA closing days in order to contact the local agent. c) Outside published opening days or hours : PPR PN 48 HR from AD section of DAC/PF.

AD 2 NTGA.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	bi-couche bitume	asphalt
	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 NTGA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGA .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGA.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 NTGA.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGA .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGA.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
14	149.80 (137)	1502 x 30	13 F/A/Y/T revêtue / paved	17°20'48.24"S 145°30'48.61"W ------ GUND NIL	THR : 21ft
32	329.80 (317)	1502 x 30	13 F/A/Y/T revêtue / paved	17°21'30.46"S 145°30'23.02"W (17°21'29.20"S 145°30'23.79"W) ------ GUND NIL	THR : 16ft DTHR : 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
14	NIL	NIL	443	NIL	NIL	NIL
32	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGA.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
14	1457	1900	1457	1457	Fin des distances déclarées située à 45 m avant l'extrémité physique de la piste. End of declared distances located 45 m before physical end of RWY.
32	1502	1502	1502	1457	

AD 2 NTGA.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*
14		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	50 ft					
32		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	45 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*	
14	1502 m	58.5	W	LIL	R			
32	1502 m	58.5	W	LIL	R			

AD 2 NTGA.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*	B-LIL
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	OUI
	Temps de commutation / *Switch-over time*	inférieur à 15s
5	Observations / *Remarks*	PRKG : B-LIL

AD 2 NTGA.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGA.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 NTGA.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGA.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	AA	332.5 kHz	H24	17°21'23.0"S 145°30'32.8"W	58 ft	125NM		293°/327 m DTHR 32	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGA.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Piste

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur de bande dégagée : 100 m

Bande aménagée décompactée côté lagon entre la voie de circulation et le seuil 32.

Demi-bande réduite à 45 m côté océan.

20.1.2 Roulage

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 Runway

Prepared strip width : 100 m.

RWY shoulder width : 100 m

Decompacted prepared strip on lagoon side between TWY and THR 32.

Half prepared strip width reduced to 45 m on ocean side.

20.1.2 Ground taxiing

Half-turn prohibited except on turn-around areas at RWY extremities.

AD 2 NTGA.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGA.22 Procédures de vol Flight procedures

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW supérieure à 20 t :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 GENERAL

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW is greater than 20 t :

- 25 kt on dry runway,

- 20 kt on wet runway,

- 15 kt on contaminated runway.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 14 : Monter (1) dans l'axe RM 137° jusqu'à 1000 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Cette pente ne tient pas compte d'une cocoteraie d'altitude MAX 75 ft, dispersée sur une zone s'étendant depuis la DER sur une longueur de 485 m et située au plus près à 25 m à droite de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone peuvent être supérieures à 15%.

RWY 32 : Monter (2) dans l'axe RM 317° jusqu'à 1000 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Cette pente ne tient pas compte d'une zone dense de végétation, dont des cocotiers, d'altitude MAX 75 ft, s'étendant depuis la DER sur une longueur de 310 m et située au plus près à 70 m à gauche de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone peuvent être supérieures à 15%.

Note : Les obstacles sont issus d'un relevé géomètre de 2021. Pour le calcul des pentes théoriques de montée, une marge additionnelle de pousse a été appliquée à certains obstacles végétaux.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures

RWY 14 : *Climb (1) straight ahead MAG 137° to 1000 ft AMSL, then direct route to enroute safety altitude.*

(1) This slope disregards a coconut grove area MAX ALT 75 ft, spread over an area extending from DER over a length of 485 m and located 25 m at the nearest to the right of RWY centerline.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area can be greater than 15%.

RWY 32 : *Climb (2) straight ahead MAG 137° to 1000 ft AMSL, then direct route to enroute safety altitude.*

(2) This slope disregards a dense area of vegetation including coconut trees, MAX ALT 75 ft, extending from DER over a length of 310 m and located 70 m at the nearest to the left of RWY centerline.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area can be greater than 15%.

Note : The obstacles are taken from a 2021 survey. To calculate the theoretical climb gradients, an additional growth margin has been applied to certain plant obstacles.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGA.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 EQUIPEMENT D'AERODROME

Système de télécommande VHF de balisage.

Le PCL fonctionne de jour comme de nuit.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

PCL : Balisage lumineux pouvant être télécommandé par VHF sur la fréquence A/A 123.500

- Niveau de brillance MNM : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI,

- Niveau de brillance MAX : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Fonctionnement :

30 minutes et prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

23.1 AD EQUIPMENT

VHF remote-controlled airfield lighting system.

The PCL operates by day and by night.

The airfield lighting shall be switched on at least 15 minutes prior to landing, in order to mitigate any condensation issues in the PAPI, which could represent a hazard to the stability of the approach path.

PCL : Airfield lighting capable of being remotely controlled by VHF on A/A frequency 123.500

- MIN brightness level : 3 microphone clicks within 5 seconds = RWY + TWY + PRKG + PAPI on both QFUs + WDI,

- MAX brightness level : 5 microphone clicks within 5 seconds = RWY + TWY + PRKG + PAPI on both QFUs + WDI + flashing lights on both QFUs.

Lighting switches off automatically after 30 minutes.

Operation :

Initial activation for 30 minutes, with automatic extension of 30 minutes after each command of 3 or 5 microphone clicks.

In case of failure :

Wait 10 seconds before issuing a new activation command.

23.2 OBSTACLES

23.2.1 QFU 137°

Présence de cocotiers :

- de 61 ft de haut, situés à 2200 m du seuil 14 et dans l'axe de piste,
- de 30 ft de haut, situés à 2045 m du seuil 14 et dans l'axe de piste.

Bord de la cocoteraie à 150 m de l'axe d'une hauteur de 71 ft côté lagon.

23.2.2 QFU 317°

Présence d'arbustes de 9 ft de haut à 1586 m du seuil 32.

Présence d'arbres de 36 ft de haut à 2000 m du seuil 32.

Présence de cocotiers :

- de 66 ft de haut, situés à 1950 m du seuil 32 et à 50 m de l'axe côté lagon,
- de 45 ft de haut, situés à 1700 m du seuil 32 et à 95 m de l'axe côté lagon,

Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste de 51 ft de haut à 2100 m du seuil 32.

23.2.3 Obstacles à l'atterrissage

QFU 317° : Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste de 40 ft de haut à 745 m du seuil 32.

QFU 137° : Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste de 30 ft de haut à 600 m du seuil 14.

Présence de cocotiers :

- de 45 ft de haut, situés à 450 m du seuil 14 et à 50 m de l'axe côté lagon,
- de 45 ft de haut, situés à 250 m du seuil 14 et à 95 m de l'axe côté lagon.

23.2.4 Dégagement latéral côté lagon

Bord de la cocoteraie à 150 m de l'axe d'une hauteur maximale de 60 ft.

Présence d'un pylône de 141 ft de haut à 100 m au nord du seuil 14 et à 240 m de l'axe de piste côté lagon.

Présence d'arbustes :

- de hauteur de 9 ft, situés à 1586 m du seuil 32,
- de hauteur de 36 ft, situés à 2000 m du seuil 32.

Présence de cocotiers de 66 ft d'altitude à 250 m en amont du seuil 14 et à 95 m de l'axe côté lagon.

Bord de la ligne de vegetation (aito et cocotier) à 150 m de l'axe d'une hauteur maximale de 115 ft.

23.3 DIVERS

AD réservé aux ACFT munis de radio : usage de l'auto-information obligatoire.

Utilisable de jour seulement.

Activité IFR possible.

23.2 OBSTRUCTIONS

23.2.1 QFU 137°

Coconut palms :

- *61 ft in height, located at 2200 m from THR 14 on the same line as RWY centreline,*
- *30 ft in height, located at 2045 m from THR 14 on the same line as RWY centreline.*

Coconut palms limit, 71 ft in height, on lagoon side at 150 m from RWY centreline.

23.2.2 QFU 317°

Presence of shrubs, 9 ft in height, located at 1586 m from THR 32.

Presence of trees, 36 ft in height, located at 2000 m from THR 32.

Coconut palms :

- *66 ft in height, located at 1950 m from THR 32 and at 50 m from RWY centreline on lagoon side,*
- *45 ft in height, located at 1700 m from THR 32 and at 95 m from RWY centreline on lagoon side,*

Coconut palms line perpendicular to the RWY centreline, 51 ft in height, located at 2100 m from THR 32.

23.2.3 Obstructions at landing

QFU 317° : perpendicular line to the RWY centreline of coconut palms, 40 ft in height, located at 745 m from THR 32.

QFU 137° : perpendicular line to the RWY centreline of coconut palms, 30 ft in height, located at 600 m from THR 14.

Coconut palms :

- *45 ft in height, located at 450 m from THR 14 and at 50 m from RWY centreline on lagoon side,*
- *45 ft in height, located at 250 m from THR 14 and at 95 m from RWY centreline on lagoon side.*

23.2.4 RWY shoulder on lagoon side

Coconut palms limit, MAX 60 ft in height, at 150 m from RWY centreline.

Pylon, 141 ft in height, located at 100 m north from THR 14 and at 240 m from RWY centreline on lagoon side.

Trees :

- *9 ft in height located 1586 m from THR 32,*
- *36 ft in height located 2000 m from THR 32.*

Coconut palms 66 ft in altitude, located at 250 m upstream THR 14 and 95 m from RWY centreline on lagoon side.

Trees limit (aitos and coconuts), MAX 115 ft in height located 150 m from RWY centreline.

23.3 MISCELLANEOUS

AD reserved for radio-equipped ACFT : use of air-to-air communication mandatory.

Daytime use only.

Possible IFR operations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGA.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 NTGA.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

ANAA
RWY 14/32

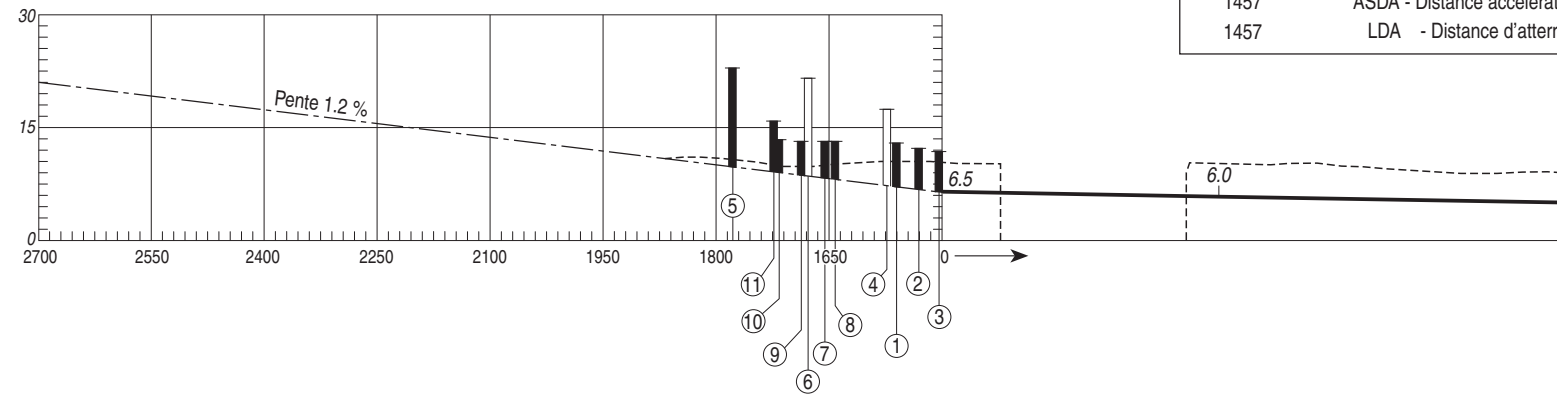
VAR 13° E (2020)

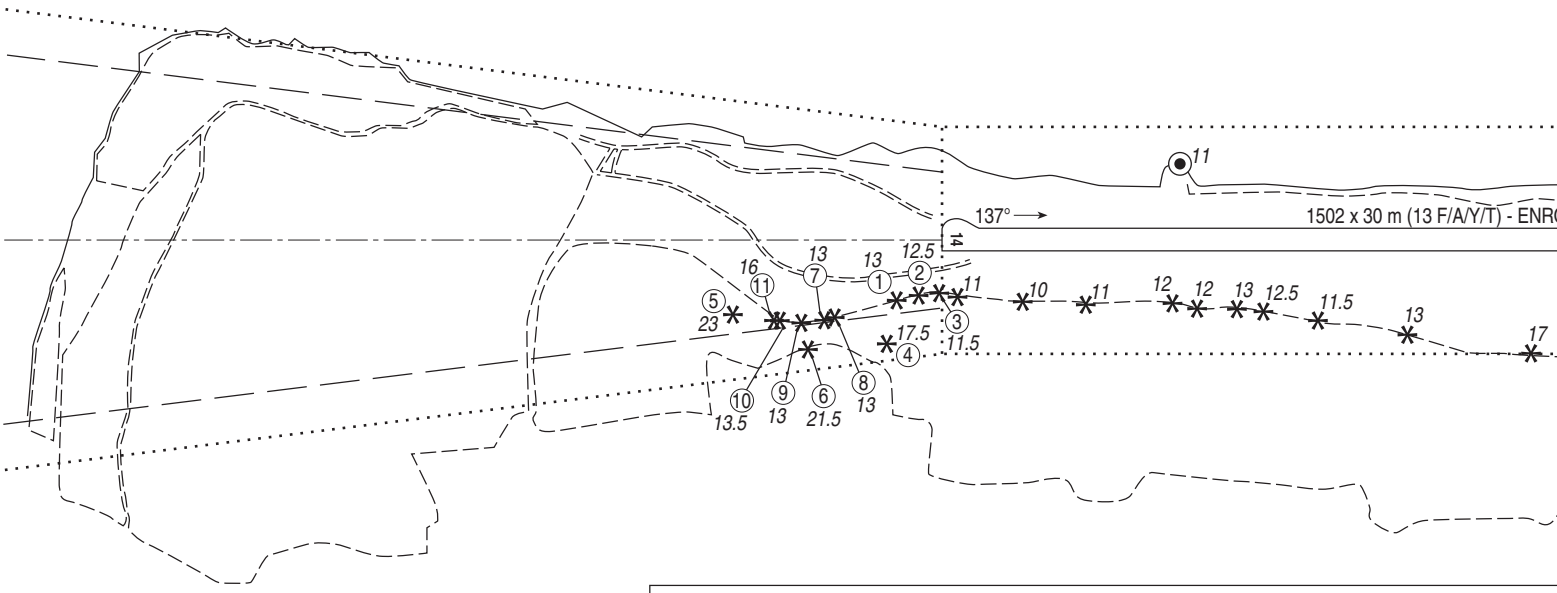
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DEC

RWY 14

1457	TORA - Longueur de roulement
1900	TODA - Distance de déc
1457	ASDA - Distance accélérat
1457	LDA - Distance d'atterr





LEGENDE

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 (PROF
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROF
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLE
- OBSTACLE MOBILE

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

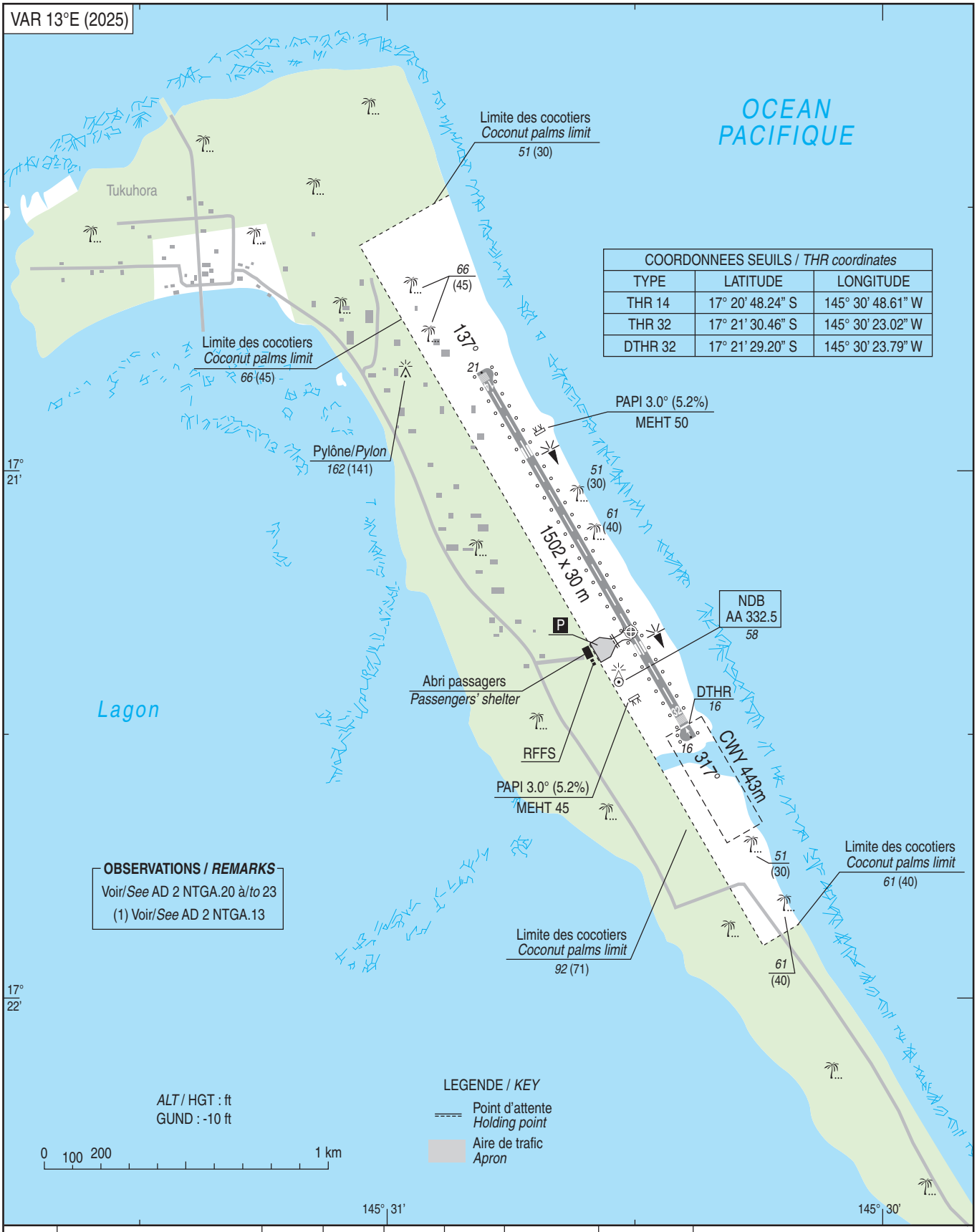
Levé exécuté par GeometriX en Septembre 2021
Nivellement rattaché au EGM96 (Earth Gravitational Model 1996)

© SIA

CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

A/A : 123.500 (FR uniquement / *only*)

ANAA
17 21 18 S - 145 30 30 W
ALT AD : 21 (1 hPa)



OBSERVATIONS / *REMARKS*
Voir/*See* AD 2 NTGA.20 à/*to* 23
(1) Voir/*See* AD 2 NTGA.13

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 14	17° 20' 48.24" S	145° 30' 48.61" W
THR 32	17° 21' 30.46" S	145° 30' 23.02" W
DTHR 32	17° 21' 29.20" S	145° 30' 23.79" 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
14	NIL	LIL	1457 (1)	1900 (1)	1457 (1)	1457 (1)	Revêtue	13 F/A/Y/T	800	800	-	-
32	NIL	LIL	1502	1502	1502	1457	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

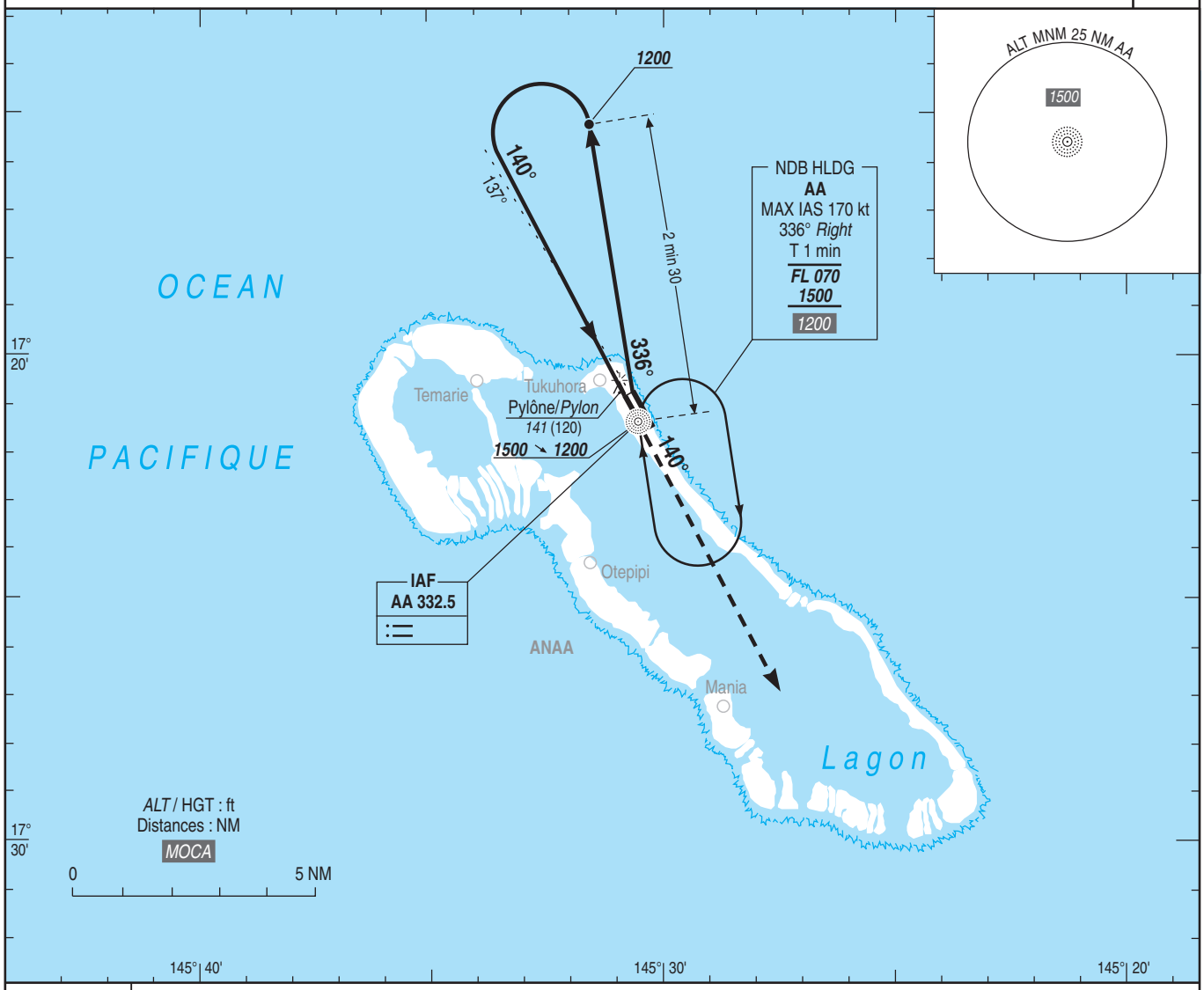
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 21 (1 hPa)**, THR : 21*

ANAA

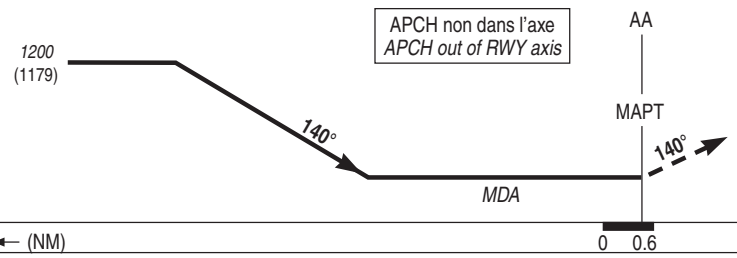
NDB A RWY 14

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*).
Obtenir / *Obtain* le QNH auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or* TEMSI.

VAR
13°E
(2020)



TA : 3000



API : Monter au **QDR 140°** de **AA** (**RM 140°**) vers ***1500*** (1479) puis rejoindre **AA**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 140° AA** (**MAG 140°**) to **1500** (1479) then join **AA**.*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (640)	1500	640
B	***690*** (670)	1600	668

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*

THR - NDB	0.6 NM	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	140 kt	150 kt
		0 min 24	0 min 21	0 min 19	0 min 18	0 min 17	0 min 15	0 min 14
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

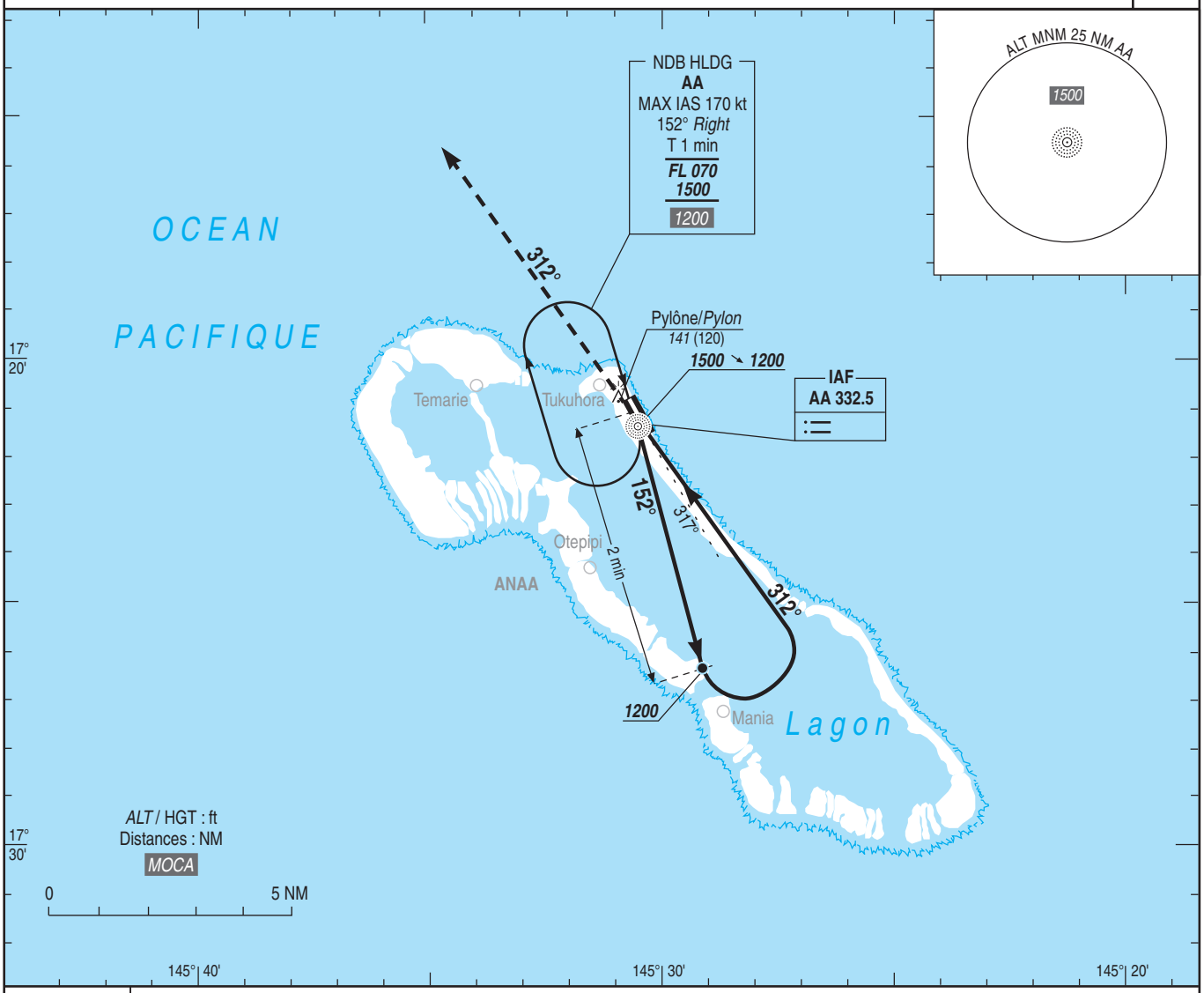
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 21 (1 hPa)**, DTHR : 16*

ANAA

NDB B RWY 32

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*).
Obtenir / *Obtain* le QNH auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or* TEMSI.

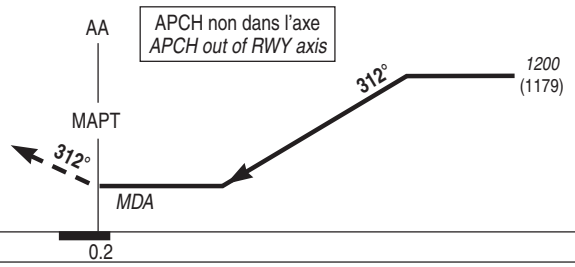
VAR 13°E (2020)



TA : 3000

API : Monter au **QDR 312°** de **AA** (**RM 312°**) vers ***1500*** (1479) puis rejoindre **AA**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 312° AA (MAG 312°)** to **1500** (1479) then join **AA**.*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



→ DTHR (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement/*only* sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (640)	1500	640
B	***690*** (670)	1600	668

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*

© SIA

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

ANAA

	ALT AD : 21 ft (1 hPa) LAT : 17 21 18 S LONG : 145 30 30 W	**NTGA** VAR 13° E (2025)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement /*only*)

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA	TORA
14 32	137 317	1502 x 30	Revêtue *Paved*	13 F/A/Y/T	1900 (1) 1502	1457 (1) 1502	1457 (1) 1457	1457 (1) 1502

(1) Voir / *See* TXT

Aides lumineuses : BI

Lighting aids : *LIL*

© 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 NTGB.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGB - FANGATAU

AD 2 NTGB.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°49'12"S 140°53'09"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2 km au NW du village de TEANA.	2 km NW of TEANA.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	13 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-12 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.3252°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.01°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 PAPEETE TAHITI	
	Telephone	(+689) 40 543 794	
	FAX	(+689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGB.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTGB.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (AIR TAHITI)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGB.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGB.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Level 1 : 50 kg fire extinguisher powder in front of terminal, ACFT PRKG side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Sauf VEN et SAM. - Niveau 2 : HS ou O/R adressé au gestionnaire de l'AD avec PN avant 1730 UTC la veille du vol en tenant compte des jours de repos. - Niveau 1 : En dehors de ces horaires.	Except FRI and SAT. - Level 2 : HS or O/R addressed to the AD administration with PN before 1730 UTC on the day before, taking into account non-working days. - Level 1 : Outside opening hours.

AD 2 NTGB.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	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 NTGB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGB .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Marque de point d'attente située à 42 m de l'axe de piste au lieu de 75 m. Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Taxi holding position markings located at 42 m to the RWY axis instead of 75 m. Apron area security line confused with holding point mark.

AD 2 NTGB.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 NTGB.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGB .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTGB.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	085.21 (073)	1400 x 23	9 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	15°49'14.17"S 140°53'41.03"W (15°49'13.49"S 140°53'32.66"W) ------ GUND NIL	THR : 11ft DTHR : 12ft
25	265.21 (253)	1400 x 23	9 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	15°49'10.37"S 140°52'54.14"W (15°49'10.64"S 140°52'57.49"W) ------ GUND NIL	THR : 11ft DTHR : 11ft

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	NIL
25	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGB.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	1400	1400	1400	1150	
25	1400	1400	1400	1300	

AD 2 NTGB.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 NTGB.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 NTGB.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGB.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 NTGB.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGB.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	FN	339 kHz	H24	15°49'15.7"S 140°53'10.1"W	54 ft	125NM		235°/406 m DTHR 25	

AD 2 NTGB.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANŒUVRES AU SOL

Demi-tour en dehors de la raquette ou de l'extrémité de piste interdit.

Largeur bande aménagée : 80 m.

Largeur de bande dégagée : 150 m.

Circuit de piste RWY 07 main droite.

20.1 GROUND HANDLING

U-turn prohibited outside turnaround area or RWY end.

Prepared strip width : 80 m.

RWY shoulder width : 150 m.

Right-hand runway circuit RWY 07.

AD 2 NTGB.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGB.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 USAGE LIMITATIONS

Crosswind limitations :

- 25 kt dry RWY,

- 20 kt wet RWY,

- 15 kt contaminated RWY.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR.

RWY 07 : Monter (1) (2) dans l'axe RM 073° jusqu'à *1000* (987), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée 5.4 % à maintenir jusqu'à 300 ft AMSL déterminée par une zone de cocoteraie d'altitude MAX 101 ft située à 546 m après la DER et à 138 m à droite de l'axe de piste.

(2) Cette pente fait abstraction d'une zone de cocotiers d'altitude MAX 90 ft s'étendant de la DER sur une longueur de 320 m et située au plus près à 85 m à droite de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone proche de la DER peuvent être supérieures à 15 %.

RWY 25 : Monter (3) (4) dans l'axe RM 253° jusqu'à *1000* (987), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) Pente théorique de montée 6.2 % à maintenir jusqu'à 300 ft AMSL déterminée par une zone de cocoteraie d'altitude MAX 86 ft située à 379 m après la DER et à 206 m à gauche de l'axe de piste.

(4) Cette pente fait abstraction d'une zone de cocotiers d'altitude MAX 85 ft s'étendant de la DER sur une longueur de 370 m et au plus près à 100 m à gauche de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone proche de la DER peuvent être supérieures à 15 %.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures.

RWY 07 : Climb (1) (2) straight ahead MAG 073° up to 1000 (987), then direct route climbing up to en route safety altitude.

(1) Standard theoretical climb gradient 5.4 % to maintain up to 300 ft AMSL determined by a coconut grove area MAX altitude 101 ft located 546 m after DER and 138 m right of RWY centreline.

(2) This slope disregards an area of coconut trees MAX altitude 90 ft extending from DER over a length of 320 m and located at the nearest 85 m right of RWY centreline.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area close to DER can be above 15 %.

RWY 25 : Climb (3) (4) straight ahead MAG 253° up to 1000 (987), then direct route climbing up to en route safety altitude.

(3) Standard theoretical climb gradient 6.2 % to maintain up to 300 ft AMSL determined by a coconut grove area MAX altitude 86 ft located 379 m after DER and 206 m left of RWY centreline.

(4) This slope disregards an area of coconut trees MAX altitude 85 ft extending from DER over a length of 370 m and located at the nearest 100 m left of RWY centreline.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area close to DER can be above 15 %.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGB.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD non contrôlé.

Restrictions d'utilisation : HJ.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Non-controlled AD.

Day use only.

23.2 DANGER A LA NAVIGATION AERIENNE

Obstacles au décollage :

- QFU 073 : Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste d'altitude 79 ft située au plus près à 1909 m du début de piste 07.

- QFU 253 : Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste d'altitude MAX 97 ft située au plus près à 1767 m du début de piste 25.

Obstacles à l'atterrissage :

- QFU 073 : Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste d'altitude MAX 97 ft située au plus près à 617 m en amont du seuil décalé 07.

- QFU 253 : Ligne de cocotiers perpendiculaire à l'axe de piste d'altitude MAX 101 ft située au plus près à 609 m en amont du seuil décalé 25.

Dégagement latéral sud de la piste et des trouées :

Ligne de cocotiers côté lagon d'altitude MAX 79 ft située à 75 m de l'axe de piste et en bordure de trouée opérationnelle d'une largeur de base de 150 m évasée à 12,5%.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Take-off obstructions :

- QFU 073 : Line of coconuts perpendicular to RWY centre line altitude 79 ft located as close as 1909 m from beginning of RWY 07.

- QFU 253 : Line of coconuts perpendicular to RWY centre line altitude MAX 97 ft located as close as 1767 m from beginning of RWY 25.

Obstructions at landing :

- QFU 073 : Line of coconuts perpendicular to RWY centre line altitude MAX 97 ft located as close as 617 m upstream of DTHR 07.

- QFU 253 : Line of coconuts perpendicular to RWY centre line altitude MAX 101 ft located as close as 609 m upstream of DTHR 25.

South RWY shoulder and funnels :

Line of coconuts on lagoon side, altitude MAX 79 ft located at 75 m from RWY centre line and along operational funnel of 150 m base width, flared to 12.5%.

AD 2 NTGB.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 NTGB.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.

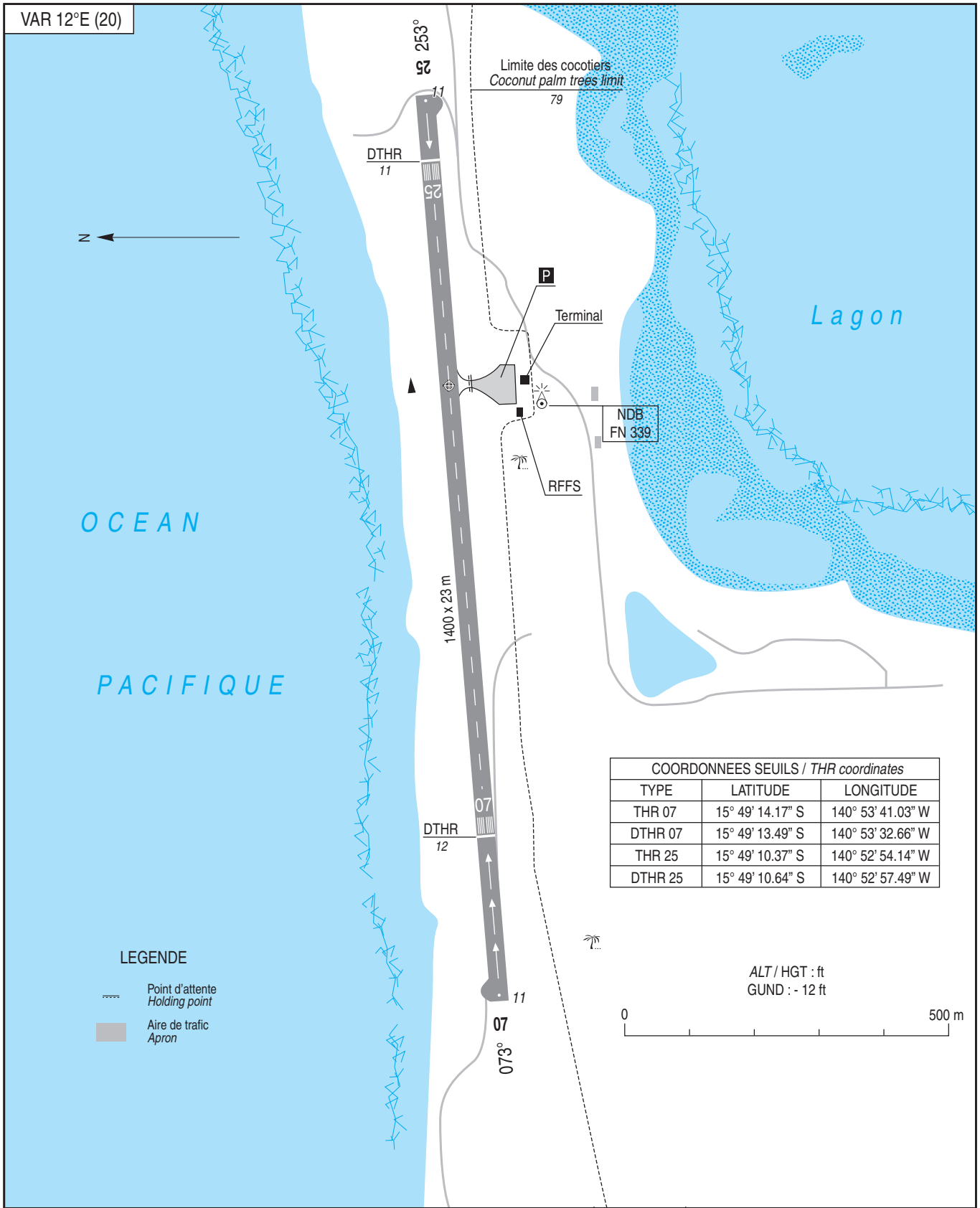
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

A/A : 123.500 FR seulement / *only.*

FANGATAU
15 49 12 S - 140 53 09 W
ALT AD : 13 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	15° 49' 14.17" S	140° 53' 41.03" W
DTHR 07	15° 49' 13.49" S	140° 53' 32.66" W
THR 25	15° 49' 10.37" S	140° 52' 54.14" W
DTHR 25	15° 49' 10.64" S	140° 52' 57.49" 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	1400	1400	1400	1150	Revêtue *Paved*	9 F/A/W/T	800	800	-	-
25	NIL	NIL	1400	1400	1400	1300			800	800	-	-

OBSERVATIONS / *Remarks* : Voir / *See* AD 2 NTGB.20/23

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FN	REF ENR 4.1		X		X
RW07	15°49'13.49" S 140°53'32.66" W	X			X
RW25	15°49'10.64" S 140°52'57.49" W	X			X
NIRUX	REF ENR 4.4	X			X
NOLEB	REF ENR 4.4	X			X
SAGUP	REF ENR 4.4	X			X
SUGOV	REF ENR 4.4	X			X
TASOV	REF ENR 4.4	X			X
TEBED	REF ENR 4.4	X			X
FGB07	15°49'36.2" S 140°58'12.9" W	X			X
FGB25	15°48'47.9" S 140°48'17.1" W	X			X
GB410	15°44'45.2" S 140°59'00.3" W	X			X
GB420	15°43'54.0" S 140°48'21.2" W	X			X

© SIA

PRECODING RNP C RWY 07

RNP C RWY 07												
RMK	-							MAG VAR 2020 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	-	TASOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIRUX	IF	NIRUX	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TASOV	-	163	175.2	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA SAGUP	IF	SAGUP	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TASOV	-	343	355.2	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA TASOV	IF	TASOV	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	TASOV	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGB07	-	073	085.3	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW07	Yes	073	085.2	4.5	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	CA	-	-	073	085.2	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GB410	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NIRUX	-	254	266.8	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

PRECODING RNP D RWY 25

RNP D RWY 25												
RMK	-							MAG VAR 2020 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	-	TEBED	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NOLEB	IF	NOLEB	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TEBED	-	163	175.2	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA SUGOV	IF	SUGOV	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TEBED	-	343	355.2	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA TEBED	IF	TEBED	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	TEBED	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGB25	-	253	265.2	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW25	Yes	253	265.2	4.5	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	CA	-	-	253	265.2	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GB420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NOLEB	-	071	083.5	4.7	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

FANGATAU

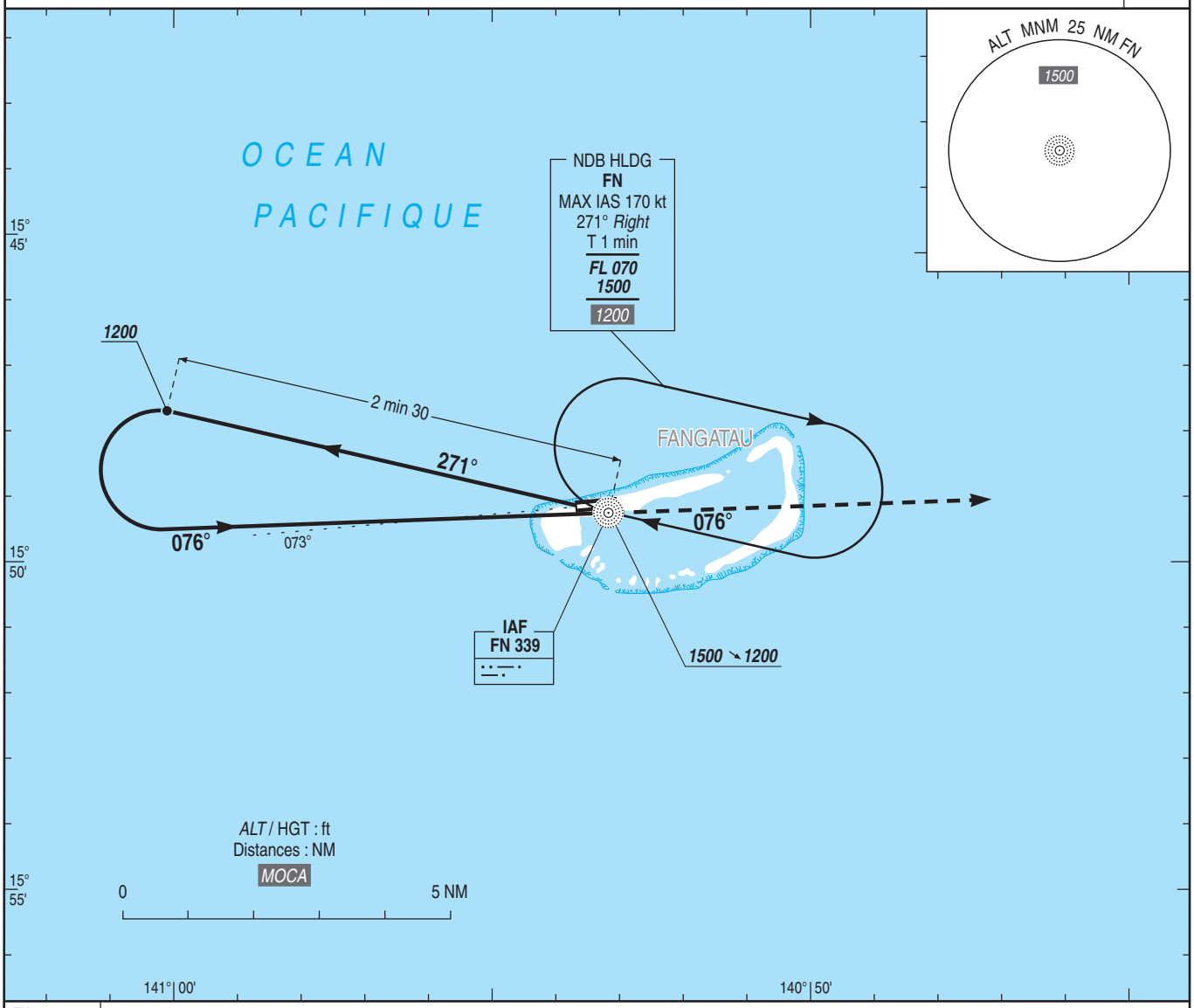
CAT A B

***ALT AD : 13 (1 hPa)**, DTHR : 12*

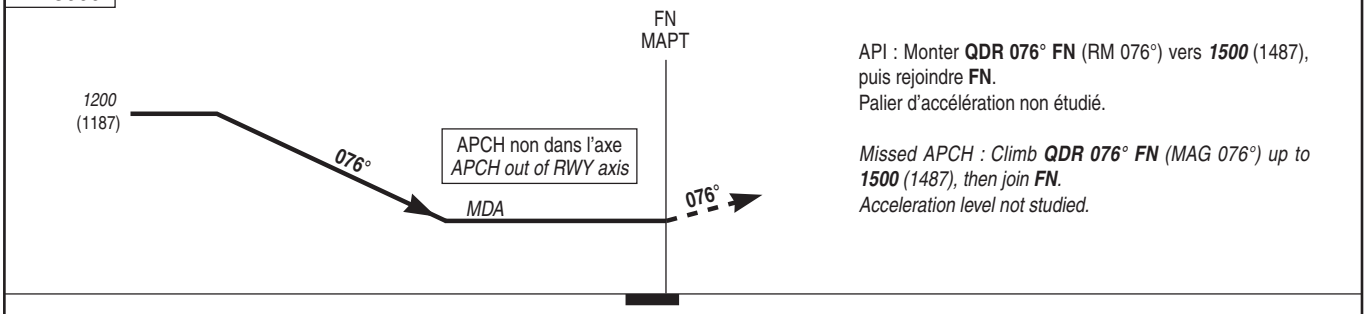
NDB A RWY 07

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*).
Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 12° E (2020)



TA : 3000



API : Monter **QDR 076° FN** (RM 076°) vers ***1500*** (1487), puis rejoindre **FN**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 076° FN** (MAG 076°) up to **1500** (1487), then join **FN**.*
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***670*** (650)	1500 1600	648

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

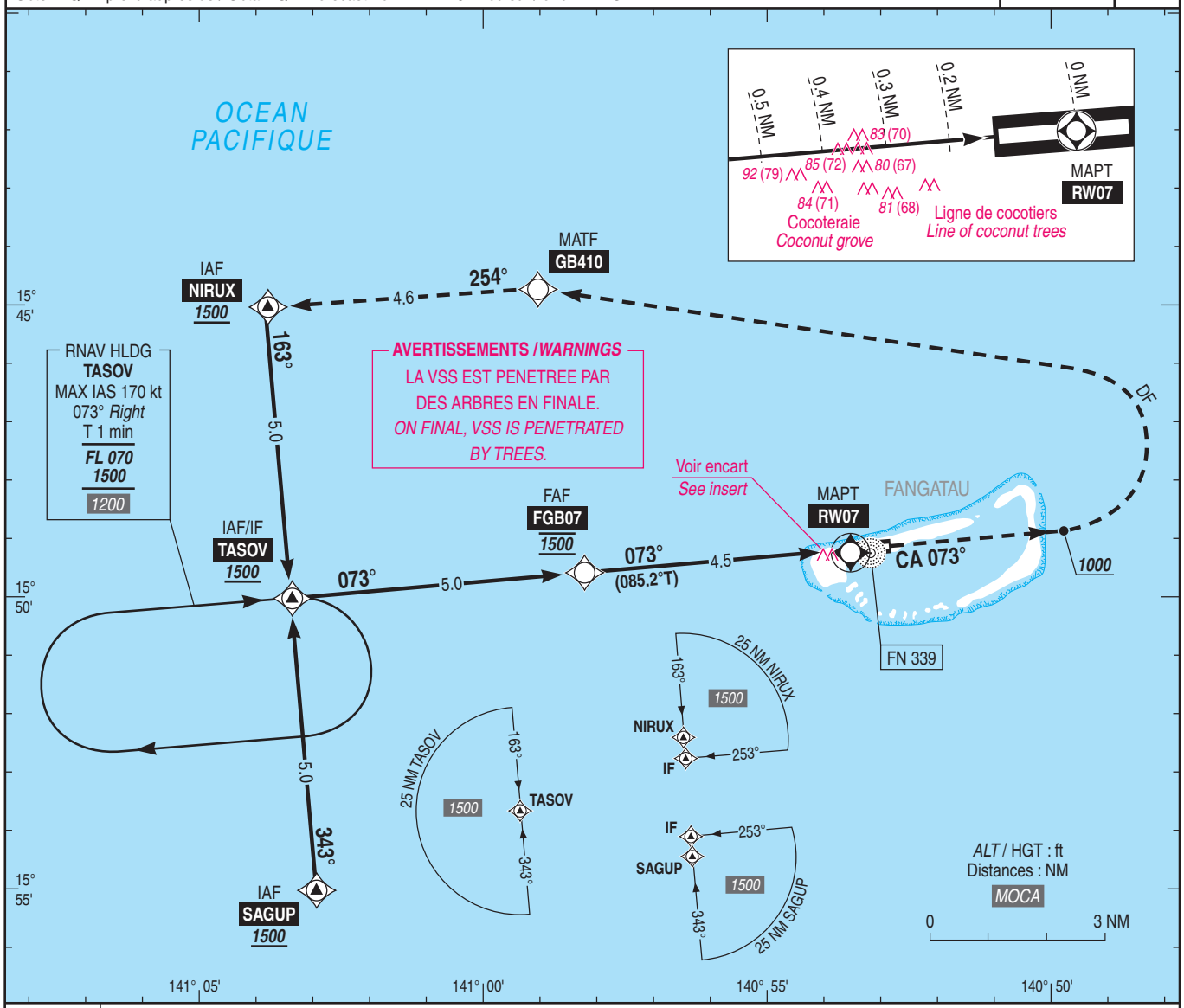
FANGATAU

CAT A B

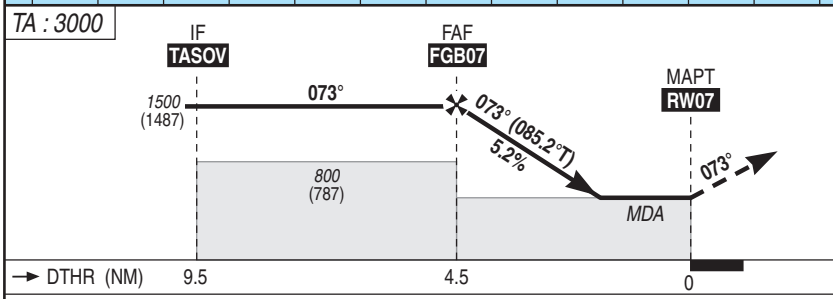
***ALT AD : 13 (1 hPa)**, DTHR : 12*

RNP C RWY 07

APP : NIL TWR : NIL **A/A** : 123.500 (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12° E (2020)



TA : 3000



API : Monter **RM 073°**.
A ***1000*** (987), tourner à **gauche** direct vers **GB410**, puis poursuivre vers **NIRUX** en montée vers ***1500*** (1487).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 073°**.*
*At **1000** (987), turn **left** direct to **GB410**, then continue to **NIRUX** climbing up to **1500** (1487).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local			DIST RW07			
	MDA (H)	VIS	OCH	**NM**	**4**	**3**	**2**
A B	***670*** (650)	1500 1600	648	***ALT*** (HGT)	***1335*** (1322)	***1015*** (1002)	***700*** (687)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*

FAF - DTHR	4.5 NM	70 kt 3 min 52	85 kt 3 min 11	100 kt 2 min 43	110 kt 2 min 28	120 kt 2 min 16	130 kt 2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

FANGATAU

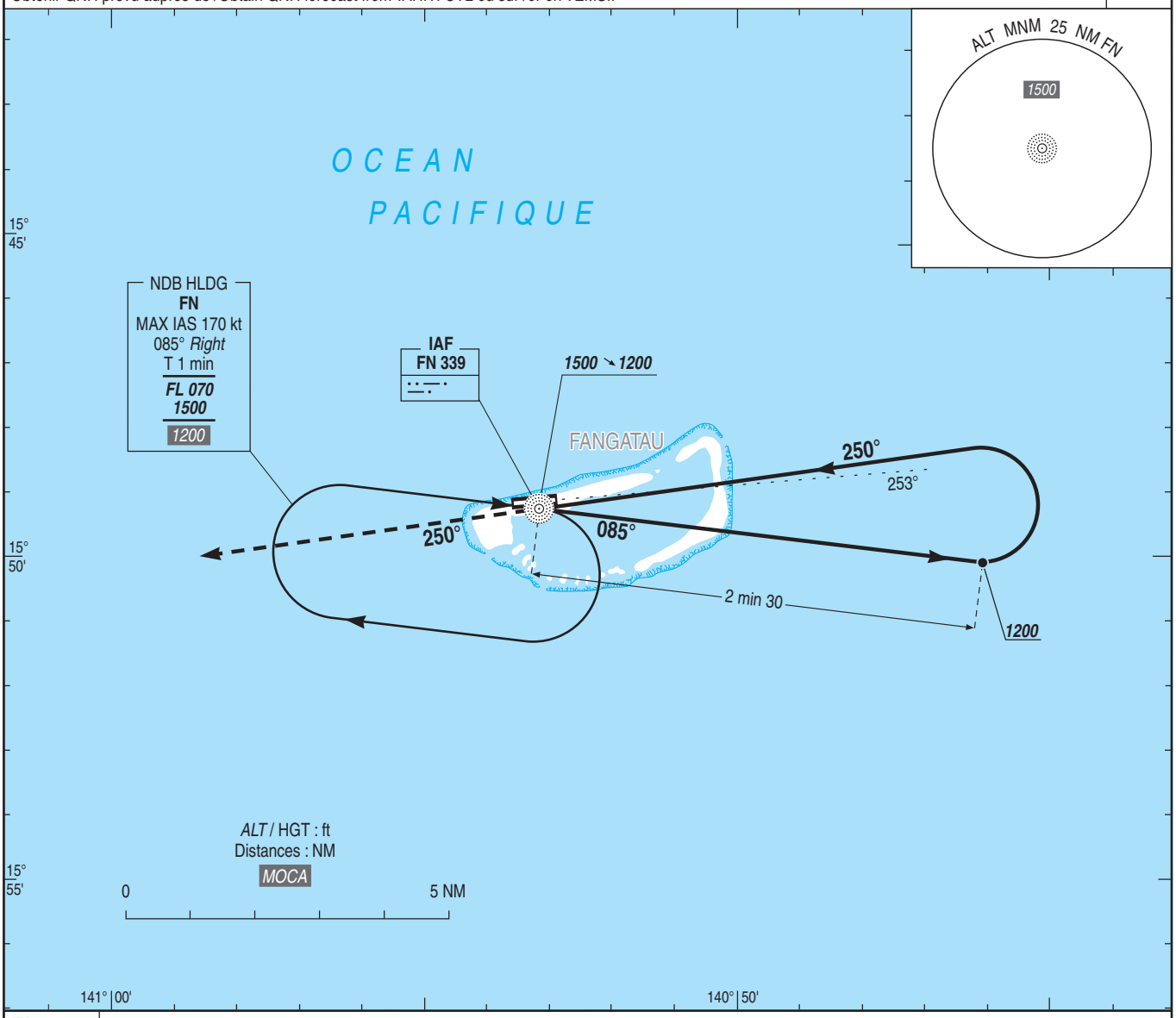
CAT A B

ALT AD : 13 (1 hPa) *DTHR : 11*

NDB B RWY 25

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement /*only*).
Obtenir QNH prévu auprès de /*Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur /*or on* TEMSI.

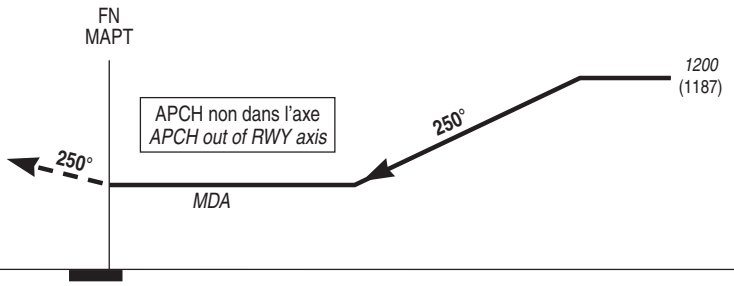
VAR
12° E
(2020)



TA : 3000

API : Monter **QDR 250° FN** (RM 250°) vers ***1500*** (1487), puis rejoindre **FN**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 250° FN** (MAG 250°) up to **1500** (1487), then join **FN**.*
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (650)	1500	648
B		1600	

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS — FANGATAU

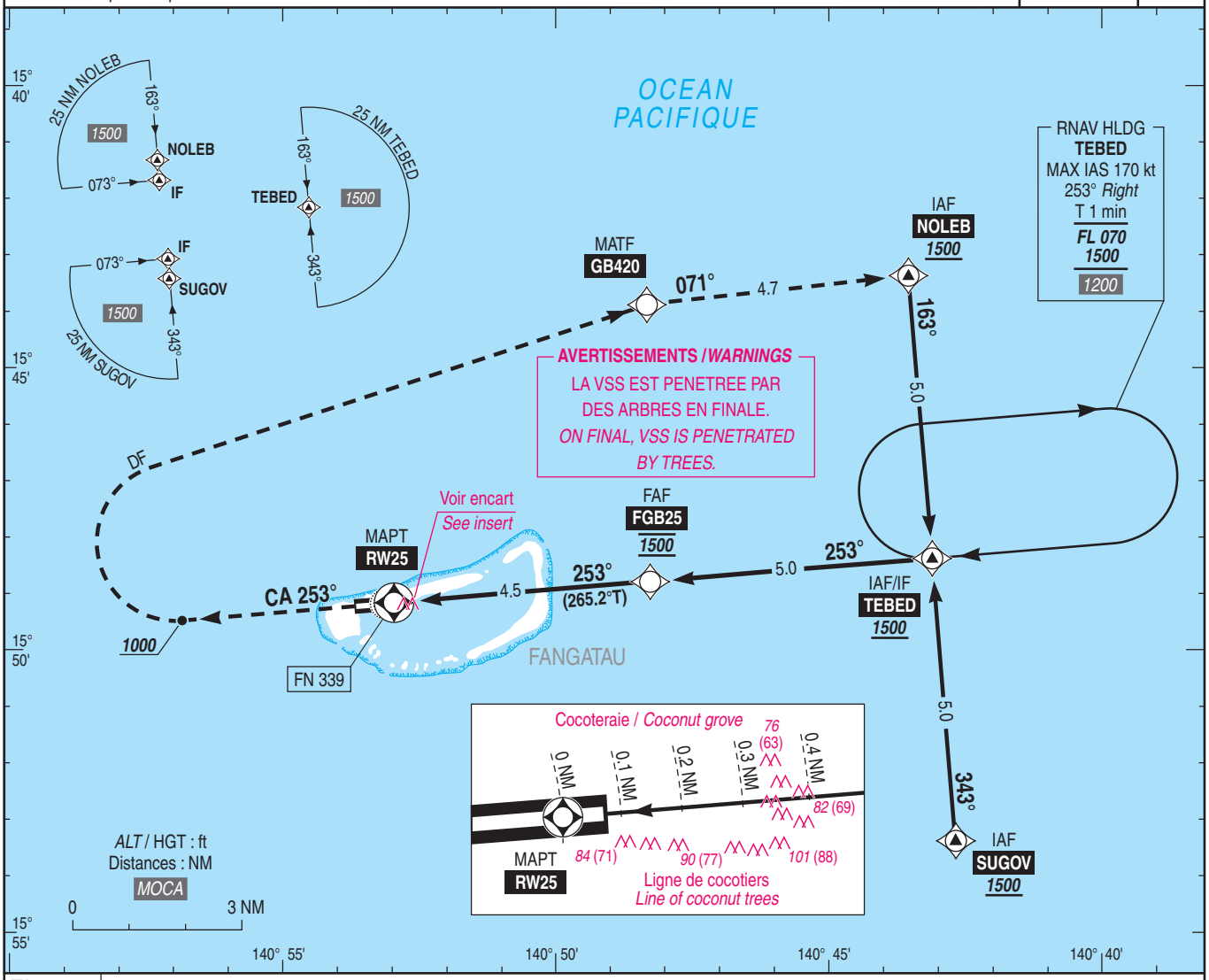
Instrument approach

CAT A B

***ALT AD : 13 (1 hPa)**, DTHR : 11*

RNP D RWY 25

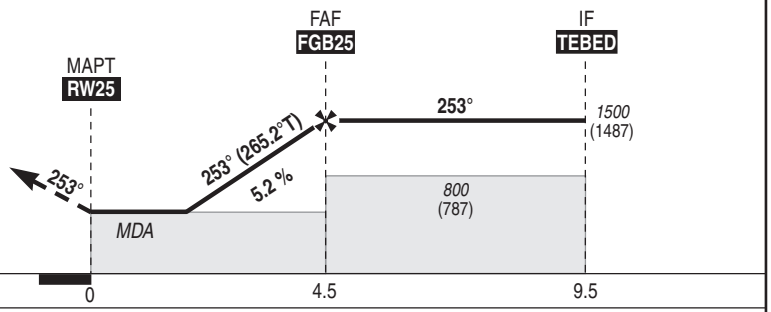
APP : NIL TWR : NIL **A/A** : 123.500 (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12° E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 253°**.
A ***1000*** (987), tourner à **droite** direct vers **GB420**,
puis poursuivre vers **NOLEB** en montée vers ***1500*** (1487).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb **MAG 253°**.*
*At **1000** (987), turn **right** direct to **GB420**,*
*then continue to **NOLEB** climbing up to **1500** (1487).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local			DIST RW25			
	MDA (H)	VIS	OCH	**NM**	**4**	**3**	**2**
				ALT (HGT)	***1335*** (1322)	***1015*** (1002)	***695*** (682)
A B	***670*** (650)	1500 1600	648				

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by circling.*

FAF - DTHR	4.5 NM	70 kt 3 min 53	85 kt 3 min 11	100 kt 2 min 43	110 kt 2 min 28	120 kt 2 min 16	130 kt 2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

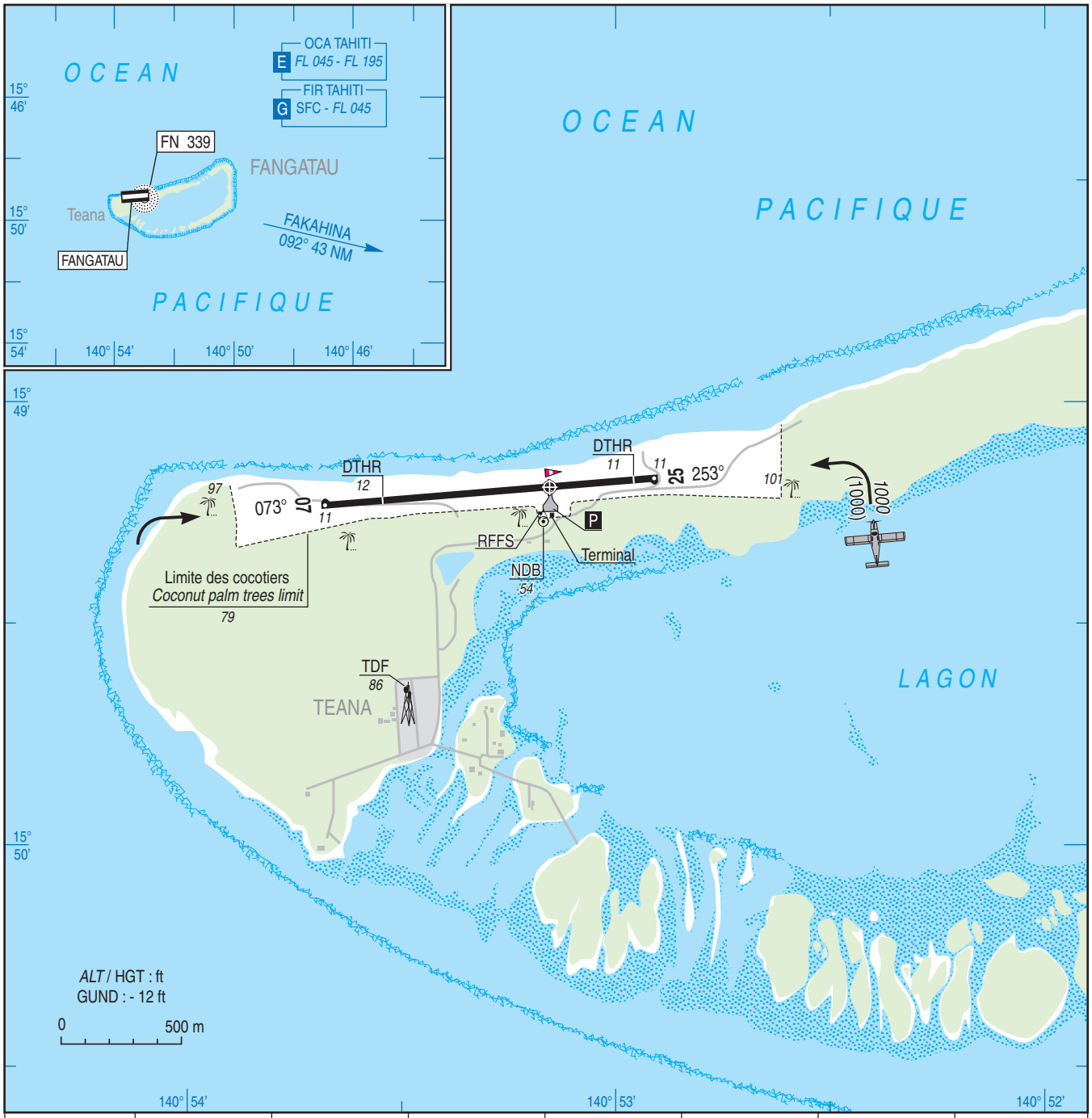
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

FANGATAU

	ALT AD : 13 ft (1 hPa) LAT : 15 49 12 S LONG : 140 53 09 W	**NTGB** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR seulement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07 25	073 253	1400 x 23	Revêtue *Paved*	9 F/A/W/T	1400 1400	1400 1400	1150 1300

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 NTGC.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGC - TIKEHAU

AD 2 NTGC.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°07'13"S 148°14'01"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY.	RWY and TWY axis intersection.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km SE Tuherahera	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	13 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	7 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.2707°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.021°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 54 37 94	
	FAX	(689) 40 54 37 92	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Email : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGC.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	AFIS : HOR HS : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol à gestionnaire AD	AFIS : HOR HS : O/R PN 48 HR opening hours before the flight to AD administration
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGC.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGC.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places)	Emergency see facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HOR AFIS Niveau 1 en dehors de ces horaires. Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	AFIS SKED Level 1 outside this SKED. 50 kg of powder extinguisher in front of the terminal ACFT PRKG side.

AD 2 NTGC.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	OUI : diurne.	YES : day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGC .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de traffic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGC.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 NTGC.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGC .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGC.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	075.41 (063)	1300 x 30	13 F/B/Y/T revêtue / paved	15°07'16.36"S 148°14'13.16"W ------ GUND NIL	THR : 12ft
24	255.41 (243)	1300 x 30	13 F/B/Y/T revêtue / paved	15°07'05.70"S 148°13'30.97"W ------ GUND NIL	THR : 12ft

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	400	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	500	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGC.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	1300	1700	1300	1300	
24	1300	1800	1300	1300	

AD 2 NTGC.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 NTGC.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 NTGC.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGC.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 NTGC.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	TIKEHAU Information (FR)	119.500 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française

AD 2 NTGC.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 NTGC.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Demi-tour interdit en dehors des raquettes.

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur de bande dégagée : 100 m

Un seul mouvement d'ACFT autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre

Half turn prohibited outside turn-around areas.

Prepared strip width : 100 m.

RWY shoulder width : 100 m

Manoeuvring area restricted to one aircraft at a time.

AD 2 NTGC.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGC.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft y compris en dehors ouverture organisme ATS.

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

Possible IFR activity below altitude 3000 ft including out of ATS unit opening.

Cross wind limitations:

- 25 kt dry RWY,

- 20 kt wet RWY,

- 15 kt contaminated RWY.

22.1 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de **Tahiti** CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.1 INBOUND FLIGHTS

*In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from **Tahiti** CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable de jour seulement.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Day use only.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

- Présence d'eau possible par temps de pluie sur la bande aménagée de part et d'autre de la piste.

- Présence de trous dans la bande aménagée en seuil 06.

- Indication du vent de la manche à air impactée par la ligne de cocotiers par vent de Nord-Ouest à Nord-Est.

- Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

Obstacles : L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles dans les trouées d'envol :

- Prolongements dégagés avec présence d'arbres de 66 ft de haut situés à 100 m de part et d'autre de l'axe de piste.

- Dégagements latéraux de la piste et des prolongement dégagés : Présence de cocotiers situés entre 100 et 130 m de l'axe de piste et mesurant entre 70ft et 80 ft de hauteur.

Obstacles à l'atterrissage :

QFU 063° : végétation perçant la VSS d'altitude MAX 85 ft située de 500 m à 150 m en amont du seuil 06 et au plus près à 80 m au Nord de l'axe de piste.

Obstacle au décollage :

RWY 06 :

Arbre de 47 ft d'altitude situé à 2068 m du seuil 06 et 3 m de l'axe de piste

Arbre de 44 ft d'altitude situé à 2077 m du seuil 06 et 8 m de l'axe de piste

Arbre de 43 ft d'altitude situé à 2050 m du seuil 06 et 63 m de l'axe de piste

Arbre de 51 ft d'altitude situé à 2296 m du seuil 06 et 59 m de l'axe de piste

Arbre de 53 ft d'altitude situé à 2314 m du seuil 06 et 25 m de l'axe de piste

Arbre de 60 ft d'altitude situé à 2345 m du seuil 06 et 45 m de l'axe de piste

Arbre de 53 ft d'altitude situé à 2334 m du seuil 06 et 98 m de l'axe de piste

23.2 AIR NAVIGATION HAZARD

- Possible water presence during raining weather on each side of RWY.

- Presence of holes in the prepared strip at threshold 06.

- Wind sock may show wrong indications when the wind come from NW to NE.

- Possible RWY shoulder cleaning outside HS.

***Obstructions** : Air crews' attention is drawn towards obstacles in take-off funnels :*

- Clearways with presence of trees 66 ft in height located at 100 m on each side of RWY centre line.

- RWY and clearways shoulders: Presence of palm-trees of 70 ft to 80 ft hight, located in-between 100 to 130 m from de runway centreline.

Obstruction at landing :

QFU 063 : vegetation penetrating VSS, altitude MAX 85 ft, located between 500 m and 150 m upstream of THR 06 and 80 m northern of RWY centre line.

Obstruction at take-off :

RWY 06 :

Tree 47 ft altitude located 2068 m from THR 06 and 3 m from RWY centerline

Tree 44 ft altitude located 2077 m from THR 06 and 8 m from RWY centerline

Tree 43 ft altitude located 2050 m from THR 06 and 63 m from RWY centerline

Tree 51 ft altitude located 2296 m from THR 06 and 59 m from RWY centerline

Tree 53 ft altitude located 2314 m from THR 06 and 25 m from RWY centerline

Tree 60 ft altitude located 2345 m from THR 06 and 45 m from RWY centerline

Tree 53 ft altitude located 2334 m from THR 06 and 98 m from RWY centerline

23.3 EQUIPEMENT AD

Point de mesure de vent situé à 450m du seuil 06 et à 95m au Nord de l'axe de piste donnant uniquement le vent instantané.

23.3 AD EQUIPMENT

Wind measurement point located at 450m from THR 06 and 95m North of the RWY axis giving only the instantaneous wind.

23.4 PERIL ANIMALIER :

Occasionnel.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD :

Random .

AD 2 NTGC.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 NTGC.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 *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

ATS : 119.500 (FR uniquement/*only*)
Voir/*See* AD 2 NTGC.3

TIKEHAU
15 07 13 S - 148 14 01 W
ALT AD : 13 (1 hPa)

VAR 12° E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Voir/*See* AD 2 NTGC.20 à/*to* 23

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 06	15° 07' 16.36" S	148° 14' 13.16" W
THR 24	15° 07' 05.70" S	148° 13' 30.97" 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
06	NIL	NIL	1300	1700	1300	1300	Revêtue *Paved*	13 F/B/Y/T	800*	800*	-	-
24	NIL	NIL	1300	1800	1300	1300			800*	800*	-	-
									(*) de jour uniquement / *daytime only*			

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV
OLKID	REF Enr 4.3	x	
KABLU	REF Enr 4.3	x	
KADER	REF Enr 4.3	x	
KETOX	REF Enr 4.3	x	
KEVOL	REF Enr 4.3	x	
KILIL	REF Enr 4.3	x	
KIMEP	REF Enr 4.3	x	
GC401	15°08'24,9'' S 148°18'44,4'' W	x	
GC402	15°05'57,1'' S 148°08'59,7'' W	x	
GC403	15°03'46,2'' S 148°20'09,3'' W	x	
GC404	15°01'19,8'' S 148°10'30,7'' W	x	
RW06	15°07'16,36'' S 148°14'13,16'' W	x	
RW24	15°07'05,70'' S 148°13'30,97'' W	x	

© SIA

TIKEHAU
PRECODING RNP RWY 06

RNP RWY 06												
RMK	-							MAG VAR 2015 12.2°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	-	OLKID	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OLKID	IF	OLKID	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GC403	-	288	300.0	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KABLU	-	245	257.6	4.8	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KEVOL	-	153	165.5	5.0	L	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA KABLU	IF	KABLU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KEVOL	-	153	165.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA KILIL	IF	KILIL	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KEVOL	-	333	345.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA KEVOL	IF	KEVOL	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	KEVOL	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	GC401	-	063	075.5	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW06	Yes	063	075.4	4.5	-	-	-	-	-3.0 / 15	RNP APCH
	CA	-	-	063	075.4	-	-	800	-	-	-	RNP APCH
	DF	GC403	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KABLU	-	245	257.6	4.8	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	KEVOL	-	153	165.5	5.0	L	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

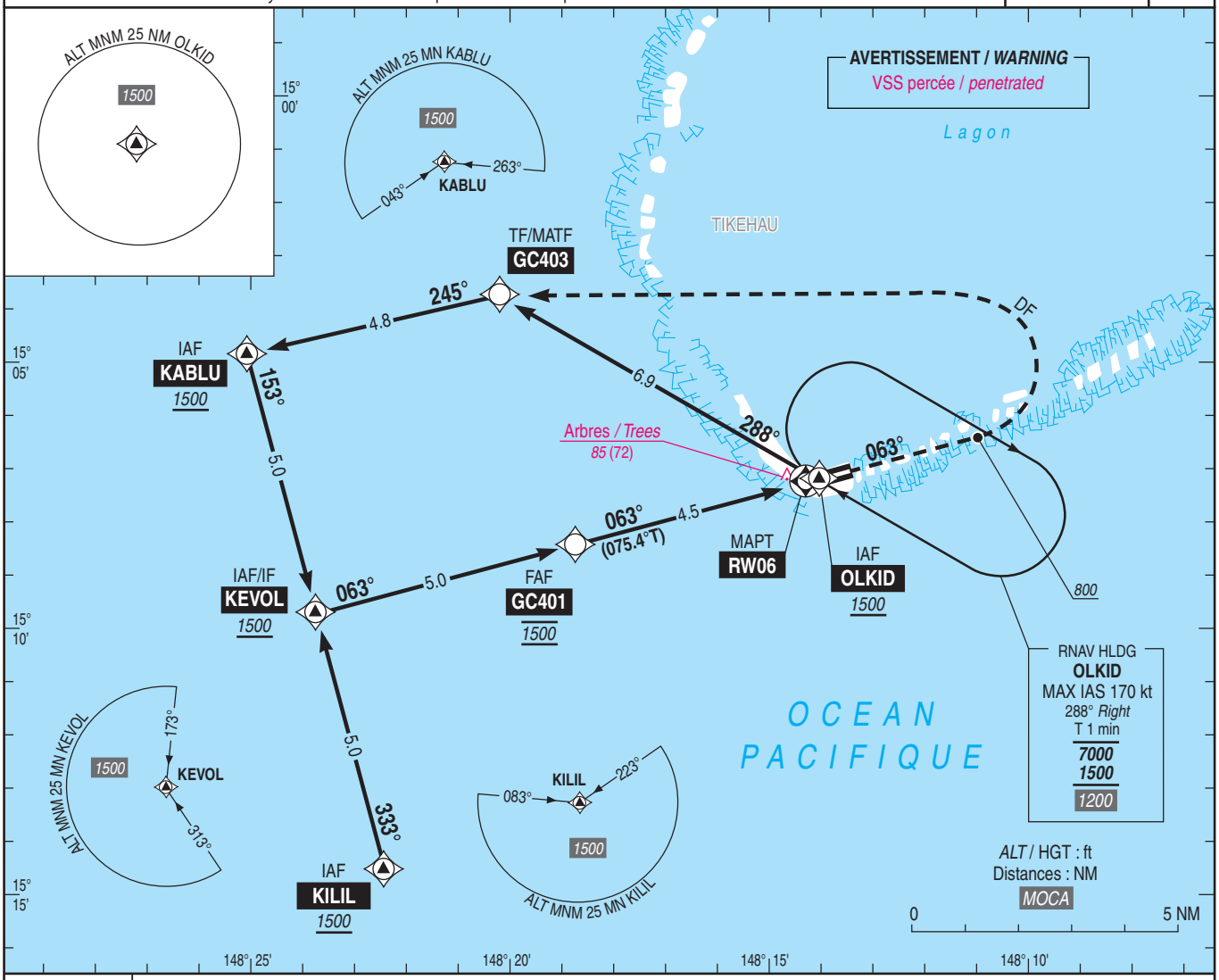
CAT A B

***ALT AD : 13 (1 hPa)**, THR : 12*

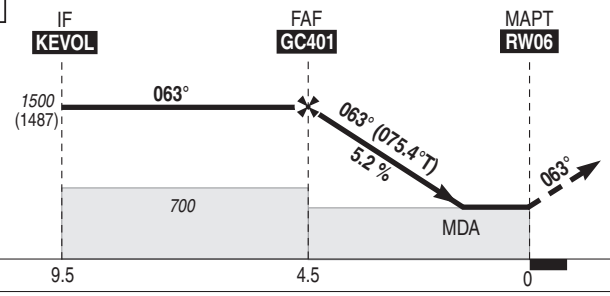
TIKEHAU

RNP RWY 06

APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** TIKEHAU Info 119.500 (FR). Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12°E (2020)



TA : 3000



API : Monter **RM 063°**. A ***800*** (787), tourner à **gauche** direct vers **GC403**, puis **KABLU**, puis **KEVOL** en montée vers ***1500*** (1487). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 063°**. At **800** (787), turn **left** direct to **GC403** then **KABLU,** then **KEVOL** climbing up to **1500** (1487). 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 AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	430	***500*** (480)	1500	480	***670*** (650)	1500	648
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW06			
NM	**4**	**3**	**2**
ALT	***1335***	***1015***	***700***
(HGT)	(1322)	(1502)	(687)

Observations / *Remarks* : Lors de l'atterrissage, les équipages devront porter une attention particulière à la végétation perçant la VSS.
At landing, crews shall pay special attention to the vegetation penetrating VSS.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

FAF - MAPT	4.5 NM	70 kt 3 min 52	85 kt 3 min 11	100 kt 2 min 43	110 kt 2 min 28	120 kt 2 min 16	130 kt 2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

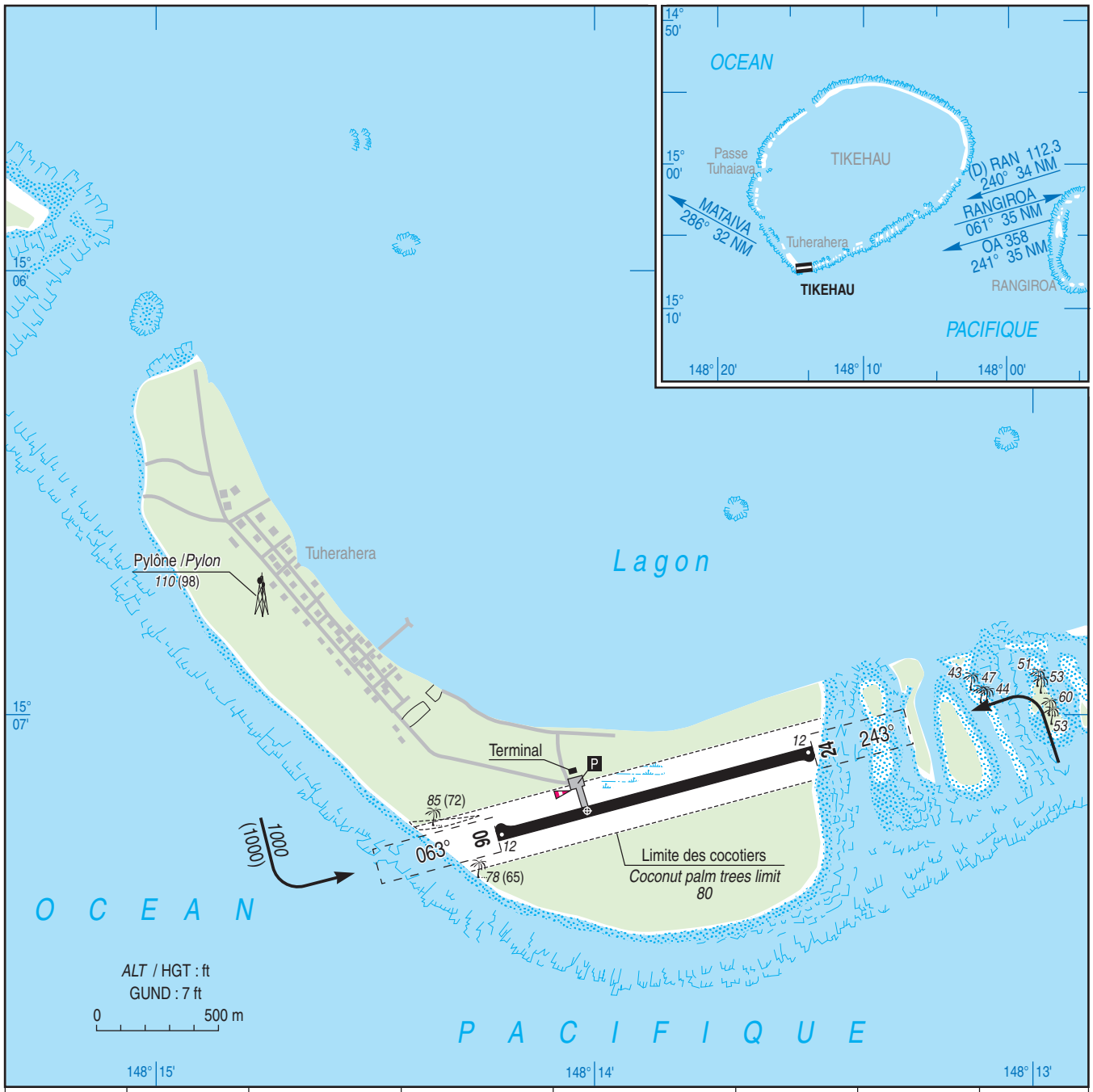
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TIKEHAU

	ALT AD : 13 ft (1 hPa) LAT : 15 07 13 S LONG : 148 14 01 W	**NTGC** VAR 12° E (2020)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 119.500 (FR uniquement / *only*).
Absence ATS : **A/A** (119.500) FR uniquement /*only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
06 24	063 243	1300 x 30	Revêtue *Paved*	13 F/B/Y/T	1700 1800	1300 1300	1300 1300

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 NTGD.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGD - APATAKI

AD 2 NTGD.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°34'25"S 146°24'54"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et axe TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	0,2 km SW du village	0,2 km SW from village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	14 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	0 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.3803°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.019°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 - Papeete TAHITI	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	Email : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGD.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGD.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGD.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	NIL
2	Restaurants	NIL
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	NIL
4	Services médicaux / *Medical facilities*	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGD.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal, PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	MAR et SAM : non assurés PPR PN 48 HR ouvrées à adresser au gestionnaire de l'AD. Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol auprès du BRIA. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	TUE and SAT: not available PPR PN 48 worked hours to send to AD operator. Outside HS: O/R with PN 48 worked hours before the flight, addressed to the ATS briefing office. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGD.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGD.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGD .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGD.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 NTGD.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGD .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTGD.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	133.16 (121)	870 x 18	32 F/A/W/T revêtue / paved	15°34'21.79"S 146°24'57.72"W (15°34'22.23"S 146°24'57.23"W) ------ GUND NIL	THR : 14ft DTHR : 14ft
30	313.16 (301)	870 x 18	32 F/A/W/T revêtue / paved	15°34'41.14"S 146°24'36.43"W (15°34'40.70"S 146°24'36.92"W) ------ GUND NIL	THR : 14ft DTHR : 14ft

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	NIL	NIL	NIL	NIL
30	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGD.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	847	847	847	827	Distances déclarées utilisables : réduites de 23 m en fin de piste en raison de la non-conformité de la longueur de bande. Usable declared distances: reduced by 23 m at RWY end due to non-compliance os strip lenght.
30	850	850	850	830	Distances déclarées utilisables : réduites de 20 m en fin de piste en raison de la non-conformité de la longueur de bande. Usable declared distances: reduced by 20 m at RWY end due to non-compliance os strip lenght.

AD 2 NTGD.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 NTGD.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 NTGD.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGD.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 NTGD.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	APATAKI (FR)	123.500 MHz	HX	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française

AD 2 NTGD.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 NTGD.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES SUR PISTE

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.2 BANDES DE PISTE

Raquette de retournement type Dornier 228.

Largeur de bande aménagée : 50 m.

Largeur de bande dégagée : 100 m.

Bande aménagée : 23 m de largeur bordée par un dispositif de soutènement non saillant de hauteur 2 m côté océan et 27 m de largeur côté lagon.

QFU 301 : bande aménagée avant le seuil réduite à 27 m au lieu de 30 m.

20.1 RUNWAY HANDLING

Half turn prohibited except on turn-around areas at end of RWY.

20.2 RUNWAY STRIPS

Turn-around area usable for Dornier 228.

Prepared strip width : 50 m.

RWY shoulder width : 100 m.

Prepared strip: 23 m wide bordered with a support device of 2 m in height by the ocean side and 27 m wide by the lagoon side.

QFU 301 : prepared strip before THR reduced to 27 m instead of 30 m.

AD 2 NTGD.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGD.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

AD 2 NTGD.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Obstacles

Trouée d'envol QFU 301° : cocotiers d'une hauteur de 15 m, situés à 274 m de l'ARP et à 75 m de l'axe de piste.

Dégagements latéraux nord de la piste : présence de cocotiers à 50 m de l'axe de piste à partir de 250 m, et jusqu'à 360 m en aval du seuil 12 côté lagon, hauteur moyenne 32 ft.

23.1 Obstructions

Take-off funnel QFU 301° : coconut trees with a height of 15 m, located 274 m from the ARP and 75 m from the center of the runway.

Northern shoulder of the RWY: presence of coconut palm trees at 50 m from runway center line, from 250 m and up to 360 m downstream of threshold 12 on the lagoon side, average height 32 ft.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Utilisable de jour seulement.

L'accès à cet aérodrome est limité aux pilotes ayant effectué une reconnaissance préalable du site et à la condition que la composante du vent de travers ne dépasse pas 15 kt.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Day use only.

Aerodrome access is restricted to pilots having made a preliminary site reconnaissance and only if crosswind does not exceed 15 kt.

AD 2 NTGD.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

APATAKI

	ALT AD : 14 ft (1 hPa) LAT : 15 34 25 S LONG : 146 24 54 W	**NTGD** VAR 12° E (15)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*)

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA (1)	TODA (1)	ASDA (1)	LDA (1)
12 30	121 301	870 x 18	Revêtue *Paved*	32 F/A/W/T	847 850	847 850	847 850	827 830

Remarques / *Remarks* : (1) Réduction des distances déclarées / *Reduced declared distances* : voir / *see AD 2 NTGD.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 NTGE.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGE - REAO

AD 2 NTGE.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	18°27'48"S 136°26'35"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	RWY and TWY centerlines intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2 km E Tapuarava	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	12 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-33 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.9259°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.004°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGE.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGE.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGE.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGE.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur 50kg poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal, apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : niveau 3. Hors HS : PPR PN 48HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. SAM et DIM : non assuré ; PPR PN 48HR ouvrées à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	HS : level 3. Outside HS : PPR PN 48HR (working hours) before flight, addressed to BRIA. SAT and SUN : not provided ; PPR PN 48HR (working hours) to submit the AD operator. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGE.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGE.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGE.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui, diurne.	Yes, day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui, diurne.	Yes, day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGE .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron safety area combined with holding point marking.

AD 2 NTGE.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 NTGE.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGE .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGE.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	125.82 (113)	1180 x 23	30 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	18°27'48.25"S 136°26'35.50"W (18°27'49.24"S 136°26'34.05"W) ------ GUND NIL	THR : 12ft DTHR : 12ft
29	305.82 (293)	1180 x 23	30 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	18°28'10.71"S 136°26'02.89"W ------ GUND NIL	THR : 5ft

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	450	NIL	NIL	(1)
29	NIL	NIL	354	NIL	NIL	(2)

(1) Largeur de bande amménagée / Width of prepared strip : 80 m.
Largeur de bande dégagée / Width of runway shoulder : 100 m.

(2) Largeur de bande amménagée / Width of prepared strip : 80 m.
Largeur de bande dégagée / Width of runway shoulder : 100 m.

AD 2 NTGE.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
11	1180	1630	1180	1126	
29	1126	1480	1126	1126	Fin des distances déclarées 54 m avant l'extrémité physique de piste. End of declared distances 54 m before physical end of the runway.

AD 2 NTGE.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 NTGE.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 NTGE.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGE.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 NTGE.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGE.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	RE	327.5 kHz	H24	18°27'49.4"S 136°26'39.1"W	12 ft	100NM		255°/148 m DTHR 11	

AD 2 NTGE.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.	*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*
Demi-tour interdit en dehors de la raquette ou de l'extrémité de piste.	Half turn prohibited out of turn-around area or at end of RWY.

AD 2 NTGE.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGE.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 LIMITATIONS VENT TRAVERSIER

- 25 kt sur piste sèche.
- 20 kt sur piste mouillée.
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 CROSSWIND LIMITATIONS

- 25 kt on dry runway.
- 20 kt on wet runway.
- 15 kt on contaminated runway.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minimas MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

Avant atterrissage, s'assurer par un passage à basse altitude que la RWY est dégagée.

22.2 ARRIVING FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

Before landing, overfly RWY to make sure it is vacated.

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 11 : Monter (1) (2) dans l'axe RM 113° jusqu'à 1000 ft (988 ft), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée 9.9% à maintenir jusqu'à 200 ft déterminée par une zone de cocotiers d'altitude MAX 82 ft située à 262 m de la DER dans l'axe de piste.

(2) Cette pente ne tient pas compte d'une zone de cocotiers d'altitude MAX 78 ft s'étendant depuis la DER sur une longueur de 262 m et à 100 m au plus proche à gauche de l'axe de piste.

RWY 29 : Monter (1) dans l'axe RM 293° jusqu'à 1000 ft (988 ft), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) La pente de montée standard de 3.3 % ne tient pas compte d'une zone de cocotiers d'altitude MAX 79 ft s'étendant depuis la DER sur une longueur de 400 m et à 90 m au plus proche au Sud de l'axe de piste.

22.3 DEPARTING FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures.

RWY 11 : *Climb (1) (2) straight ahead MAG 113° up to 1000 ft (988 ft), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(1) Theoretical climb gradient 9.9 % to maintain up to 200 ft determined by a coconut grove area MAX altitude 82 ft located 262 m after DER and on RWY centreline.

(2) This slope disregards a coconuts grove area MAX 82 ft spreading over an area extending from DER over a length of 262 m and located 100 m at the nearest on the left of RWY centreline.

RWY 29 : *Climb (1) straight ahead MAG 293° up to 1000 ft (988 ft), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(1) The standard theoretical climb gradient 3.3 % disregards a coconuts grove area MAX 79 ft spreading over an area extending from DER over a length of 400 m and located 90 m at the nearest in the South of RWY centreline.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGE.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 Obstacles

DEGAGEMENTS LATERAUX

* Présence de cocotiers d'une altitude MAX de 58 ft, situés au plus près à 100 m de l'axe de piste côté lagon, s'étendant depuis le DTHR 11 sur une longueur de 400 m vers le Sud-Est.
* Présence de cocotiers d'une altitude MAX de 79 ft, situés à 100 m au Sud-Ouest de l'axe de piste, s'étendant depuis le THR 11 sur une longueur de 450 m vers l'Ouest.
* Présence de cocotiers d'une altitude MAX de 78 ft, situés au plus près à 100 m de l'axe de piste côté océan, s'étendant depuis la raquette intermédiaire sur une longueur de 960 m parallèlement à l'axe de piste.
* Présence d'une route d'une altitude gabarit de 34 ft, située au plus près à 16 m de l'axe de piste coté océan, longeant la piste.

OBSTACLES AU DECOLLAGE

QFU 113 : Présence de cocotiers d'une altitude MAX de 82 ft, situés au plus près à 25 m de l'axe de piste côté océan et à 1896 m du THR 11, s'étendant sur une longueur de 450 m vers l'Est.

QFU 293 : En l'absence de RFFS, circulation possible de véhicule sur la route d'altitude gabarit de 34 ft, dont le tracé varie :

* de 40 m de l'axe de piste côté océan à 1128 m du THR 29,
* à 100 m de l'axe de piste côté lagon à 1420m du THR 29.

OBSTACLES A L'ATTERRISSAGE

QFU 113 : En l'absence de RFFS, circulation possible de véhicules sur la route d'altitude gabarit de 34 ft, située au plus près à 16 m du bord de piste coté océan, s'étendant depuis le THR 11 vers l'Ouest.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Obstructions

RUNWAY SHOULDERS

* *Presence of coconut trees altitude MAX 58 ft, located as close as 100 m from RWY centre line on lagoon side, extending from DTHR 11 over a length of 400 m towards the South-East.*
* *Presence of coconut trees altitude MAX 79 ft, located at 100 m to the South-West from RWY centre line, extending from THR 11 over a length of 450 m towards the West.*
* *Presence of coconut trees altitude MAX 78 ft, located as close as 100 m from RWY centre line on ocean side, extending from intermediate racket over a length of 960 m parallel to the RWY centre line.*
* *Presence of a road altitude 34 ft, located as close as 16 m from RWY centre line on ocean side, going along the RWY.*

OBSTRUCTIONS AT TAKE-OFF

QFU 113 : Presence of coconut trees altitude MAX 82 ft, located as close as 25 m from RWY centre line on ocean side and at 1896 m from THR 11, extending over a length of 450 m towards the East.

QFU 293 : In the absence of RFFS, possible vehicle traffic on the road altitude 34, of which the alignment varies:

* *40 m from RWY centre line on ocean side at 1128 m of THR 29,*
* *to 100 m from RWY centre line on lagoon side at 1420 m of THR 29.*

OBSTRUCTIONS AT LANDING

QFU 113 : In the absence of RFFS, possible vehicle traffic on the road altitude 34 ft, located as close as 16 m from RWY edge on ocean side, extending from THR 11 towards the West.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTGE.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 NTGE.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 *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

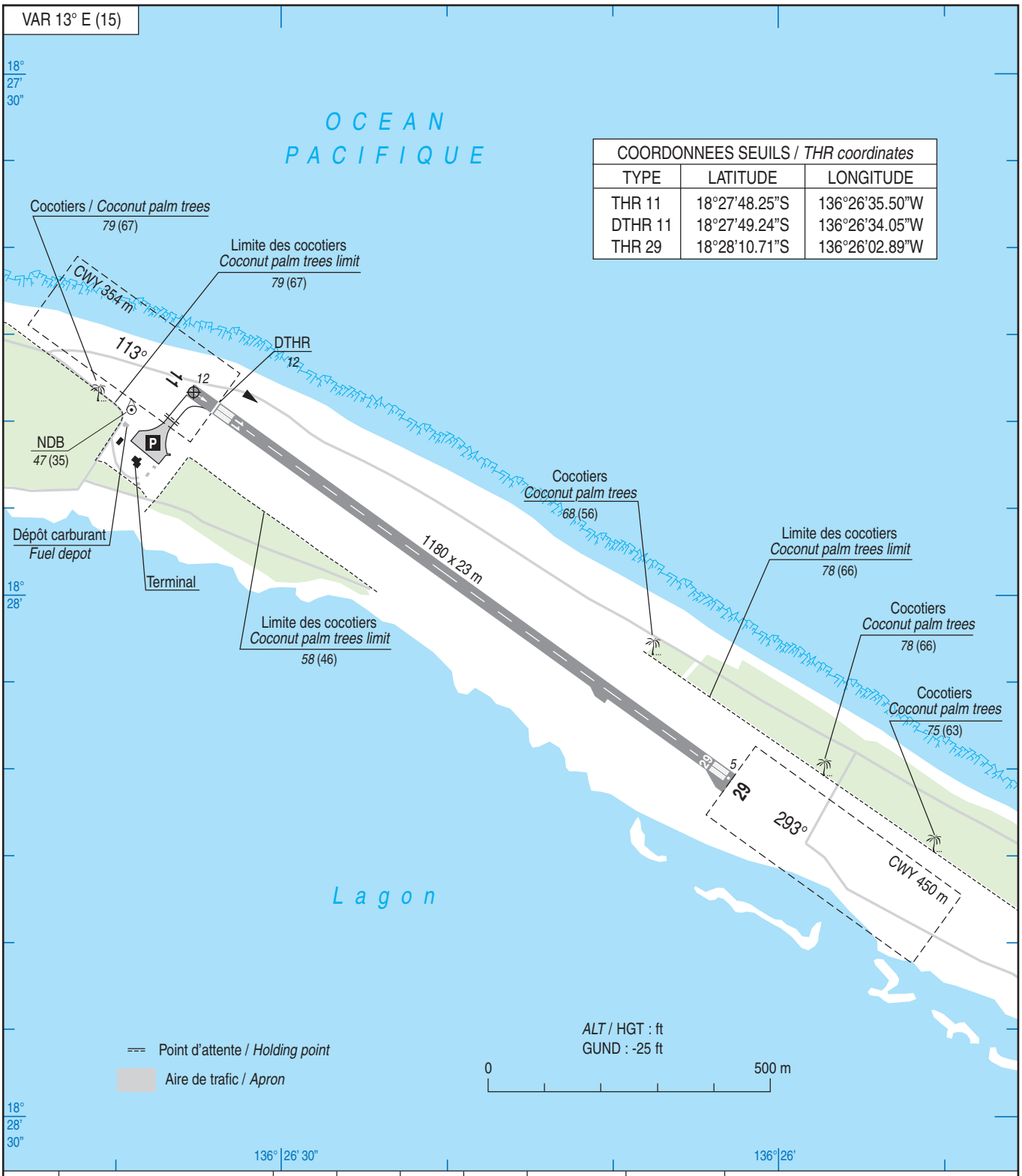
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

A/A : 123.500 FR seulement/only

REAO
18 27 48 S - 136 26 35 W
ALT AD : 12 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 11	18°27'48.25"S	136°26'35.50"W
DTHR 11	18°27'49.24"S	136°26'34.05"W
THR 29	18°28'10.71"S	136°26'02.89"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
11	NIL	NIL	1180	1630	1180	1126	Revêtue *Paved*	30 F/A/W/T	800	800	-	-
29	NIL	NIL	1126	1480	1126	1126			800	800	-	-

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

Voir / *See* AD 2 NTGE.22.

OBSERVATIONS / *Remarks* :
Voir/*See* AD 2 NTGE.13 et/*and* AD 2 NTGE.20 à/*to* 23.

© SIA

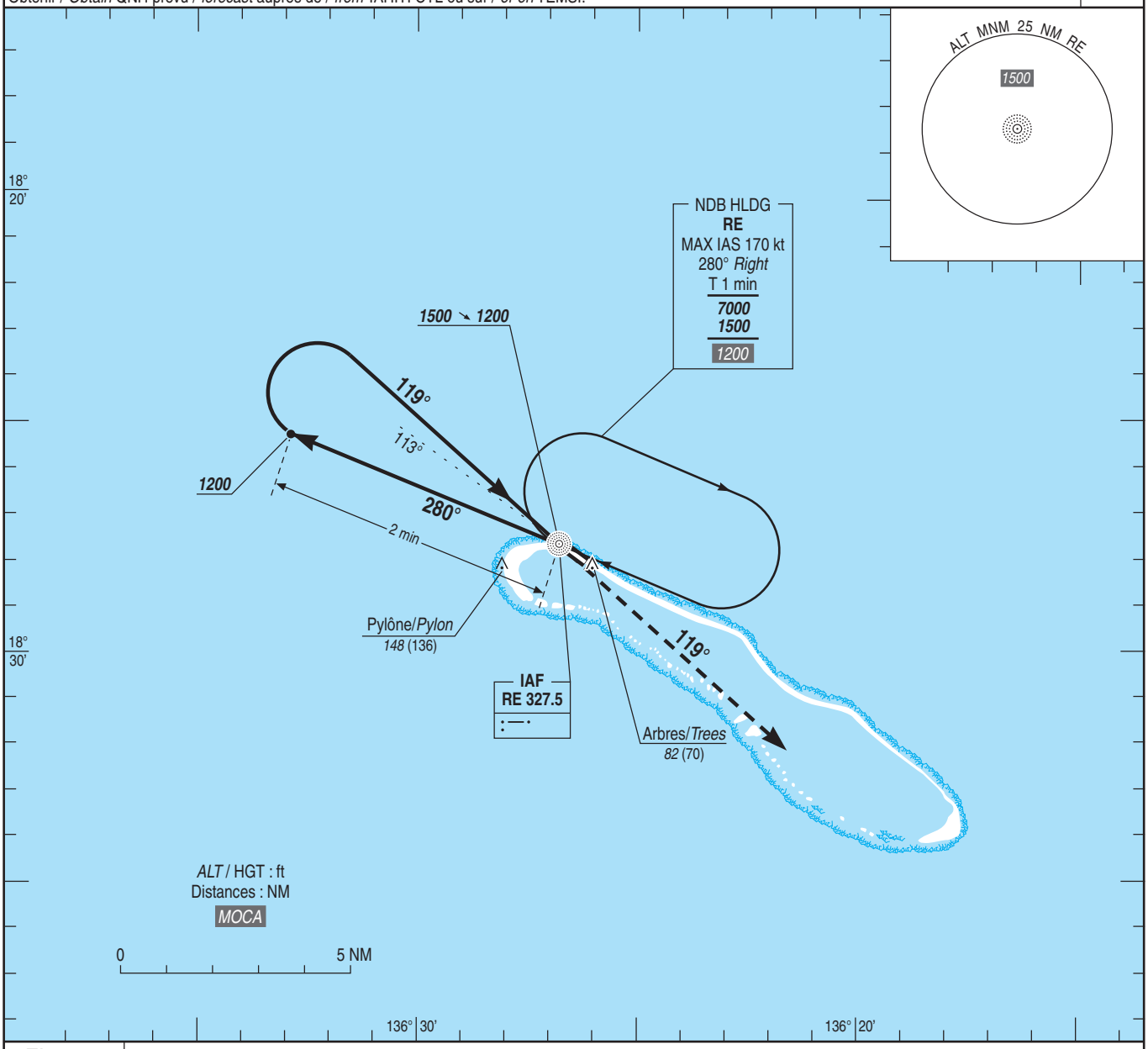
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR : 12*

REAO

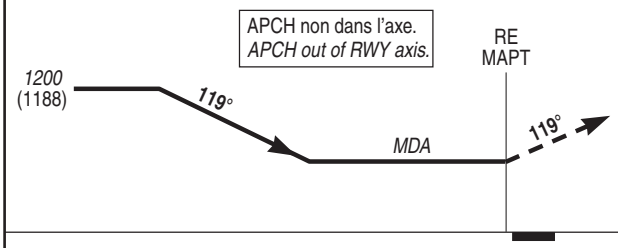
NDB A RWY 11

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR uniquement / *only*).
Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR
13° E
(2020)



TA : 3000



API : Monter **QDR 119°** de **RE (RM 119°)** vers ***1500*** (1488), puis rejoindre **RE**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 119° RE (MAG 119°)** up to **1500** (1488), then reach **RE**.*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / Circling HJ seulement / only Sans / without QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (650)	1500	649
B	***680*** (670)	1600	668

Observations : procédure obligatoirement suivie de MVL / *the procedure must be followed by circling.*

© SIA

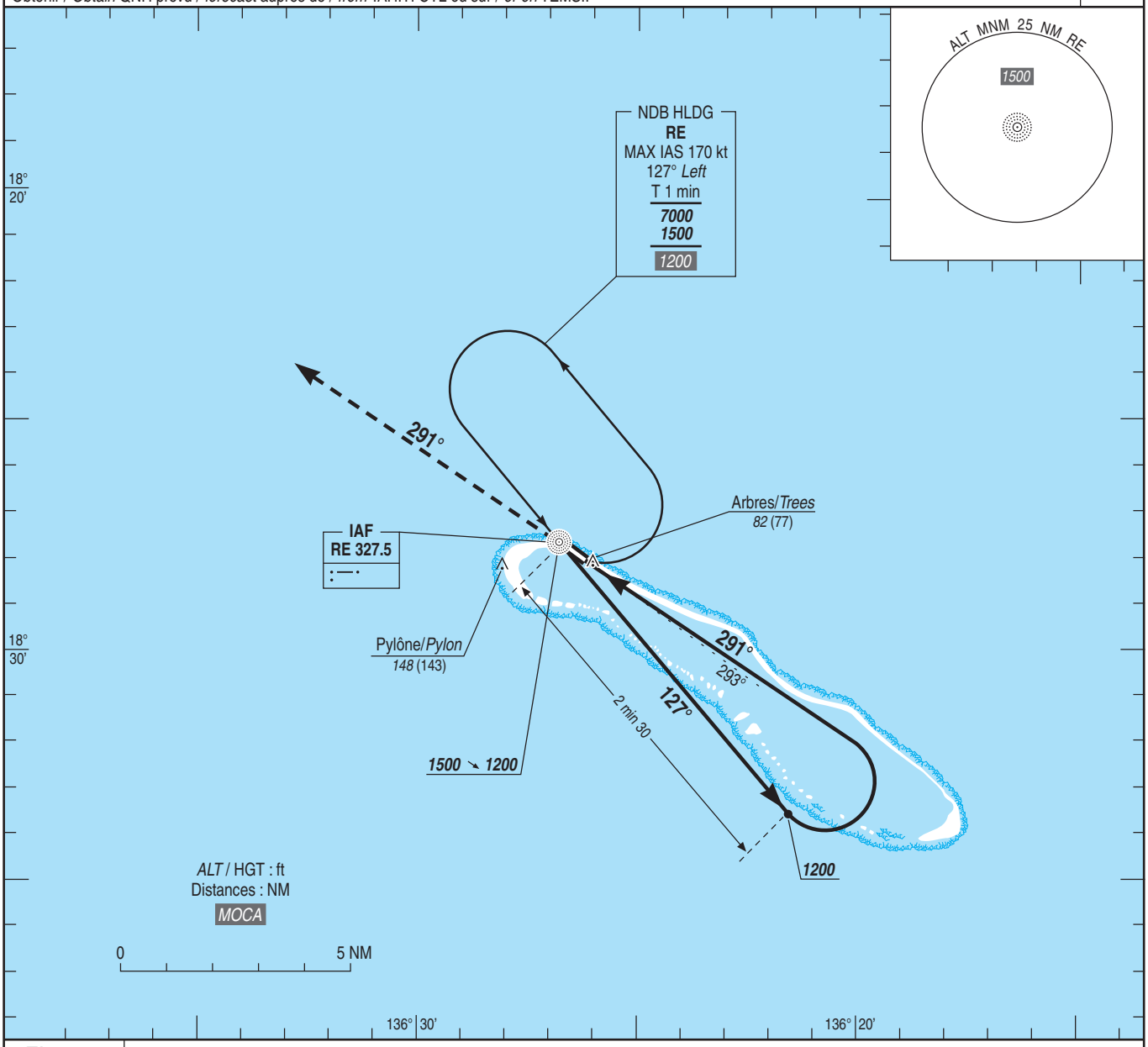
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
ALT AD : 12, ***THR : 5 (1 hPa)***

REAO

NDB B RWY 29

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR uniquement / *only*).
Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

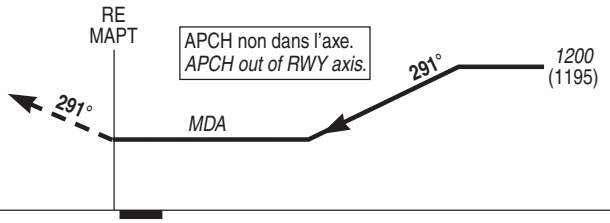
VAR
13° E
(2020)



TA : 3000

API : Monter **QDR 291°** de **RE (RM 291°)** vers ***1500*** (1495), puis rejoindre **RE**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***QDR 291° RE (MAG 291°)*** *up to* ***1500*** *(1495), then reach* ***RE****.*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

CAT	MVL / Circling HJ seulement / only Sans / without QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (660)	1500	656
B	***680*** (680)	1600	675

Observations : procédure obligatoirement suivie de MVL / *the procedure must be followed by circling.*

© SIA

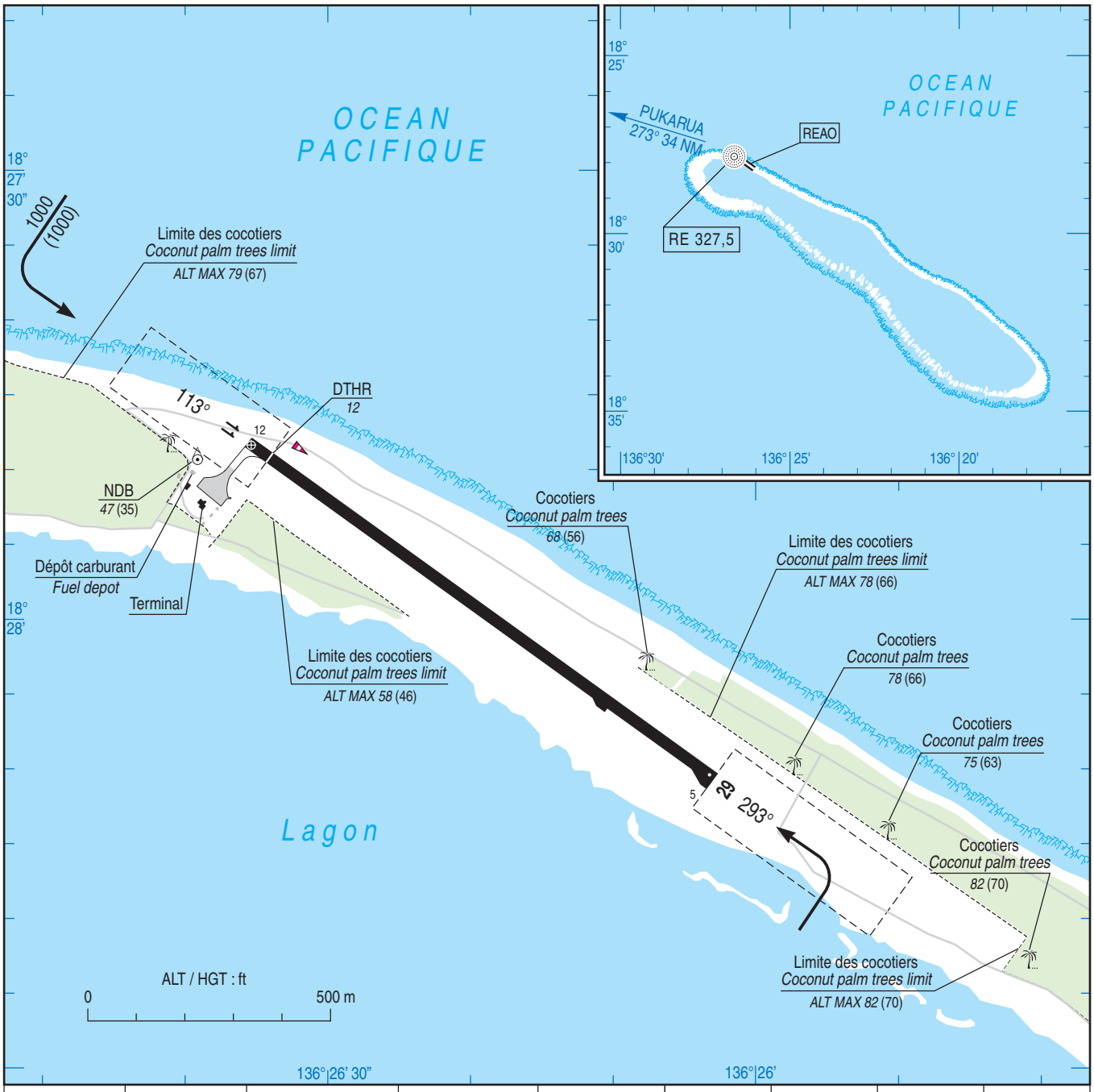
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

REAO

	ALT AD : 12 ft (1 hPa) LAT : 18 27 48 S LONG : 136 26 35 W	**NTGE** VAR 13° E (15)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR seulement /*only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
11 29	113 293	1180 x 23	Revêtue Paved	30 F/A/W/T	1180 1126	1630 1480	1180 1126	1126 1126

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

OBSERVATIONS / *Remarks* :
Voir/*See* AD 2 NTGE.13 et/*and* AD 2 NTGE.20 à/*to* 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 NTGF.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGF - FAKARAVA

AD 2 NTGF.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°03'09"S 145°39'11"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*		
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	3,5 km à l'Ouest du village de ROTOAVA	3,5 km West of ROTOAVA
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	16 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-2 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.5075°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.018°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 PAPEETE TAHITI	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTGF.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS. HOR HS. JEU : absence AFIS sauf PPR 48 HR ouvrées. Hors HS : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol via E-mail gestionnaire de l'AD.	AFIS. HS SKED. THU : absence AFIS except PPR 48 worked HR. Outside HS : O/R PN 48 worked HR before the flight via E-mail to AD administrator.
8	Avitaillement / *Fueling*	JEU : non assurés	THU : not available
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTGF.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air TAHITI)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGF.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGF.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the Terminal, PKG ACFT side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 4 HS Niveau 2 pour les vols en dégagement jusqu'à l'heure effective d'arrivée sur l'aérodrome de destination JEU : niveau 2 sur PPR PN 48 HR ouvrées Hors HS : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol via E-mail gestionnaire de l'AD Niveau 1 en dehors de ces HOR.	Level 4 HS Level 2 for alternate flights until their landing at destination. THU : level 2 on PPR PN 48 worked HR. Outside HS : O/R PN 48 worked HR before the flight, via E-mail to AD administrator Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGF.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGF.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Asphalt
	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 NTGF.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGF .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line confused with holding point mark.

AD 2 NTGF.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 NTGF.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGF .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTGF.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
05	064.61 (052)	1401 x 30	19 F/B/X/T revêtue / paved	16°03'26.44"S 145°39'49.87"W ------ GUND NIL	THR : 11ft
23	244.61 (232)	1401 x 30	19 F/B/X/T revêtue / paved	16°03'06.89"S 145°39'07.28"W ------ 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
05	NIL	NIL	400	NIL	NIL	NIL
23	NIL	NIL	250	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGF.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
05	1401	1801	1401	1401	
23	1401	1651	1401	1401	

AD 2 NTGF.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*
05		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	40 ft					
23		G	APAPI 3.0 ° 5.2 %	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*	
05	1401 m	60 m	W	LIL	R			(1)
23	1401 m	60 m	W	LIL	R			(2)

(1) THR et extrémités / THR and ends : BI/LIL

(2) THR et extrémités / THR and ends : BI/LIL

AD 2 NTGF.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 NTGF.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGF.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 NTGF.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	FAKARAVA Information (FR)	119.900 MHz	HS	
A/A	FAKARAVA (FR)	119.900 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 NTGF.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	FK	393 kHz	H24	16°03'14.2"S 145°39'15.4"W		125NM		214°/330 m THR 23	

AD 2 NTGF.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur de bande aménagée : 100 m, réduite à 48 m côté océan au seuil 23.

Largeur de bande dégagée : 100 m.

20.1.2 Roulage

Demi-tour interdit en dehors de la raquette d'extrémité de piste pour les aéronefs de MTOW supérieure à 11 t.

Marques de points d'attente situées à 65 m de l'axe de piste.

En raison du positionnement trop proche de l'axe de piste des marques de point d'attente :

- un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre ;

- roulage interdit pour les aéronefs en stationnement, en présence d'aéronefs situés dans la circulation d'aérodrome.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

Graded strip width : 100 m, reduced to 48 m at THR 23 on the ocean side.

Runway strip width : 100 m.

20.1.2 Taxi regulations

U-turn prohibited outside the RWY end turn-pad for ACFT with a MTOW greater than 11 t.

Holding points marks located 65 m from the RWY centre line.

Due to holding points too close from RWY centre line :

- only one ACFT movement is permitted at a time on the manoeuvring area ;

- no taxiing for ACFT on apron while other ACFT in AD circuit at the same time.

AD 2 NTGF.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGF.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GENERALITES

PAPI QFU 052° et APAPI QFU 232° obligatoires de nuit.

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft y compris en dehors ouverture organisme ATS.

ACFT de MTOW > 20 t interdits de nuit sauf pour les avions autorisés par le SEAC-PF.

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5),
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

De nuit : procédure d'arrivée GPS suivie d'une approche à vue :

- plafond non inférieur à 1500 ft,
- réservée aux pilotes ayant effectué une reconnaissance du site.

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR :

RWY 05 : Monter dans l'axe 052°, pente 4,1% (1) (2) à maintenir jusqu'à 300 ft (284). A 1000 ft (984), route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée déterminée par le fanal d'altitude 107 ft situé à 703 m de la DER, à 112 m au Sud de l'axe de piste.

(2) Cette pente ne tient pas compte des obstacles (cocotiers) d'altitude MAX 76 ft dispersés sur une zone commençant à la DER sur une longueur de 300 m et située au plus près à 150 m au Sud de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montées déterminées par les obstacles de cette zone peuvent être supérieures à 15%.

RWY 23 : Monter dans l'axe 232° jusqu'à 1000 ft (984), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.1 GENERAL

PAPI QFU 052° and APAPI QFU 232° mandatory at night.

Possible IFR activity below altitude 3000 ft including out of ATS organism opening.

ACFT with MTOW heavier than 20 t prohibited at night except for aircraft authorized by SEAC-PF.

Crosswind limitations :

- 25 kt on a dry RWY (or reported RWYCC 6),
- 20 kt on a wet RWY (or reported RWYCC 5),
- 15 kt on a slippery wet RWY (or reported RWYCC 3) and on a contaminated RWY (or reported RWYCC 2).

22.2 INBOUND ACFT

Night-time : GPS arrival procedure associated with a visual approach :

- ceiling not below 1500 ft,
- reserved to pilots having made a site reconnaissance.

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 OUTBOUND ACFT

Recommended instructions for IFR departures :

RWY 05 : *Climb straight ahead 052°, slope 4,1% (1) (2) to maintain up to 300 ft (284). At 1000 ft (984), direct route climbing up to en-route safety altitude.*

(1) Theoretical climb gradient determined by beacon altitude 107 ft located at 703 m from DER and 112 m from Southern RWY centre line.

(2) This slope disregards obstacles (coconut trees) altitude MAX 76 ft scattered over an area extending from DER over a length of 300 m and located at 150 m to the nearest from Southern RWY centre line.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area can be above 15%.

RWY 23 : *Climb straight ahead 232° up to 1000 ft (984), then direct route climbing up to en-route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGF.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

Fonctionnement en mode dégradé (cage de capture d'animaux et fusil non disponibles) lorsque le service RFFS est réduit au niveau 2.

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

Operates in downgraded mode (animal capture cage and rifle not available) when RFFS is reduced to level 2.

23.3 OBSTACLES

Route longeant l'aérodrome côté lagon très fréquentée par les véhicules en bordure de bande aménagée sur 1800 m.

Travaux de nettoyage de bandes possible hors HS.

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques à proximité des dégagements latéraux et dans les trouées.

QFU 232° :

- Zone de cocotiers ALT MAX 85 ft situés au plus près à 65 m en amont du seuil 23 et à 110 m de l'axe de piste coté droit, dispersés sur une longueur de 480 m.

23.3 OBSTRUCTIONS

Heavy vehicle traffic on the road surrounding the AD on lagoon side, along the 1800 m RWY strip.

RWY shoulder cleaning outside HS.

Air crews' attention is drawn towards critical obstacles in the vicinity of the RWY shoulder and tunnels.

QFU 232° :

- Coconut zone MAX ALT 85 ft, located as close as 65 m upstream of THR 23 and at 110 m from RWY centreline, scattered over a length of 480 m.

Obstacles au décollage

QFU 052° :

- Phare d'altitude 107 ft, situé à 2504 m du THR 05 et à 113 m au Sud de l'axe de piste.

- Zone de cocotiers ALT MAX 77 ft, situés au plus près à 2520 m du THR 05 et à 130 m au Sud de l'axe de piste, dispersés sur une longueur de 180 m.

- Zone de cocotiers ALT MAX 85 ft, situés au plus près à 1860 m du THR 05 et à 165 m au Sud de l'axe de piste, dispersés sur une longueur de 500 m.

QFU 232° :

- Zone d'arbres ALT MAX 35 ft, situés au plus près à 2010 m du THR 23 et à 30 m au Nord de l'axe de piste, dispersés sur une longueur de 120 m.

- En l'absence du RFFS, circulation possible de véhicules sur la route d'altitude inférieure à 11 ft et de gabarit routier de 20 ft de hauteur MAX dont le tracé varie de 55 m de l'axe de piste côté lagon à 1400 m du seuil 23 et à 25 m au Nord de l'axe de piste à 1900 m du seuil 23.

Take-off obstacles

QFU 052° :

- Beacon of altitude 107 ft located at 2504 m from RWY THR 05 and at 113 m from RWY centreline on Southern side.

- Palm trees area MAX ALT 77 ft located at the nearest at 2520 m of THR 05 and 130 m South side of the RWY centreline, scattered on 180 m length.

- Palm trees area MAX ALT 85 ft located at the nearest at 1860 m of THR 05 and 165 m South side of the RWY centreline, scattered on 500 m length.

QFU 232° :

- Area for trees MAX ALT 35 ft located for the nearest at 2010 m from THR 23 and 30 m North side of the axis, scattered 120 m length.

- In the absence of the RFFS possible movement of vehicles on the road of 11 ft lower altitude and 20 ft MAX height of loading gauge ranging from 55 m from the axis of the track on the lagoon side to 1400 m from 23 threshold and to 25 m North from the axis at 1900 m from 23 threshold on the ocean side.

Dégagements latéraux

Présence d'une tour ATS avec antenne MTO éclairée de 38 ft de haut située à proximité du parking et de l'antenne NDB.

Présence d'installations techniques, d'antennes et de 4 pylônes de 39 ft de haut situés à 126 m de l'axe de piste entre le parking et l'aérogare.

Présence d'un merlon et muret de protection contre la houle de 1 m de haut situés respectivement à 50 m et 55 m de l'axe de piste, le long de la route côté lagon.

Présence d'une ligne de cocotiers d'une hauteur MAX de 90 ft, comprise entre 1400 et 2100 m du THR 05, à une distance variant entre 100 m et 150 m de l'axe de piste.

RWY shoulders

Presence of an ATS TWR with a 38-ft-high lighted MTO antenna located near the apron and the NDB antenna.

Presence of technical installations, antennas and 4 pylons of 39-ft-high located at 126 m from the RWY centreline between the parking and the terminal.

Presence of a merlon and 1-m-high protective wall against swell located 50 m and 55 m respectively from the center line, along the lagoon side road.

Presence of a line of coconut trees with a MAX height of 90 ft, between 1400 and 2100 m from THR 05, at a distance varying between 100 m and 150 m from the center line.

AD 2 NTGF.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 NTGF.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.

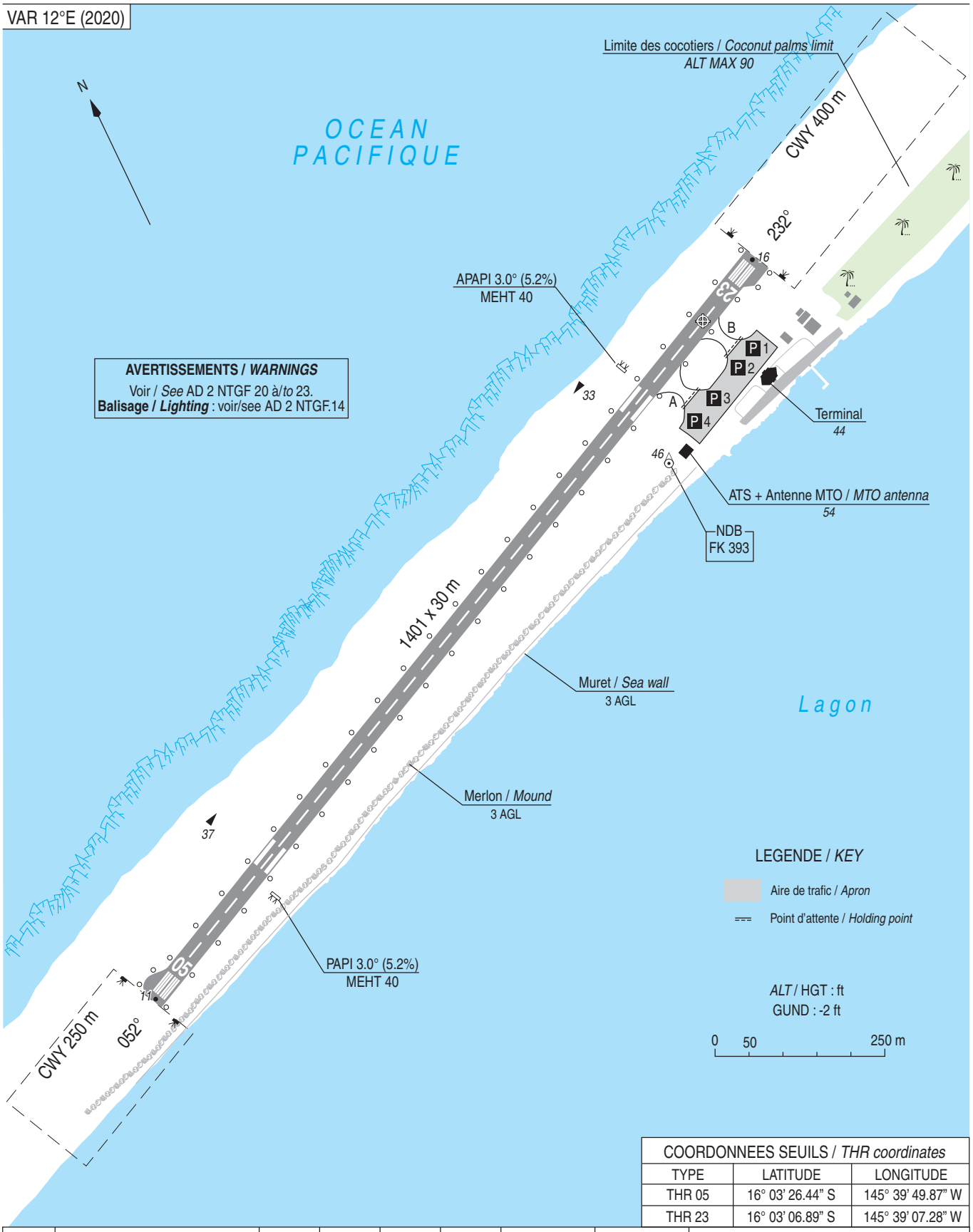
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 NTGF.18

FAKARAVA
16 03 09 S - 145 39 11 W
ALT AD : 16 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 05	16° 03' 26.44" S	145° 39' 49.87" W
THR 23	16° 03' 06.89" S	145° 39' 07.28" 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
05	NIL	LIL	1401	1801	1401	1401	Revêtue	19 F/B/X/T	800	800	-	-
23	NIL	LIL	1401	1651	1401	1401	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FK	REF ENR 4.1		X		X
RW05	16°03'26.44" S 145°39'49.87" W	X			X
RW23	16°03'06.89" S 145°39'07.28" W	X			X
VALMI	REF ENR 4.4	X			X
VARGO	REF ENR 4.4	X			X
VELDA	REF ENR 4.4	X			X
VEXUS	REF ENR 4.4	X			X
VIBOX	REF ENR 4.4	X			X
VISIT	REF ENR 4.4	X			X
FGF05	16°05'39.4" S 145°44'39.8" W	X			X
FGF23	16°00'54.2" S 145°34'18.4" W	X			X
GF411	16°07'47.8" S 145°37'58.3" W	X			X
GF412	16°07'16.2" S 145°36'48.3" W	X			X

© SIA

FAKARAVA

PRECODING RNP RWY 05

RNP RWY 05

RMK	-							MAG VAR 2020 12.5°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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	VIBOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VALMI	IF	VALMI	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	VIBOX	-	142	154.7	5.0	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA VELDA	IF	VELDA	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	VIBOX	-	322	334.6	5.0	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA VIBOX	IF	VIBOX	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	VIBOX	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGF05	-	052	064.7	5.0	-	1700	1700	-	-	RNP APCH
	TF	RW05	Yes	052	064.6	5.1	-	-	-	-	-3,0°	RNP APCH
	CA	-	-	052	064.6	-	-	800	-	-	-	RNP APCH
	DF	GF411	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	VELDA	-	230	242.8	9.9	-	1700	-	-	-	RNP APCH

© SIA

FAKARAVA

PRECODING RNP RWY 23

RNP RWY 23												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.5°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 (m)	NAV Spec
→ HLDG	-	VEXUS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VARGO	IF	VARGO	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	VEXUS	-	142	154.6	5.0	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA VISIT	IF	VISIT	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	VEXUS	-	322	334.6	5.0	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA VEXUS	IF	VEXUS	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
←												
→ APCH	IF	VEXUS	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGF23	-	232	244.6	5.0	-	1700	1700	-	-	RNP APCH
	TF	RW23	Yes	232	244.6	5.1	-	-	-	-	-3,0°	RNP APCH
	CA	-	-	232	244.6	-	-	800	-	-	-	RNP APCH
	DF	GF412	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	VISIT	-	054	066.4	9.9	-	1700	-	-	-	RNP APCH
←												

© SIA

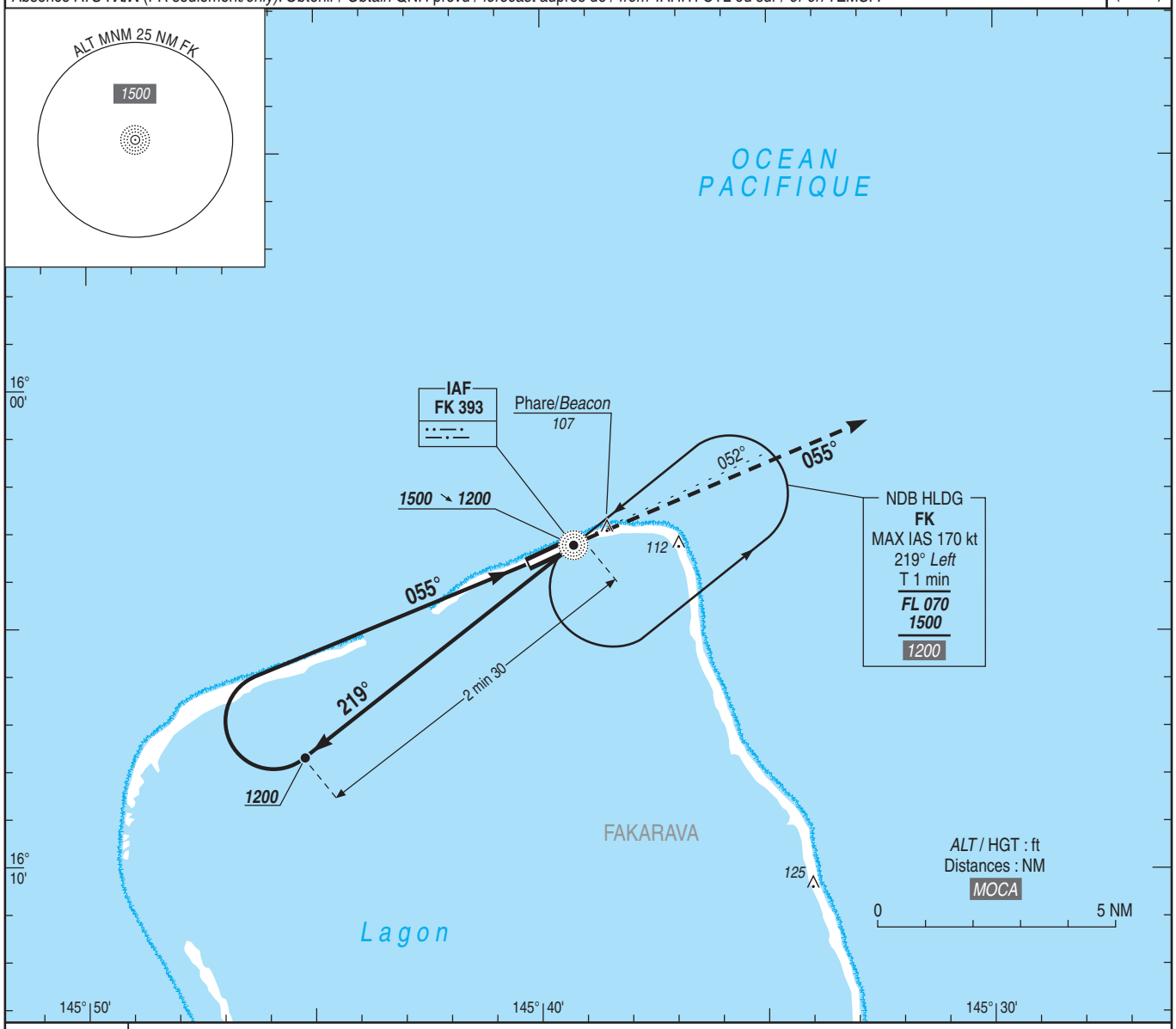
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 16 (1 hPa)**, THR : 11*

FAKARAVA

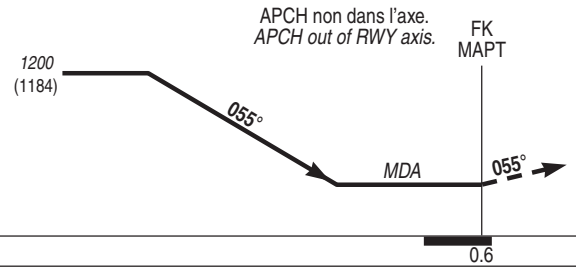
NDB RWY 05

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : FAKARAVA Information 119.900 (FR).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI .

VAR
12°E
(2020)



TA : 3000



API : Monter au **QDR 055°** de **FK (RM 055°)** vers ***1500*** (1484), puis rejoindre **FK**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 055° FK (MAG 055°)** up to **1500** (1484), then join **FK**.*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

THR → (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling*			MVL/*Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH
A	***500*** (480)	1500	477	***500*** (480)	1500	477	***670*** (650)	1500	645
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500		1600	

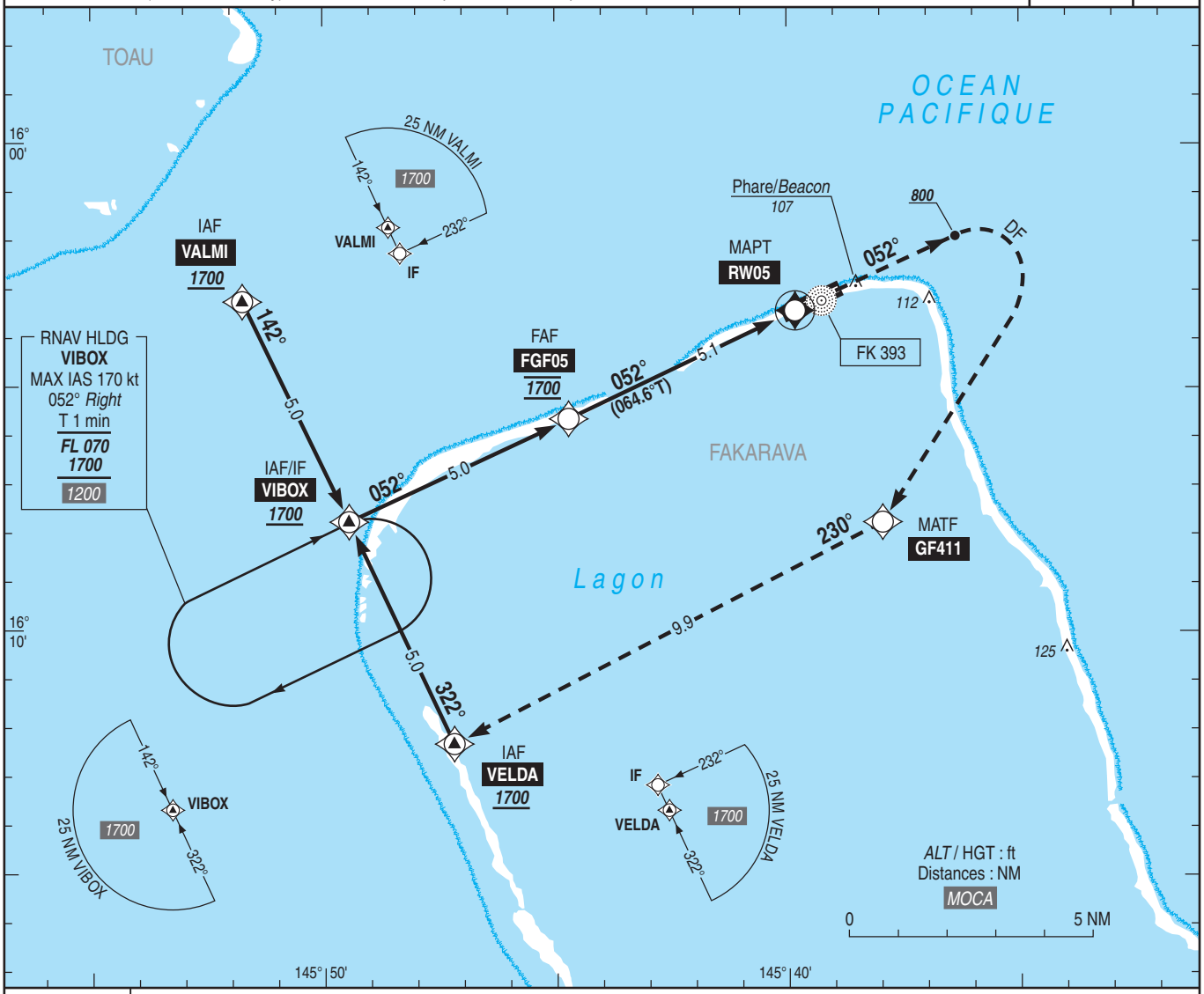
Observations/*Remarks* : NIL

© SIA

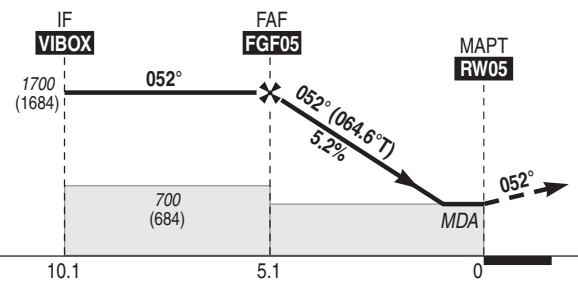
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 16 (1 hPa)**, THR : 11*

FAKARAVA
RNP RWY 05

APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** FAKARAVA Information 119.900 (FR). Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from TAHITI CTL* ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12°E (2020)



TA : 3000



API : Monter **RM 052°**. A ***800*** (784) tourner à **droite** direct vers **GF411**, puis **VELDA** en montée vers ***1700*** (1684).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 052°**. At **800** (784), turn **right** direct to **GF411** then **VELDA** climbing up to **1700** (1684).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

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

CAT	LNAV			MVL/*Circling*			MVL/*Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	OCH	RVR
A	***450*** (430)	1500	427	***500*** (480)	1500	477	***670*** (650)	645	1500
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500			1600

DIST RW05				
NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1650*** (1634)	***1335*** (1319)	***1015*** (999)	***695*** (679)

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		4 min 25	3 min 52	3 min 26	3 min 05	2 min 49	2 min 34	2 min 23
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

© SIA

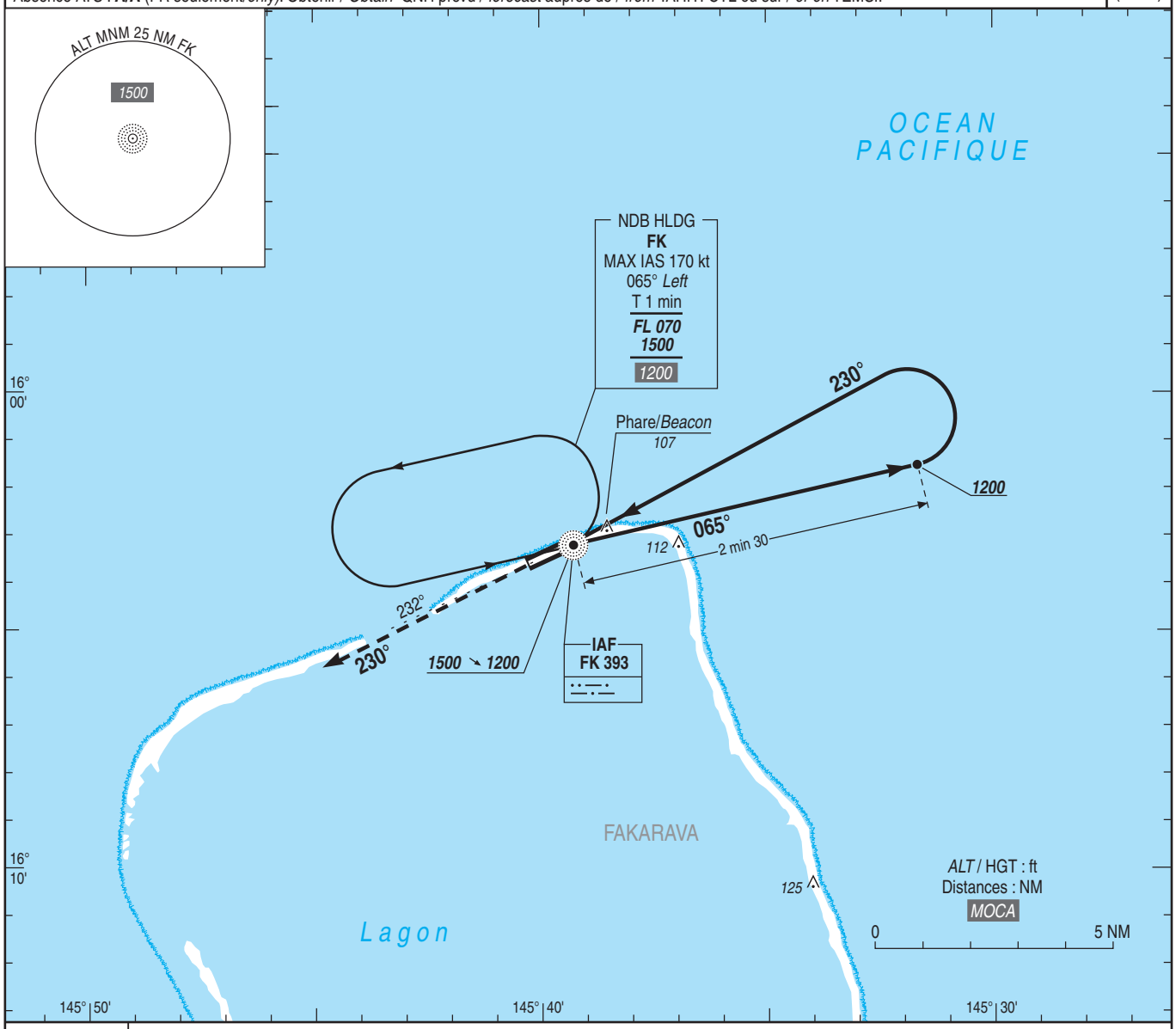
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 16 (1 hPa)**, THR : 16*

FAKARAVA

NDB RWY 23

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : FAKARAVA Information 119.900 (FR).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

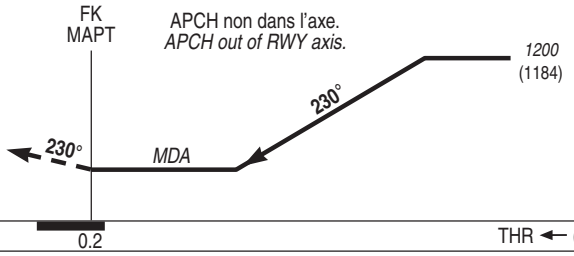
VAR 12°E (2020)



TA : 3000

API : Monter au **QDR 230°** de **FK (RM 230°)** vers ***1500*** (1484), puis rejoindre **FK**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 230° FK (MAG 230°)** up to **1500** (1484), then join **FK**.*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres./*Vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling*			MVL/*Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH
A	***500*** (480)	1500	477	***500*** (480)	1500	477	***670*** (650)	1500	645
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500		1600	

Observations/*Remarks* : NIL

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

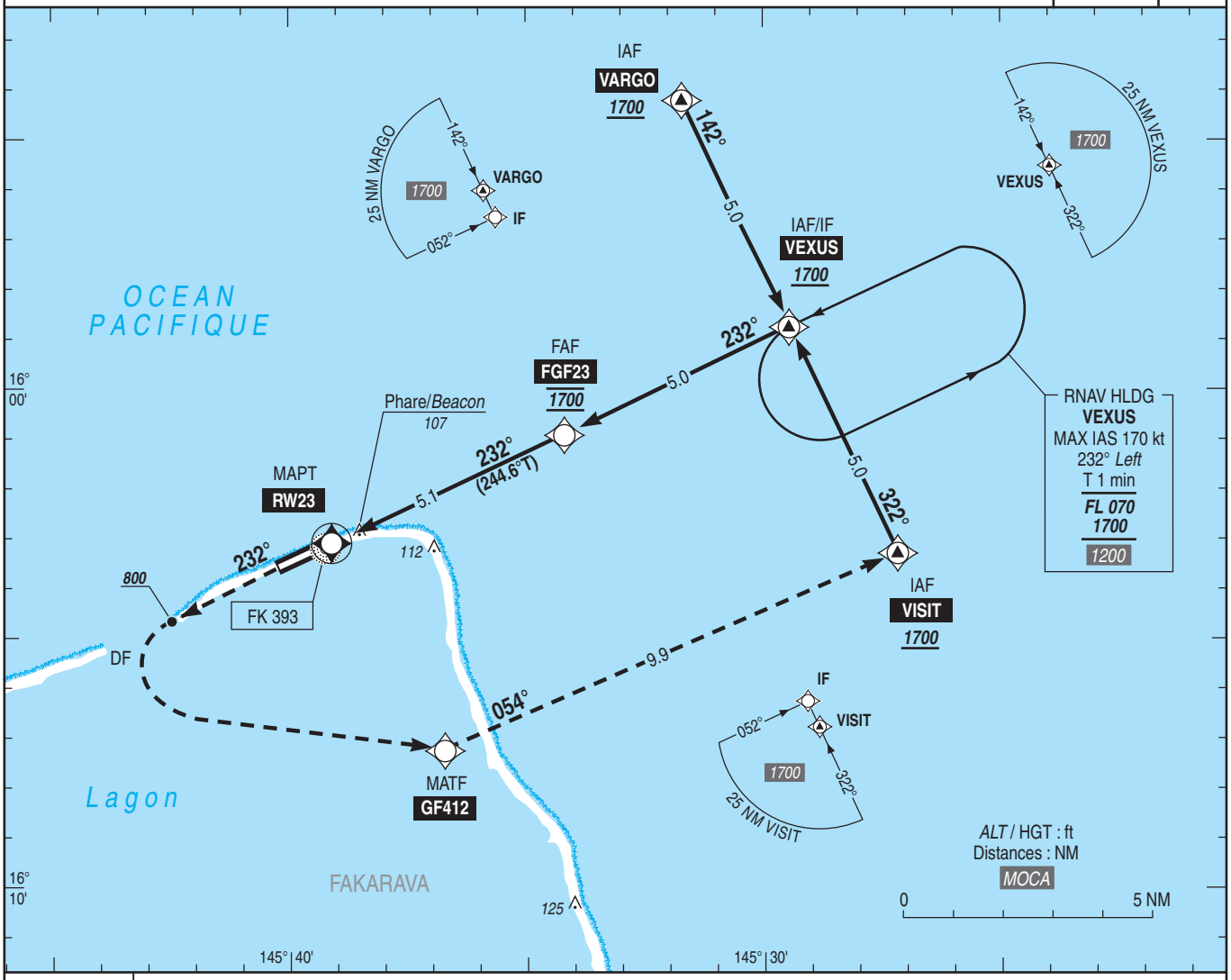
CAT A B

***ALT AD : 16 (1 hPa)**, THR : 16*

FAKARAVA

RNP RWY 23

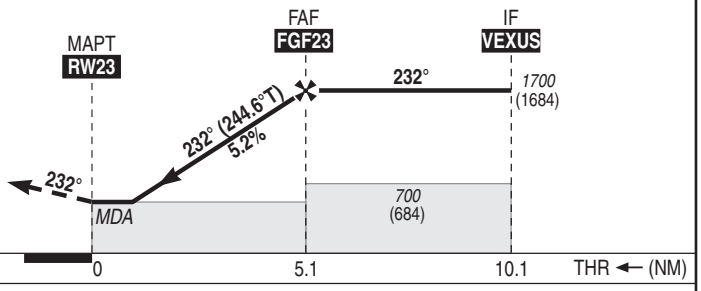
APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** FAKARAVA Information 119.900 (FR). Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL our sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12°E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 232°**. A ***800*** (784) tourner à **gauche** direct vers **GF412**, puis **VISIT** en montée vers ***1700*** (1684).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 232°**. At **800** (784), turn **left** direct to **GF412** then **VISIT** climbing up to **1700** (1684).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling*			MVL/*Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH
A	***450*** (430)	1500	427	***500*** (480)	1500	477	***670*** (650)	1500	645
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW23 NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1660*** (1644)	***1340*** (1324)	***1020*** (1004)	***700*** (684)

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT 5.1 NM	70 kt 4 min 24	80 kt 3 min 51	90 kt 3 min 25	100 kt 3 min 05	110 kt 2 min 48	120 kt 2 min 34	130 kt 2 min 22
VSP (ft/min)	370	425	480	530	585	635	690

© SIA

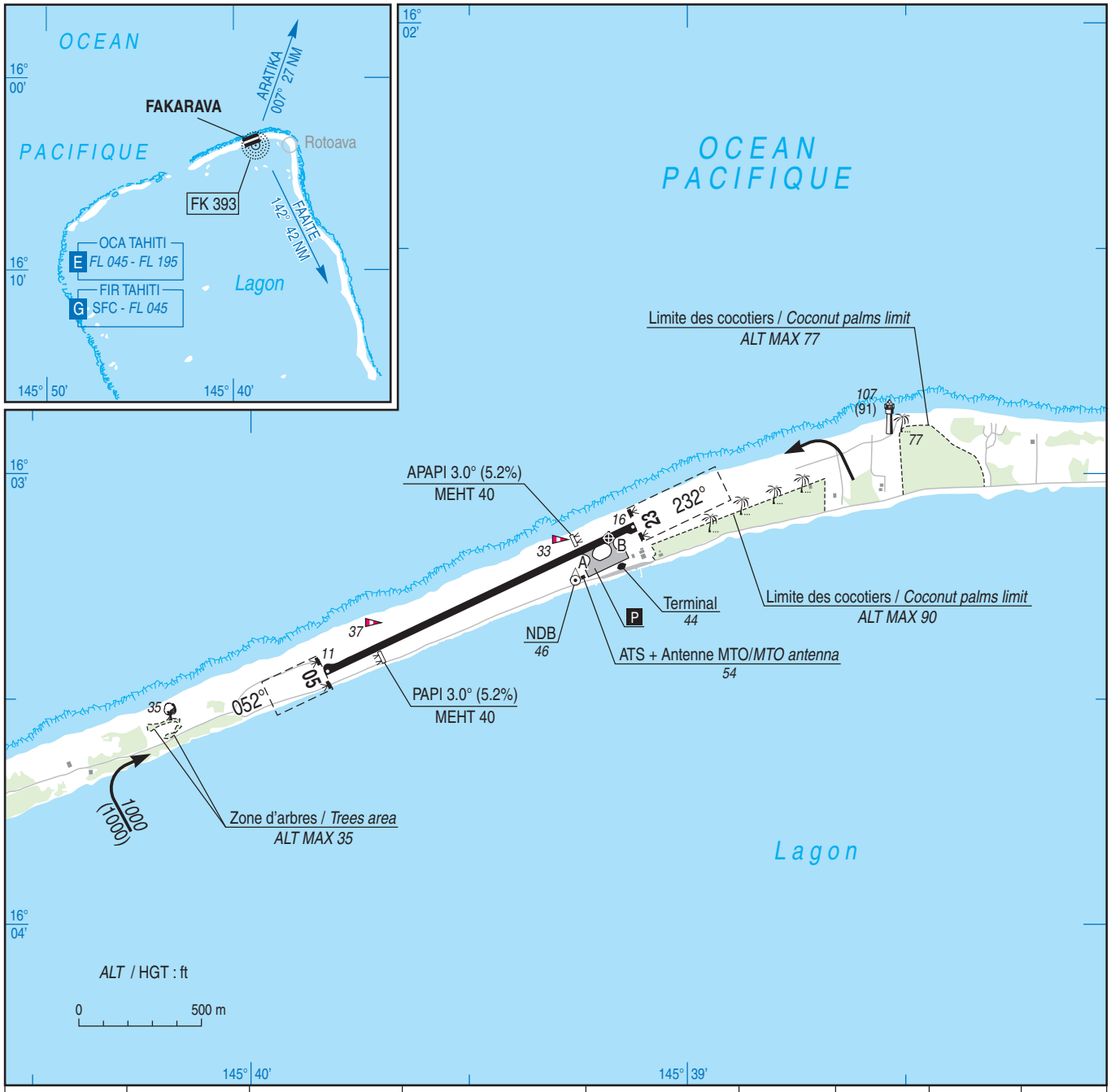
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

FAKARAVA

	ALT AD : 16 ft (1 hPa) LAT : 16 03 09 S LONG : 145 39 11 W	**NTGF** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 119.900 (FR). Absence ATS : **A/A** (119.900) FR seulement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
05 23	052 232	1401 x 30	Revêtue *Paved*	19 F/B/X/T	1401 1401	1801 1651	1401 1401	1401 1401

Aides lumineuses : BI

Lighting aids : *LIL*

© 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 NTGH.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGH - HIKUERU

AD 2 NTGH.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°32'52"S 142°36'47"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY 10/28 et TWY	RWY 10/28 and TWY centerlines intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6 km E de Tupapati.	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	12 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-19 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.8864°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.014°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 PAPEETE TAHITI	
	Telephone	(689) 40 54 37 94	
	FAX	(689) 40 54 37 92	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGH.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI-FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGH.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGH.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Level 1 : fire extinguisher 50kg of powder in front of the terminal on apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. LUN et SAM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées, à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Outside HS : O/R with PN of 48 HR worked hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. MON and SAT : not provided PPR PN 48 worked hours to send to the AD administration. Level 1 outside these hours.

AD 2 NTGH.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGH .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGH.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 NTGH.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI-FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGH .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTGH.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	113.32 (100)	1200 x 23	34 F/A/W/T revêtue / paved	17°32'45.47"S 142°37'02.73"W ------ GUND NIL	THR : 12ft
28	293.32 (280)	1200 x 23	34 F/A/W/T revêtue / paved	17°33'00.92"S 142°36'25.37"W ------ GUND NIL	THR : 12ft

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	200	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	200	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGH.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	1200	1400	1200	1200	
28	1200	1400	1200	1200	

AD 2 NTGH.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 NTGH.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 NTGH.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGH.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 NTGH.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGH.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 NTGH.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGH.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :
- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

Cross wind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :
- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY.

AD 2 NTGH.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

Trouée Ouest : merlon d'une hauteur de 3 m situé à 1833 m du seuil 28 et à 146 m au nord de l'axe de piste.

Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

23.1 Obstructions

West funnel: embankment 3 m height located at 1833 m from THR 28 and at 146 m North from RWY centerline.

RWY strip cleaning possible outside HS.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTGH.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

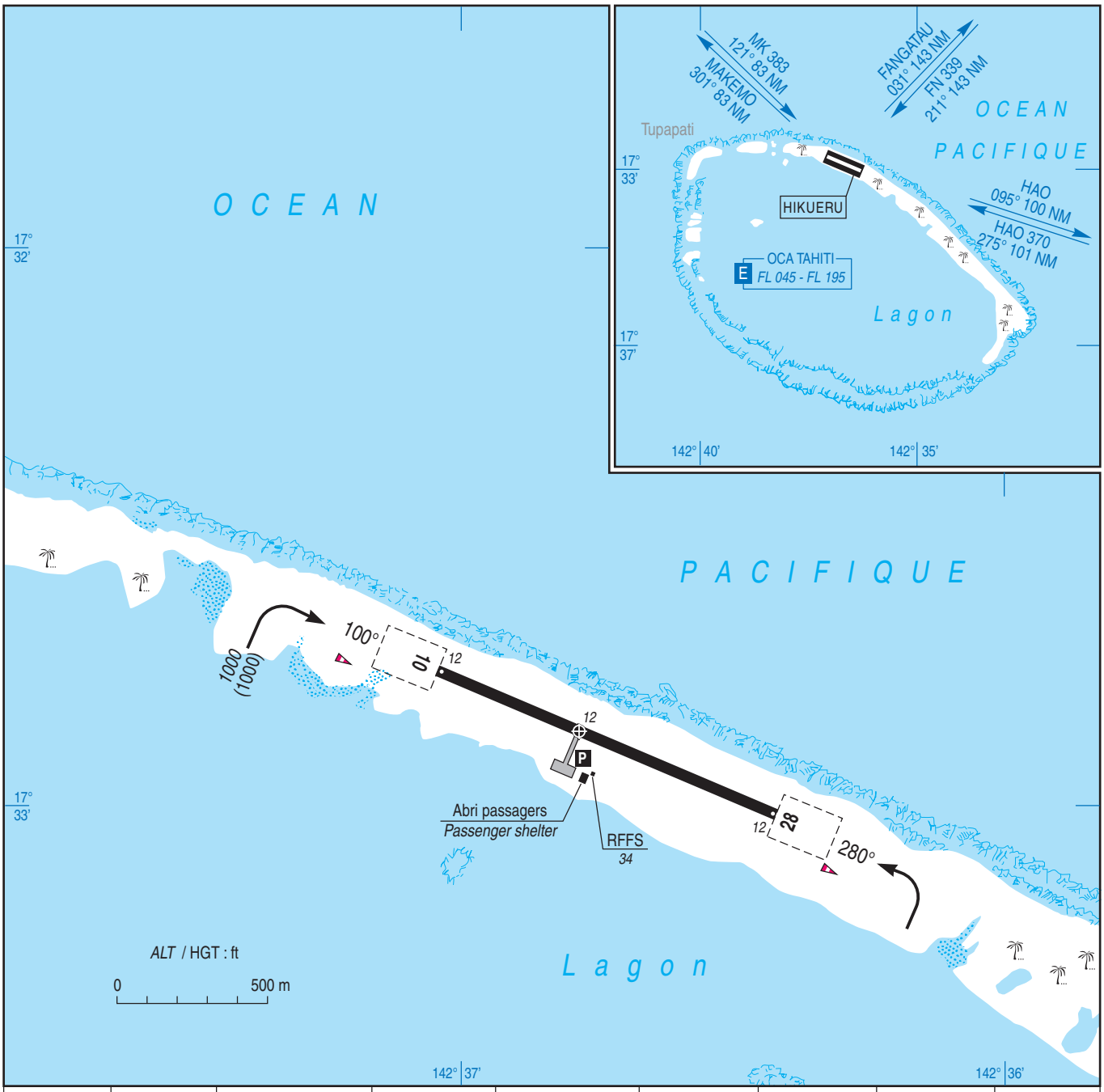
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

HIKUERU

	ALT AD : 12 ft (1 hPa) LAT : 17 32 52 S LONG : 142 36 47 W	**NTGH** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR seulement / *only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
10 28	100 280	1200 x 23	Revêtue *Paved*	34 F/A/W/T	1200 1200	1400 1400	1200 1200	1200 1200

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 NTGI.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGI - MANIHI

AD 2 NTGI.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°25'56"S 146°03'49"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	Intersection RWY and TWY center-lines
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	3 km NNW village Paeva	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	22 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-6 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.0553°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.018°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 507 127	
	FAX	(689) 40 570 777	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Email : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTGI.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNÉSIE FRANÇAISE	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	AFIS : HOR RFFS	AFIS : RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTGI.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGI.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGI.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places)	Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal on PRKG ACFT side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats)
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : Niveau 4 Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA JEU et SAM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées PPN PR à adresser à derogpays@aviation-civile.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires	HS : Level 4 Outside HS : O/R with PN of 48 worked hours before the flight, addressed to the ATS reporting office THU and SAT : not provided PPR PN 48 worked hours addressed to derogpays@aviation-civile.gov.pf Level 1 outside these SKED

AD 2 NTGI.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGI.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	19 F/B/Y/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance des TWY / *TWY strength*	19 F/B/Y/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 NTGI.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	diurne	day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	OUI : diurne	YES: day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGI .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de traffic confondue avec la marque de point d'attente	Apron security line combined with holding point mark

AD 2 NTGI.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 NTGI.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGI .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGI.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
04	056.25 (044)	1299 x 30	19 F/B/Y/T revêtue / paved	14°26'18.92"S 146°04'24.12"W ------ GUND NIL	THR : 22ft
22	236.25 (224)	1299 x 30	19 F/B/Y/T revêtue / paved	14°25'55.44"S 146°03'48.06"W ------ 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
04	NIL	NIL	256	NIL	NIL	NIL
22	NIL	NIL	250	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGI.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	1299	1555	1299	1299	
22	1299	1549	1299	1299	

AD 2 NTGI.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 NTGI.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 NTGI.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGI.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 NTGI.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	MANIHI Information (FR)	124.300 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française
A/A	MANIHI (FR)	124.300 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 NTGI.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 NTGI.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

20.1 *GROUND MANOEUVRING*

Half turn prohibited except on turn-around area at end of RWY for ACFT of MTOW heavier than 11 t.

20.2 BANDE DE PISTE

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée : 100 m.

20.2 *RUNWAY STRIP*

Strip width: 100 m.

Clear strip width : 100 m.

AD 2 NTGI.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGI.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 VOLS AU DEPART

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW supérieure à 20 t :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5),
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) ou piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 04 : Monter dans l'axe et suivre le QDR 044° de MH jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 22 : Monter dans l'axe et suivre le QDR 224° de MH jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.1 *DEPARTURE FLIGHTS*

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW higher than 20 t:

- 25 kt dry RWY (or RWYCC communicated of 6),

- 20 kt wet RWY (or RWYCC communicated of 5),

- 15 kt slippery wet RWY (or RWYCC communicated of 3) or contaminated RWY (or RWYCC communicated of 2).

Recommended instructions for IFR departures

RWY 04 : Climb straight ahead and follow QDR 044° MH up to 1000 ft, then direct route climbing up to en route safety altitude.

RWY 22 : Climb straight ahead and follow QDR 224° MH up to 1000 ft, then direct route climbing up to en route safety altitude.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès deTAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 *ARRIVAL FLIGHTS*

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH fromTAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimum can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGI.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

→ Un seul mouvement d'aéronef est autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Only one ACFT movement is authorized at a time on the manoeuvring area.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

→ **23.2.1 Obstacles**

Trouée décollage RWY 04 et atterrissage RWY 22 : Route croisant les axes à l'Est maîtrisée lors de la présence du service RFFS.

→ **23.2.2 Dégagements latéraux**

Sud côté lagon :

- présence de végétation de 72 ft d'altitude à 95 m de l'axe de piste et de cocotiers de 72 ft d'altitude à 100 m de l'axe.

- présence d'une route (ALT gabarit 42 ft), parallèle à l'axe de piste à 75 m perçant les dégagements latéraux et ceux du prolongement dégagé.

Nord côté océan :

→ présence de végétation de 42 ft d'altitude dans les dégagements latéraux de la trouée à 100 m de l'axe au Nord.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

23.2.1 Obstructions

Take-off gap RWY 04 and landing RWY 22 : Road crossing the axis to the East under control when RFFS service is present.

23.2.2 Shoulders

Southern on lagoon side :

- presence of 72 ft altitude vegetation 95 m from the runway center line and 72 ft altitude coconut trees, 100 m from the center line.

- presence of a road (ALT gauge 42 ft), parallel to the runway center line at 75 m penetrating the shoulders and those of the CWY.

North ocean side :

presence of vegetation of 42 ft altitude in the funnel shoulders 100 m from the center line to the North.

23.3 EQUIPEMENT AD

Point de mesure de vent situé à 1200 m du seuil 04 et à 75 m au Sud au droit de l'axe de piste donnant uniquement le vent instantané.

23.3 AD EQUIPMENT

Wind measurement point located at 1200 m from threshold 04 and 75 m South abeam runway axis giving only the instantaneous wind.

AD 2 NTGI.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 NTGI.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.

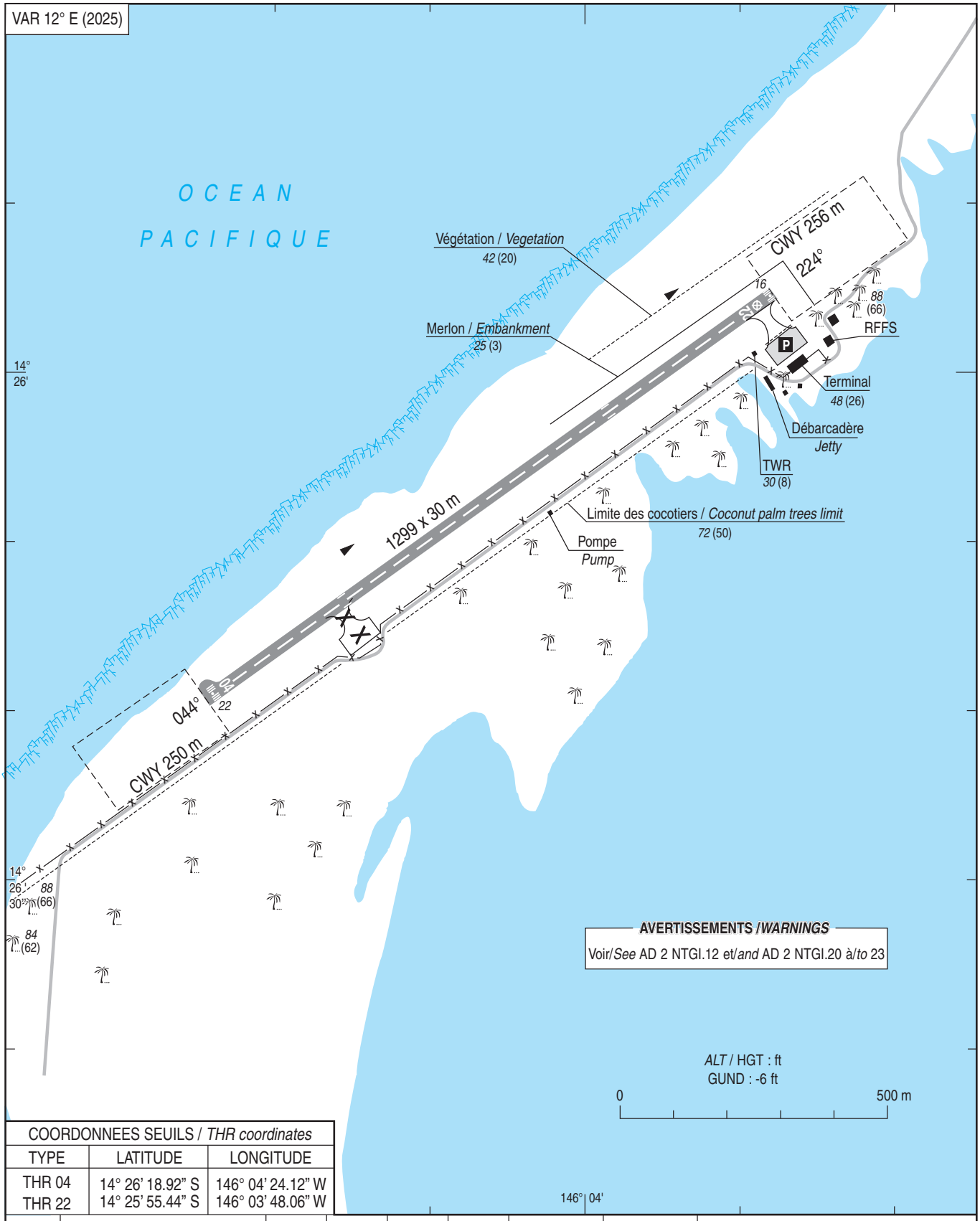
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 NTGI.18

MANIHI
14 25 56 S - 146 03 49 W
ALT AD : 22 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 04	14° 26' 18.92" S	146° 04' 24.12" W
THR 22	14° 25' 55.44" S	146° 03' 48.06" 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
04	NIL	NIL	1299	1555	1299	1299	Revêtue	19 F/B/Y/T	800	800	-	-
22	NIL	NIL	1299	1549	1299	1299	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←					
MIDEM	REF ENR 4.4	X			X
NISUD	REF ENR 4.4	X			X
ARIVA	REF ENR 4.4	X			X
NONAS	REF ENR 4.4	X			X
MINIT	REF ENR 4.4	X			X
GI401	14°28'49.1" S 146°08'14.9" W	X			X
GI402	14°23'24.4" S 145°59'56.2" W	X			X
GI403	14°32'37.6" S 146°05'10.9" W	X			X
GI404	14°19'13.1" S 146°02'26.7" W	X			X
RW04	14°26'18.92" S 146°04'24.12" W	X			X
RW22	14°25'55.33" S 146°03'47.89" W	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

MANIHI

PRECODING RNP RWY 04

RNP RWY 04												
RMK	-							MAG VAR 2025 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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	MIDEM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NISUD	IF	NISUD	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	ARIVA	-	314	326.3	5.0	-	1500	-	-	-	1.0
INA MIDEM	IF	MIDEM	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	GI403	-	176	188.0	6.4	-	-	-	-	-	1.0
	TF	NISUD	-	222	234.2	5.4	-	-	-	-	-	1.0
	TF	ARIVA	-	314	326.3	5.0	R	1500	-	-	-	1.0
INA ARIVA	IF	ARIVA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
APCH	IF	ARIVA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	GI401	-	044	056.3	5.0	-	1500	1500	-	-	1.0
	TF	RW04	Yes	044	056.3	4.5	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	CA	-	-	044	056.3	-	-	800	-	-	-	1.0
	DF	GI403	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	NISUD	-	222	234.2	5.4	-	1500	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MANIHI

PRECODING RNP RWY 22

RNP RWY 22												
RMK	-							MAG VAR 2025 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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	MIDEM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NISUD	IF	NONAS	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	MINIT	-	134	146.2	5.0	-	1500	-	-	-	1.0
INA MIDEM	IF	MIDEM	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	GI404	-	002	014.2	7.2	-	-	-	-	-	1.0
	TF	NONAS	-	042	054.1	4.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MINIT	-	134	146.2	5.0	R	1500	-	-	-	1.0
INA ARIVA	IF	MINIT	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
APCH	IF	MINIT	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	GI402	-	224	236.2	5.0	-	1500	1500	-	-	1.0
	TF	RW22	Yes	224	236.2	4.5	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	CA	-	-	224	236.3	-	-	800	-	-	-	1.0
	DF	GI404	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	NONAS	-	042	054.1	4.7	-	1500	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

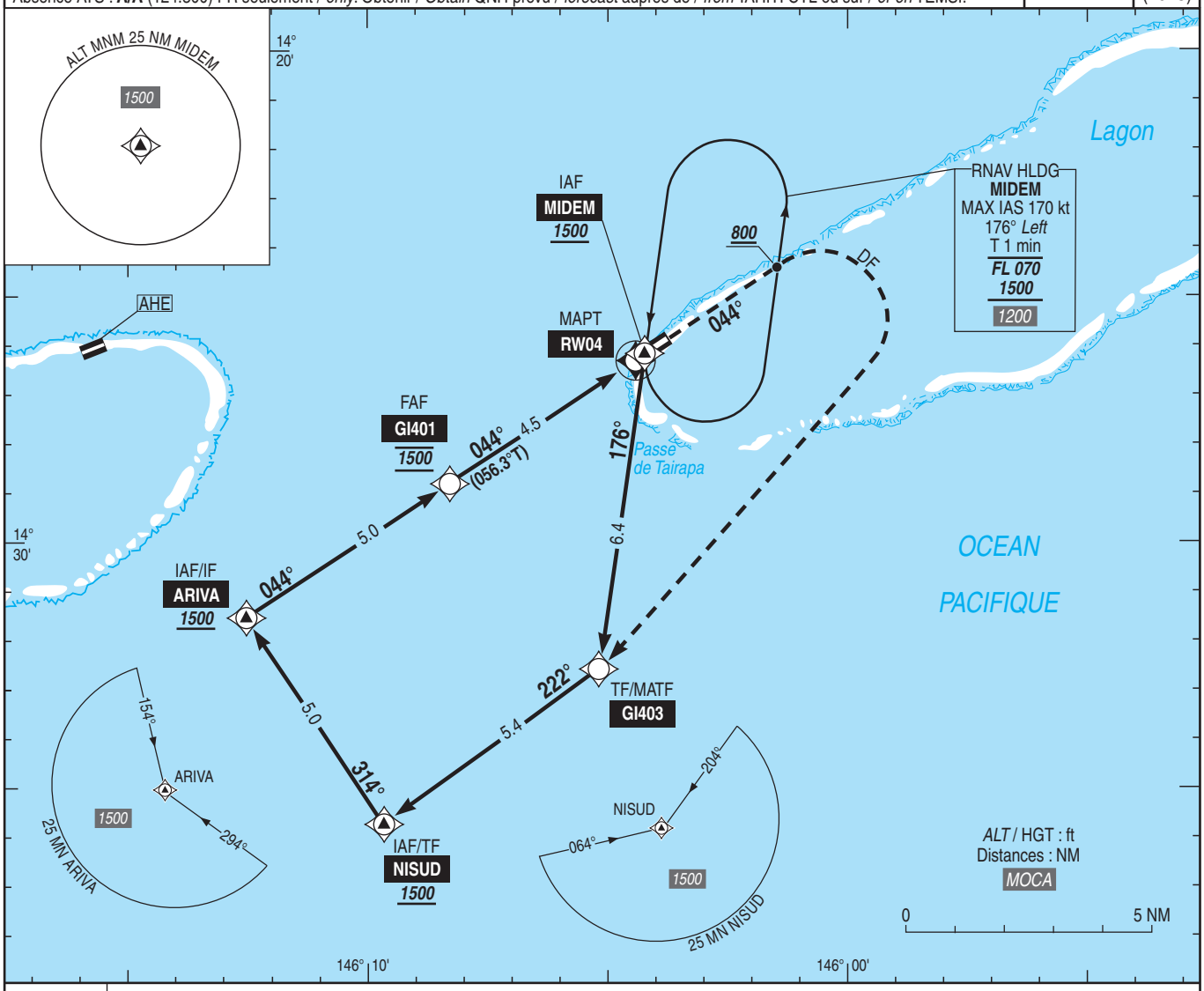
CAT A B

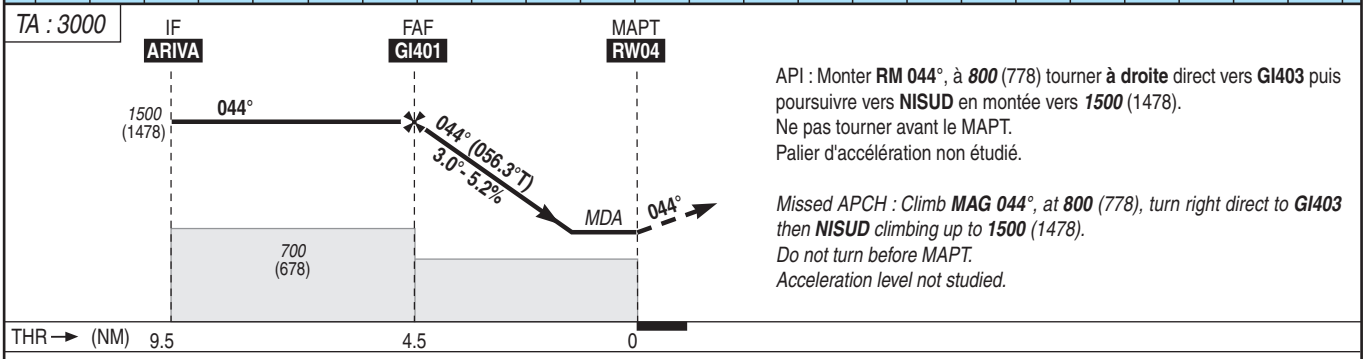
***ALT AD : 22 (1 hPa)**, THR : 22*

MANIHI

RNP RWY 04

APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : MANIHI Information 124.300 (FR seulement / *only*). Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12° E (2025)





API : Monter **RM 044°**, à ***800*** (778) tourner **à droite** direct vers **GI403** puis poursuivre vers **NISUD** en montée vers ***1500*** (1478).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 044°**, at **800** (778), turn right direct to **GI403** then **NISUD** climbing up to **1500** (1478).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local			DIST RW04 NM	4	3	2
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***ALT*** (HGT)	***1345*** (1323)	***1030*** (1008)	***710*** (688)
A	***450*** (430)	1500	421	***500*** (480)	1500	471	***670*** (640)	1500	639				
B	***530*** (500)			***530*** (500)	1600	500		1600					

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	4.5 NM	3 min 51	3 min 10	2 min 42	2 min 27	2 min 15	2 min 04
VSP (ft/mn)		370	450	530	585	635	690

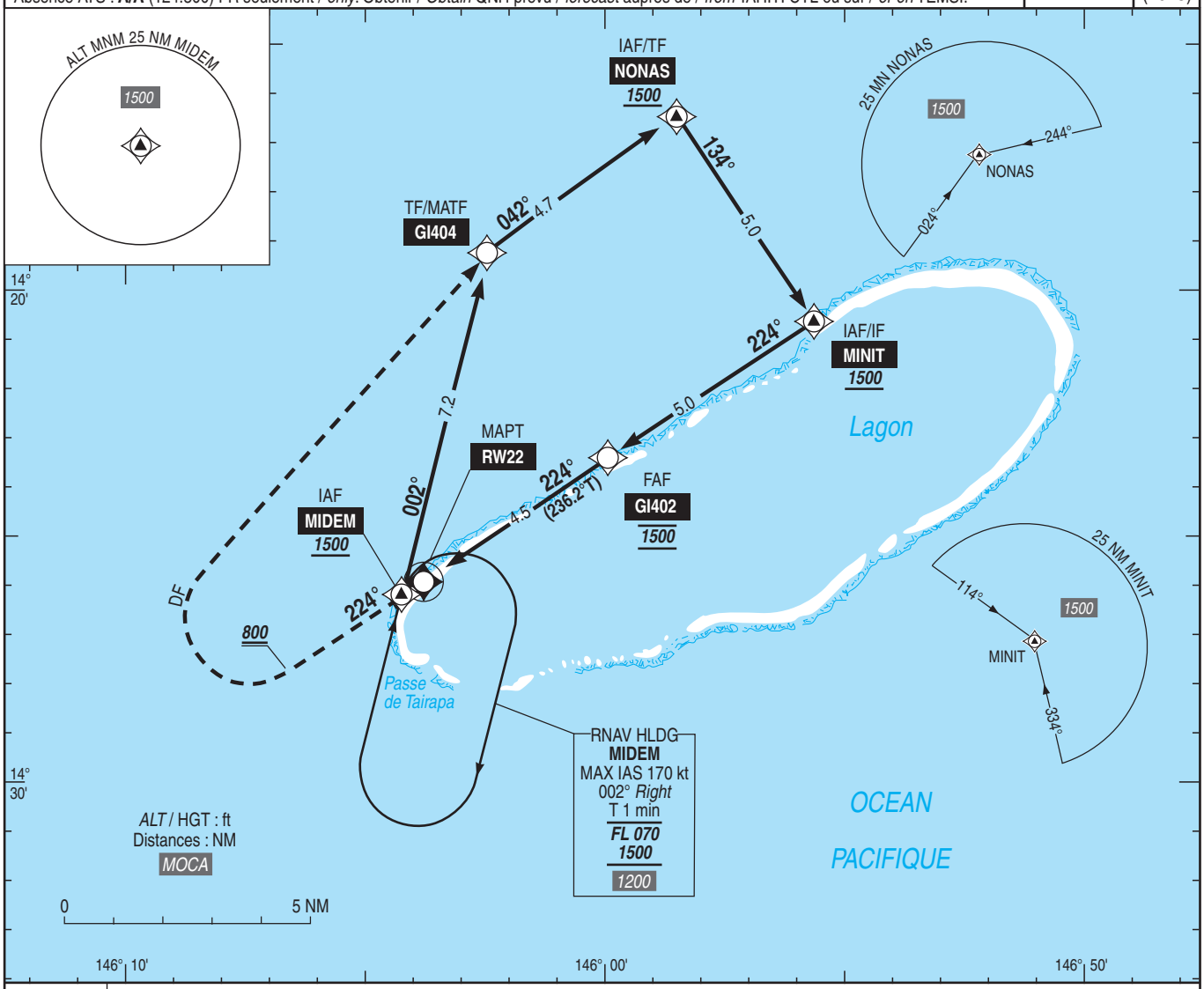
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 22 (1 hPa)**, THR : 15*

MANIHI

RNP RWY 22

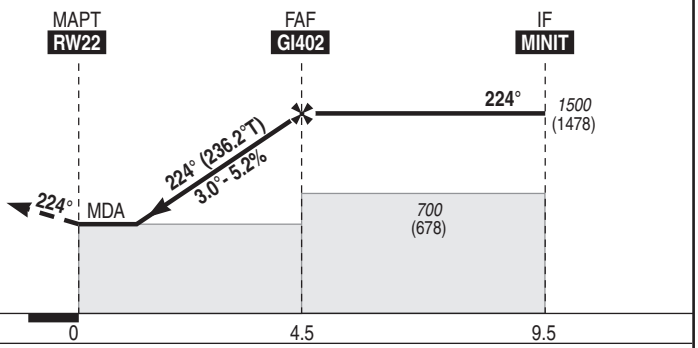
APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : MANIHI Info 124.300 (FR seulement / *only*). Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12° E (2025)



TA : 3000

API : Monter **RM 224°**, à ***800*** (778) tourner **à droite** direct vers **GI404** puis poursuivre vers **NONAS** en montée vers ***1500*** (1478).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 224°**, at **800** (778), turn right direct to **GI404** then **NONAS** climbing up to **1500** (1478).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local			DIST RW22 NM	4	3	2
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***ALT*** (HGT)	***1340*** (1318)	***1020*** (998)	***700*** (678)
A	***450*** (430)	1500	421	***500*** (480)	1500	471	***670*** (640)	1500	639				
B	***530*** (500)			***530*** (500)	1600	500		1600					

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	4.5 NM	3 min 52	3 min 11	2 min 42	2 min 27	2 min 15	2 min 05
VSP (ft/mn)		370	450	530	585	635	690

© SIA

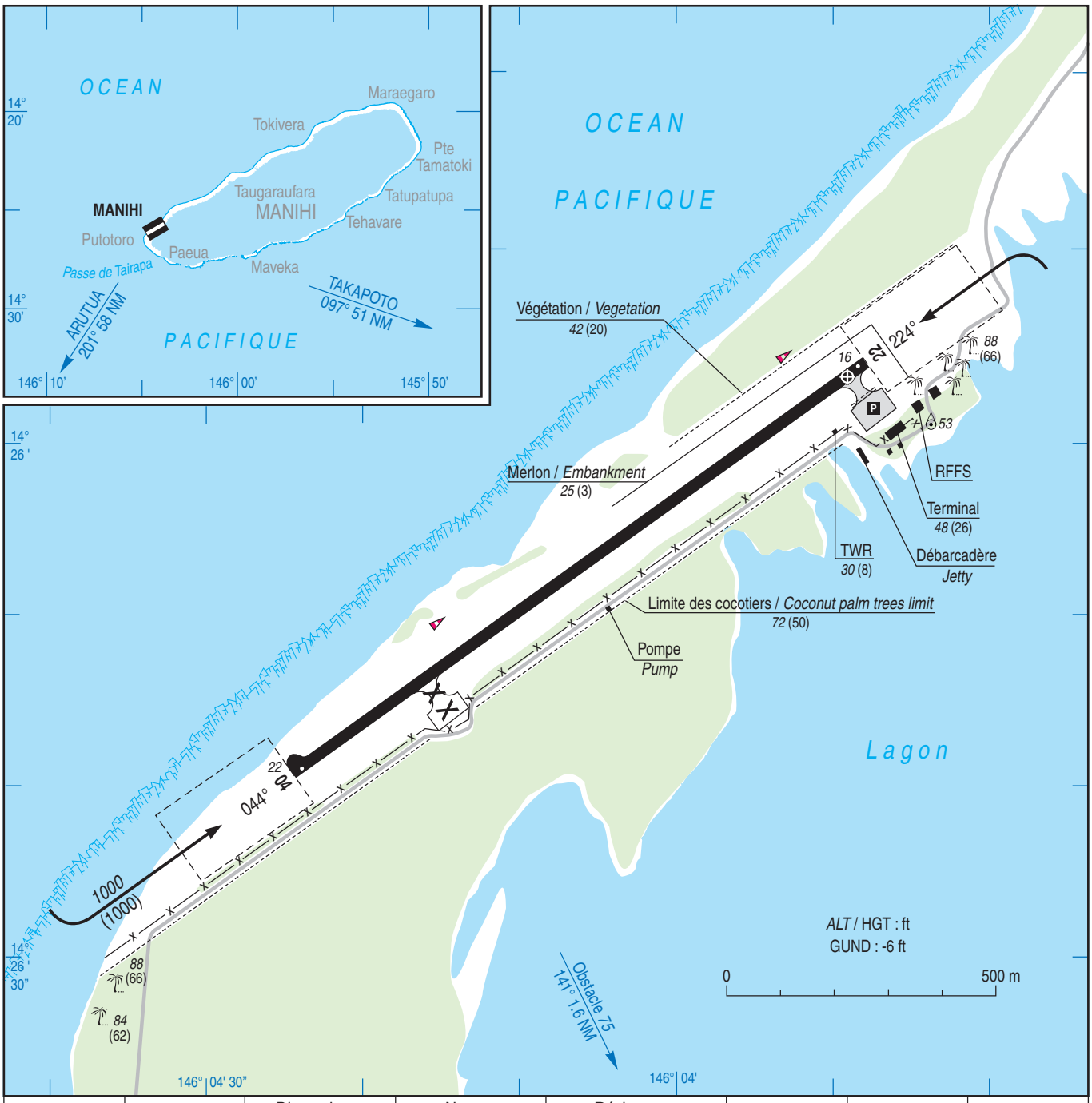
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MANIHI

	ALT AD : 22 ft (1 hPa) LAT : 14 25 56 S LONG : 146 03 49 W	**NTGI** VAR 12° E (2025)

APP : NIL.
TWR : NIL.
AFIS : 124.300 (FR seulement / *only*). Absence ATS : **A/A** (124.300) FR seulement / *only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
04 22	044 224	1299 x 30	Revêtue *Paved*	19 F/B/Y/T	1555 1549	1299 1299	1299 1299

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 NTGJ.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGJ - TOTEGEGIE

AD 2 NTGJ.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	23°04'58"S 134°53'14"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY.	RWY and TWY centerlines intersection.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	9 km au NE du village de Rikitea	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	15 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-35 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	14.391°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.004°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGJ.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS: HS sauf MER et DIM: En dehors des vols commerciaux réguliers : PN avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du service.	AFIS: HS except WED and SUN: Outside of commercial scheduled flights: PN before 0730 local time on the day before the flight, taking into account non-working days of the service.
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTGJ.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air TAHITI, TOTAL)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGJ.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGJ.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places). Niveau 1 : Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats). Level 1 : Presence of a 50 kg fire extinguisher with powder in front of the terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 4 : HOR ATS et ALTN ETOPS. Niveau 1 : en dehors de ces HOR.	Level 4 : ATS SKED and ETOPS ALTN. Level 1 : outside these SKED.

AD 2 NTGJ.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGJ.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume bicouche	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume bicouche	Asphalt
	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 NTGJ.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGJ .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding-point mark.

AD 2 NTGJ.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 NTGJ.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGJ .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGJ.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	136.56 (122)	1740 x 28	28 /F/A/W/T revêtue / paved	23°04'29.32"S 134°53'43.51"W ------ GUND NIL	THR : 15ft
30	316.56 (302)	1740 x 28	28 /F/A/W/T revêtue / paved	23°05'10.40"S 134°53'01.46"W ------ GUND NIL	THR : 15ft

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	260	NIL	NIL	NIL
30	NIL	263	263	NIL	NIL	(1)

(1) 40 m après la fin du SWY, la largeur de bande de piste est réduite à 95 m.
Beginning 40 m beyond the SWY, the width of the RWY strip is reduced to 95 m.

AD 2 NTGJ.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	1740	2000	1740	1740	
30	1740	2003	2003	1740	

AD 2 NTGJ.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 NTGJ.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 NTGJ.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGJ.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 NTGJ.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	TOTEGEGIE Information (FR)	118.300 MHz	HS	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Francaise

AD 2 NTGJ.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	MG	341 kHz	H24	23°05'41.2"S 134°52'31.3"W	58 ft	100NM		122°/1284 m THR 30	

AD 2 NTGJ.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Demi-tour en dehors de l'aire de retournement en extrémité de piste interdit pour les ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

20.1 GROUND HANDLING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY

U-turn out of the RWY-end turnaround area prohibited for ACFT with MTOW greater than 11 t.

20.2 INFRASTRUCTURES

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée : 100 m.

20.2 INFRASTRUCTURES

Prepared strip width : 100 m.

RWY shoulder width : 100 m.

AD 2 NTGJ.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGJ.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 LIMITATIONS

Limitations vent traversier:

- 25 kts sur piste sèche.
- 20 kts sur piste mouillée.
- 15 kts sur piste contaminée.

22.1 LIMITATIONS

Cross wind limitations:

- 25 kts dry RWY.

- 20 kts wet RWY.

- 15 kts contaminated RWY.

22.2 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR :

RWY 12 :

RWY 12 : Monter dans l'axe et suivre le QDR 122° de MG jusqu'à 1 000 ft (985), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 30 :

RWY 30 : Monter dans l'axe et suivre le QDR 302° de MG jusqu'à 1 000 ft (985), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.2 OUTBOUND FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures :

RWY 12 :

RWY 12 : Climb straight ahead and follow QDR 122° MG up to 1 000 ft (985), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

RWY 30 :

RWY 30 : Climb straight ahead and follow QDR 122° MG up to 1 000 ft (985), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

22.3 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

AD 2 NTGJ.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION

AD utilisable de jour.

AD réservé aux ACFT munis de radio.
Activité IFR possible y compris en-dehors ouverture organisme ATS.

23.1 OPERATING CONDITIONS

Day time usable AD.

AD reserved for radio-equipped ACFT.
Possible IFR activity including out of ATS operating hours.

23.2 EQUIPEMENT D 'AERODROME

Point de mesure de vent situé à 1330 m du seuil 12 et à 100 m au Sud de l'axe de piste, donnant uniquement le vent instantané.

23.2 AD EQUIPMENT

Wind measuring device located by 1330 m from THR 12 and 100 m south of the RWY centreline provides instant wind only.

23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

* Merlon ALT 24 ft et longeant la piste à 50 m de son axe, côté océan, et s'étendant à 260 m au delà des extrémités de la piste.

* Zone de aito ALT MAX 86 ft située à 1010 m du THR 30, dans l'axe de piste.

23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS

** Mound ALT 24 ft along the RWY at 50 m from the RWY centreline on the ocean side and extending 260 m beyond the RWY ends.*

** Zone of fir trees MAX ALT 86 ft located in the RWY axis, at 1010 m to THR 30.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGJ.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 NTGJ.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

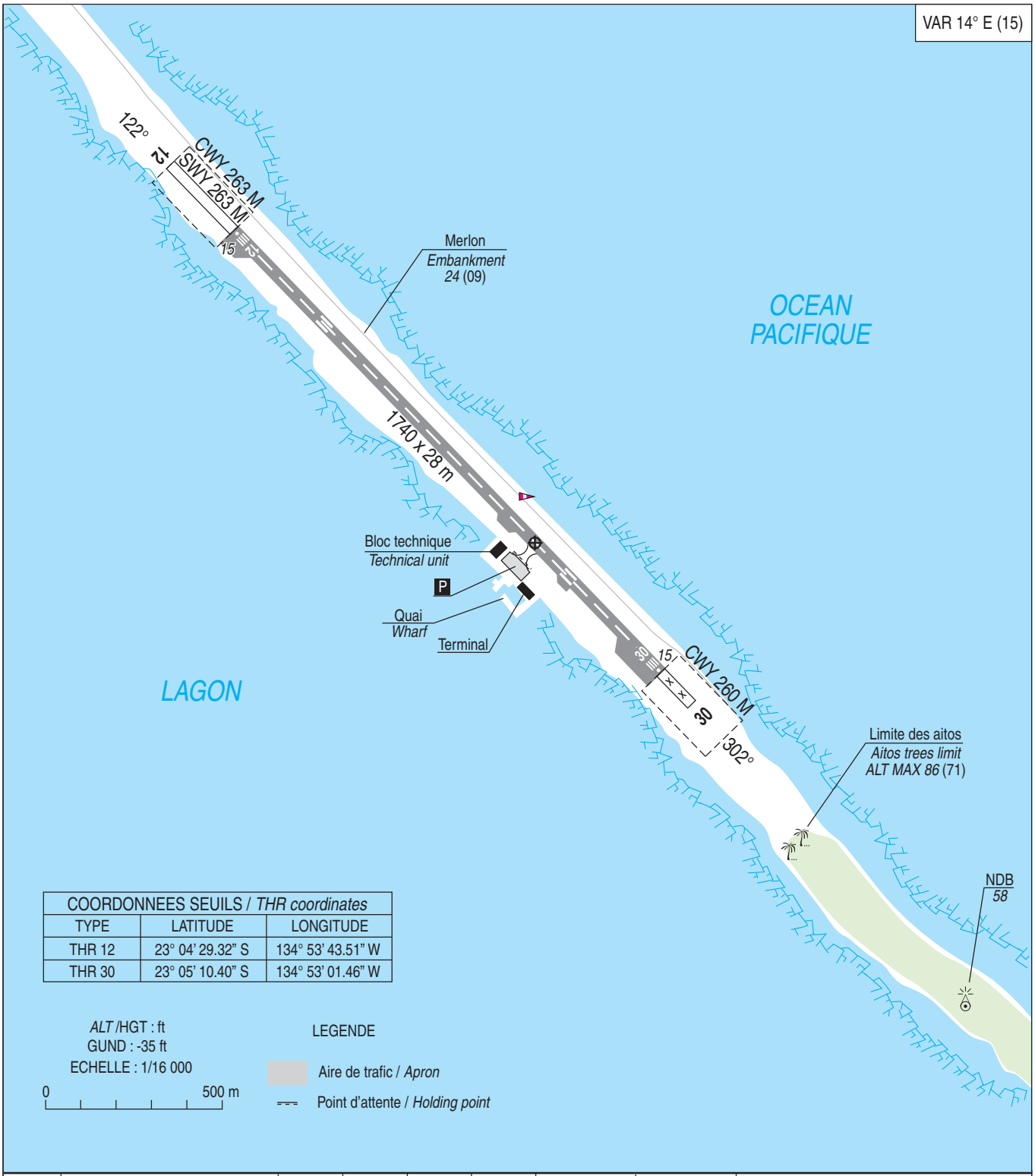
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

ATS : AFIS 118.300 (FR)
(voir/*see* AD 2 NTGJ.3)

TOTEGEGIE
23 04 58 S - 134 53 14 W
ALT AD : 15 (1 hPa)

VAR 14° E (15)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	23° 04' 29.32" S	134° 53' 43.51" W
THR 30	23° 05' 10.40" S	134° 53' 01.46" 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
12 30	NIL NIL	NIL NIL	1740 1740	2000 2003	1740 2003	1740 1740	Revêtue *Paved*	28 F/A/W/T	800 800	800 800	- -	- -

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

Voir / *See* AD 2 NTGJ.22

OBSERVATIONS / *Remarks* :
Voir / *See* AD 2 NTGJ.20 à / *to* 23.

© SIA

DATA **TOTEGEGIE**

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
MG	REF ENR 4.1		X		X
RW12	23°04'29.32" S 134°53'43.51" W	X			X
RW30	23°05'10.40" S 134°53'01.46" W	X			X
ESGAN	REF ENR 4.3	X			X
KAMVO	REF ENR 4.3	X			X
MANVU	REF ENR 4.3	X			X
REPAS	REF ENR 4.3	X			X
TONED	REF ENR 4.3	X			X
FGJ12	23°00'44.7" S 134°57'33.3" W	X			X
FGJ30	23°08'54.9" S 134°49'11.4" W	X			X
GJ410	22°58'07.5" S 134°53'02.0" W	X			X
GJ420	23°05'09.0" S 134°45'49.0" W	X			X

© SIA

TOTEGEGIE
PRECODING RNP RWY 12

RNP RWY 12												
RMK	-							MAG VAR 2020 14.4°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	-	KAMVO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TONED	IF	TONED	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	KAMVO	-	212	226.6	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA KAMVO	IF	KAMVO	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
APCH	IF	KAMVO	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	FGJ12	-	122	136.6	5.0	-	1700	1700	-	-	1.0
	TF	RW12	Yes	122	136.6	5.1	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	CA	-	-	122	136.6	-	-	1000	-	-	-	-
	DF	GJ410	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	TONED	-	304	318.2	6.0	-	1700	-	-	-	1.0

© SIA

TOTEGEGIE
PRECODING RNP RWY 30

RNP RWY 30												
RMK	-							MAG VAR 2020 14.4°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	-	REPAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ESGAN	IF	ESGAN	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	MANVU	-	212	226.5	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA REPAS	IF	REPAS	-	-	-	-	-	2600	-	-	-	-
	TF	GJ420	-	077	091.6	6.8	-	2600	-	-	-	1.0
	TF	ESGAN	-	120	134.9	5.6	-	1700	-	-	-	1.0
	TF	MANVU	-	212	226.5	5.0	R	1700	-	-	-	1.0
INA MANVU	IF	MANVU	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
APCH	IF	MANVU	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	-
	TF	FGJ30	-	302	316.5	5.0	-	1700	1700	-	-	1.0
	TF	RW30	Yes	302	316.5	5.1	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	CA	-	-	302	316.5	-	-	1000	-	-	-	-
	DF	GJ420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	ESGAN	-	120	134.9	5.6	-	1700	-	-	-	1.0

© SIA

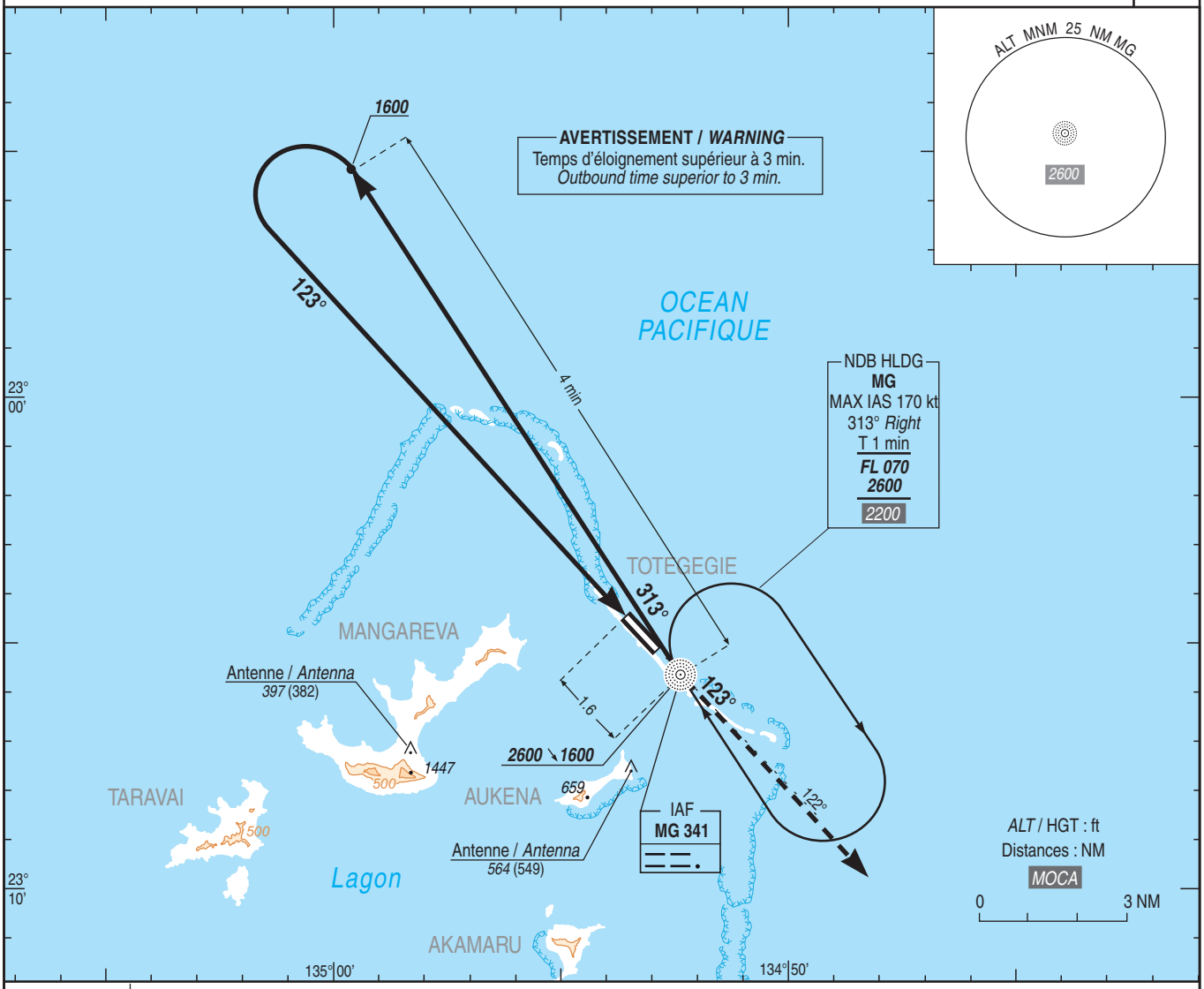
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

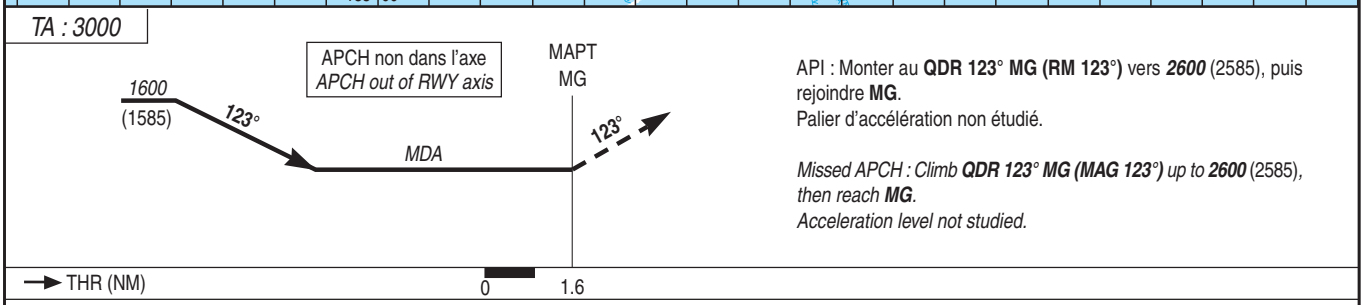
TOTEGEGIE

NDB RWY 12

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TOTEGEGIE Information 118.300 (FR uniquement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR uniquement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 14° E (2020)





API : Monter au **QDR 123° MG (RM 123°)** vers ***2600*** (2585), puis rejoindre **MG**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 123° MG (MAG 123°)** up to **2600*** (2585), *then reach **MG**.*
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 AD*

CAT	NDB			MVL / Circling (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***910*** (890)	1500	888	***910*** (890) ***990*** (970)	1500 1600	888 966	***1080*** (1060) ***1150*** (1140)	1500 1600	1056 1134

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
THR - NDB/MG	1.6 NM	1 min 24	1 min 13	1 min 05	0 min 59	0 min 53	0 min 49	0 min 45
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

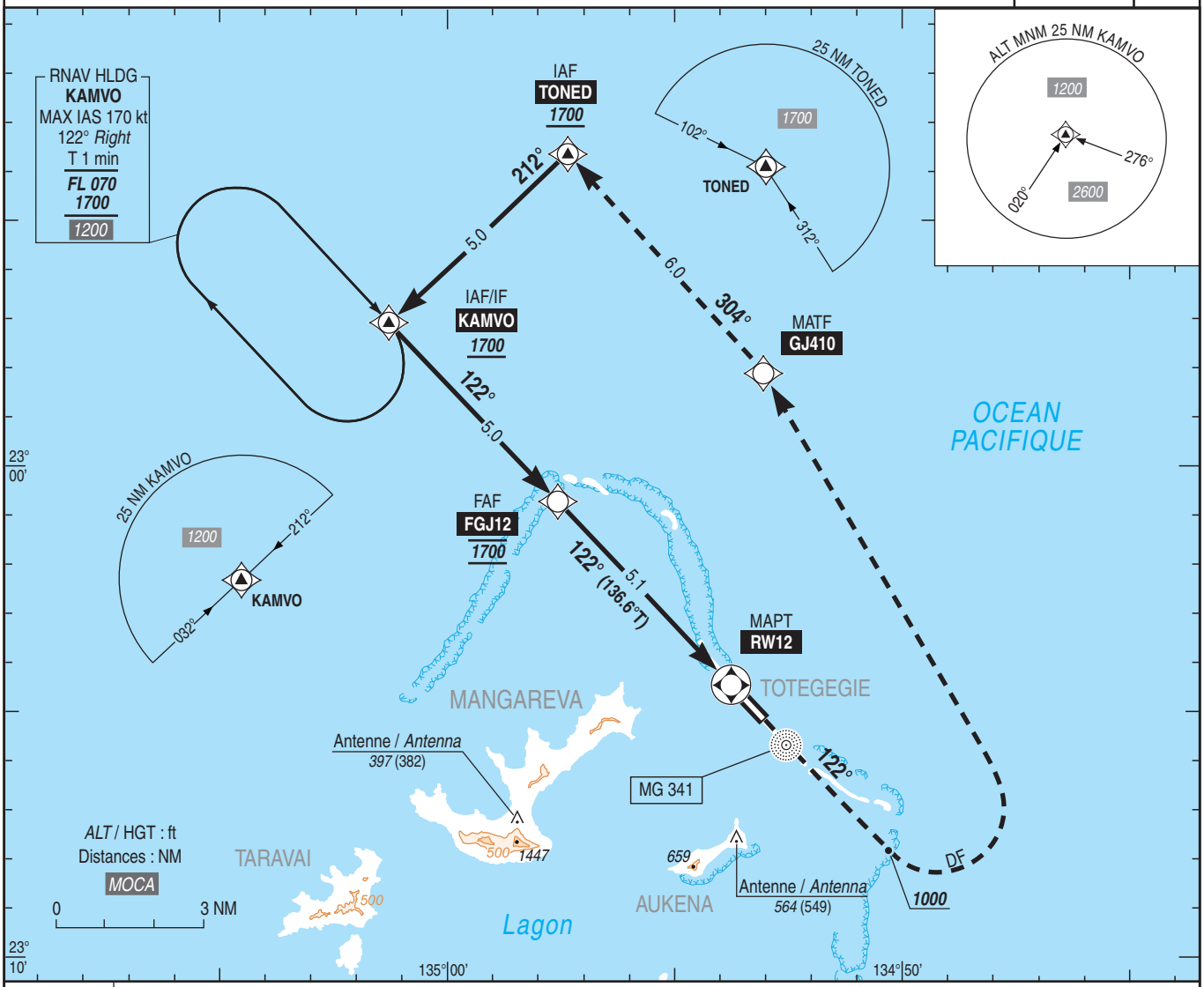
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

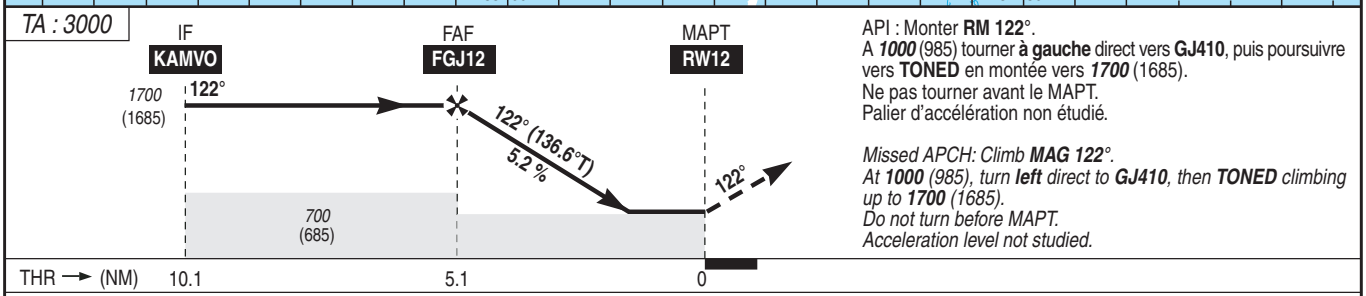
TOTEGEGIE

RNP RWY 12

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TOTEGEGIE Information 118.300 (FR uniquement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR uniquement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH	VAR 14° E (2020)





API : Monter **RM 122°**.
A ***1000*** (985) tourner **à gauche** direct vers **GJ410**, puis poursuivre vers **TONED** en montée vers ***1700*** (1685).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb **MAG 122°**.*
*At **1000** (985), turn **left** direct to **GJ410**, then **TONED** climbing up to **1700** (1685).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	428	***500*** (480)	1500	478	***670*** (650)	1500	646
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW12 NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1655*** (1640)	***1340*** (1325)	***1020*** (1005)	***700*** (685)

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

FAF - THR	5.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		4 min 24	3 min 38	3 min 05	2 min 48	2 min 34	2 min 22
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

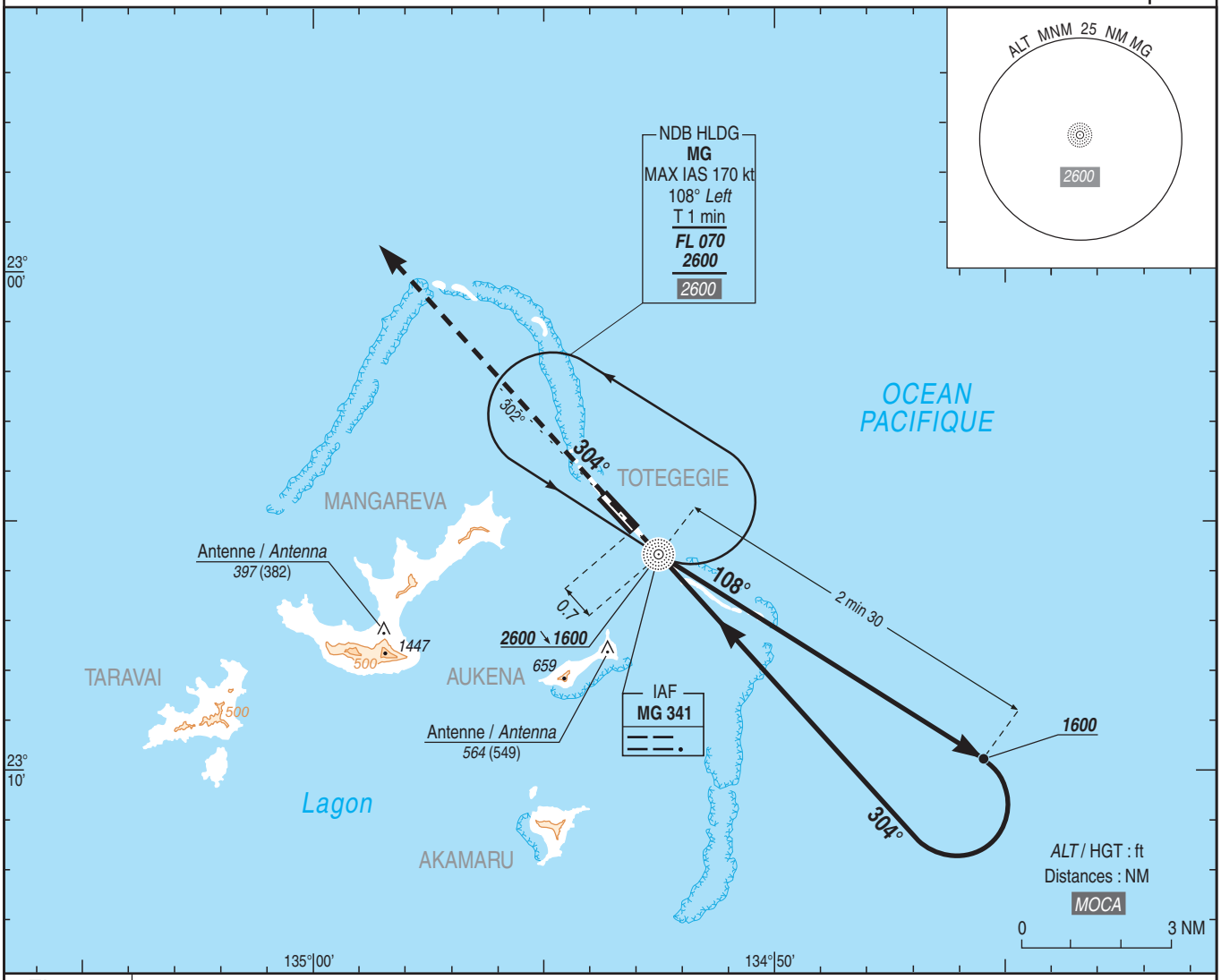
TOTEGEGIE

CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

NDB RWY 30

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TOTEGEGIE Information 118.300 (FR uniquement / only)
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR uniquement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

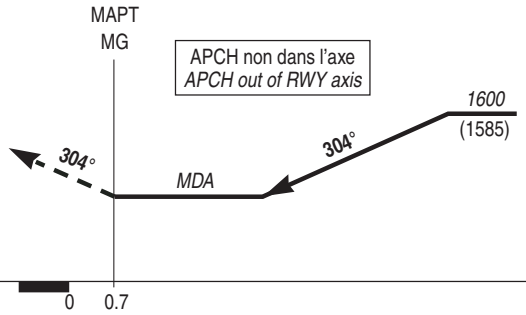
VAR 14° E (2020)



TA : 3000

API : Monter au **QDR 304° MG (RM 304°)** vers ***2600*** (2585), puis rejoindre MG.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 304° MG (MAG 304°)** up to **2600*** (2585), *then reach MG.*
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 AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***830*** (810)	1500	809	***830*** (810) ***900*** (880)	1500 1600	809 878	***1000*** (980) ***1070*** (1050)	1500 1600	977 1046

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
THR - NDB/MG	0.7 NM	0 min 36	0 min 31	0 min 28	0 min 25	0 min 23	0 min 21	0 min 19
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

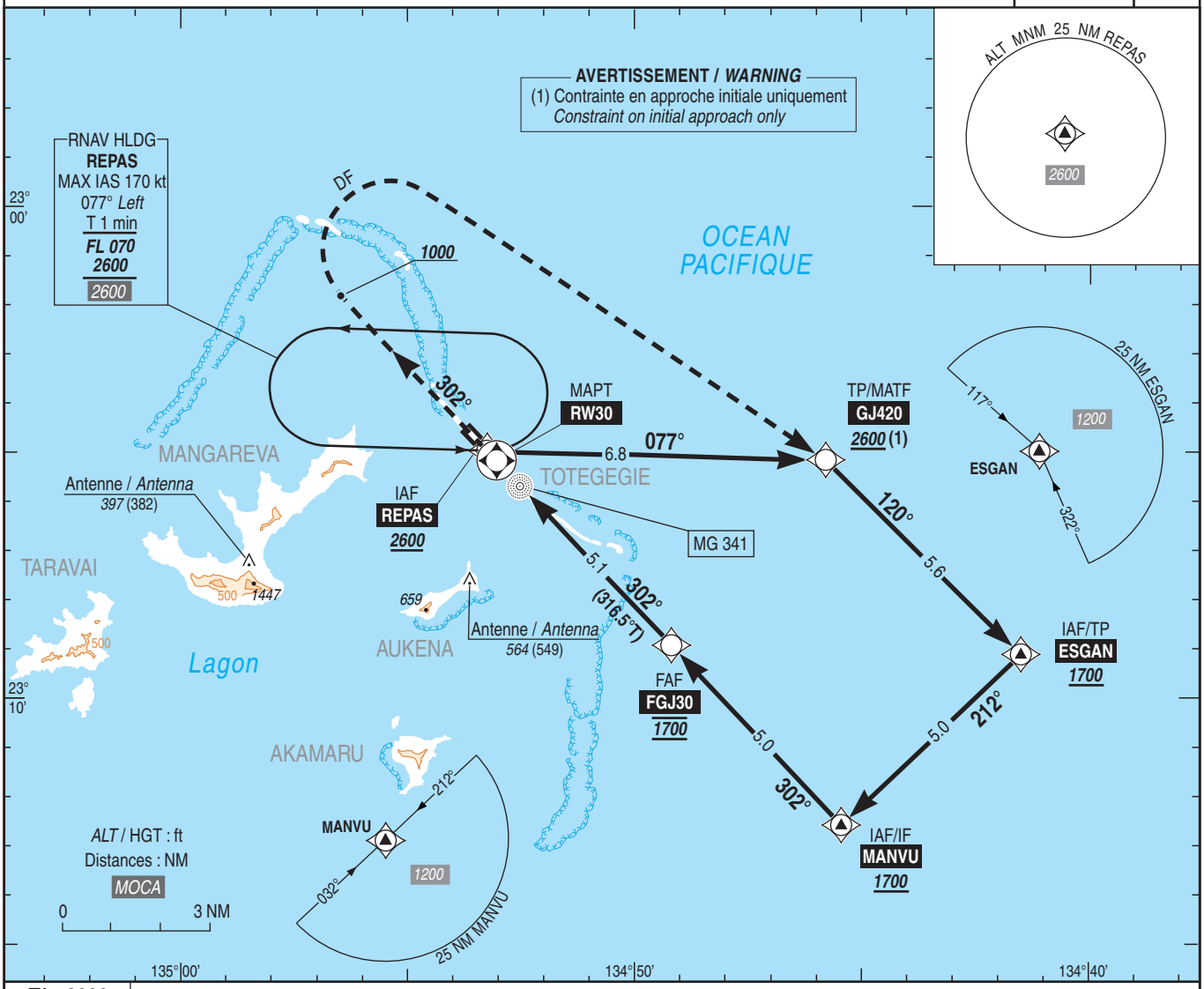
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

TOTEGEGIE

RNP RWY 30

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TOTEGEGIE Information 118.300 (FR uniquement / only)
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR uniquement /*only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

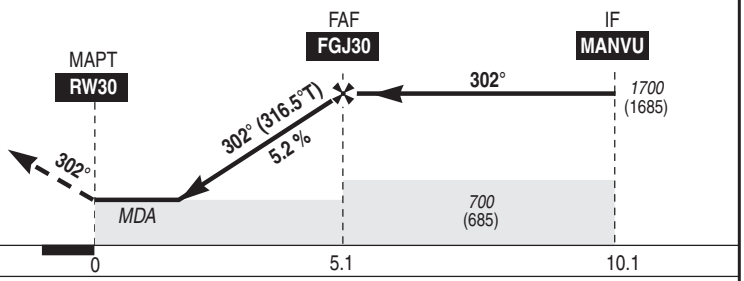
RNP APCH	VAR 14° E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 302°**. A ***1000*** (985) tourner **à droite** direct vers **GJ420**, puis poursuivre vers **ESGAN** en montée vers ***1700*** (1685).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb **MAG 302°**. At **1000** (985), turn **right** direct to **GJ420**, then **ESGAN** climbing up to **1700** (1685).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	428	***500*** (480)	1500	478	***670*** (650)	1500	646
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW30 NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1655*** (1640)	***1340*** (1325)	***1020*** (1005)	***700*** (685)

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - THR	5.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		4 min 24	3 min 38	3 min 05	2 min 48	2 min 34	2 min 22
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

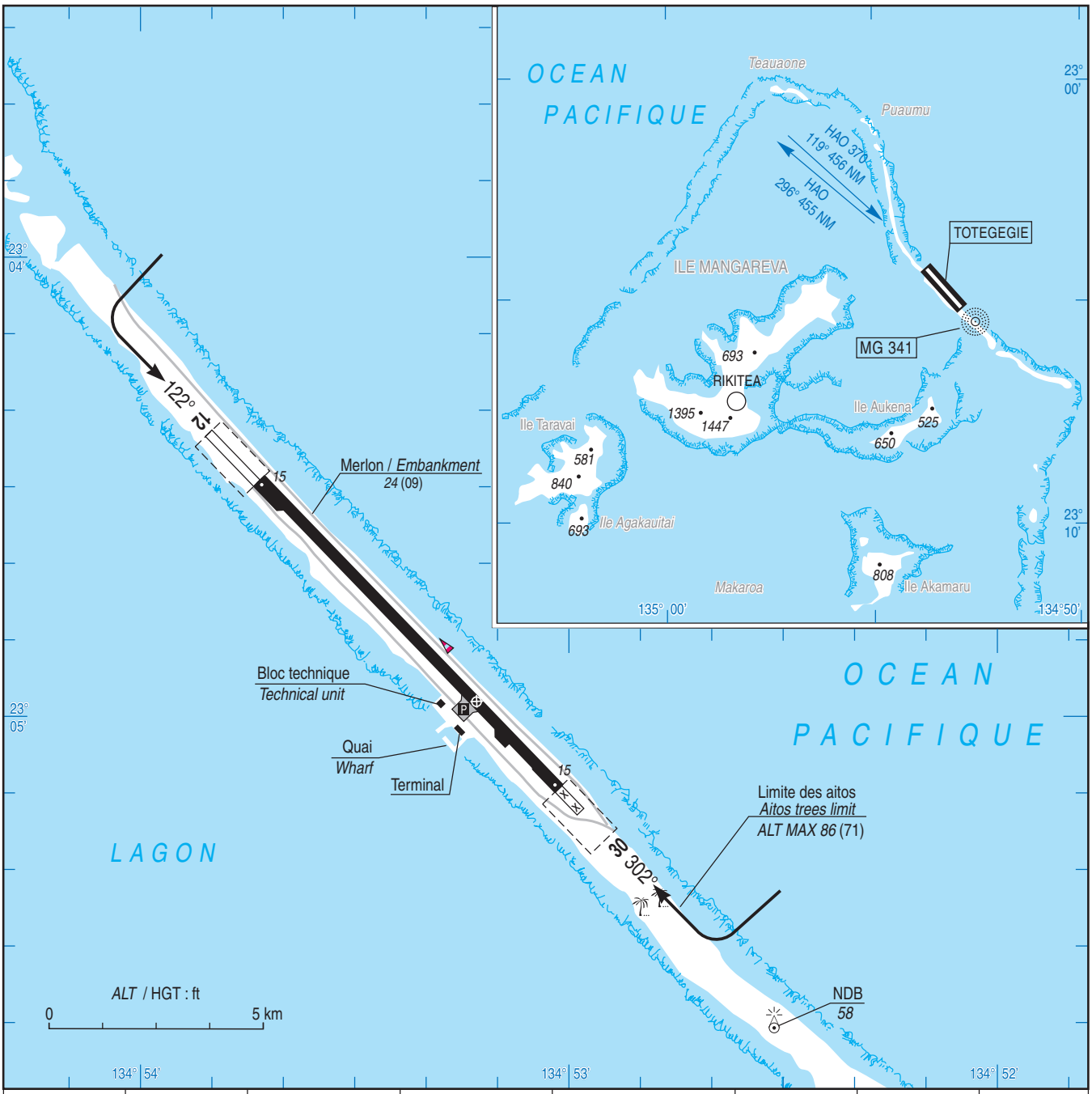
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TOTEGEGIE

	ALT AD : 15 ft (1 hPa) LAT : 23 04 58 S LONG : 134 53 14 W	**NTGJ** VAR 14° E (15)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TOTEGEGIE Information 118.300 (FR).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR uniquement /*only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	122 302	1740 x 28	Revêtue *Paved*	28 F/A/W/T	2000 2003	1740 2003	1740 1740

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 NTGK.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGK - KAUKURA

AD 2 NTGK.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°40'01"S 146°53'13"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et axe TWY.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km NW village Raitahiti
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	16 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	4 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.4132°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.02°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGK.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	HOR SSLIA	SSLIA SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGK.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGK.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	50 kg powder fire extinguisher in front of the terminal, on ACFT PRKG side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : niveau 3. En dehors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. LUN et JEU : non assurés PPR PN 48 HR ouvrées à adresser à sad-exp@aviation-civile.gov.pf. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	HS : level 3. Outside HS : O/R with PN 48 worked HR before flight, addressed to the ATS reporting office. MON and THU : not provided PPR PN 48 worked HR to send to sad-exp@aviation-civile.gov.pf. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGK.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne.	Day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne.	Day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGK .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'arrêt.	Apron area security line confused with holding point ground marking.

AD 2 NTGK.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 NTGK.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGK .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGK.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
02	028.46 (016)	1081 x 30	16 F/A/X/T revêtue / paved	15°40'02.13"S 146°53'13.15"W (15°40'00.73"S 146°53'12.36"W) ------ GUND NIL	THR : 12ft DTHR : 12ft
20	208.46 (196)	1081 x 30	16 F/A/X/T revêtue / paved	15°39'31.21"S 146°52'55.85"W ------ GUND NIL	THR : 15ft

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
02	NIL	NIL	540	NIL	NIL	NIL
20	NIL	NIL	515	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGK.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
02	1080	1620	1080	1030	
20	1030	1545	1030	1030	Fin des distances TORA ASDA LDA 50 m avant l'extrémité physique de la piste 20. End of declared distances TORA ASDA LDA 50 m before the physical end of RWY 20.

AD 2 NTGK.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 NTGK.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 NTGK.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGK.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 NTGK.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	KAUKURA Information (FR)	118.900 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française
A/A	KAUKURA (FR)	118.900 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 NTGK.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 NTGK.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Demi-tour en dehors de la raquette ou de l'extrémité de piste interdit.	*Half turn prohibited out of turn-around area or at end of RWY.*
Largeur bande aménagée : 80 m.	*Prepared strip width: 80 m.*
Largeur bande dégagée : 150 m.	*RWY shoulder width: 150 m.*
Angles Nord-Ouest et Sud-Ouest de la bande aménagée côté océan détruits par la houle.	*NW and SW angles of the runway shoulder by the ocean side destroyed by the swell.*
Longueur de la bande avant le seuil 02 non conforme : 30 m au lieu de 60 m.	*Strip length prior to THR 02 non-compliant : 30 m instead of 60 m.*
Service AFIS limité à un seul trafic dans la zone de responsabilité. Prévoir une attente avec le centre de contrôle en route de Tahiti en cas de vols simultanés.	*AFIS restricted to one traffic within the area of responsibility. Expect a holding period with Tahiti ACC in case of simultaneous flights.*

AD 2 NTGK.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGK.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Limitations vent traversier : - 25 kt sur piste sèche, - 20 kt sur piste mouillée, - 15 kt sur piste contaminée.	*Crosswind limitations :* *- 25 kt on dry runway,* *- 20 kt on wet runway,* *- 15 kt on contaminated runway.*

AD 2 NTGK.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Équipement de l'aérodrome

Point de mesure de vent situé à 65 m du seuil 02 et à 100 m au sud de l'axe de piste donnant uniquement le vent instantané.

23.1 AD equipment

Wind measurement point located 65 m from THR 02 and 100 m South of RWY axis, giving only instantaneous wind.

23.2 Obstacles

Dégagements latéraux Sud-Est de la piste et des prolongements dégagés : présence d'arbres de plus de 30 ft de haut situés à 100 m de l'axe de piste.

QFU 196 : Présence d'une darse située à 480 m de l'extrémité de piste.

- Darse située dans la trouée d'envol altitude mât et gabarit maritime de 31 ft.

- Présence d'arbres situés à 250 m du seuil 02 d'une hauteur de 33 ft.

- Présence d'une balise d'entrée de la darse située à 500 m de l'extrémité de piste.

Travaux de nettoyage de bandes possible en dehors HS.

23.2 Obstructions

South Eastern shoulders of RWY and CWYs: presence of palm trees of more than 30 ft in height located at 100 m from RWY centerline.

QFU 196 : Presence of a dock located 480 m from the RWY end.

- Dock located in the TKOF funnel mast ALT and maritime gauge 31 ft.

- Presence of trees located 250 m from THR 02 with a height of 33 ft.

- Presence of a dock entry beacon located 500 m from the RWY end.

RWY strip cleaning possible outside HS.

23.3 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

AD réservé aux pilotes autorisés.

23.3 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD reserved for authorized pilots.

AD 2 NTGK.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

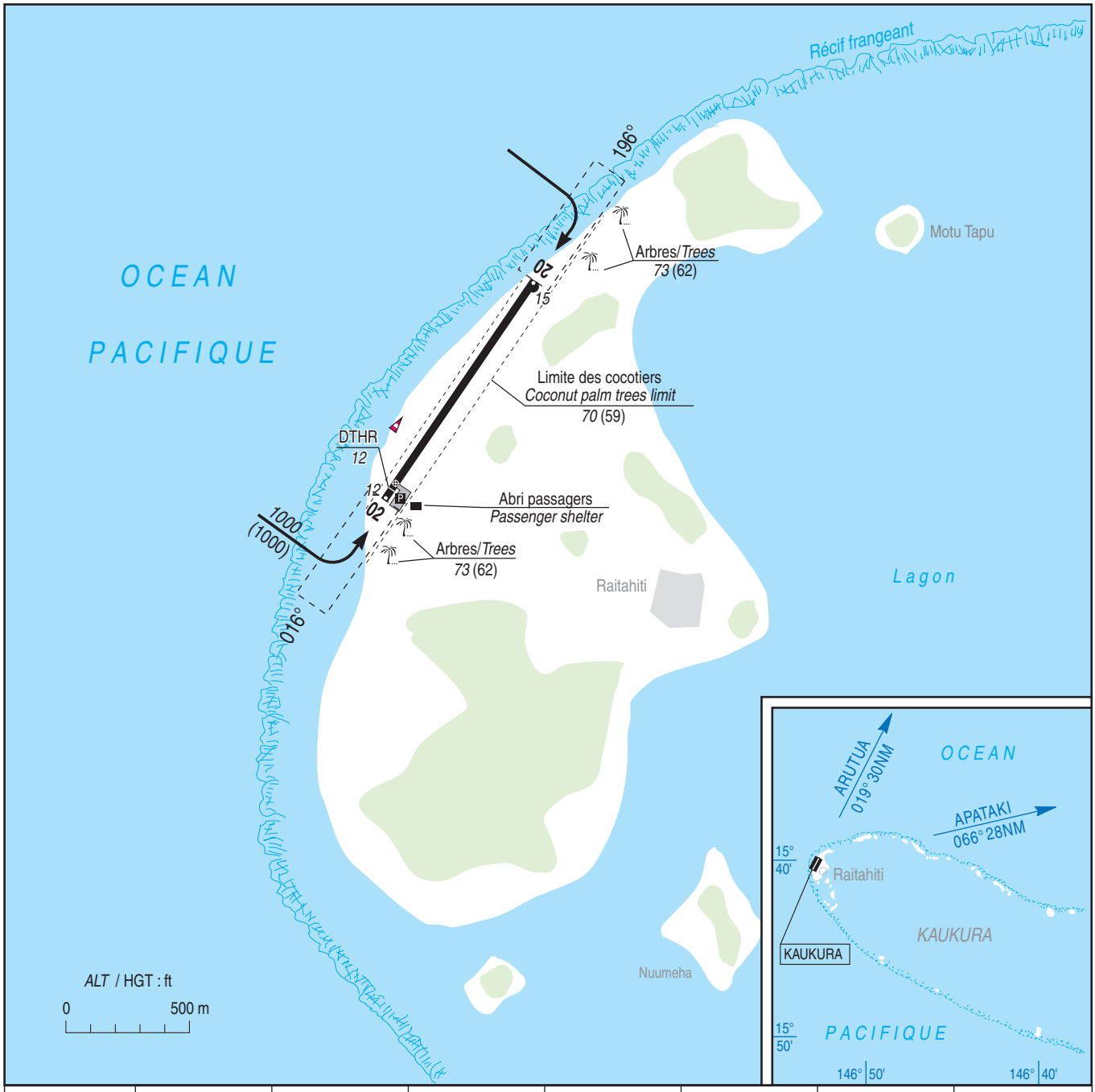
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

KAUKURA

	ALT AD : 16 ft (1 hPa) LAT : 15 40 01 S LONG : 146 53 13 W	**NTGK** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS :118.900 (FR). En dehors des HOR ATS / *Outside ATS SKED* : **A/A** (118.900) FR uniquement/*only*.
Restrictions/*Limitations* : voir/see AD 2 NTGK.20.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
02 20	016 196	1081 x 30	Revêtue *Paved*	16 F/A/X/T	1620 1545	1080 1030	1030 1030

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 NTGM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGM - MAKEMO

AD 2 NTGM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°35'12"S 143°39'14"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	10 km WNW Pouheva
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	11 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-10 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.6247°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.016°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf

AD 2 NTGM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS : HOR RFFS.	AFIS : RFFS SKED.
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTGM.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air Tahiti)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGM.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places). Niveau 1 : Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Emergency sea facilities available (60 seats capacity). Level 1 : 50 kg fire extinguisher powder in front of the terminal, PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : - Niveau 4 de SAM à JEU. - Niveau 2 le VEN. Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA et PPR 48 HR ouvrées par E-mail au gestionnaire. En dehors de ces HOR : niveau 1. Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	HS : - Level 4 from SAT to THU. - Level 2 on FRI. Outside HS : O/R with PN of 48 worked HR before the flight, to BRIA and PPR 48 worked HR by E-mail to administrator. Outside these SKED : level 1. 50-kg powder fire extinguisher in front of the terminal, ACFT apron side.

AD 2 NTGM.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui : Diurne.	Yes : Day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui : Diurne.	Yes : Day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGM .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with holding-point mark.

AD 2 NTGM.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 NTGM.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGM.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	123.36 (111)	1500 x 30	27 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	16°34'48.29"S 143°39'51.25"W ------ GUND NIL	THR : 9ft
29	303.36 (291)	1500 x 30	27 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	16°35'15.13"S 143°39'08.98"W (16°35'13.34"S 143°39'11.80"W) ------ GUND NIL	THR : 11ft DTHR : 11ft

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	400	NIL	NIL	(1)
29	NIL	NIL	200	NIL	NIL	(2)

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90x60 m / RESA (Runway End Safety Area) : 90x60 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90x60 m / RESA (Runway End Safety Area) : 90x60 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGM.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
11	1400	1800	1400	1400	Fin des distances TORA ASDA et LDA 100 m avant fin de piste. End of TORA ASDA and LDA distances 100 m before end of RWY.
29	1500	1700	1500	1400	

AD 2 NTGM.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	48 ft					
29		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	49 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*	
11	1100 400	60	W Y	LIL	R			
29	1100 400	60	W Y	LIL	R			

AD 2 NTGM.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*	Centrale électrique de secours.	Emergency power plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	1 à 15 s.	1 to 15 s.
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGM.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGM.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 NTGM.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	MAKEMO Information (FR)	121.400 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française
A/A	MAKEMO (FR)	121.400 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 NTGM.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	MK	383 kHz	H24	16°35'16.1"S 143°39'18.9"W	56 ft	100NM		234°/227 m DTHR 29	

AD 2 NTGM.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée : 150 m.

Largeur bande dégagée : 150 m.

20.1.2 Roulage

Demi tour interdit en dehors de la raquette d'extrémité de piste pour les aéronefs de MTOW supérieure à 11t.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

Prepared strip width : 150 m.

RWY shoulder width : 150 m.

20.1.2 Taxi regulations

Half turn prohibited except on turn-pad at end of RWY for ACFT of MTOW greater than 11t.

AD 2 NTGM.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGM.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

Limitation vent traversier pour ACFT de MTOW > 20 t

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5),
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

PAPI QFU 111° et QFU 291° obligatoires de nuit.

22.2 VOLS A L'ARRIVÉE

Circuits uniquement côté lagon.

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 VOLS AU DÉPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 11 : Monter (1) dans l'axe 111° jusqu'à 1000 ft (989), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée de 6.1% à maintenir jusqu'à 100 (89), puis la pente minimale de 3.3% s'applique.

Cette pente fait abstraction d'une forêt de 8 m d'altitude, située à 20 m de la DER, pouvant générer des pentes supérieures à 15%.

Note : les altitudes des obstacles publiées sont issues du Relevé géomètre d'Août 2015. Pour le calcul de la pente théorique de montée, une marge additionnelle de pousse a été appliquée à certains obstacles végétaux.

RWY 29 : Monter (2) dans l'axe 291° jusqu'à 1000 ft (989), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Pente théorique de montée de 8% jusqu'à 100 (89), puis la pente minimale de 3.3% s'applique.

Cette pente fait abstraction d'une forêt de 9 m d'altitude, située à 30 m de la DER, pouvant générer des pentes supérieures à 15%.

Note : les altitudes des obstacles publiées sont issues du Relevé géomètre d'Août 2015. Pour le calcul de la pente théorique de montée, une marge additionnelle de pousse a été appliquée à certains obstacles végétaux.

22.1 GENERAL

Crosswind limitations for ACFT with MTOW > 20 t

- 25 kt dry RWY (or RWYCC communicated of 6),
- 20 kt wet RWY (or RWYCC communicated of 5),
- 15 kt slippery wet RWY (or RWYCC communicated of 3) and contaminated RWY (or RWYCC communicated of 2).

PAPI QFU 111° and QFU 291° mandatory at night.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

Circuits lagoon side only.

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures

RWY 11 : *Climb (1) on RWY axis 111° up to 1000 ft (989) then direct route up to enroute safety altitude.*

(1) Theoretical climb slope of 6.1% to be maintained up to 100 (89), then the minimum slope of 3.3% applies.

This slope ignores a forest of 8 m altitude, located 20 m from the DER, which can generate slopes greater than 15%.

Note : the altitudes of the obstacles published are taken from the surveyor's survey of August 2015. To calculate the theoretical climb slope, an additional margin of growth was applied to certain plant obstacles.

RWY 29 : *Climb (2) on RWY axis 291° up to 1000 ft (989) then direct route up to enroute safety altitude.*

(2) Theoretical climb slope of 8% up to 100 (89), then the minimum slope of 3.3% applies.

This slope ignores a forest of 9 m altitude, located 30 m from the DER, which can generate slopes greater than 15%.

Note : the altitudes of the obstacles published are taken from the surveyor's survey of August 2015. To calculate the theoretical climb slope, an additional margin of growth was applied to certain plant obstacles.

AD 2 NTGM.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GÉNÉRALITÉS

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

23.2 DANGERS À LA NAVIGATION AÉRIENNE

Obstacles :

QFU 291° :

- arbres de 56 ft de haut situés à 2100 m du THR 29 dans l'axe de piste.

- présence de cocotiers de 14m de haut situés à une distance comprise entre 1500
et 1700 m du seuil 29 côté lagon à 175 m de l'axe de piste.

Dégagements latéraux de la piste et des prolongements dégagés :

- présence de cocotiers de 56 ft de haut situés à 150 m de la piste côté lagon.

- présence d'une route longeant la piste côté lagon située à 80 m de l'axe de piste.

- présence d'arbustes de 3 à 4 m de haut longeant la route côté lagon à 80 m de l'axe de piste.

23.3 ÉQUIPEMENT AD

Point de mesure de vent situé à 1250 m du seuil 11 et à 100 m au sud-ouest de l'axe de piste, donnant uniquement le vent instantané.

23.4 PÉRIL ANIMALIER

NIL.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible RWY shoulder cleaning outside HS.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Obstructions :

QFU 291° :

- presence of palm trees 56 ft in height located at 2100 m from THR 29 in the RWY axis.

- presence of palm trees of 14 m in height located between 1500 and 1700 m
from THR 29 at 175 m of RWY centerline on the lagoon side.

RWY shoulders and CWY :

- presence of coconut palm trees 56 ft in height located at 150 m of RWY on lagoon side.

- presence of a road running alongside lagoon at 80 m of RWY axis.

- presence of trees alongside the road on the lagoon side measuring 3 to 4 m
in height located at 80 m of RWY center line.

23.3 AD EQUIPMENT

Wind measurement point located 1250 m from threshold 11 and 100 m southwest of runway axis, giving only instantaneous wind.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

NIL.

AD 2 NTGM.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 NTGM.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.

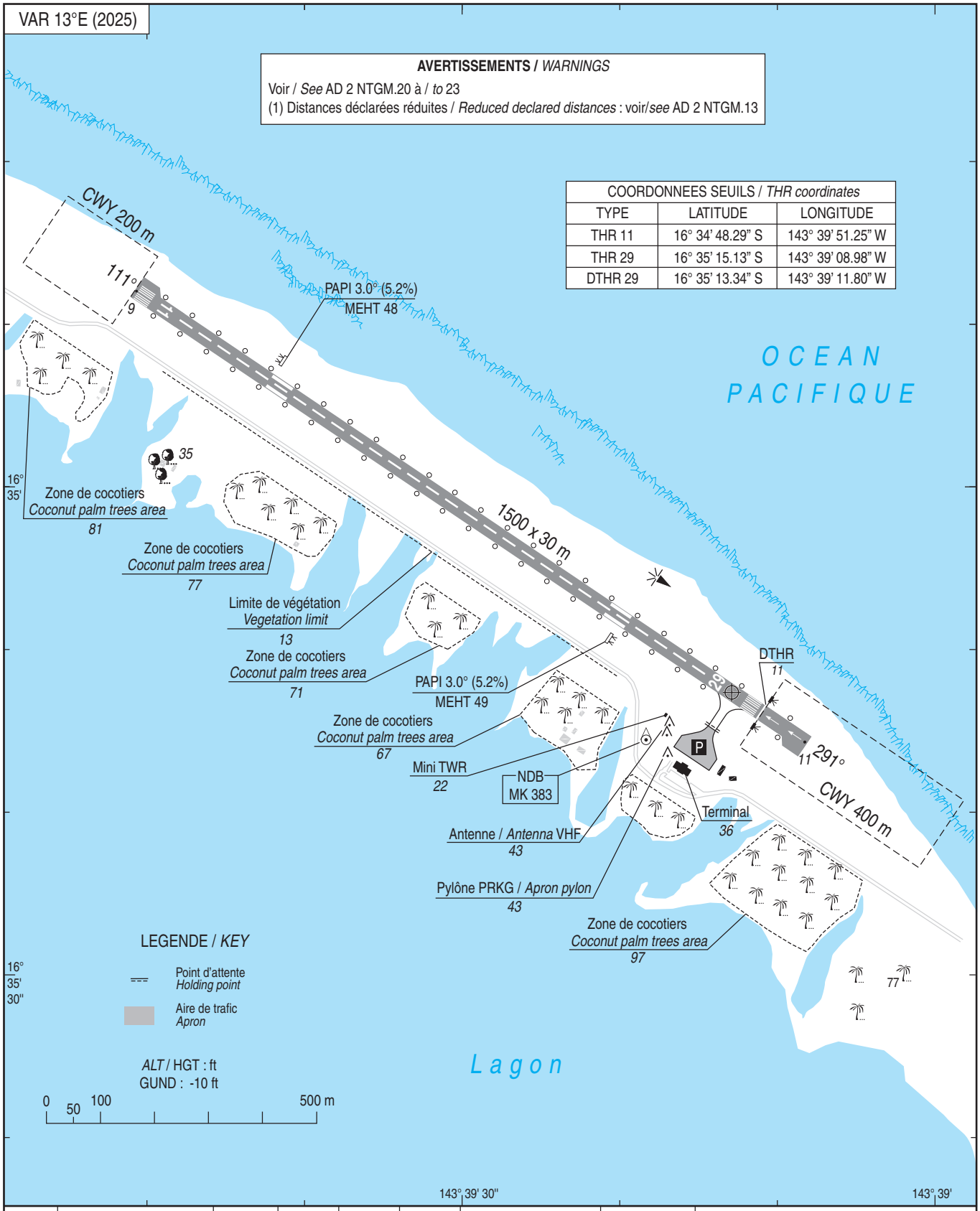
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
RNP RWY 11 voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	LNAV

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATS : voir / *see* AD 2 NTGM.3

MAKEMO
16 35 12 S - 143 39 14 W
ALT AD : 11 (1 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
11	NIL	LIL	1400 (1)	1800	1400 (1)	1400 (1)	Enrobé bitumineux *Bituminous mix*	27 F/A/W/T	800	800	-	-
29	NIL	LIL	1500	1700	1500	1400			800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
MK	REF AD 2 NTGM.19		X		X
AKARI	REF ENR 4.4	X			X
AKUSA	REF ENR 4.4	X			X
EGOVA	REF ENR 4.4	X			X
IBUKI	REF ENR 4.4	X			X
MAKOM	REF ENR 4.4	X			X
GM403	16°36'11.8" S 143°46'52.2" W	X			X
GM404	16°33'47.6" S 143°32'14.2" W	X			X
FGM11	16°32'18.3" S 143°43'47.4" W	X			X
FGM29	16°37'43.0" S 143°35'15.8" W	X			X
RW11	16°34'48.29" S 143°39'51.25" W	X			X
RW29	16°35'13.34" S 143°39'11.80" W	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 11												
RMK	-							MAG VAR 2025 12.6°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	MAKOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA AKUSA	IF	AKUSA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	AKARI	-	021	033.4	5.0	-	1500	-	-	-	1.0
INA MAKOM	IF	MAKOM	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	GM403	-	250	262.3	7.4	-	1500	-	-	-	1.0
	TF	AKUSA	-	289	301.7	4.7	-	1500	-	-	-	1.0
	TF	AKARI	-	021	033.4	5.0	R	1500	-	-	-	1.0
INA AKARI	IF	AKARI	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
APCH	IF	AKARI	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	FGM11	-	111	123.4	5.0	-	1500	1500	-	-	1.0
	TF	RW11	Yes	111	123.4	4.5	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	CA	-	-	111	123.4	-	-	800	-	-	-	1.0
	DF	GM403	-	-	-	-	R	1500	-	-	-	1.0
	TF	AKUSA	-	289	301.7	4.7	-	1500	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 29												
RMK	-							MAG VAR 2025 12.6°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	MAKOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA EGOVA	IF	EGOVA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	IBUKI	-	201	213.3	5.0	-	1500	-	-	-	1.0
INA MAKOM	IF	MAKOM	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	GM404	-	066	078.2	6.9	-	1500	-	-	-	1.0
	TF	EGOVA	-	109	121.7	4.7	-	1500	-	-	-	1.0
	TF	IBUKI	-	201	213.3	5.0	R	1500	-	-	-	1.0
INA IBUKI	IF	IBUKI	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
APCH	IF	IBUKI	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	-
	TF	FGM29	-	291	303.3	5.0	-	1500	1500	-	-	1.0
	TF	RW29	Yes	291	303.3	4.5	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	CA	-	-	291	303.4	-	-	800	-	-	-	1.0
	DF	GM404	-	-	-	-	R	1500	-	-	-	1.0
	TF	EGOVA	-	109	121.7	4.7	-	1500	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

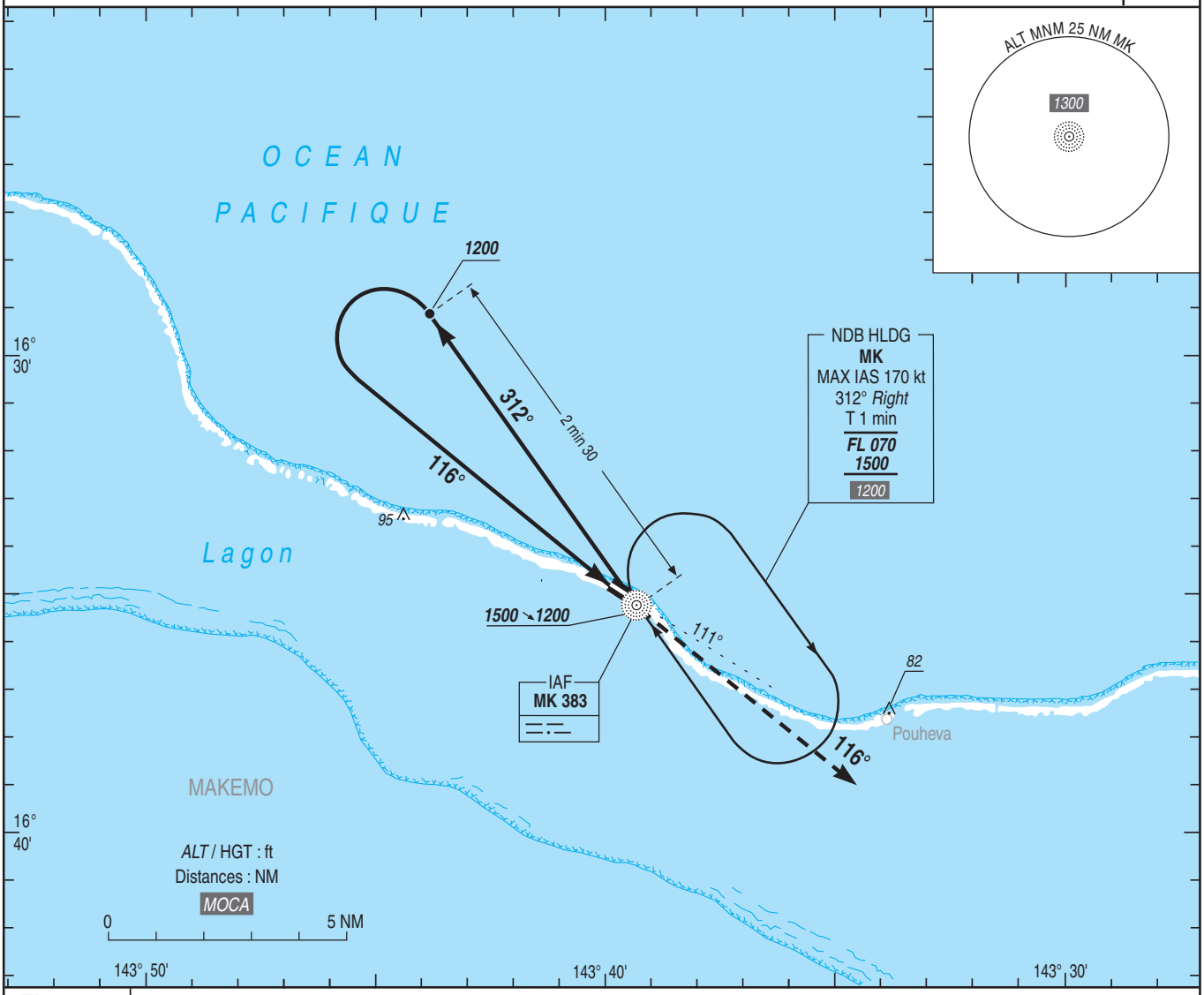
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 11 (1 hPa)**, THR : 9*

MAKEMO

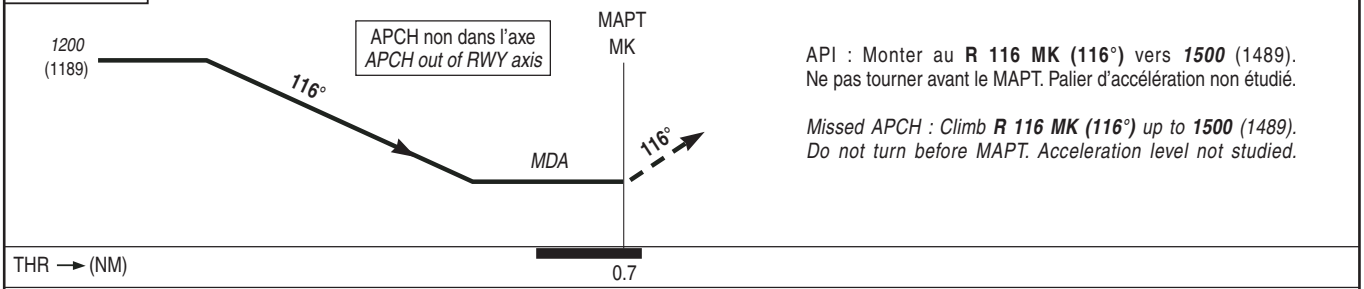
NDB RWY 11

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MAKEMO Information 121.400 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (121.400) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu/*forecast* auprès de/*from* TAHITI CTL ou sur/*or on* TEMSI.

VAR 13°E (2025)



TA : 3000



API : Monter au **R 116 MK (116°)** vers ***1500*** (1489).
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 116 MK (116°)** up to **1500** (1489).*
Do not turn before MAPT. Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	**MDA** (H)	VIS	OCH	**MDA** (H)	VIS	OCH
A	***500*** (490)	1500	482	***500*** (490)	1500	482	***670*** (650)	1500	650
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500		1600	

Observations/*Remarks* : NIL

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

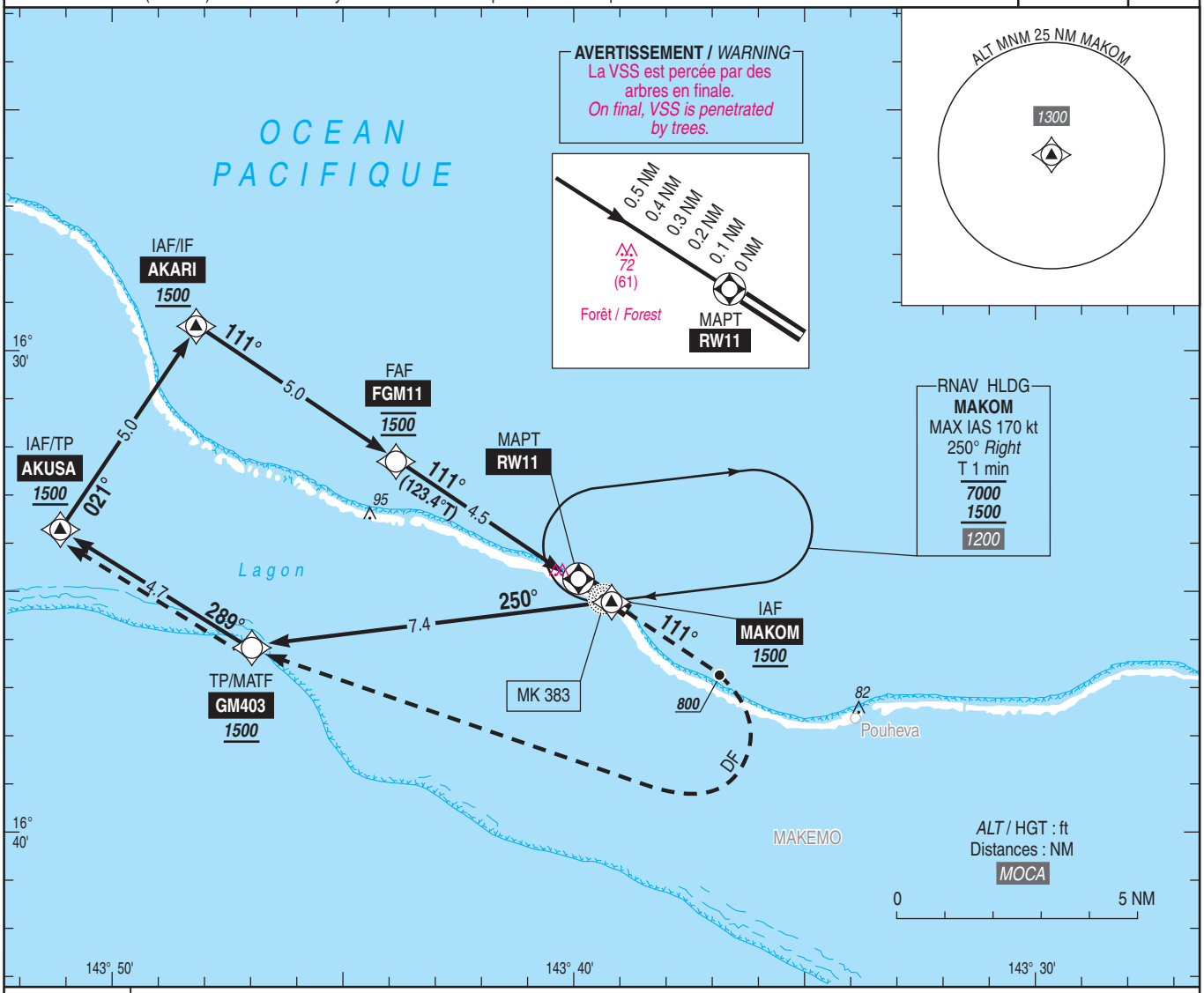
MAKEMO

CAT A B
***ALT AD : 11 (1 hPa)**, THR : 9*

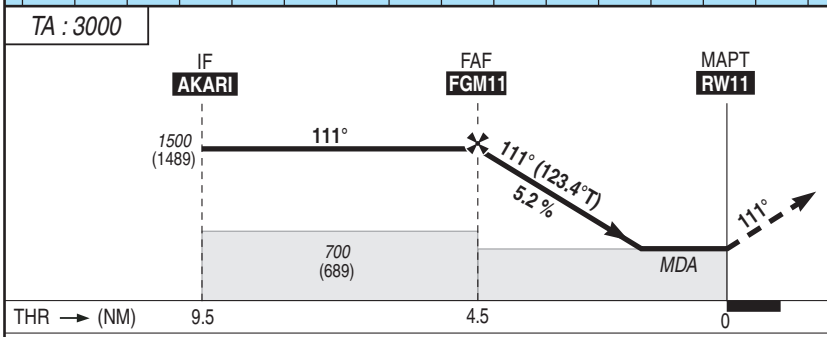
RNP RWY 11

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MAKEMO Information 121.400 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (121.400) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu/*forecast* auprès de/*from* TAHITI CTL ou sur/*or on* TEMSI.

RNP APCH	VAR 13°E (2025)



TA : 3000



API : Monter dans l'axe **111°**. A ***800*** (789), tourner à **droite** direct vers **GM403**, puis poursuivre vers **AKUSA** en montée vers ***1500*** (1489).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **111°**. At **800** (789), turn **right** direct to **GM403** then **AKUSA** climbing up to **1500** (1489).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (440)	1500	432	***500*** (490)	1500	482	***670*** (650)	1500	650
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW11 NM	4	3	2
ALT (HGT)	***1330*** (1319)	***1010*** (999)	***700*** (689)

Observations / *Remarks* : 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	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
	3 min 53	3 min 12	2 min 43	2 min 28	2 min 16	2 min 05
VSP (ft/min)	370	450	530	580	635	685

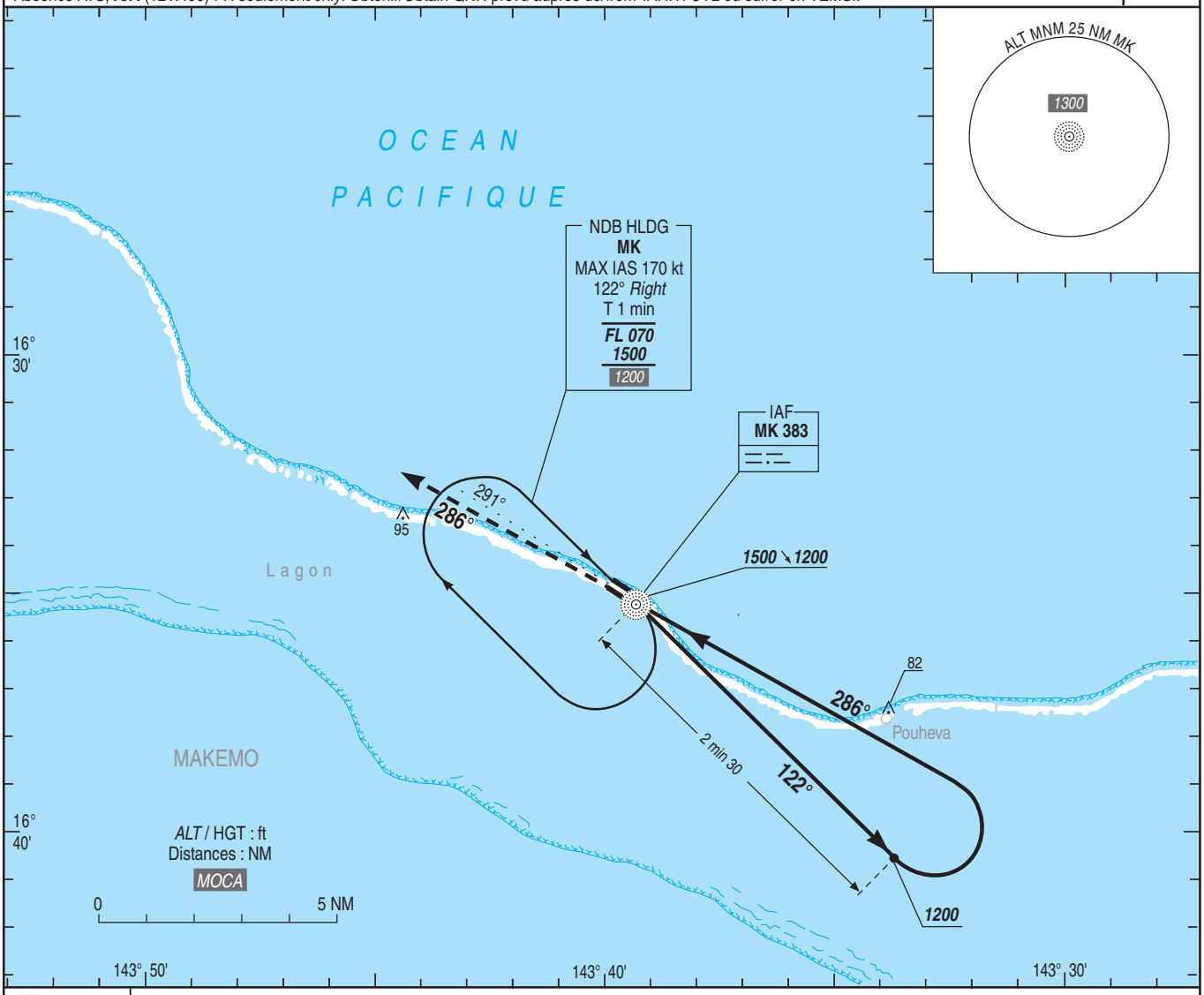
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
INSTRUMENT APPROACH
CAT A B
***ALT AD : 11 (1 hPa)**, DTHR : 11*

MAKEMO
NDB RWY 29

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MAKEMO Information 121.400 (FR seulement/*only*).
Absence ATS, **A/A** (121.400) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu auprès de/*from* TAHITI CTL ou sur/*or on* TEMSI.

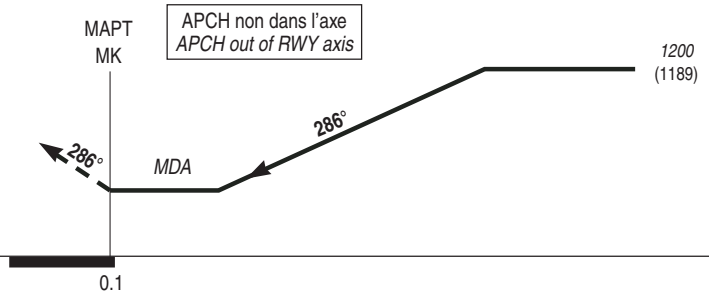
VAR
13°E
(2025)



TA : 3000

API : Monter au **R 286 MK (286°)** vers ***1500*** (1489).
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 286 MK (286°)** up to **1500** (1489).*
Do not turn before MAPT. Acceleration level not studied.



DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	**MDA** (H)	VIS	OCH	**MDA** (H)	VIS	OCH
A	***500*** (490)	1500	482	***500*** (490)	1500	482	***670*** (650)	1500	650
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500		1600	

Observations/*Remarks* : NIL

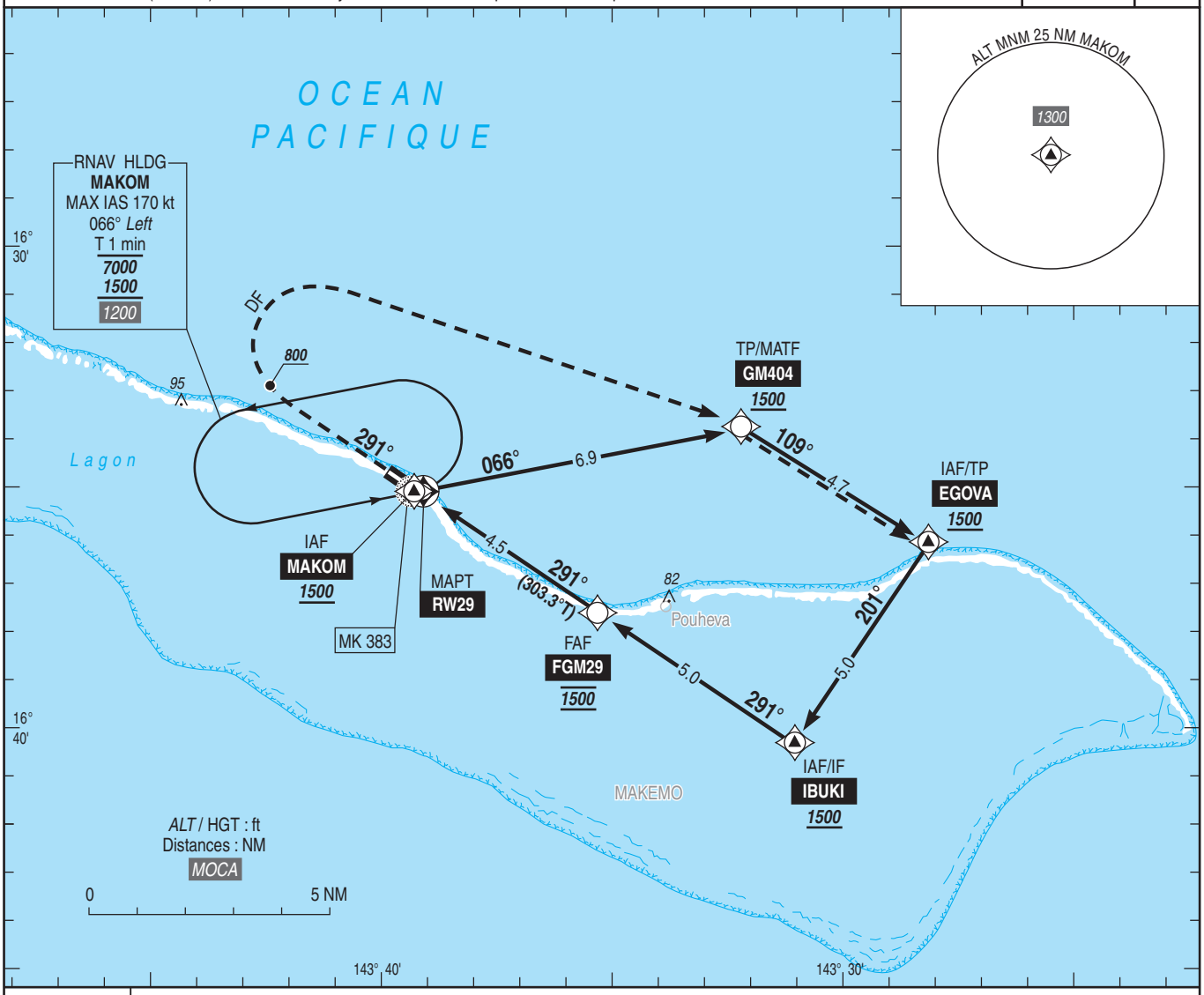
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 11 (1 hPa)**, DTHR : 11*

MAKEMO
RNP RWY 29

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MAKEMO Information 121.400 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (121.400) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu/*forecast* auprès de/*from* TAHITI CTL ou sur/*or on* TEMSI.

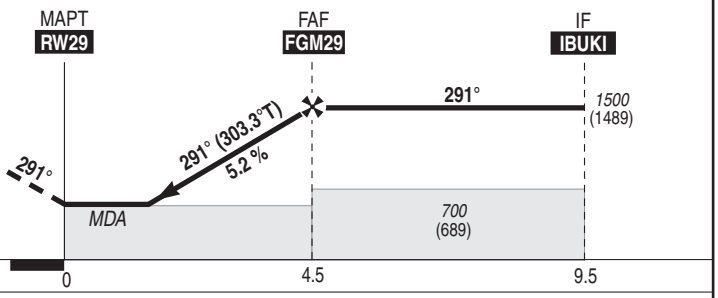
RNP APCH	VAR 13°E (2025)



TA : 3000

API : Monter dans l'axe **291**°. A ***800*** (789), tourner à **droite** direct vers **GM404**, puis poursuivre vers **EGOVA** en montée vers ***1500*** (1489).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **291**°. At **800** (789), turn **right** direct to **GM404** then **EGOVA** climbing up to **1500** (1489).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (440)	1500	432	***500*** (490)	1500	482	***670*** (650)	1500	650
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW29			
NM	**2**	**3**	**4**
ALT (HGT)	***700*** (689)	***1020*** (1009)	***1330*** (1319)

Observations / *Remarks* : 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	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		3 min 53	3 min 11	2 min 43	2 min 28	2 min 16	2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	580	635	685

AMDT 07/26 **CHG :** VAR, MOCA MSA, nom/*name* FAF, suppression TAA/*removed*, profil/*profile*, MNM AD, tableau/*table* distance/altitude, VSP, normalisation/*standardization*.

© SIA

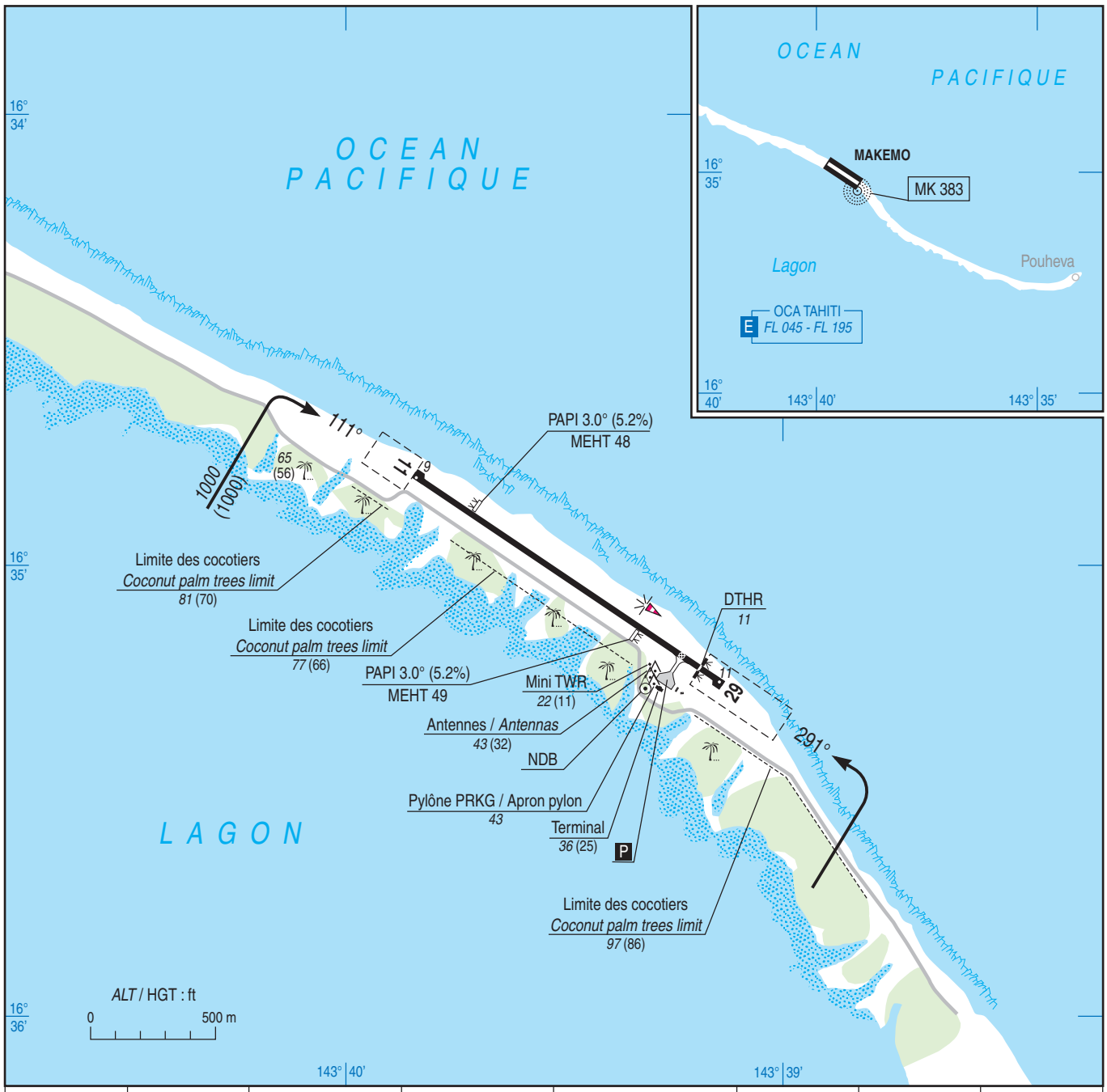
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MAKEMO

	ALT AD : 11 ft (1 hPa) LAT : 16 35 12 S LONG : 143 39 14 W	**NTGM** VAR 13° E (2020)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 121.400 (FR seulement/*only*)
Absence ATS : **A/A** (121.400) FR seulement /*only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
11 29	111 291	1500 x 30	Enrobé bitumineux *Bituminous mix*	27 F/A/W/T	1800 1700	1400 (1) 1500	1400 (1) 1400

Aides lumineuses / *Lighting aids* : voir/*see* AD 2 NTGM.14

Observations / *Remarks* : (1) Distances déclarées réduites / *Reduced declared distances* : voir/*see* AD 2 NTGM.13

© 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 NTGN.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGN - NAPUKA

AD 2 NTGN.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°10'37"S 141°16'01"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	Intersection of RWY and TWY centrelines
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km SE Tepukamaruia	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	13 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-10 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	11.884°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.01°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTGN.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGN.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (AIR TAHITI)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGN.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre.	Level 1 : fire extinguisher with 50 kg powder.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. DIM et LUN : non assuré PPR 48 HR ouvrées, à adresser à : sad-exp.dac@administration.gov.pt Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Outside HS : O/R with PN of 48 worked hours before the flight, to the ATS reporting office. SUN and MON : not provided PPR 48 worked hours to: sad-exp.dac@administration.gov.pt Level 1 outside these hours.

AD 2 NTGN.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGN .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de traffic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGN.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 NTGN.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGN .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGN.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	117.32 (105)	1205 x 25	18 / F / A / X / T revêtue / paved	14°10'29.67"S 141°16'15.69"W (14°10'31.06"S 141°16'12.93"W) ------ GUND NIL	THR : 13ft DTHR : 12ft
28	297.32 (285)	1205 x 25	18 / F / A / X / T revêtue / paved	14°10'47.67"S 141°15'39.99"W (14°10'46.85"S 141°15'41.61"W) ------ GUND NIL	THR : 6ft DTHR : 6ft

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	395 x 150	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	355 x 150	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGN.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	1150	1450	1150	1055	1055 m représente la longueur utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 95 m et 55 m de distance de sécurité en fin de piste. Longueur revêtue = 1205 m = 95 m + LDA + 55 m = ASDA + 55 m. 1055 m is the total available length for landing with a 95 m displaced threshold and a 55 m safety distance at the end of the runway. Paved length = 1205 m = 95 m + LDA + 55 m = ASDA + 55 m.
28	1145	1410	1145	1055	1055 m représente la longueur utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 55 m et 95 m de distance de sécurité en fin de piste. Longueur revêtue = 1205 m = 55 m + LDA + 95 m = ASDA + 60 m. 1055 m is the total available length for landing with a 55 m displaced threshold and a 95 m safety distance at the end of the runway. Paved length = 1205 m = 55 m + LDA + 95 m = ASDA + 60 m.

AD 2 NTGN.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 NTGN.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 NTGN.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGN.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 NTGN.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGN.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	NP	376 kHz	H24	14°10'32.6"S 141°15'55.3"W	50 ft	150NM		303°/652 m THR 28	

AD 2 NTGN.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL ***20.1 GROUND MANOEUVRING***

20.1.1 Généralités ***20.1.1 General***

Largeur bande aménagée : 100 m.
Prepared strip width : 100 m.

Largeur bande dégagée : 150 m.
RWY shoulder width : 150 m.

20.1.2 Roulage ***20.1.2 Taxi regulations***

Demi tour en dehors des raquettes interdit.
Half turn prohibited out of turn-pads.

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.
Only one ACFT movement permitted at a time on manoeuvring area.

AD 2 NTGN.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGN.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GENERALITES

Limitations en vent traversier :

Pour ACFT de MTOW supérieur à 5.7 t :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 GENERAL

Crosswind limitations :

For ACFT with MTOW greater than 5.7 t :

- 25 kt on dry RWY,
- 20 kt on wet RWY,
- 15 kt on contaminated RWY.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI.

Seuls les minimas MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

Avant atterrissage, s'assurer par un passage à basse altitude que la piste est dégagée.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI.

Only circling without ATS minimums can be used.
These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

Prior to landing, proceed a low altitude overflight of AD to ensure the RWY is vacated.

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR :

RWY 10 : monter dans l'axe et suivre RM 105° jusqu'à 1000 (987), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 28 : monter dans l'axe et suivre RM 285° jusqu'à 1000 (987), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures :

RWY 10 : climb straight ahead and follow MAG 105° up to 1000 (987), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

RWY 28 : climb straight ahead and follow MAG 285° up to 1000 (987), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

AD 2 NTGN.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Obstacles

- Ligne de cocotiers ALT MAX 68 ft situés à 103 m au Nord-Ouest de l'axe de piste et de la bretelle.

- Présence de cocotiers clairsemés ALT MAX 73 ft situés au plus près à 150 m au Nord-Est de l'axe de piste et de la bretelle.

23.1 Obstructions

- Coconut tree line MAX ALT 68 ft located 103 m away from Northwestern RWY centerline and TWY.

- Scattered coconut trees MAX ALT 73 ft located as close as 150 m from Northeastern RWY centerline and TWY.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Activité IFR possible.

Utilisation HJ.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Possible IFR operations.

Daytime usable AD.

AD 2 NTGN.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 NTGN.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.

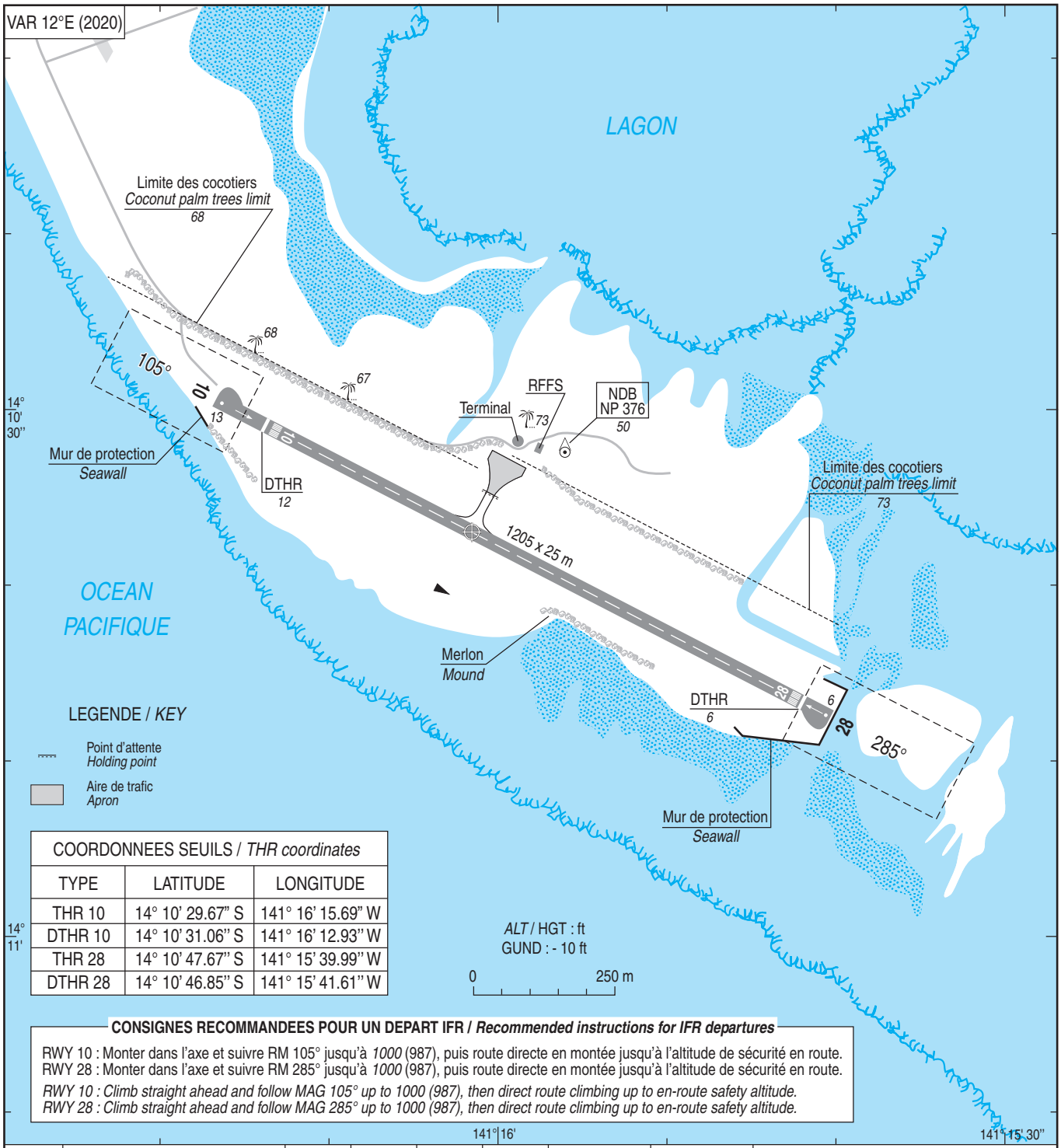
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

A/A : 123.500 (FR)

NAPUKA
14 10 37 S - 141 16 01 W
ALT AD : 13 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 10	14° 10' 29.67" S	141° 16' 15.69" W
DTHR 10	14° 10' 31.06" S	141° 16' 12.93" W
THR 28	14° 10' 47.67" S	141° 15' 39.99" W
DTHR 28	14° 10' 46.85" S	141° 15' 41.61" W

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

RWY 10 : Monter dans l'axe et suivre RM 105° jusqu'à *1000* (987), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
RWY 28 : Monter dans l'axe et suivre RM 285° jusqu'à *1000* (987), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 10 : Climb straight ahead and follow MAG 105° up to 1000 (987), then direct route climbing up to en-route safety altitude.
RWY 28 : Climb straight ahead and follow MAG 285° up to 1000 (987), then direct route climbing up to en-route safety altitude.

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	NIL	1150	1450	1150	1055 (1)	Revêtue	18 F/A/X/T	800	800	-	-
28	NIL	NIL	1145	1410	1145	1055 (2)	*Paved*		800	800	-	-

OBSERVATIONS / *Remarks* : Voir / *See* AD 2 NTGN TXT 01.

(1) 1055 m représente la longueur utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 95 m et 55 m de distance de sécurité en fin de piste.
Longueur revêtue = 1205 m = 95 m + LDA + 55 m = ASDA + 55 m.
1055 m is the total available length for landing with a 95 m displaced threshold and a 55 m safety distance at the end of the runway.
Paved length = 1205 m = 95 m + LDA + 55 m = ASDA + 55 m.

(2) 1055 m représente la longueur utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 55 m et 95 m de distance de sécurité en fin de piste.
Longueur revêtue = 1205 m = 55 m + LDA + 95 m = ASDA + 60 m.
1055 m is the total available length for landing with a 55 m displaced threshold and a 95 m safety distance at the end of the runway.
Paved length = 1205 m = 55 m + LDA + 95 m = ASDA + 60 m.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

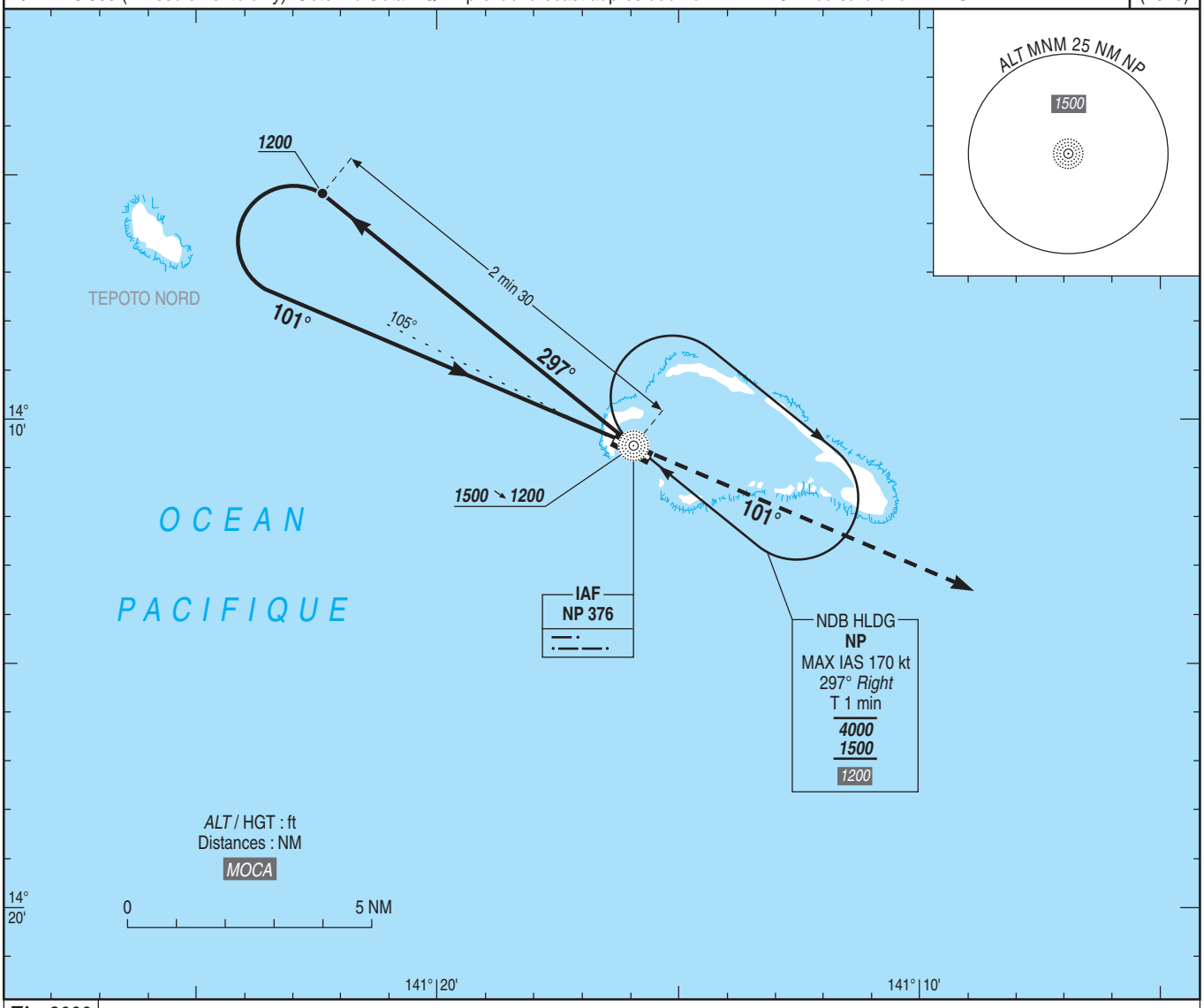
NAPUKA

CAT A B
ALT AD : 13 (1 hPa), DTHR : 12

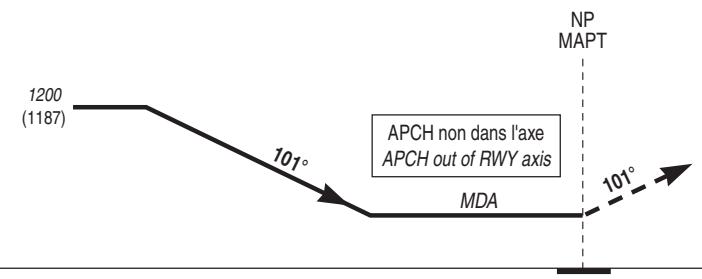
NDB A

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR
12° E
(2020)



TA : 3000



API : Monter **QDR 101° NP (RM 101°)** vers ***1500*** (1487), puis rejoindre **NP**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 101° NP (MAG 101°)** up to **1500** (1487), then join **NP**.*
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* *Sans / Without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***620*** (600)	1500	598
B	***690*** (670)	1600	668

Observations / *Remarks* : procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *the procedure must be followed by circling.*

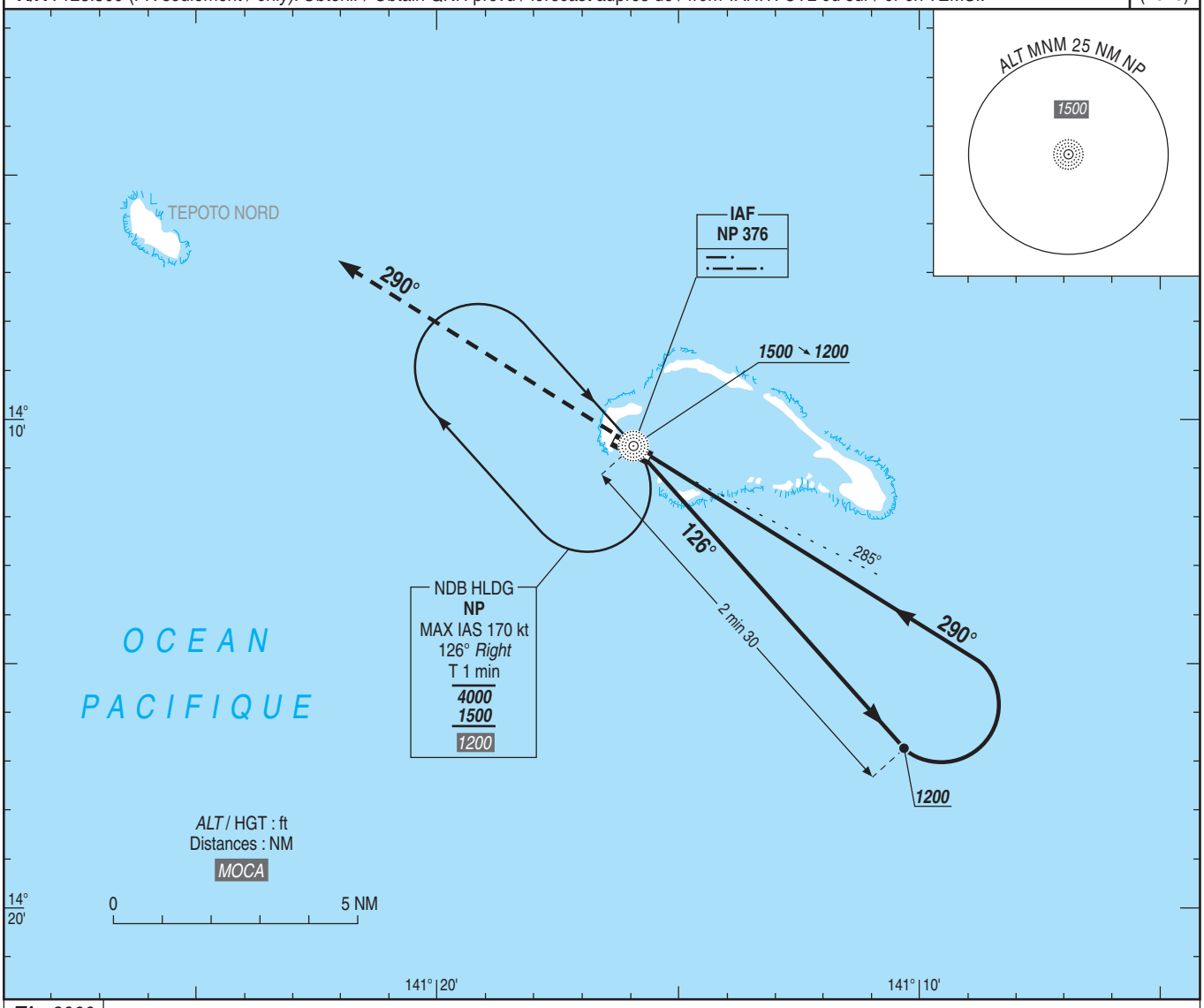
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 13 (1 hPa)**, DTHR : 6*

NAPUKA
NDB B

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

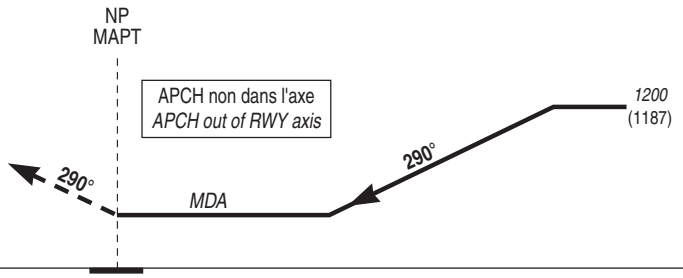
VAR
12° E
(2020)



TA : 3000

API : Monter **QDR 290° NP (RM 290°)** vers ***1500*** (1487), puis rejoindre **NP**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 290° NP (MAG 290°)** up to **1500** (1487), then join **NP**.*
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* *Sans / Without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***620*** (600)	1500	598
B	***690*** (670)	1600	668

Observations / *Remarks* : procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *the procedure must be followed by circling.*

© SIA

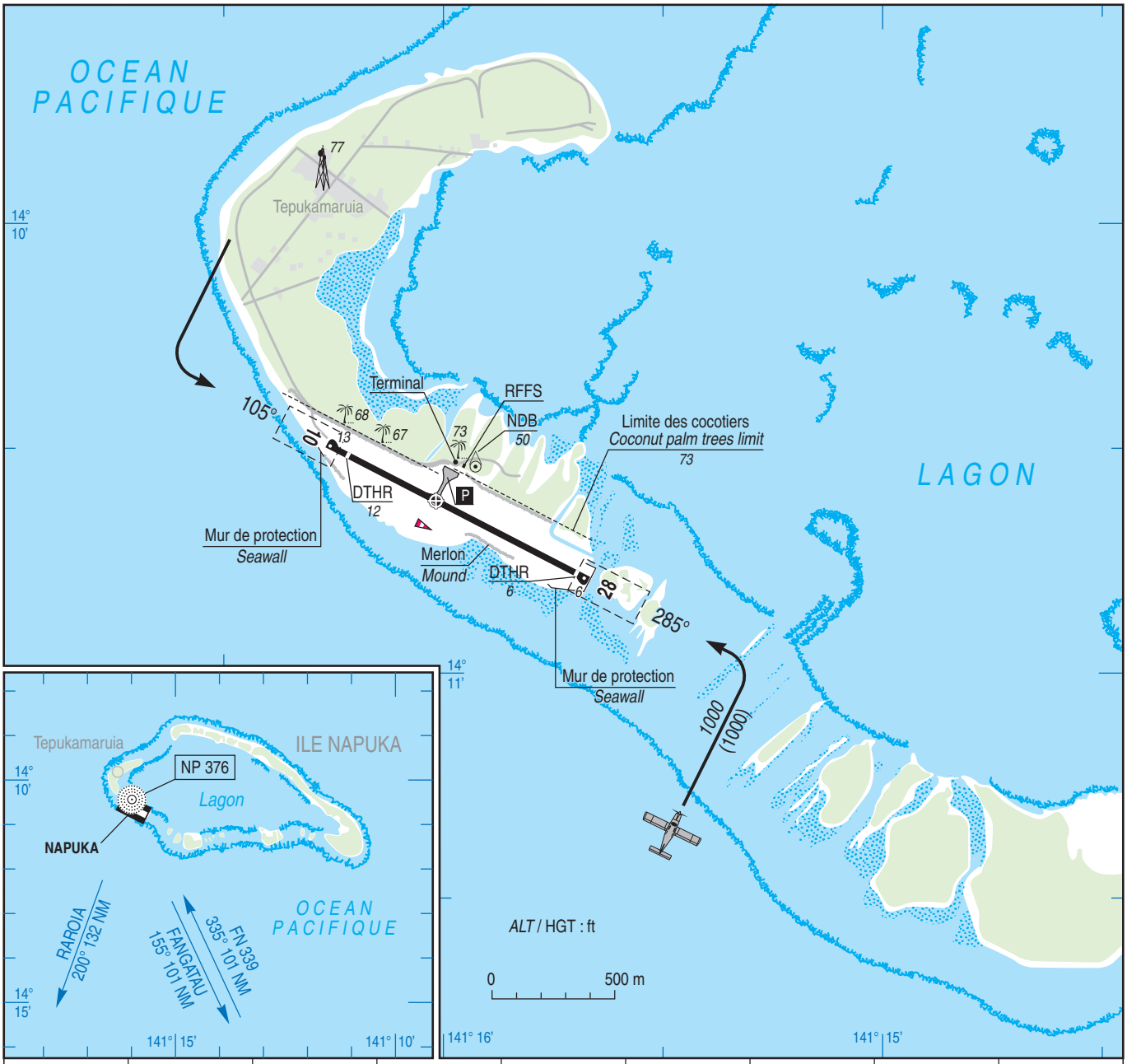
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

NAPUKA

	ALT AD : 13 ft (1 hPa) LAT : 14 10 37 S LONG : 141 16 01 W	**NTGN** VAR 12° E (2020)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*).



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
10 28	105 285	1205 x 25	Revêtue *Paved*	18 F/A/X/T	1150 1145	1450 1410	1150 1145	1055 (1) 1055 (2)

Observations / *Remarks* : (1) 1055 m représente la longueur utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 95 m et 55 m de distance de sécurité en fin de piste.
Longueur revêtue = 1205 m = 95 m + LDA + 55 m = ASDA + 55 m.
1055 m is the total available length for landing with a 95 m displaced threshold and a 55 m safety distance at the end of the runway.
Paved length = 1205 m = 95 m + LDA + 55 m = ASDA + 55 m.
(2) 1055 m représente la longueur utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 55 m et 95 m de distance de sécurité en fin de piste.
Longueur revêtue = 1205 m = 55 m + LDA + 95 m = ASDA + 60 m.
1055 m is the total available length for landing with a 55 m displaced threshold and a 95 m safety distance at the end of the runway.
Paved length = 1205 m = 55 m + LDA + 95 m = ASDA + 60 m.

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 NTGO.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGO - TATAKOTO

AD 2 NTGO.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°21'19"S 138°26'42"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km au Sud du village	1 km south of village.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	17 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-27 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.6813°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.007°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	40 50 32 32	
	FAX		
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTGO.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGO.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air Tahiti)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGO.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	SAM et DIM : non assuré. a) Lors des vols commerciaux réguliers : niveau 3 Afin d'établir le contact avec l'agent local : - Pour les vols du LUN : PN avant VEN 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI-FAA'A - Pour les vols du MAR au VEN : PN la veille avant 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI-FAA'A. b) En dehors des vols commerciaux réguliers : le service SSLIA peut être rendu sous réverve : PN avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du service SSLIA afin d'établir le contact avec l'agent local. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés : PPR 48HR ouvrés avant le vol auprès de la section aérodromes de la DAC/PF.	SAT-SUN: not provided. a) During scheduled commercial flights: level 3. To contact the local agent: - For MON flights: PN before FRI 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. - For TUE to FRI flights: PN the previous day before 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. b) Outside scheduled commercial flights: SSLIA service can be provided under restriction: PN before 0730 local time the previous day according to SSLIA service vacation in order to contact the local agent. c) Outside published working days or hours: PPR 48 HR before the flight from AD section of DAC/PF.

AD 2 NTGO.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGO .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec le point d'attente.	Apron safety line at holding point.

AD 2 NTGO.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 NTGO.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGO .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGO.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	089.88 (077)	1190 x 23	20 F/A/X/T revêtue / paved	17°21'19.00"S 138°27'10.99"W ------ GUND NIL	THR : 17ft
26	269.88 (257)	1190 x 23	20 F/A/X/T revêtue / paved	17°21'18.92"S 138°26'30.67"W ------ GUND NIL	THR : 14ft

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	300	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	200	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGO.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1190	1490	1190	1190	
26	1190	1390	1190	1190	

AD 2 NTGO.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 NTGO.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 NTGO.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGO.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 NTGO.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	TATAKOTO (FR)	123.500 MHz	HX	

AD 2 NTGO.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 NTGO.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur de bande aménagée : 80 m.

Largeur de bande dégagée : 200 m.

Les valeurs limites recommandées par l'OACI annexe 14 des pentes latérales de la piste et de la bande aménagée respectivement 2% à 3% sont assez souvent dépassées pour atteindre respectivement 3% à 4% sur toute la longueur.

20.1.2 Roulage

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

RWY strip width: 80 m.

Unobstructed strip width : 200 m.

Limits for RWY side slopes and RWY strip recommended by ICAO Annex 14 , respectively 2% to 3%, are often exceeded to reach respectively 3% to 4% along the entire length.

20.1.2 Taxi regulations

Turn around prohibited out of turn-pads at end of RWY.

AD 2 NTGO.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGO.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft.

22.2 LIMITATIONS VENT TRAVERSIER

25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6).

20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5).

15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

22.2 GENERAL

Possible IFR operations below altitude 3000 ft.

22.2 CROSSWIND LIMITATIONS

25 kt dry RWY (or reported RWYCC 6).

20 kt wet RWY (or reported RWYCC 5).

15 kt on a slippery wet runway (or reported RWYCC 3) and on a contaminated RWY (or reported RWYCC 2).

AD 2 NTGO.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 OBSTACLES

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles dans les trouées d'envol :

- QFU 257° : présence d'une construction de 15 ft de haut située à 1490 m du seuil 26 et à 105 m au nord de l'axe de piste.

- QFU 077° : présence dans la bande dégagée d'un merlon de 40 cm de haut situé à 1254 m du seuil 08.

Dégagements latéraux Nord de la piste : présence de cocotiers ALT 66 ft situés à 100 m de l'axe de piste.

Obstacles au décollage en piste 08 : arbres de 50 ft d'altitude situés au plus près à 1570 m du seuil 08 et à 145 m de l'axe de piste et s'étalant sur 100 m.

En l'absence de RFFS, circulation possible de véhicule dans le prolongement dégagé QFU 077° du Nord au Sud.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence d'une route d'accès en limite d'emprise aéroportuaire à 70 m de l'éxtrémité de la piste 08.

23.3 DIVERS

AD utilisable de jour seulement.

AD réservé aux aéronefs munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

L'accès à cet aérodrome est réservé :

aéronefs acceptés pour les seuls pilotes autorisés ayant effectué une prise de connaissance sur documents de la géométrie de l'infrastructure et du positionnement des zones où les pentes latérales de la piste et de la bande aménagée atteignent des valeurs excessives (demande à réaliser auprès de la DAC.PF-section aérodromes).

23.1 OBSTRUCTIONS

Air crews must be aware of obstacles in take-off funnels :

- QFU 257° : presence of building 15 ft high located at 1490 m from THR 26 and 105 m North from RWY centre line.

- QFU 077° : presence in the RWY strip of a 40 cm high merlon located at 1254 m from THR 08.

North lateral clearings of RWY : ALT 66 ft coconut palm trees located at 100 m from RWY centre line.

Obstacles at TKOF in RWY 08 : trees altitude 50 ft located at the nearest 1570 m from THR 08 and 145 m from the RWY centreline and extending over 100 m.

In the absence of RFFS, possible vehicle traffic in the clearway QFU 077° from North to South.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Presence of an access road at the bounddary of the airport property, located 70 m from the end of RWY 08.

23.3 MISCELLANEOUS

Daytime use only.

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Aerodrome is reserved :

ACFT accepted only for authorized pilots who have carried out a document review of the geometry of the infrastructure and the positioning of the areas where the side slopes of the RWY and of the RWY strip reach excessive values (make request to DAC.PF-aerodromes section).

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGO.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

TATAKOTO

	ALT AD : 17 ft (1 hPa) LAT : 17 21 19 S LONG : 138 26 42 W	**NTGO** VAR : 13° E (2025)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement /*only*)

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08 26	077 257	1190 x 23	Revêtue *Paved*	20 F/A/X/T	1490 1390	1190 1190	1190 1190

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 NTGP.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGP - PUKA PUKA

AD 2 NTGP.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°48'36"S 138°48'40"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	3 km NE village Teonemahina
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	13 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-26 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	11.9697°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.006°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	40 50 32 32
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf

AD 2 NTGP.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGP.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air Tahiti)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGP.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGP.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	SAM et DIM : non assuré a) Lors des vols commerciaux réguliers : niveau 2. Afin d'établir le contact avec l'agent local : - pour les vols du MAR au VEN : PN la veille avant 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI-FAA'A. - pour les vols du LUN : PN avant VEN 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI-FAA'A. b) En dehors des vols commerciaux réguliers : le service SSLIA peut être rendu sous réserve : PN avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du service SSLIA afin d'établir le contact avec l'agent local. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés : PPR PN 48 HR ouvrées avant le vol auprès de la section aérodromes de la DAC/PF.	SAT and SUN: not provided a) For commercial scheduled flights : level 2. To contact the local agent : - TUE to FRI flights : PN on the previous day before 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. - MON flights : PN before FRI 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. b) Outside commercial scheduled flights : the SSLIA service can be provided on condition : PN before 0730 local time on the day before the flight, taking into account SSLIA closing days, in order to contact the local agent. c) Outside published working days or hours : PPR PN 48 HR before the flight to AD section of DAC/PF.

AD 2 NTGP.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGP.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume multicouche	Layered tar surface
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume multicouche	Layered tar surface
	Résistance des TWY / *TWY strength*	14 F/A/Y/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 NTGP.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGP .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité confondue avec la marque de point d'attente.	Safety line confused with holding point mark.

AD 2 NTGP.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 NTGP.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGP .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGP.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	112.49 (101)	1000 x 23	14 F/A/Y/T revêtue / paved	14°48'28.10"S 138°49'00.34"W (14°48'28.47"S 138°48'59.42"W) ------ GUND NIL	THR : 12ft
28	292.49 (281)	1000 x 23	14 F/A/Y/T revêtue / paved	14°48'40.54"S 138°48'29.44"W (14°48'40.14"S 138°48'30.44"W) ------ GUND NIL	THR : 12ft

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	482	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	485	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGP.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	968	1450	968	938	distances déclarées réduites cause bande de piste non conforme (32 m au lieu de 60 m). Reduced declared distances due to non-compliant runway strip (32 m instead of 60 m).
28	970	1455	970	938	distances déclarées réduites cause bande de piste non conforme (30 m au lieu de 60 m). Reduced declared distances due to non-compliant runway strip (30 m instead of 60 m).

AD 2 NTGP.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 NTGP.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 NTGP.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGP.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 NTGP.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGP.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 NTGP.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Roulage

Demi-tour interdit en dehors de la raquette.

20.1.2 Piste

Largeur bande aménagée : 80 m.
Largeur bande dégagée : 100 m.
Seuil 10 : surlongueur de la bande aménagée limitée à 20 m.

Présence d'eau probable sur la bande aménagée et sur la bande dégagée.
Présence de gravillons roulants sur la piste, prudence recommandée.

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 Taxi regulations

Half-turn prohibited except on turn-around area.

20.1.2 Runway

Prepared strip width : 80 m.
RWY shoulder width : 100 m.
THR 10 : runway shoulder over length limited to 20 m.

Probable presence of water on prepared strip and on RWY shoulder.
Presence of free gravels on RWY, caution.

AD 2 NTGP.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGP.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft.	*Possible IFR activity below altitude 3000 ft.*
Avant atterrissage, s'assurer par un passage que la piste est dégagée. Néanmoins, éviter un passage à basse altitude qui pourrait provoquer l'envol d'un nombre important d'oiseaux (sternes).	*Before landing, overfly RWY to make sure the runway is vacated. Nevertheless, avoid overflying at a low altitude due to birds presence.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGP.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 OBSTACLES

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles dans les trouées d'envol :

QFU 281° : arbres de 66 ft de haut situés à 1330 m du seuil 28 et 75 m de l'axe de piste.

Prolongements dégagés : présence de cocotiers de 66 ft de haut situés à 75 m de l'axe de piste.

Dégagements latéraux : présence de cocotiers de 66 ft de haut situés à 50 m de l'axe de piste.

QFU 101° : présence d'une route dans le prolongement dégagé située à 1035 m du seuil 10 et à 45 m de l'axe nord de la piste, et à 1130 m du seuil 10 et à 40 m de l'axe au sud de la piste.

Cette route est fermée par des barrières à chaque mouvement d'aéronef.

23.1 OBSTRUCTIONS

Air crews' attention is drawn towards obstacles in take-off funnels :

QFU 281° : presence of palm trees 66 ft in height located at 1330 m from threshold 28 and at 75 m from RWY centre line.

Clearways : presence of palm trees 66 ft in height located at 75 m from RWY centre line.

RWY shoulders : presence of palm trees 66 ft in height located at 50 m from RWY centre line.

QFU 101° : presence of a road in the clearway located 1035 m from threshold 10 and 45 m from the runway's northern axis, and 1130 m from threshold 10 and 40 m from the runway's southern axis.

This road is closed by barriers every time an aircraft moves.

23.2 DIVERS

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

AD utilisable de jour seulement.

Travaux de nettoyage des bandes possibles hors HS.

23.2 MISCELLANEOUS

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Day use only.

Strips cleaning work possible outside HS hours.

AD 2 NTGP.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

PUKA PUKA

	ALT AD : 13 ft (1 hPa)	**NTGP**
	LAT : 14 48 36 S	VAR 12° E
	LONG : 138 48 40 W	(2025)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement/*only)*

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA (1)	ASDA (1)	LDA (1)
10 28	101 281	1000 x 23	Revêtue *Paved*	14 F/A/Y/T	1450 1455	968 970	938 938

(1) Distances déclarées réduites /*Reduced declared distances* : voir /*see* AD 2 NTGP.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 NTGQ.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGQ - PUKARUA

AD 2 NTGQ.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	18°17'43"S 137°01'00"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection des axes RWY et TWY	Intersection of the RWY and TWY centrelines
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6.5 km E village	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	13 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-32 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.902°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.005°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGQ.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGQ.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGQ.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGQ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Fire extinguisher 50kg of powder in front of the terminal on PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. SAM et DIM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées, à adresser à derogpays@aviation-civile.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Outside HS : O/R with PN of 48 HR worked hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. SAT and SUN : not provided PPR PN 48 worked hours to send to derogpays@aviation-civile.gov.pf Level 1 outside these hours.

AD 2 NTGQ.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGQ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume	Asphalt
	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 NTGQ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne	Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGQ .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGQ.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 NTGQ.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGQ .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGQ.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	134.13 (121)	1180 x 23	25 F/A/W/T revêtue / paved	18°17'31.57"S 137°01'12.69"W ------ GUND NIL	THR : 13ft
30	314.13 (301)	1180 x 23	25 F/A/W/T revêtue / paved	18°17'58.29"S 137°00'43.85"W ------ GUND NIL	THR : 11ft

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	500	NIL	NIL	NIL
30	NIL	NIL	500	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGQ.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	1180	1680	1180	1180	
30	1180	1680	1180	1180	

AD 2 NTGQ.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 NTGQ.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 NTGQ.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGQ.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 NTGQ.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGQ.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 NTGQ.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Demi-tour interdit en dehors de la raquette d'extrémité de piste pour ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

20.1 GROUND HANDLING

Half-turn prohibited outside turn-around area at end of RWY for ACFT of MTOW greater than 11 t.

20.2 BANDES DE PISTE

Largeur bande aménagée : 80 m.

Largeur bande dégagée : 80 m.

20.2 RUNWAY STRIPS

Prepared strip width : 80 m.

RWY shoulder width : 80 m.

AD 2 NTGQ.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGQ.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Circuits uniquement côté lagon.

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 USAGE RESTRICTIONS

Circuits only lagoon-side.

Cross wind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :

- 25 kt dry RWY

- 20 kt wet RWY

- 15 kt contaminated RWY.

AD 2 NTGQ.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles dans les trouées d'envol :

- QFU 121° : arbres de 53 ft de haut situés à 1880 m du seuil 12 et dans l'axe de piste.
- QFU 301° : arbres de 56 ft de haut situés à 1880 m du seuil 30 et dans l'axe de piste.
- Dégagements latéraux des prolongements dégagés Sud-Ouest de la piste : présence d'arbres de 50 ft de haut situés à 100 m de l'axe de piste.
- Présence de cocotiers de 50 ft dans la trouée de décollage du THR 30 dans l'axe, à une distance comprise entre 1898 et 1904 m du THR 30.
- Présence de cocotiers de 36 ft dans la trouée de décollage du THR 12 dans l'axe, à une distance comprise entre 1912 et 1938 m du THR 12.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of obstacles in take-off funnels :

- QFU 121°: presence of palm trees 53 ft in height located at 1880 m of THR 12 in the RWY axis.

- QFU 301°: presence of palm trees 56 ft in height located at 1880 m of THR 30 in the RWY axis.

- South Western shoulders of clearways of the RWY : presence of palm trees 50 ft in height located at 100 m from RWY centerline.

- Presence of coconut palms of 50 ft in the THR 30 take-off gap in the axis, at a distance between 1898 and 1904 m from the THR 30.

- Presence of 36 ft coconut palms in the THR 12 take-off gap in the axis, at a distance between 1912 and 1938 m from the THR 12.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTGQ.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

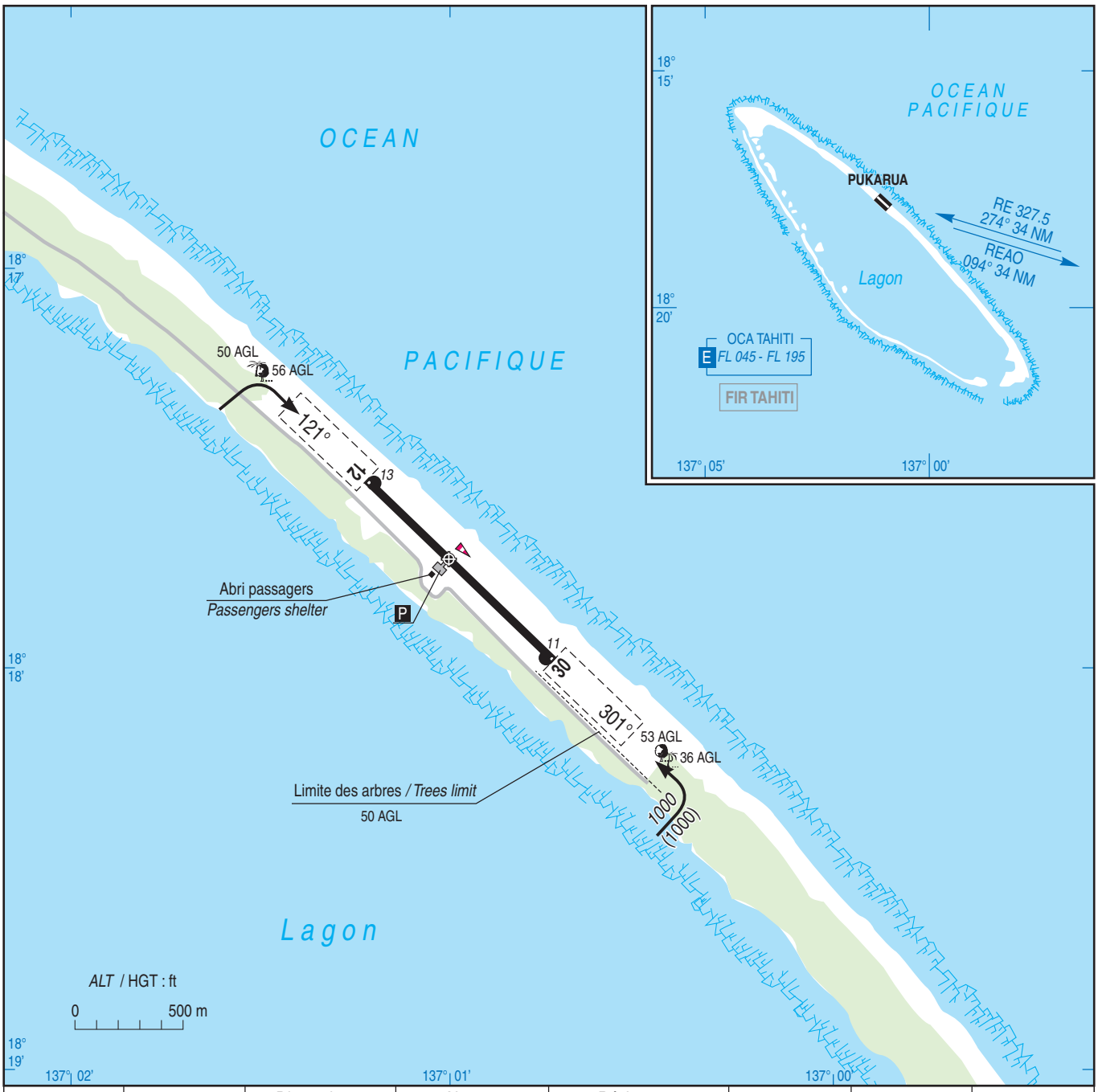
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

PUKARUA

	ALT AD : 13 ft (1 hPa) LAT : 18 17 43 S LONG : 137 01 00 W	**NTGQ** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : (123.500) FR seulement/*only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	121 301	1180 x 23	Revêtue *Paved*	25 F/A/W/T	1680 1680	1180 1180	1180 1180

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 NTGR.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGR - ARATIKA PERLES

AD 2 NTGR.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°38'00"S 145°30'00"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	15 km SW PAPARAVA
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	7 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2010
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	PACIFIC PERLES (FOURCADE).
	Adresse / *Address*	
	Telephone	
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGR.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGR.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGR.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGR.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie** ***Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGR.7 **Disponibilité saisonnière, déneigement** ***Seasonal availability, clearing***

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGR.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification** ***Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Corail compacté	Compact coral
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Corail compacté	Compact coral
	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 NTGR.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage /** ***Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGR .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGR.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*

AD 2 NTGR.11 **Renseignements météorologiques** ***Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGR.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY ID	Orientation Geo (MAG)	Dimensions *RWY*	PCN	Surface	Position GEO THR (DTHR)	ALT	SWY CWY	Bande *Strip*	
07	079 (067)	760 x 20	4 F/B/Y/U	non revêtue / not paved					
25	259 (247)	760 x 20	4 F/B/Y/U	non revêtue / not paved					

AD 2 NTGR.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	760	760	760	760	
25	760	760	760	760	

AD 2 NTGR.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 NTGR.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 NTGR.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGR.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*

AD 2 NTGR.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGR.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied *Root ALT*	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 NTGR.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.	*Half turn prohibited except on turn-around areas at end of RWY.*
Largeur de bande aménagée : 60 m	*Prepared strip width : 60 m*
Largeur de bande dégagée : 80 m	*RWY shoulder width : 80 m*

AD 2 NTGR.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGR.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Avant atterrissage s'assurer par un passage à basse ALT que la RWY est dégagée.	*Before LDG, proceed a low altitude overflight of AD to ensure the RWY is vacated.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGR.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux aéronefs de l'exploitant, aux services de l'aviation civile et d'EVASAN.	*AD reserved for commercial, civil aviation and MEDEVAC flights.*
Dégagements latéraux de piste : présence de cocotiers de 66 ft de haut à 50 m de part et d'autre de l'axe de piste.	*Shoulder of RWY : presence of palm trees 66 ft in height located on each side of RWY centre line.*

AD 2 NTGR.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
VISUAL APPROACH AND LANDING

Usage restreint
Restricted use

ARATIKA-PERLES

	ALT AD : 7 ft (1 hPa) LAT : 15 38 00 S LONG : 145 30 00 W	**NTGR** Non WGS-84 VAR 12° E (95)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5 FR uniquement / *only.*

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07 25	067 247	760 x 20	Non revêtue *Unpaved*	4 F/B/Y/U	760 760	780 780	760 760

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 NTGT.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGT - TAKAPOTO

AD 2 NTGT.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°42'35"S 145°14'52"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	Intersection of RWY and TWY centerlines
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	Sud de Fakatopatere	South of Fakatopatere
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	17 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-8 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.1195°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.017°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTGT.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS. HOR RFFS	AFIS. RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTGT.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGT.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : Extincteur poudre 50 kg en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Level 1 : 50 kg powder fire extinguisher in front of the terminal, on ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : niveau 3. En dehors HS : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. SAM et DIM : non assurés PPR 48 HR ouvrées adressé à : sad-exp.dac@administration.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires.	HS: level 3. Outside HS : O/R PN 48 worked HR before flight, addressed to the ATS reporting office. SAT and SUN : not provided PPR 48 worked HR addressed to : sad-exp.dac@administration.gov.pf Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGT.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	bitume multicouche	asphalt surface
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	bitume multicouche	asphalt 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 NTGT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne.	Day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne.	Day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGT .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	LIgne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGT.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 NTGT.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGT .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGT.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	080.29 (068)	922 x 23	20 F/A/W/T revêtue / paved	14°42'36.80"S 145°15'00.22"W ------ GUND NIL	THR : 17ft
25	260.29 (248)	922 x 23	20 F/A/W/T revêtue / paved	14°42'31.74"S 145°14'29.84"W ------ GUND NIL	THR : 14ft

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	460	NIL	NIL	(1)
25	NIL	NIL	475	NIL	NIL	NIL

(1) Bande avant seuil 07 non conforme. Longueur de 30 m au lieu de 60 m.
(1) Strip prior to THR 07 non-compliant. A 30 m length instead of 60 m.

AD 2 NTGT.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	922	1382	922	922	
25	907	1382	907	907	Fin des distances TORA, ASDA et LDA situées à 15 m avant l'extrémité physique de la piste. End of TORA, ASDA and LDA distances located 15 m before the RWY end.

AD 2 NTGT.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 NTGT.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 NTGT.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGT.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 NTGT.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	TAKAPOTO Information (FR)	118.500 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC POLYNESIE FRANCAISE
A/A	TAKAPOTO (FR)	118.500 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 NTGT.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 NTGT.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 Manoeuvres au sol

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche.
- 20 kt sur piste mouillée.
- 15 kt sur piste contaminée.

Bande avant seuil 07 non conforme : longueur de 30 m au lieu de 60 m.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

Marque de point d'attente trop proche de l'axe de piste : 46 m au lieu de 75 m.

Roulage interdit pour les aéronefs en stationnement en présence d'aéronefs situés dans la circulation d'aérodrome.

Aire de stationnement prévue pour deux ATR 42 :

- lignes de guidage pour ATR 42,
- délimitation de zone pour chaque ATR 42.

Largeur bande aménagée : 80 m.

Largeur bande dégagée : 150 m.

Angle Sud-Est et Sud-Ouest de la bande aménagée côté océan détruit par la houle.

20.1 Ground handling

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Cross wind limitations :

- 25 kt dry RWY.
- 20 kt wet RWY.
- 15 kt contamined RWY.

Strip length prior to THR 07 non-compliant : 30 m instead of 60 m.

Half turn prohibited out of turn-around areas at end of RWY.

Holding point markings too close to RWY centerline : 46 m instead of 75 m.

Taxiing prohibited for parked ACFT when other ACFT present in the aerodrome circuit.

Parking area provided for two ATR 42 :

- lead in, and lead out lines for ATR 42,
- boundary are lined for each ATR 42.

Prepared strip width : 80 m.

RWY shoulder width : 150 m.

SE and SW angle of the runway shoulder by the ocean side destroyed by the swell.

AD 2 NTGT.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGT.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Circuits uniquement côté lagon.

Activité IFR possible y compris en dehors HOR ATS.

VFR de nuit : non agréé.

22.1 GENERAL

Circuits only above lagon side.

IFR activity possible even outside ATS SKED.

Night VFR : not approved.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 ATTENTES

Sans objet.

22.3 HOLDINGS

NIL.

22.4 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 07 : Monter dans l'axe et suivre la RM 068° jusqu'à 1000 (983), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Monter dans l'axe et suivre la RM 248° jusqu'à 1000 (983), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.4 DEPARTURE FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures

RWY 07 : *Climb straight ahead and follow MAG 068° up to 1000 (983) then direct route climbing up to en route safety altitude.*

RWY 25 : *Climb straight ahead and follow MAG 248° up to 1000 (983) then direct route climbing up to en route safety altitude.*

AD 2 NTGT.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 Généralités

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 General

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 Equipement AD

Point de mesure de vent, ALT 29 ft, situé à 340 m du seuil 07 et à 100 m au Nord de l'axe de piste donnant uniquement le vent instantané.

23.2 AD equipment

Wind measuring mast, ALT 29 ft, located 340 m downstream from THR 07 and 100 m on the left side of the RWY, provides instant wind only.

23.3 Dangers à la navigation aérienne

Présence de navigation maritime 100 m avant le seuil 07.

Travaux de nettoyage de bandes possible en dehors HS.

23.3 Air navigation hazards

Presence of vessels 100 m before threshold 07.

RWY shoulder cleaning possible outside HS.

23.4 Péril animalier

NIL

23.4 Wildlife strike hazard

NIL

23.5 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur le présence d'obstacles à proximité de la bande dégagée :

Dégagements latéraux de la piste et des prolongements dégagés : présence d'arbres de 66 ft de haut situés à 100 m de l'axe de piste.

23.5 Obstacles

Crews' attention is drawn towards obstacles close to runway shoulders :

RWY shoulders and clearways : presence of trees 66 ft in height located at 100 m from RWY centre line.

AD 2 NTGT.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 NTGT.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.

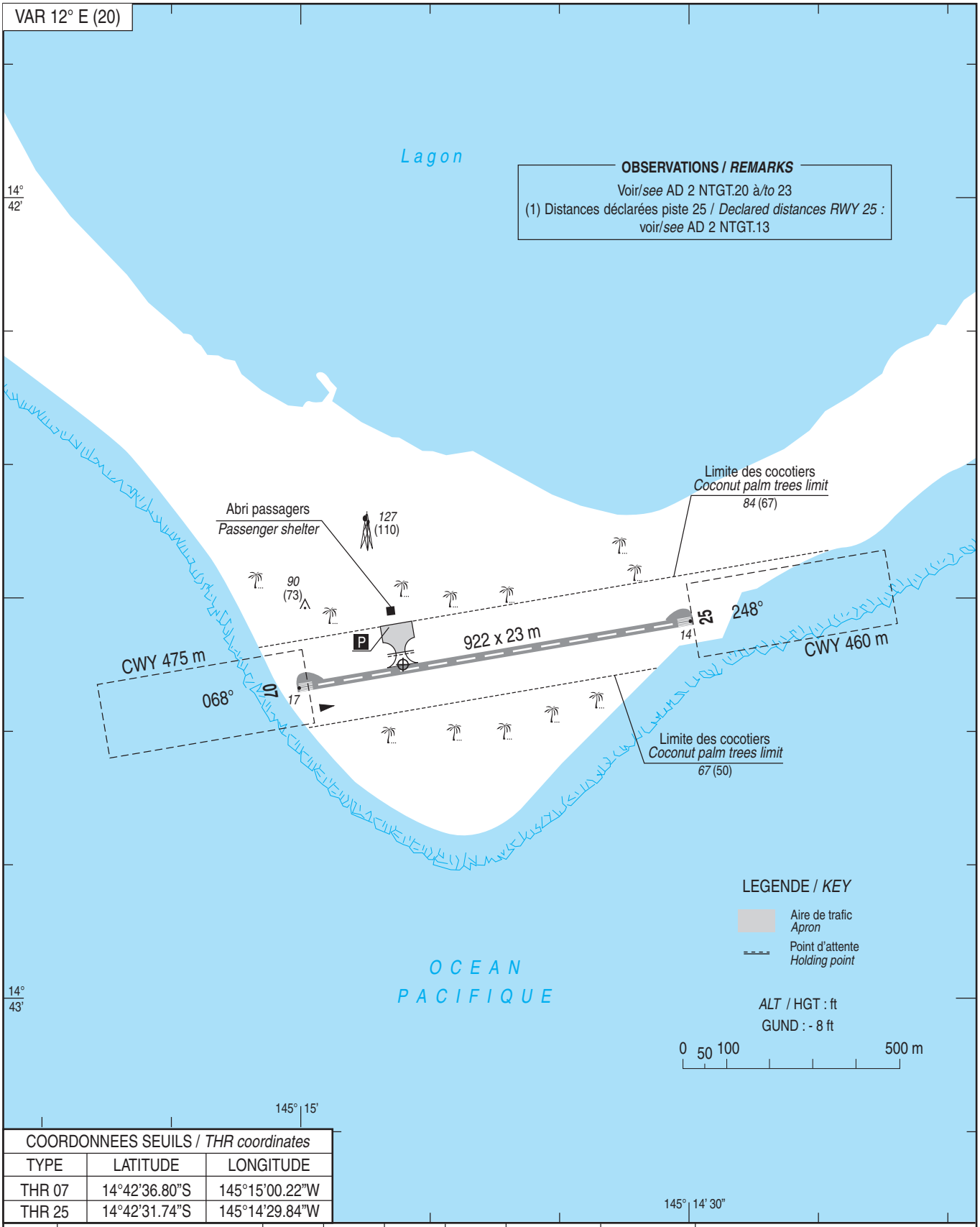
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

ATS : AFIS (voir/*see* AD 2 NTGT.18)

TAKAPOTO
14 42 35 S - 145 14 52 W
ALT AD : 17 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	14°42'36.80"S	145°15'00.22"W
THR 25	14°42'31.74"S	145°14'29.84"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	922	1382	922	922	Revêtue	20 F/A/W/T	800	800	-	-
25	NIL	NIL	907 (1)	1382	907 (1)	907 (1)	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←						
RW07	14°42'36.80" S	145°15'00.22" W	X			X
RW25	14°42'31.74" S	145°14'29.84" W	X			X
GIVEG	REF ENR 4.4		X			X
GOMEM	REF ENR 4.4		X			X
GOSBU	REF ENR 4.4		X			X
GUDNA	REF ENR 4.4		X			X
GUKEV	REF ENR 4.4		X			X
GULKI	REF ENR 4.4		X			X
FGT07	14°43'22.5" S	145°19'35.0" W	X			X
FGT25	14°41'45.9" S	145°09'54.5" W	X			X
GT401	14°48'17.0" S	145°19'08.0" W	X			X
GT402	14°46'32.5" S	145°08'39.9" W	X			X

© SIA

TAKAPOTO
PRECODING RNP RWY 07

RNP RWY 07												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.1°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	-	GUDNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GULKI	IF	GULKI	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GUDNA	-	158	170.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA GOMEM	IF	GOMEM	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GUDNA	-	338	350.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA GUDNA	IF	GUDNA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	GUDNA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGT07	-	068	080.3	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW07	Yes	068	080.3	4.5	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	CA	-	-	068	080.3	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GT401	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	GOMEM	-	247	259.0	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

TAKAPOTO
PRECODING RNP RWY 25

RNP RWY 25												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.1°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	-	GOSBU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GUKEV	IF	GUKEV	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GOSBU	-	338	350.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA GIVEG	IF	GIVEG	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GOSBU	-	158	170.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA GOSBU	IF	GOSBU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	GOSBU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGT25	-	248	260.3	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW25	Yes	248	260.3	4.5	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	CA	-	-	248	260.3	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GT402	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	GUKEV	-	069	081.6	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

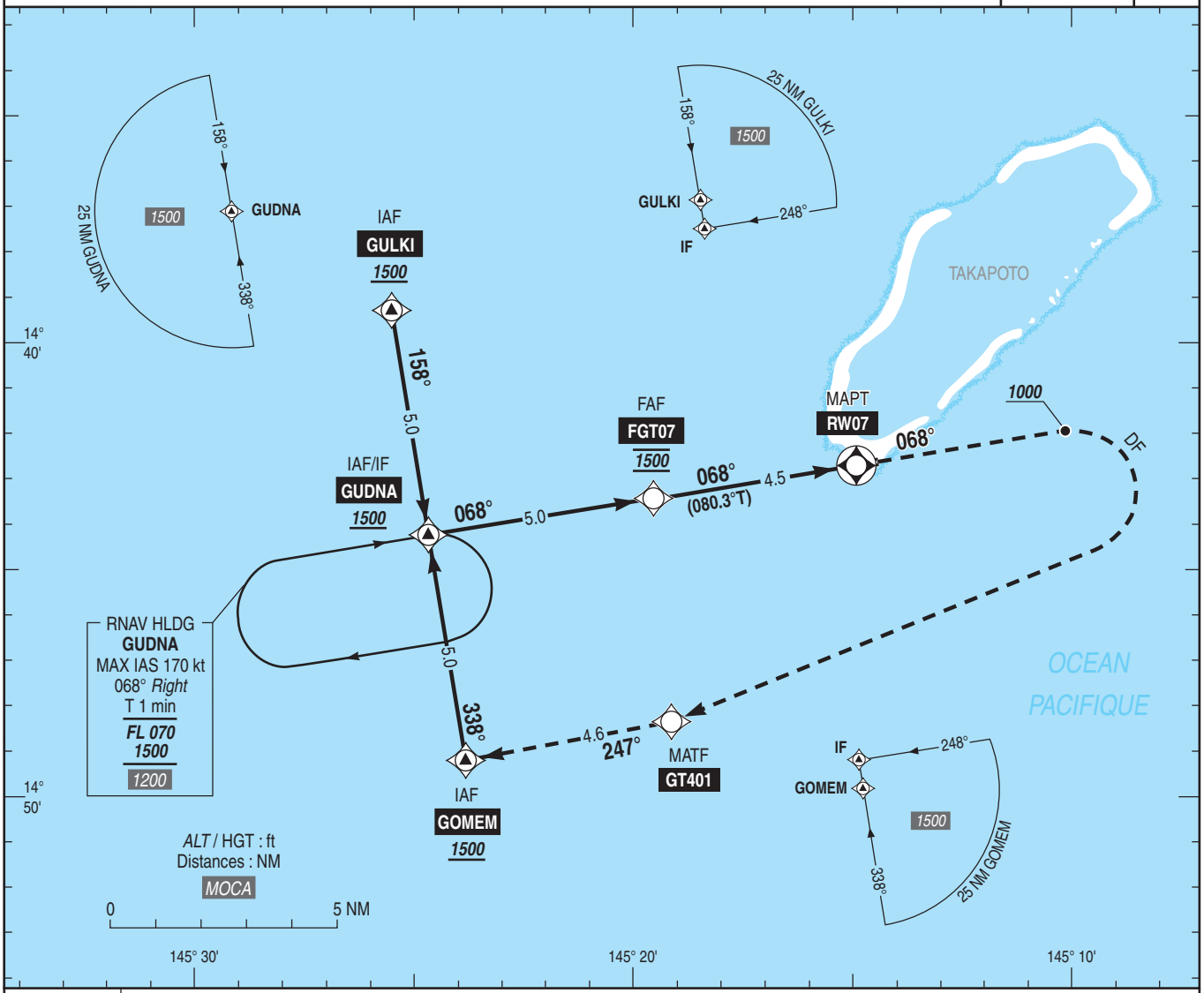
© SIA

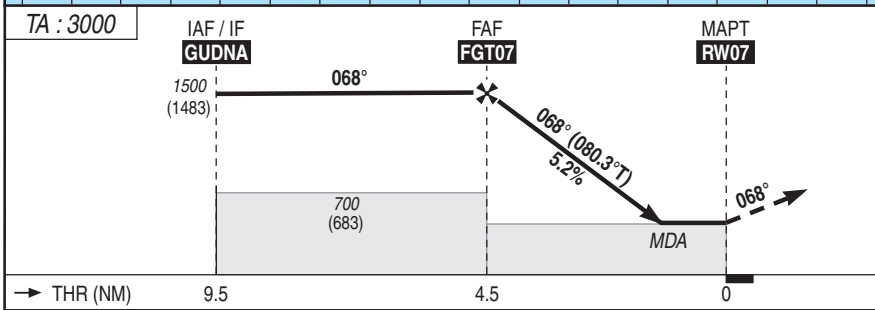
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 17*

TAKAPOTO

RNP RWY 07

APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : TAKAPOTO Information 118.500 (FR) Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12°E (2020)





API : Monter **RM 068°**, à ***1000*** (983) tourner **à droite** direct vers **GT401**, puis poursuivre vers **GOMEM** en montée vers ***1500*** (1483).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 068°**. At **1000** (983), turn **right** direct to **GT401** then **GOMEM** climbing to **1500** (1483).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***450*** (430) ***520*** (500)	1500	426	***500*** (480) ***520*** (500)	1500 1600	476 500	***670*** (650)	1500 1600	644

DIST RW07 NM	4	3	2
ALT (HGT)	***1340*** (1323)	***1020*** (1003)	***705*** (688)

Observations/*Remarks* : 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	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		3 min 51	3 min 11	2 min 42	2 min 27	2 min 15	2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

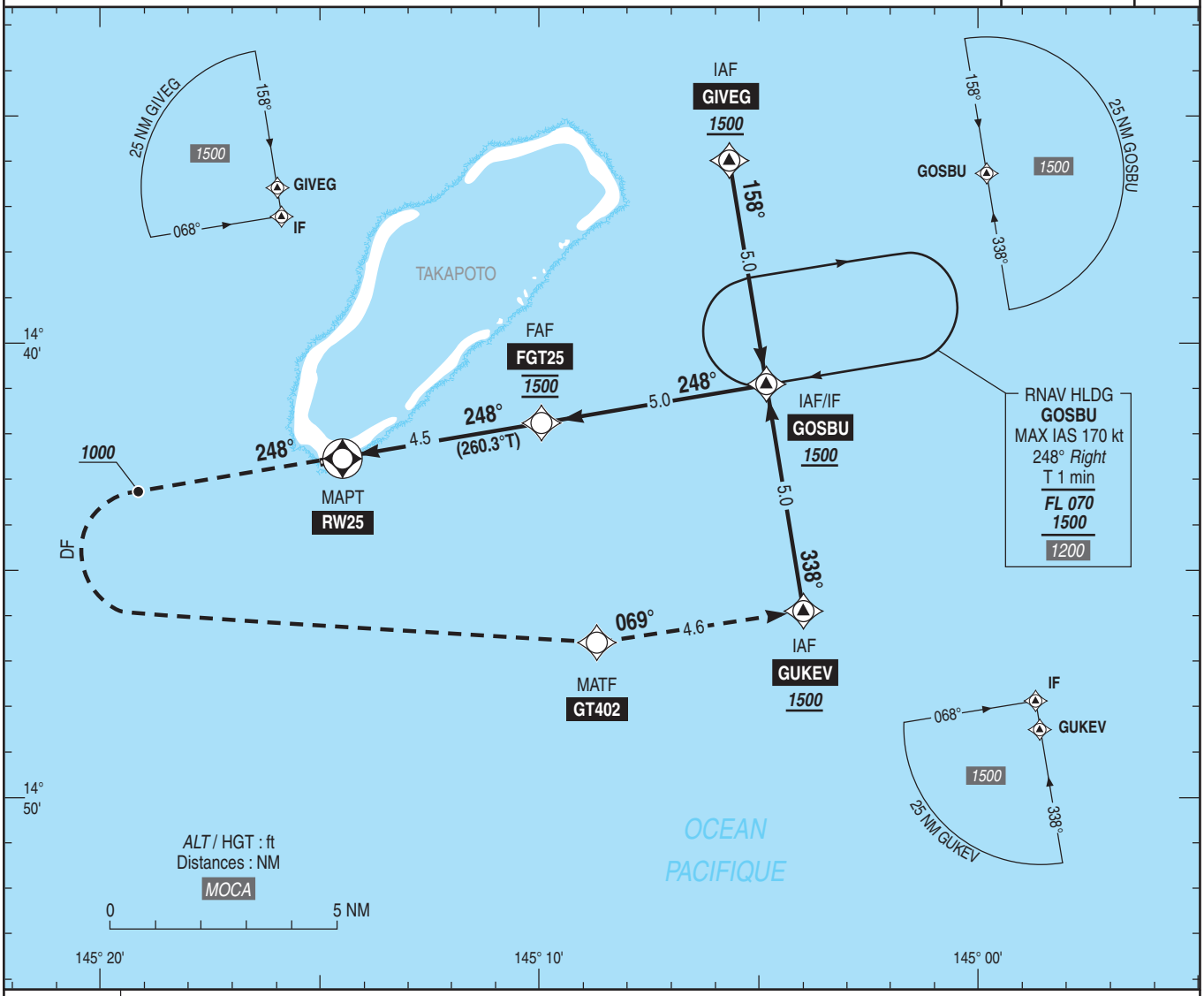
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 14*

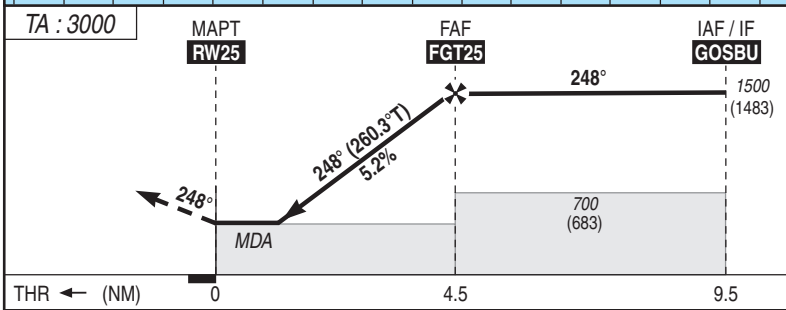
TAKAPOTO

RNP RWY 25

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : TAKAPOTO Information 118.500 (FR)
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH	VAR 12°E (2020)





API : Monter **RM 248°**, à ***1000*** (983) tourner **à gauche** direct vers **GT402**, puis poursuivre vers **GUKEV** en montée vers ***1500*** (1483).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 248°**. At **1000** (983), turn **left** direct to **GT402** then **GUKEV** climbing to **1500** (1483).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	426	***500*** (480)	1500	476	***670*** (650)	1500	644
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW25			
NM	**2**	**3**	**4**
ALT (HGT)	***705*** (688)	***1020*** (1003)	***1340*** (1323)

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

FAF - MAPT	4.5 NM	70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		3 min 52	3 min 11	2 min 42	2 min 28	2 min 15	2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

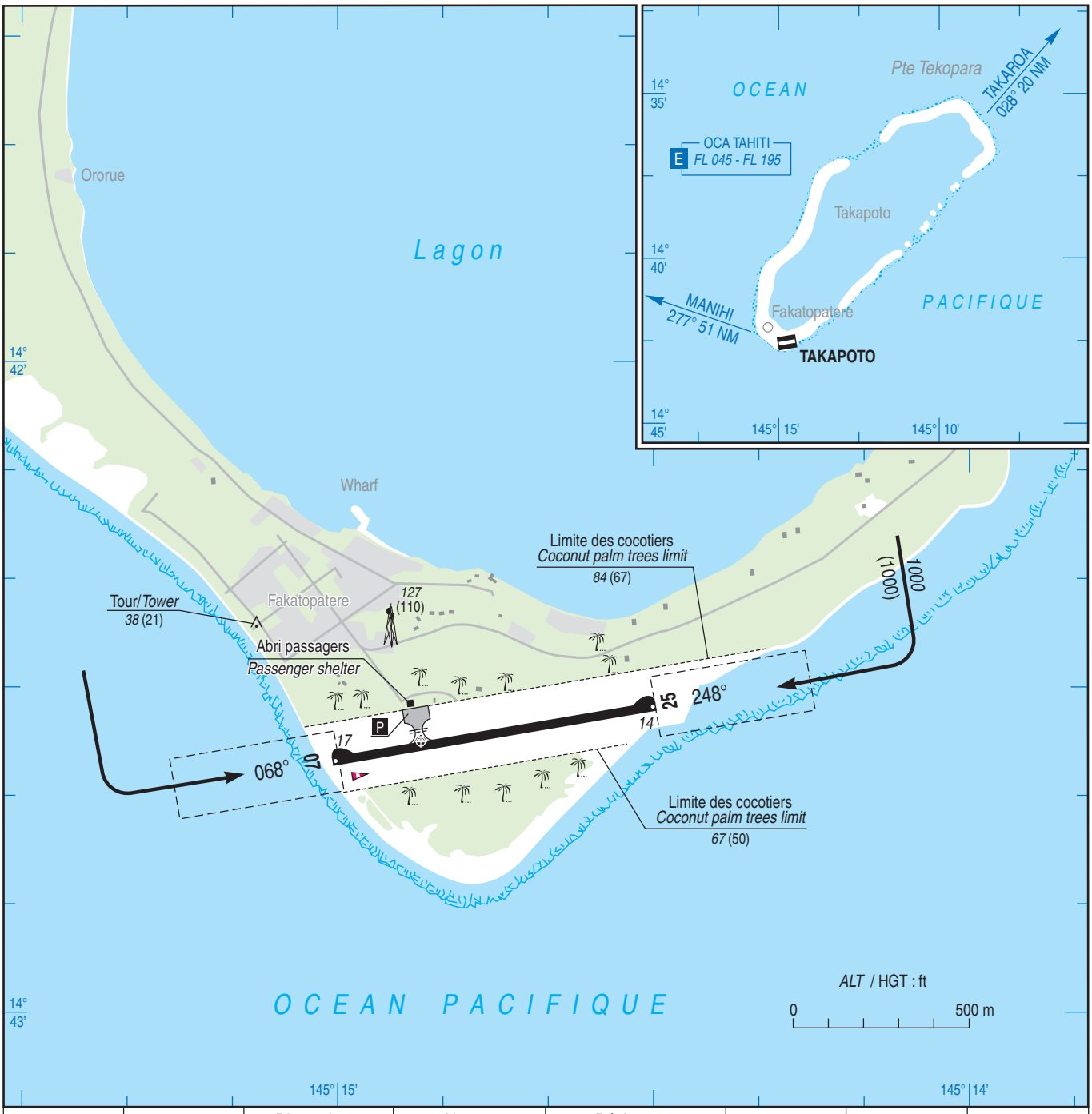
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TAKAPOTO

	ALT AD : 17 ft (1 hPa) LAT : 14 42 35 S LONG : 145 14 52 W	**NTGT** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 118.500 (FR) - Absence ATS, **A/A** FR seulement /*only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07 25	068 248	922 x 23	Revêtue *Paved*	20 F/A/W/T	1382 1382	922 907 (1)	922 907 (1)

Aides lumineuses : NIL — ***Lighting aids :*** *NIL*

(1) Voir / *see* AD 2 NTGT.13

© 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 NTGU.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGU - ARUTUA

AD 2 NTGU.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°14'47"S 146°37'13"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et axe TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	13 km N Rautini
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	16 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-1 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.2896°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.019°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTGU.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS : HOR RFFS	AFIS : RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGU.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGU.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGU.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places) Niveau 1 : Extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats). Level 1 : Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal, PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : niveau 4 Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. SAM et DIM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	HS : level 4 Outside HS : O/R with PN of 48 worked hours before the flight, addressed to the ATS briefing office. SAT and SUN : not provided. Request with 48 worked hours PN to send to AD administration. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGU.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGU.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	15 m
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne	Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGU .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGU.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 NTGU.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGU .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTGU.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	116.52 (104)	1300 x 30	25 F/A/X/T revêtue / paved	15°14'44.11"S 146°37'19.36"W ------ GUND NIL	THR : 16ft
28	296.52 (284)	1300 x 30	25 F/A/X/T revêtue / paved	15°15'03.00"S 146°36'40.37"W ------ 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
10	NIL	NIL	650	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	600	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGU.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	1300	1950	1300	1300	
28	1300	1900	1300	1300	

AD 2 NTGU.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 NTGU.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 NTGU.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGU.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 NTGU.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	ARUTUA Information (FR)	118.900 MHz	HO	Exploitant/Operator : Territoire

AD 2 NTGU.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 NTGU.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES SUR PISTE

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.1 RUNWAY HANDLING

Half-turn prohibited outside turn-around areas at end of RWY.

20.2 BANDE AMENAGEE

Largeur de bande aménagée réduite à 120 m.

20.2 PREPARED STRIP

Prepared strip width reduced to 120 m.

AD 2 NTGU.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGU.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 **LIMITATIONS VENT TRAVERSIER**

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW supérieure à 20 t :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 ***CROSS WIND LIMITATIONS***

Cross wind limitations for ACFT whose MTOW higher than 20 t :

- 25 kt on dry RWY,
- 20 kt on wet RWY,
- 15 kt on contaminated RWY.

AD 2 NTGU.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Équipement de l'aérodrome

Point de mesure de vent, situé à 250 m du seuil 10 et à 90 m au droit de l'axe de piste côté lagon, donnant uniquement le vent instantané.

23.1 AD equipment

Wind measurement mast, located 250 m from THR 10 and 90 m from RWY axis on the lagoon side, giving only instantaneous wind.

23.2 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques dans les trouées d'envol.

Dégagements latéraux : Présence d'une cocoteraie d'arbres de 45 ft de haut à 150 m de l'axe du piste.

Présence d'un merlon et d'une végétation de 1 à 3 m de haut, situés à 60 m de l'axe de la piste, longeant la piste sur toute sa longueur côté océan.

23.2 Obstructions

Air crews must be aware of critical obstacles in take-off funnels and close to the RWY shoulder.

RWY shoulders: presence of palm trees 45 ft in height located at 150 m from RWY center line.

Presence of an embankment and vegetation 1 to 3 m high, located 60 m from RWY center line, along the entire length of the runway on the ocean side.

23.3 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

23.3 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

RWY strip cleaning is possible outside HS.

AD 2 NTGU.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

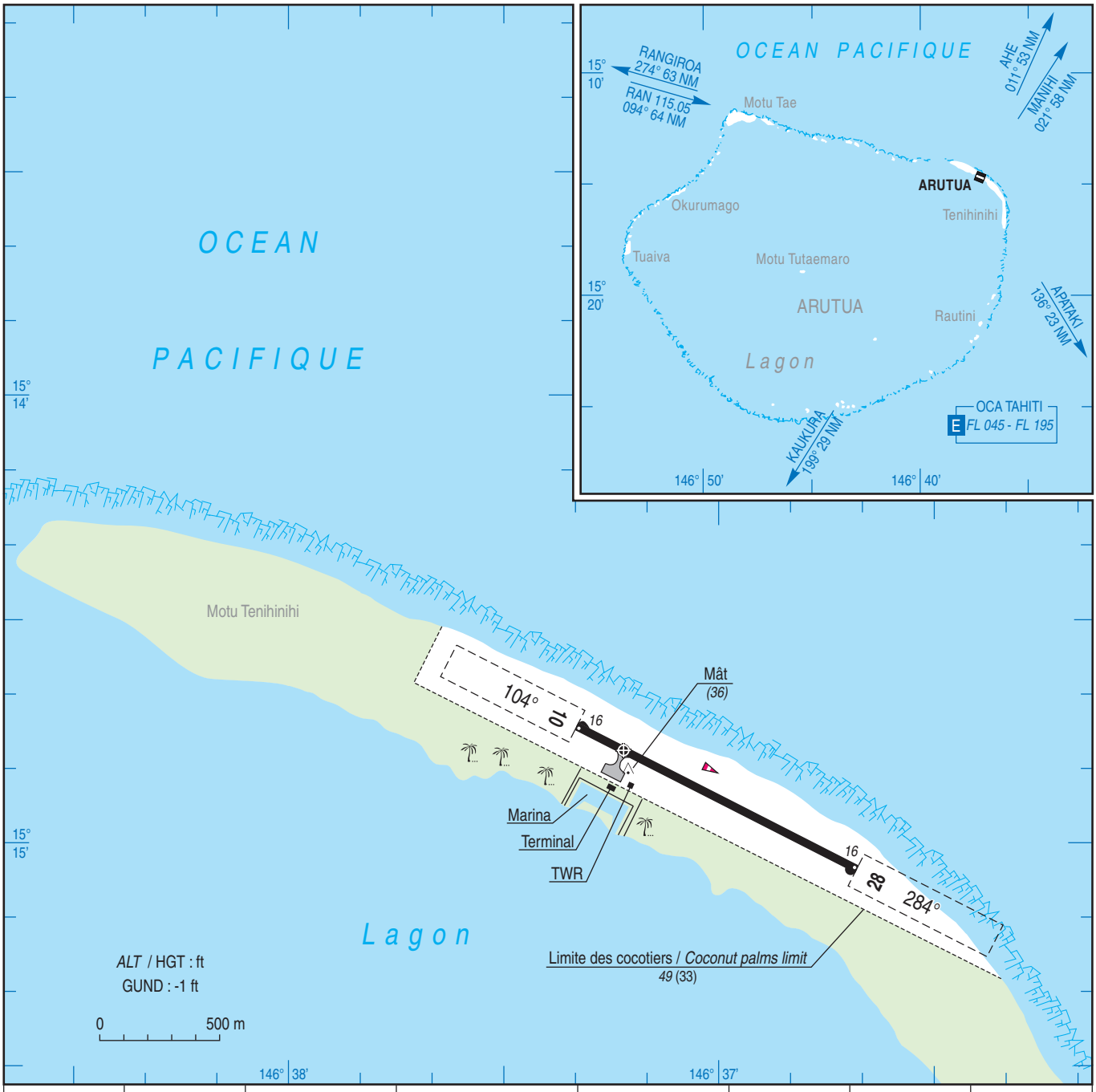
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

ARUTUA

	ALT AD : 16 ft (1 hPa) LAT : 15 14 47 S LONG : 146 37 13 W	**NTGU** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : ARUTUA Information 118.900 (FR). Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement/*only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
10 28	104 284	1300 x 30	Revêtue *Paved*	25 F/A/X/T	1950 1900	1300 1300	1300 1300

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 NTGV.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGV - MATAIVA

AD 2 NTGV.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°52'10"S 148°42'46"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et axe TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	Ouest du village de Pahua	West of Pahua Village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	18 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	5 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.2036°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.021°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTGV.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS : HOR SSLIA	AFIS :RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGV.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGV.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places). Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare cote PRKG ACFT.	Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats). Level 1 : fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	LUN et SAM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées. Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès de la section aérodrome de la DAC/PF Demande à adresser au gestionnaire de l'AD Niveau 1 en dehors de ces horaires	MON and SAT : not provided PPR PN 48 worked hours. Outside HS : O/R with PN of 48 worked hours before the flight, addressed to the Airfields managing office of the local CAA (DAC Polynésie Française) Request to send to AD administration Level 1 outside these hours.

AD 2 NTGV.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTGV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne.	Day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne.	Day marking.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGV .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGV.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 NTGV.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGV .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGV.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
01	017.49 (005)	1200 x 30	15 F/A/W/T revêtue / paved	14°52'39.15"S 148°42'55.75"W ------ GUND NIL	THR : 16ft
19	197.49 (185)	1200 x 30	15 F/A/W/T revêtue / paved	14°52'01.91"S 148°42'43.68"W ------ 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
01	NIL	NIL	500	NIL	NIL	NIL
19	NIL	NIL	500	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGV.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
01	1200	1700	1200	1200	
19	1200	1700	1200	1200	

AD 2 NTGV.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 NTGV.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 NTGV.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGV.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 NTGV.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	MATAIVA Information (FR)	119.900 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française
A/A	MATAIVA (FR)	119.900 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 NTGV.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 NTGV.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur de bande dégagée : 150 m.

Largeur de bande aménagée : 150 m.

Demi-largeur de bande aménagée côté océan réduite de 75 à 50 m, sur 200 m à partir du seuil de piste 01.

20.1.2 Roulage

Demi-tour interdit en dehors de la raquette d'extrémité de piste pour les ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manœuvre.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

RWY shoulder width : 150 m.

Prepared strip width : 150 m.

Half width of the prepared strip on the ocean side reduced from 75 to 50 m, along 200 m from THR 01.

20.1.2 Taxi regulations

Half turn prohibited outside turn-pad at end of RWY for ACFT of MTOW greater than 11 t.

Only one ACFT movement is permitted at a time on the manoeuvring area.

AD 2 NTGV.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGV.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6).
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5).
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de **Tahiti** CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.1 GENERAL

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :

- 25 kt on dry runway (or reported RWYCC 6).

- 20 kt on wet runway (or reported RWYCC 5).

- 15 kt on a slippery wet runway (or reported RWYCC 3) and on a contaminated runway (or reported RWYCC 2).

22.2 INBOUND FLIGHTS

*In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from **Tahiti** CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).*

AD 2 NTGV.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Usage de l'auto-information obligatoire.

Utilisable de jour uniquement.

Point de mesure de vent situé à 900 m du seuil 01 et 105 m de l'axe de piste côté lagon, donnant uniquement un vent instantané.

23.2 OBSTACLES

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques à proximité de la bande dégagée.

Dégagements latéraux Sud-Est de la piste et des prolongements dégagés : présence de cocotiers de 70 ft de haut situés à 105 m de l'axe de piste.

Présence de cocotiers de 60 ft de haut s'étendant de 60 m à 160 m en amont du seuil 19 côté Est.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Use of air-to-air communication mandatory.

Daytime use only.

Wind measuring mast located 900 m away from THR 01 and 105 m from RWY centreline on the lagoon side, providing instantaneous wind only.

23.2 OBSTRUCTIONS

Air crews' attention is drawn towards obstacles close to RWY shoulder.

South eastern shoulders of the RWY and the clearways : presence of palm trees 70 ft in height located at 105 m from RWY centerline.

Presence of palm trees 60 ft in height spread between 60 m and 160 m before THR 19 East side.

© Service de l'Information Aéronautique, France

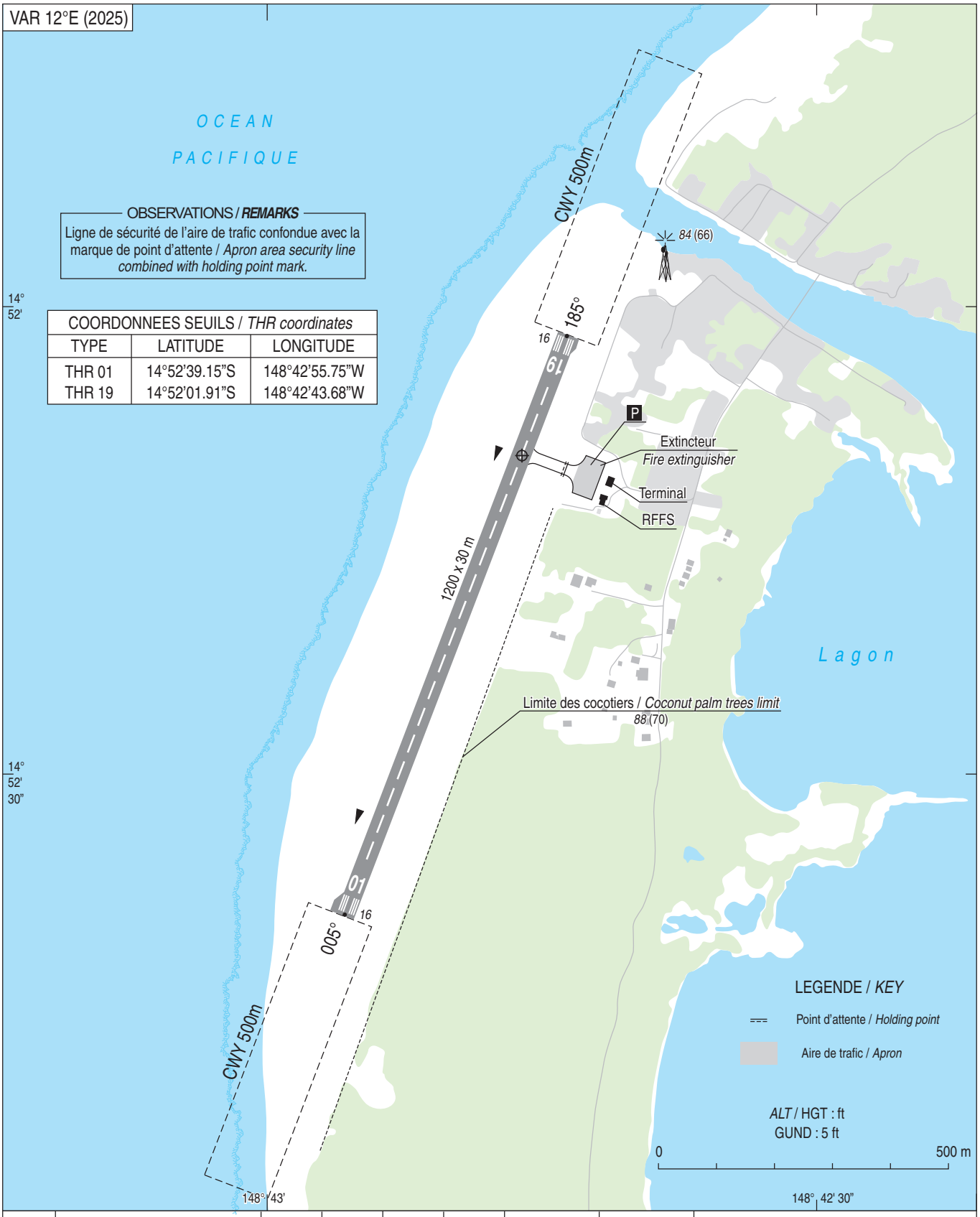
AD 2 NTGV.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : 119.900 (FR seulement / *only*)
(voir/*see* AD 2 NTGV.3 et/*and* 18)

MATAIVA
14 52 10 S - 148 42 46 W
ALT AD : 18 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 01	14°52'39.15"S	148°42'55.75"W
THR 19	14°52'01.91"S	148°42'43.68"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
01	NIL	LIL	1200	1700	1200	1200	Revêtue	15 F/A/W/T	800	800	-	-
19	NIL	LIL	1200	1700	1200	1200	*Paved*		800	800	-	-
									HN : -			

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW01	14°52'39.15" S 148°42'55.75" W	X			X
RW19	14°52'01.91" S 148°42'43.68" W	X			X
MADMU	REF ENR 4.4	X			X
MALNA	REF ENR 4.4	X			X
MIDIG	REF ENR 4.4	X			X
MIKUN	REF ENR 4.4	X			X
MOMSU	REF ENR 4.4	X			X
MOXIR	REF ENR 4.4	X			X
FGV01	14°56'58.0" S 148°44'19.7" W	X			X
FGV19	14°47'43.0" S 148°41'19.8" W	X			X
GV410	14°58'46.7" S 148°39'38.9" W	X			X
GV610	14°48'48.2" S 148°36'25.0" W	X			X

© SIA

RNP RWY 01												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.2°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	-	MIDIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MADMU	IF	MADMU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MIDIG	-	095	107.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA MIDIG	IF	MIDIG	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA MOMSU	IF	MOMSU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MIDIG	-	275	287.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	MIDIG	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGV01	-	005	017.5	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW01	Yes	005	017.5	4.5	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	CA	-	-	005	017.5	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GV410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MOMSU	-	184	195.8	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

PRECODING RNP RWY 19

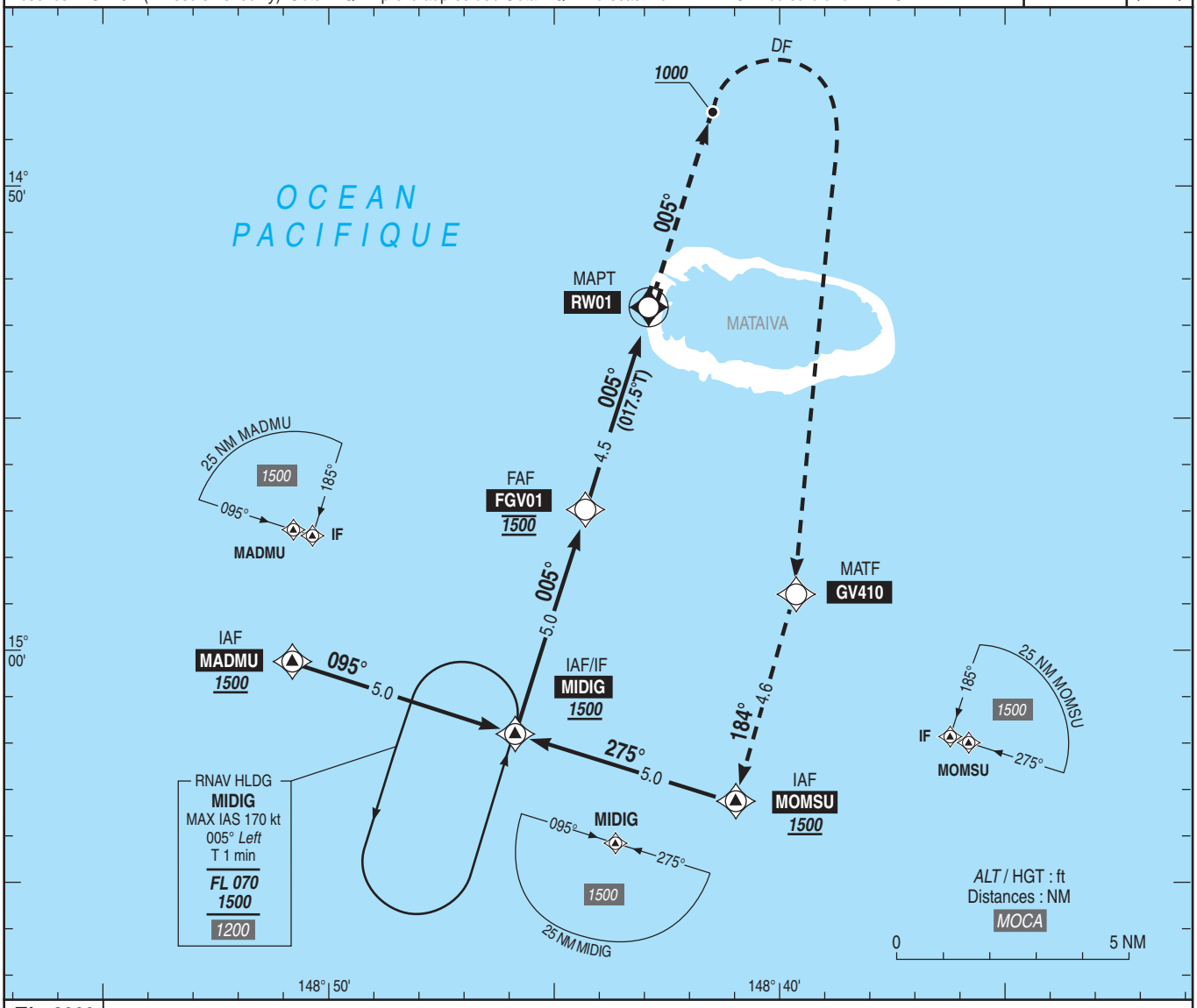
RNP RWY 19												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.2°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	MIKUN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MALNA	IF	MALNA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MIKUN	-	095	107.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA MIKUN	IF	MIKUN	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA MOXIR	IF	MOXIR	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MIKUN	-	275	287.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	MIKUN	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGV19	-	185	197.5	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW19	Yes	185	197.5	4.5	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	CA	-	-	185	197.5	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GV610	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MOXIR	-	007	019.2	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

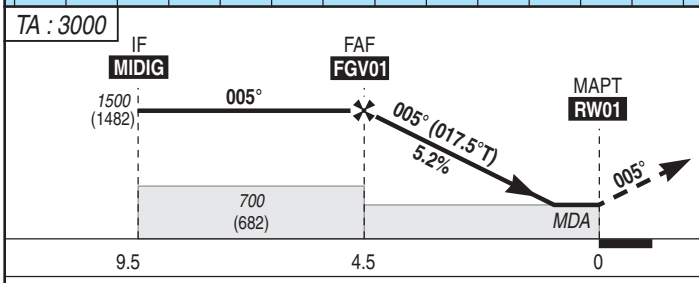
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
ALT AD : 18 (1 hPa), *THR : 16*

MATAIVA
RNP RWY 01

APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** MATAIVA Information 119.900 (FR). Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12° E (2020)



TA : 3000



API : Monter **RM 005°**. A ***1000*** (982), tourner à **droite** direct vers **GV410**, puis poursuivre vers **MOMSU** en montée vers ***1500*** (1482).
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 005°**. At **1000** (982), turn **right** direct to **GV410**, then continue to **MOMSU** climbing up to **1500** (1482).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / only Sans / *Without* QNH local			DIST RW01 NM	4	3	2
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***ALT*** (HGT)	***1340*** (1322)	***1020*** (1002)	***700*** (682)
A	***450*** (430)	1500	425	***500*** (480)	1500	475	***670*** (650)	1500	643				
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600					

Observations / *Remarks* : Perte 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 3 min 52	85 kt 3 min 11	100 kt 2 min 42	110 kt 2 min 27	120 kt 2 min 15	130 kt 2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

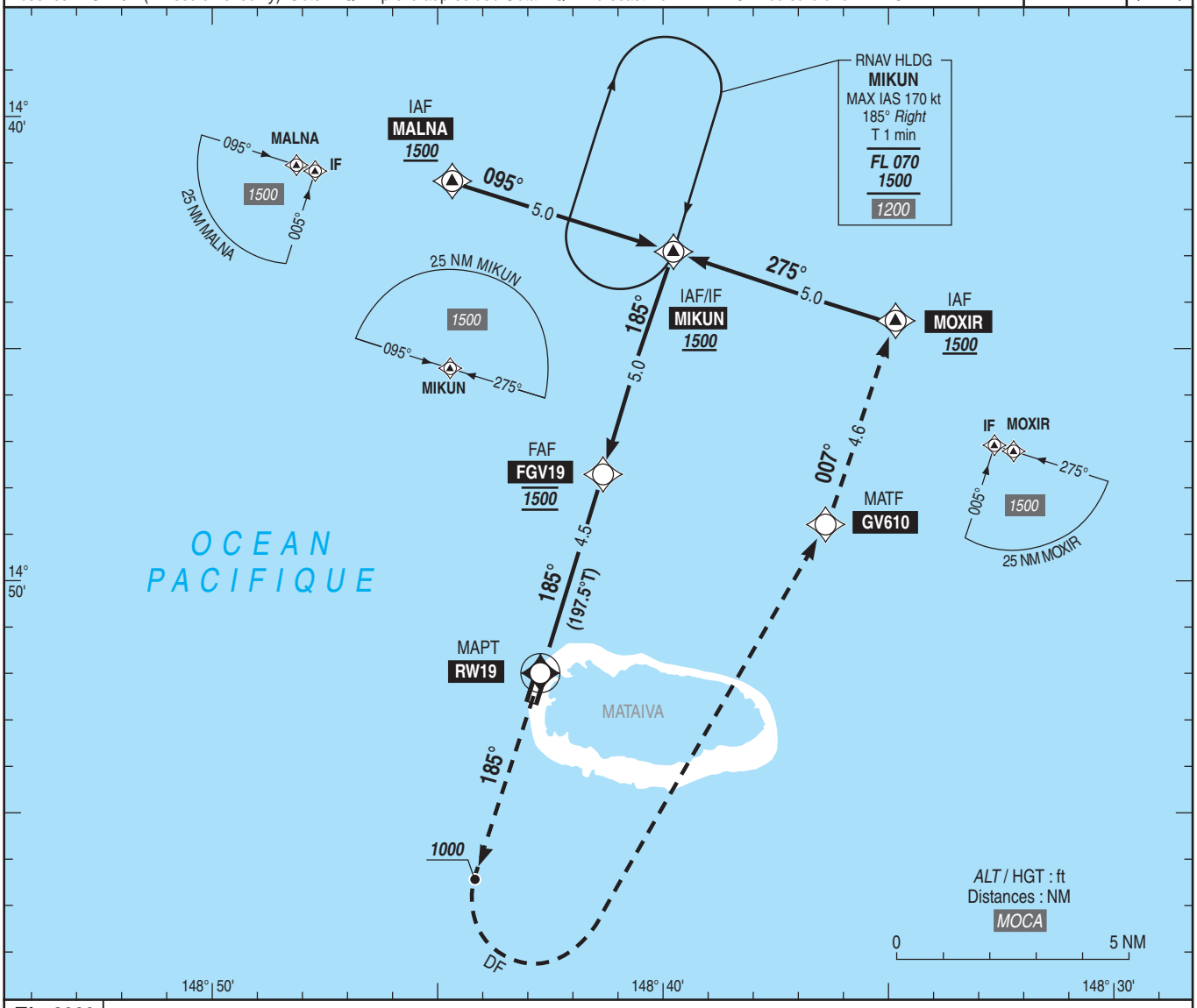
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
ALT AD : 18 (1 hPa), *THR : 16*

MATAIVA
RNP RWY 19

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MATAIVA Information 119.900 (FR).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

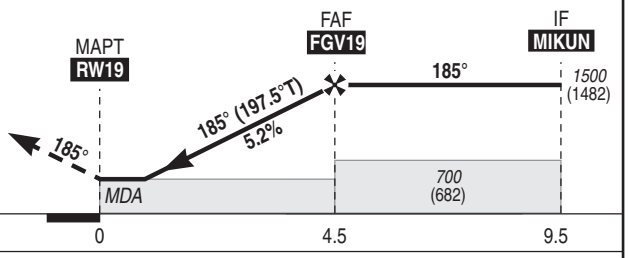
RNP APCH	VAR 12° E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 185°**. A ***1000*** (982), tourner à **gauche** direct vers **GV610**, puis poursuivre vers **MOXIR** en montée vers ***1500*** (1482).
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 185°**. At **1000** (982), turn **left** direct to **GV610**, then continue to **MOXIR** climbing up to **1500** (1482).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / only Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	425	***500*** (480)	1500	475	***670*** (650)	1500	643
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

DIST RW19 NM	2	3	4
ALT (HGT)	***700*** (682)	***1020*** (1002)	***1340*** (1322)

Observations / *Remarks* : Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	4.5 NM	3 min 52	3 min 11	2 min 42	2 min 27	2 min 15	2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

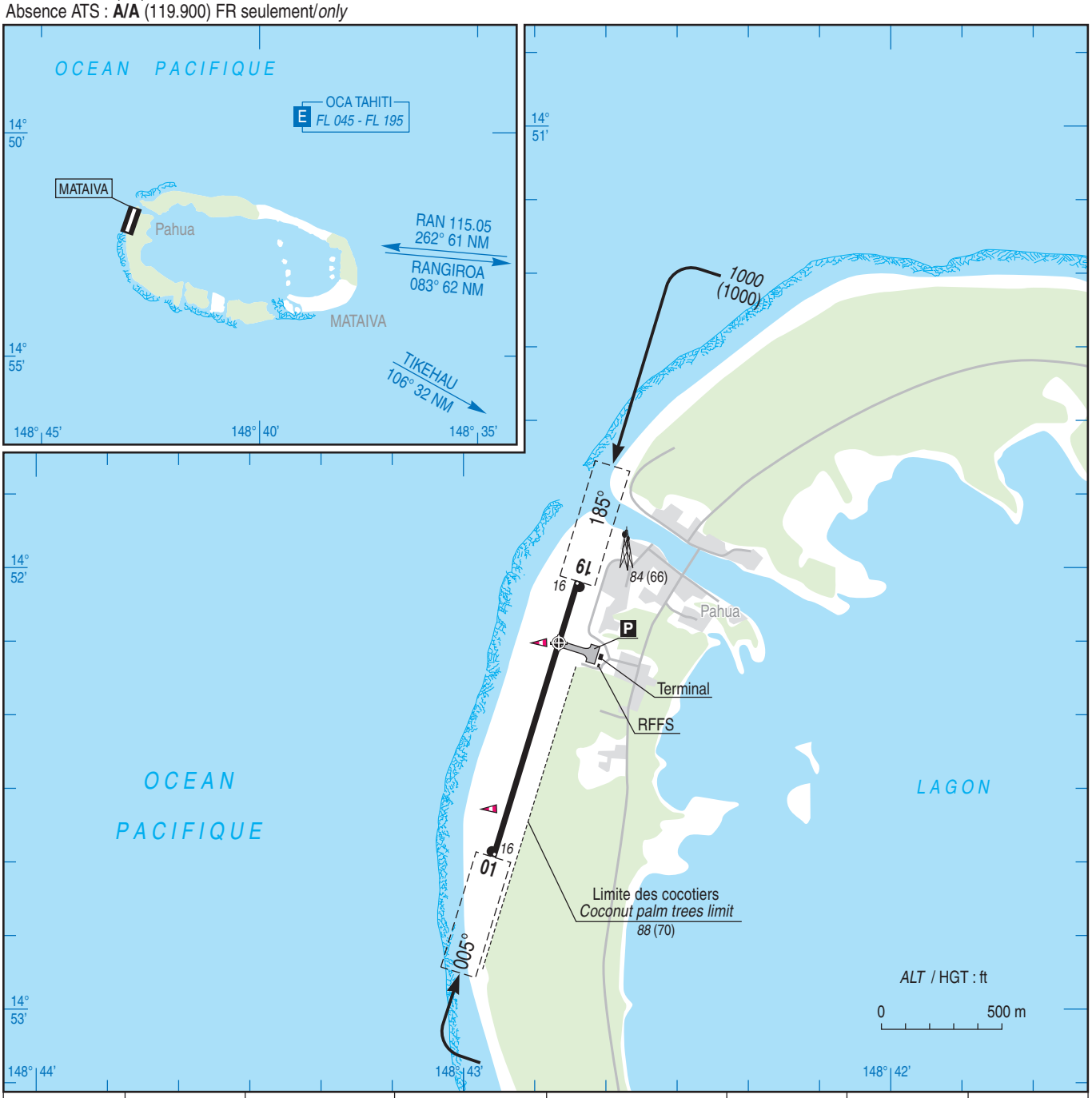
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MATAIVA

	ALT AD : 18 ft (1 hPa) LAT : 14 52 10 S LONG : 148 42 46 W	**NTGV** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 119.900 (FR)
Absence ATS : **A/A** (119.900) FR seulement/*only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
01 19	005 185	1200 x 30	Revêtue *Paved*	15 F/A/W/T	1700 1700	1200 1200	1200 1200

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 NTGW.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGW - NUKUTAVAKE

AD 2 NTGW.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	19°17'06"S 138°46'18"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection des axes RWY et TWY	RWY and TWY centreline intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km SE du village Tavava	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	24 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-31 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	13.2923°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.008°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGW.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGW.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGW.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGW.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Fire extinguisher 50kg of powder in front of the Terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	SAM et DIM : non assuré. a) Lors des vols commerciaux réguliers : Niveau 3. Afin d'établir le contact avec l'agent local : - Pour les vols de LUN : PPR avant VEN 0730 locale auprès du BRIA. - Pour les vols du MAR au VEN : PPR la veille avant 0730 locale auprès BRIA. b) En dehors des vols commerciaux réguliers : le service SSLIA peut être rendu sous réserve : PPR avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du service SSLIA afin d'établir le contact avec l'agent local. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés : PPR PN 48 HR ouvrés avant le vol auprès du gestionnaire AD.	SAT and SUN : not provided. a) During commercial scheduled flights : Level 3. To contact the local agent: - For MON flights: PN before FRI 0730 local time to BRIA. - For TUE to FRI flights : PPR on the previous day, before 0730 local time to BRIA. b) Outside of commercial scheduled flights : the RFFS service can be provided on condition : PPR before 0730 local time on the day before the flight, taking into account non-working days of the RFFS service in order to contact the local agent. c) Outside of the published working days and hours : PPR PN 48 HR before the flight to AD administration.

AD 2 NTGW.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGW.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume multicouche	Asphalt surface
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume multicouche	Asphalt 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 NTGW.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec le point d'attente.	Apron area security line combined with holding point mark.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGW .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTGW.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 NTGW.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGW .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGW.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	083.90 (071)	1030 x 25	34 F/A/W/T revêtue / paved	19°17'06.53"S 138°46'24.30"W (19°17'06.34"S 138°46'22.43"W) ------ GUND NIL	THR : 17ft DTHR : 24ft
25	263.90 (251)	1030 x 25	34 F/A/W/T revêtue / paved	19°17'02.97"S 138°45'49.24"W (19°17'03.16"S 138°45'51.11"W) ------ GUND NIL	THR : 13ft DTHR : 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
07	NIL	NIL	455	NIL	NIL	NIL
25	NIL	NIL	455	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGW.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	975	1430	975	920	Fin des distances TORA, ASDA et LDA 55 m avant l'extrémité physique de la piste. End of declared TORA, ASDA and LDA distances 55 m before the physical end of RWY.
25	975	1430	975	920	Fin des distances TORA, ASDA et LDA 55 m avant l'extrémité physique de la piste. End of declared TORA, ASDA and LDA distances 55 m before the physical end of RWY.

AD 2 NTGW.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 NTGW.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 NTGW.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTGW.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 NTGW.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGW.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 NTGW.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.	*About-turn prohibited out of turn-around area at end of RWY.*
Largeur de bande aménagée : 80 m	*Prepared strip width : 80 m*
Largeur de bande dégagée : 150 m	*RWY shoulder width : 150 m*
Présence d'eau probable mi-piste côté Nord sur la bande aménagée.	*Probable presence of water on Northern side half runway prepared strip.*

AD 2 NTGW.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGW.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS VENT TRAVERSIER

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée.
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 CROSSWIND LIMITATIONS

- *25 kt dry runway.*
- *20 kt wet runway.*
- *15 kt contaminated runway.*

AD 2 NTGW.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence des obstacles critiques suivants :

Dégagement latéral Nord de la piste et des prolongements dégagés : présence de cocotiers de 70 ft de haut situés à 75 m de l'axe de piste.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of following critical obstacles :

Runway and clearway on North shoulders : presence of 70-foot-high palm trees located 75 m away from runway centreline.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTGW.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

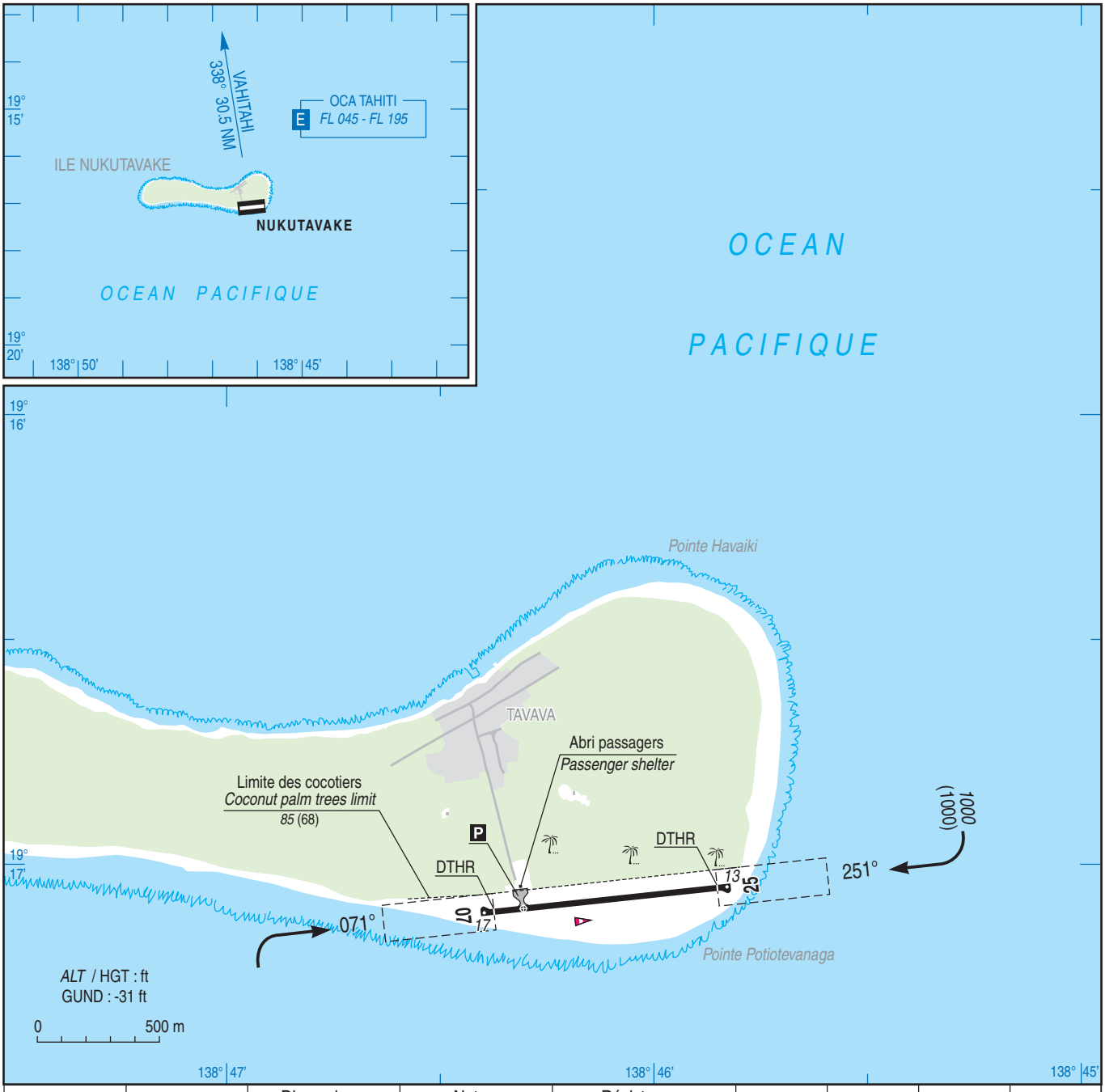
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

NUKUTAVAKE

	ALT AD : 24 ft (1 hPa) LAT : 19 17 06 S LONG : 138 46 18 W	**NTGW** VAR 13° E (20)

APP : NIL.
TWR : NIL.
A/A : 123.500 FR seulement/*only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA*	TODA	ASDA*	LDA*
07 25	071 251	1030 x 25	Revêtue *Paved*	34 F/A/W/T	975 975	1430 1430	975 975	920 920

* Remarques / *Remarks* : Fin des distances déclarées TORA, ASDA et LDA 55 m avant l'extrémité physique de la piste.
End of declared TORA, ASDA and LDA 55 m before the physical end of the RWY.

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 NTGY.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTGY - TUREIA

AD 2 NTGY.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	20°46'48"S 138°34'01"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	Intersection of the RWY and TWY axis
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km S Fakamaru	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-23 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	13.7733°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.009°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Email : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTGY.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGY.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (AIR TAHITI).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGY.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGY.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	50 kg of powder fire extinguisher in front of the terminal on PRKG ACFT side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. MER et DIM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées, à adresser à sad-exp@aviation-civile.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Outside SKED : O/R with PN 48 HR working hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. WED and SUN : not provided PPR PN 48 HR working hours to send to sad-exp@aviation-civile.gov.pf Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTGY.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTGY.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Asphalt
	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 NTGY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTGY .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTGY.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 NTGY.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTGY .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTGY.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
18	191.96 (178.19)	1300 x 30	25 F/A/X/T revêtue / paved	20°46'43.57"S 138°34'00.09"W (20°46'49.30"S 138°34'01.37"W) ------ GUND NIL	THR : 6ft DTHR : 6ft
36	011.96 (358)	1300 x 30	25 F/A/X/T revêtue / paved	20°47'24.93"S 138°34'09.39"W ------ GUND NIL	THR : 10ft

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
18	NIL	NIL	300	NIL	NIL	NIL
36	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTGY.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
18	1300	1600	1300	1120	
36	1300	1300	1300	1300	

AD 2 NTGY.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 NTGY.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 NTGY.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGY.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 NTGY.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTGY.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 NTGY.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 Manœuvres au sol

20.1.1 Roulage

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour les ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

20.1.2 RWY

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée : 200 m.

Longueur de bande aménagée : 1620 m.

20.1 Ground handliag

20.1.1 Taxi regulations

Half turn prohibited outside turn-around areas at end of RWY for ACFT with MTOW heavier than 11t.

20.1.2 RWY

Prepared strip width: 100 m.

RWY shoulder width: 200 m.

Prepared strip length: 1620 m.

AD 2 NTGY.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTGY.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de mouvement.

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

Circuit de piste uniquement côté lagon.

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.1 GENERAL

Only one aircraft movement allowed on the movement area at a time.

Cross wind limitations :

- 25 kt dry RWY

- 20 kt wet RWY

- 15 kt contaminated RWY.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

Circuits by the lagoon side only.

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTGY.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence d'un merlon à 60 m de l'axe de piste côté EST sur tout le long de la piste.

Abri paracyclonique du village situé dans la trouée de décollage, à 1890 m du seuil 36 et 90 m de l'axe de piste côté lagon, à une altitude de 32 ft.

Dégagements latéraux :

- Présence de cocotiers de 42 ft d'altitude à hauteur du seuil de piste 18 et à 111 mètres de l'axe de piste côté océan.
- Présence d'une ligne d'arbres située à 125 m de l'axe de piste côté océan et d'une altitude maximale de 69 ft.
- Ligne d'arbres d'altitude maximale 67 ft, située au plus près à environ 100 m à gauche de la piste et 75 m en aval de la fin de la piste 36, sur une longueur de 110 m.
- Présence d'une ligne de cocotiers située à 107 m de l'axe de piste côté lagon et d'une altitude maximale de 62 ft.

Trouée d'atterissage QFU 178 et trouée de décollage QFU 358 :

- Forêt de cocotiers d'altitude maximale 89 ft, entre 470 m et 660 m après la fin de la piste, s'étendant à partir de l'axe de piste sur 170 m vers la gauche.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Presence of a merlon on the East side of the RWY at 60 m from the axis along the entire runway.

Paracyclonic shelter located in the take-off gap, at 1890 m from the THR 36 and 90 m from the RWY axis on the lagoon side, at an altitude of 32 ft.

RWY shoulders :

- Coconut palms, 42 ft in altitude, located at 220 m abeam THR 18 and 111 m from RWY centreline on the ocean side.
- Presence of a line of trees located 125 m from the centerline of the runway, on the ocean side, maximum altitude of 69 ft.
- Line of trees with a maximum altitude of 67 ft, located about 100 m at the nearest to the left and 75 m after the end of the runway, and over a length of 110 m.
- Presence of a line of coconut trees located 107 m from the centerline of the runway on the lagoon side, maximum altitude of 62 ft.

LDG funnel QFU 178 and TKOF funnel QFU 358 :

- Coconut palm forest with a maximum elevation of 89 ft, between 470 m and 660 m after the end of the RWY, extending from the centerline 170 m to the left.

AD 2 NTGY.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 NTGY.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.

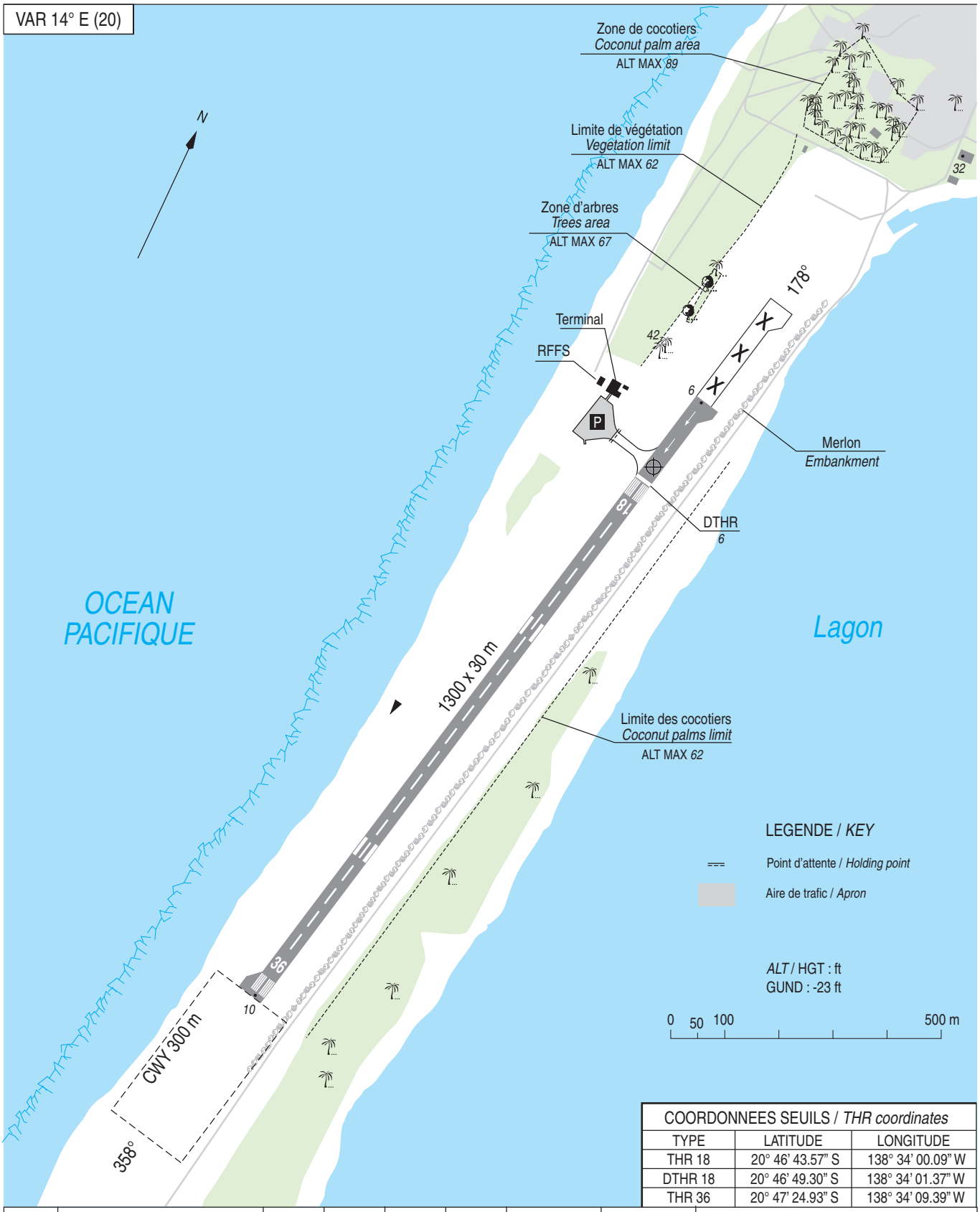
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

A/A : 123.500 (FR seulement/*only*)

TUREIA
20 46 48 S - 138 34 01 W
ALT AD : 10 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 18	20° 46' 43.57" S	138° 34' 00.09" W
DTHR 18	20° 46' 49.30" S	138° 34' 01.37" W
THR 36	20° 47' 24.93" S	138° 34' 09.39" 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
18	NIL	NIL	1300	1600	1300	1120	Revêtue *Paved*	25 F/A/X/T	800	800	-	-
36	NIL	NIL	1300	1300	1300	1300			800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Way-points / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW18	20°46'49.30" S 138°34'01.37" W	X			X
RW36	20°47'24.93" S 138°34'09.39" W	X			X
AKOPO	REF ENR 4.4	X			X
ATOPU	REF ENR 4.4	X			X
DUMEK	REF ENR 4.4	X			X
MAGIX	REF ENR 4.4	X			X
TURVA	REF ENR 4.4	X			X
FGY18	20°42'21.9" S 138°33'01.3" W	X			X
FGY36	20°51'51.4" S 138°35'09.4" W	X			X
GY410	20°41'00.3" S 138°38'01.8" W	X			X
GY420	20°52'35.1" S 138°30'01.0" W	X			X

© SIA

PRECODING RNP A RWY 18

RNP A RWY 18												
RMK	-							MAG VAR 2020 13.8°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	-	TURVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA AKOPO	IF	AKOPO	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	DUMEK	-	088	102.0	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA TURVA	IF	TURVA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GY410	-	313	326.9	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	AKOPO	-	357	010.4	4.6	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	DUMEK	-	088	102.0	5.0	R	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA DUMEK	IF	DUMEK	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	DUMEK	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGY18	-	178	191.9	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW18	Yes	178	191.9	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	178	191.9	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GY410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	AKOPO	-	357	010.4	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

PRECODING RNP B RWY 36

RNP B RWY 36												
RMK	-							MAG VAR 2020 13.8°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	-	TURVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ATOPU	IF	ATOPU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MAGIX	-	268	281.9	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA TURVA	IF	TURVA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GY420	-	133	146.9	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	ATOPU	-	177	190.4	5.3	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MAGIX	-	268	281.9	5.0	R	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA MAGIX	IF	MAGIX	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	MAGIX	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FGY36	-	358	012.0	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW36	Yes	358	012.0	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	358	011.9	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	GY420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	ATOPU	-	177	190.4	5.3	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

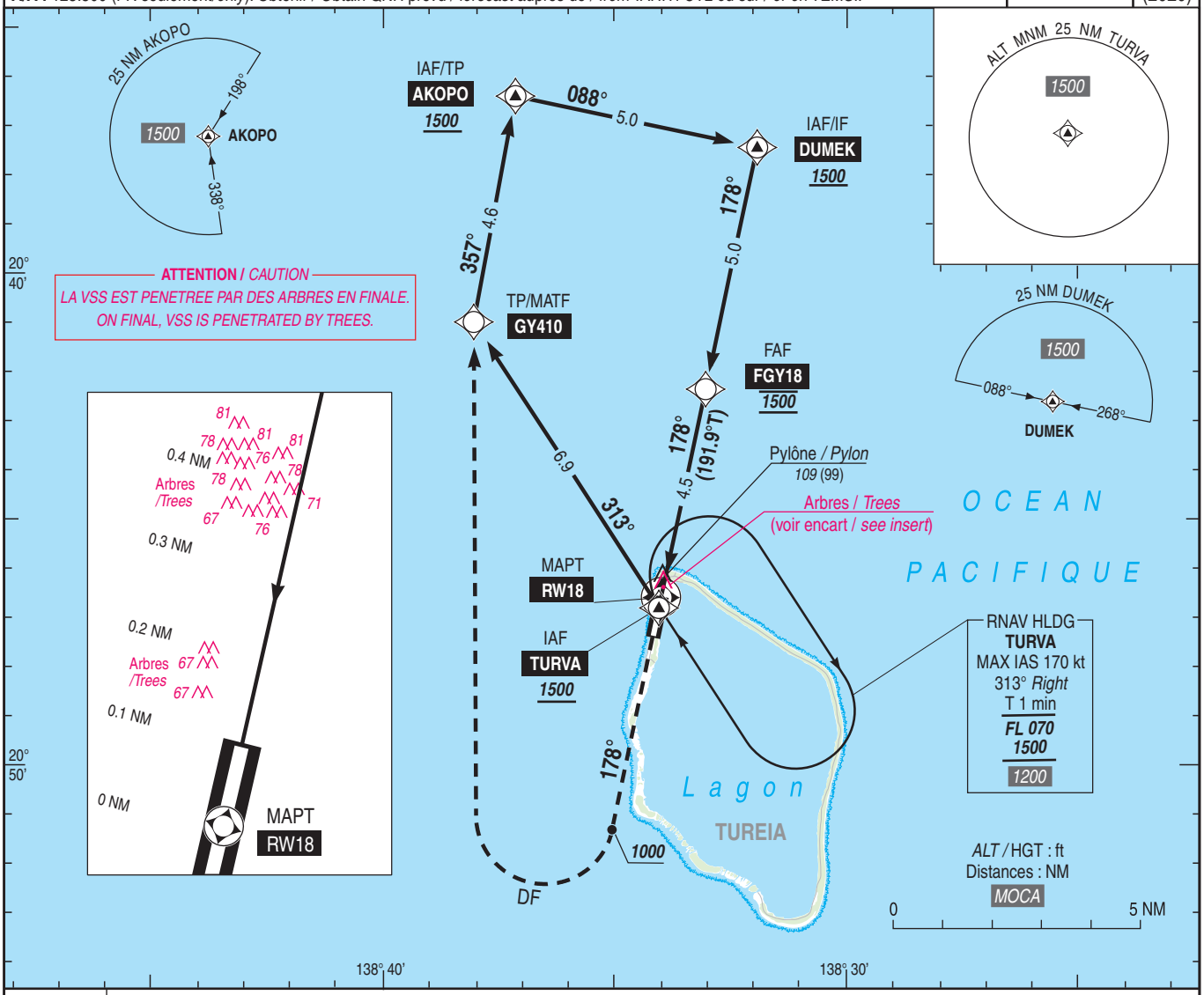
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 10 (1 hPa)**, DTHR : 6*

TUREIA

RNP A RWY18

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement/*only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

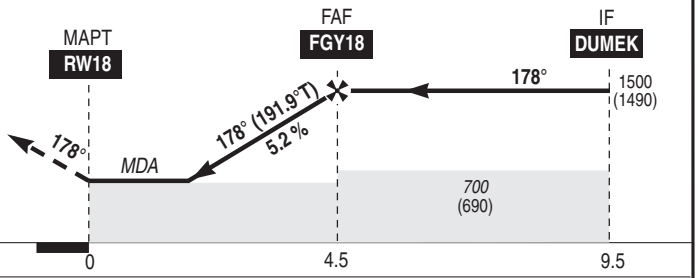
RNP APCH | VAR 14°E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 178°**. A ***1000*** (990), tourner **à droite** direct vers **GY410**, puis poursuivre vers **AKOPO** en montée vers ***1500*** (1490).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb **MAG 178°**. At **1000** (990), turn right direct to **GY410**, then **AKOPO** climbing to **1500** (1490).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (660)	1500	651
B		1600	

DIST RW18			
NM	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1330*** (1320)	***1010*** (1000)	***690*** (680)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *the procedure must be followed by circling.*

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - RW18	4.5 NM	3 min 53	3 min 12	2 min 43	2 min 29	2 min 16	2 min 06
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

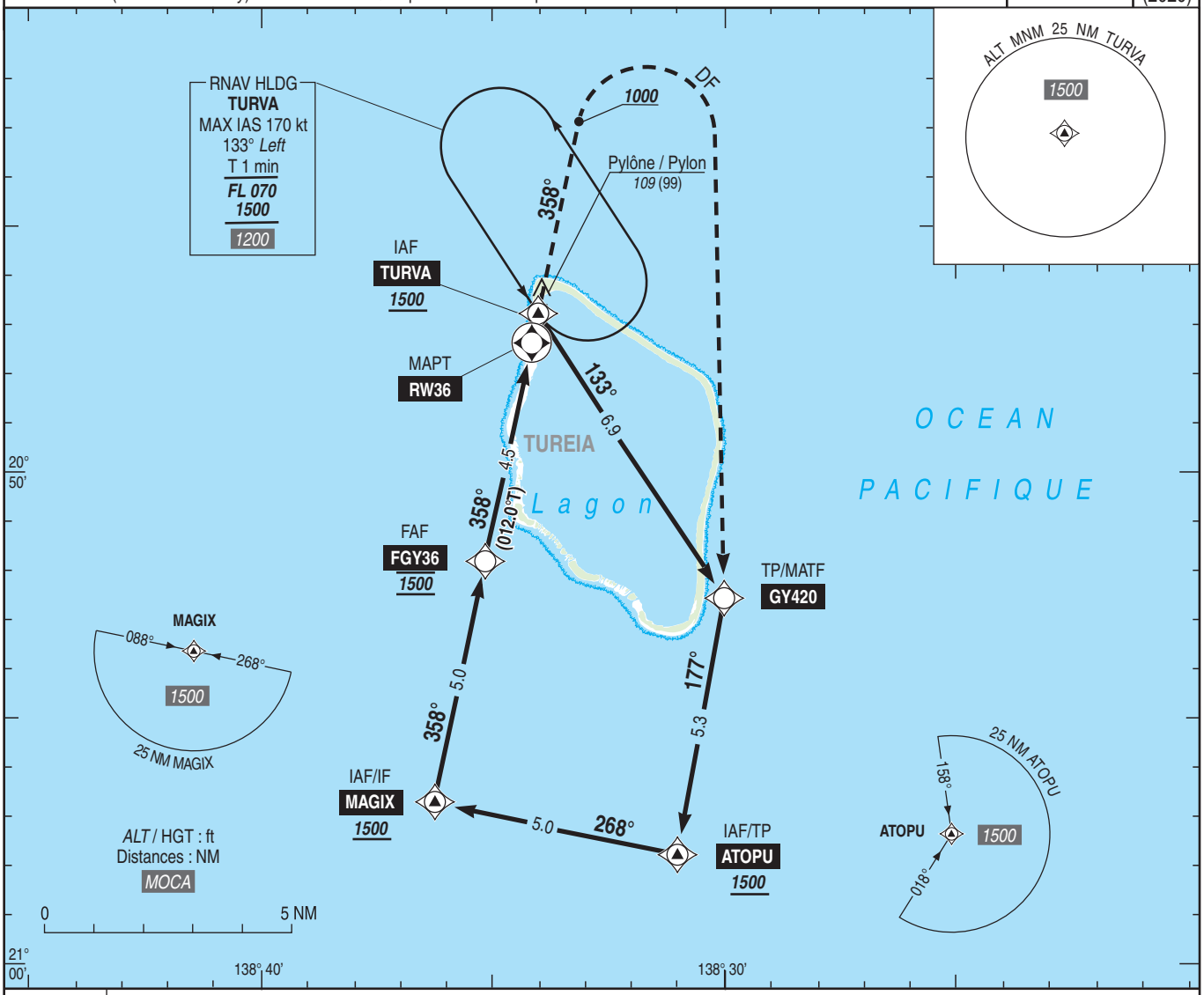
CAT A B

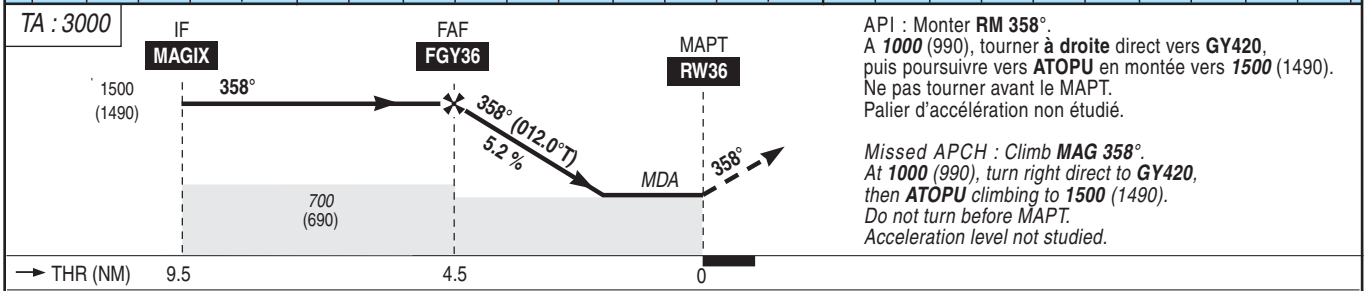
***ALT AD : 10 (1 hPa)**, THR : 10*

TUREIA

RNP B RWY 36

APP : NIL TWR : NIL **A/A :** 123.500 (FR seulement/*only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 14°E (2020)





API : Monter **RM 358°**.
A ***1000*** (990), tourner **à droite** direct vers **GY420**,
puis poursuivre vers **ATOPU** en montée vers ***1500*** (1490).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 358°**.*
*At **1000** (990), turn right direct to **GY420**,*
*then **ATOPU** climbing to **1500** (1490).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres. */ vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A	***670*** (660)	1500	651
B		1600	

DIST RW36			
NM	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1335*** (1325)	***1015*** (1005)	***700*** (690)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche */ Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *the procedure must be followed by circling.*

FAF - RW36	4.5 NM	70 kt 3 min 53	85 kt 3 min 12	100 kt 2 min 43	110 kt 2 min 29	120 kt 2 min 16	130 kt 2 min 06
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TUREIA

	ALT AD : 10 ft (1 hPa) LAT : 20 46 48 S LONG : 138 34 01 W	**NTGY** VAR 14° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement /*only*)

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
18 36	178 358	1300 x 30	Revêtue *Paved*	25 F/A/X/T	1300 1300	1600 1300	1300 1300	1120 1300

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 NTHE.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTHE - AHE

AD 2 NTHE.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°25'39"S 146°15'19"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	RWY and TWY centrelines intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	16 km NE Tenukupara (par voie maritime)	16 km NE of Tenukupara village (by maritime way)
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	19 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-6 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.0565°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.018°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 TAHITI FAA'A	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail: sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTHE.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTHE.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTHE.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTHE.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places)	Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats)
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Sauf MER et SAM Hors HS : O/R avec PPR 48 HR ouvrées avant le vol, à sad-exp.dac@administration.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires. Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Except WED and SAT Outside HS SKED : O/R PPR 48 opening hours before the flight to sad-exp.dac@administration.gov.pf Level 1 outside these SKED. Fire powder extinguisher 50 kg in front of the terminal ACFT PRKG side.

AD 2 NTHE.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTHE.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	asphalt
	Résistance des TWY / *TWY strength*	14/F/A/X/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 NTHE.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTHE .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with holding point mark.

AD 2 NTHE.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 NTHE.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTHE .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTHE.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	068.75 (057)	1240 x 23	14 F/A/X/T revêtue / paved	14°25'48.22"S 146°15'43.65"W ------ GUND NIL	THR : 12ft
24	248.75 (237)	1240 x 23	14 F/A/X/T revêtue / paved	14°25'33.59"S 146°15'05.06"W (14°25'34.06"S 146°15'06.30"W) ------ GUND NIL	THR : 19ft DTHR : 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
06	NIL	NIL	300	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	260	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTHE.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	1200	1500	1200	1200	Fin de TORA, ASDA et LDA 40 m avant la fin de piste. End of TORA, ASDA and LDA 40 m before RWY end.
24	1240	1500	1240	1200	Début LDA 40 m après le seuil 24. LDA beginning 40 m after THR 24.

AD 2 NTHE.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		G	3.0 ° 5.2 %	43 ft					
24		G	3.0 ° 5.2 %	43 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*	
06	1240	52 m	W	LIL	R			
24	1240	52 m	W	LIL	R			

AD 2 NTHE.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*	B-LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Balisage lumineux de secours: centrale électrique de secours.	Emergency lighting : emergency power-plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Inférieur à 15 sec.	Less than 15 sec.
5	Observations / *Remarks*	PRKG: B-LIL	

AD 2 NTHE.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTHE.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 NTHE.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTHE.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*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTHE.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée et dégagée : 100 m.

20.1.2 Roulage

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General information

Prepared strip and RWY shoulder width : 100 m.

20.1.2 Taxi regulations

Half turn prohibited except on turn pads areas at RWY ends.

AD 2 NTHE.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTHE.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :
- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 GENERAL

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :
- 25 kt dry RWY,
- 20 kt wet RWY,
- 15 kt contaminated RWY.

AD 2 NTHE.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 EQUIPEMENT AERODROME

Système de télécommande VHF de balisage.

Le PCL fonctionne de jour comme de nuit.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

PCL : Balisage lumineux pouvant être télécommandé par VHF sur la fréquence A/A 123.500

- Niveau de brillance MNM : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI,

- Niveau de brillance MAX : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Fonctionnement :

30 minutes et prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

23.1 AD EQUIPMENT

VHF PCL.

The PCL is in operation by day and night.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation in the PAPI, threatening the stability of the glide path.

PCL : Lighting aids remote-controlled by VHF on A/A frequency 123.500

- MNM brighting level : 3 clicks on microphone in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI,

- MAX brighting level : 5 clicks on microphone in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU.

Lighting extinction after 30 min.

Operating :

30 min and extension of 30 min after 3 or 5 clicks on microphone.

In case of failure :

Wait 10 sec before another click action.

23.2 OBSTACLES

Travaux de nettoyage de bandes possible hors HS.

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles :

Végétation de 15 ft de haut située à 115 m au nord de l'axe de piste.

Végétation de 60 ft de haut située à 150 m au sud de l'axe de piste et à l'est du parking.

Présence d'une route d'accès d'urgence en limite d'emprise aéroportuaire à environ 150 m de l'axe de piste.

23.2 OBSTRUCTIONS

RWY strip cleaning is possible outside HS.

Air crews must be aware of following obstructions :

A 15 ft in height vegetation located at 115 m from northern RWY centre line.

A 60 ft in height vegetation located at 150 m from southern RWY centre line and in the east of the apron.

Presence of an emergency access road limit airport to right-of-way approximately 150 m from the RWY centreline.

23.3 DIVERS

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

AD utilisable de jour seulement.

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft.

23.3 MISCELLANEOUS

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Daytime use only.

Possible IFR operations below 3000 ft.

AD 2 NTHE.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

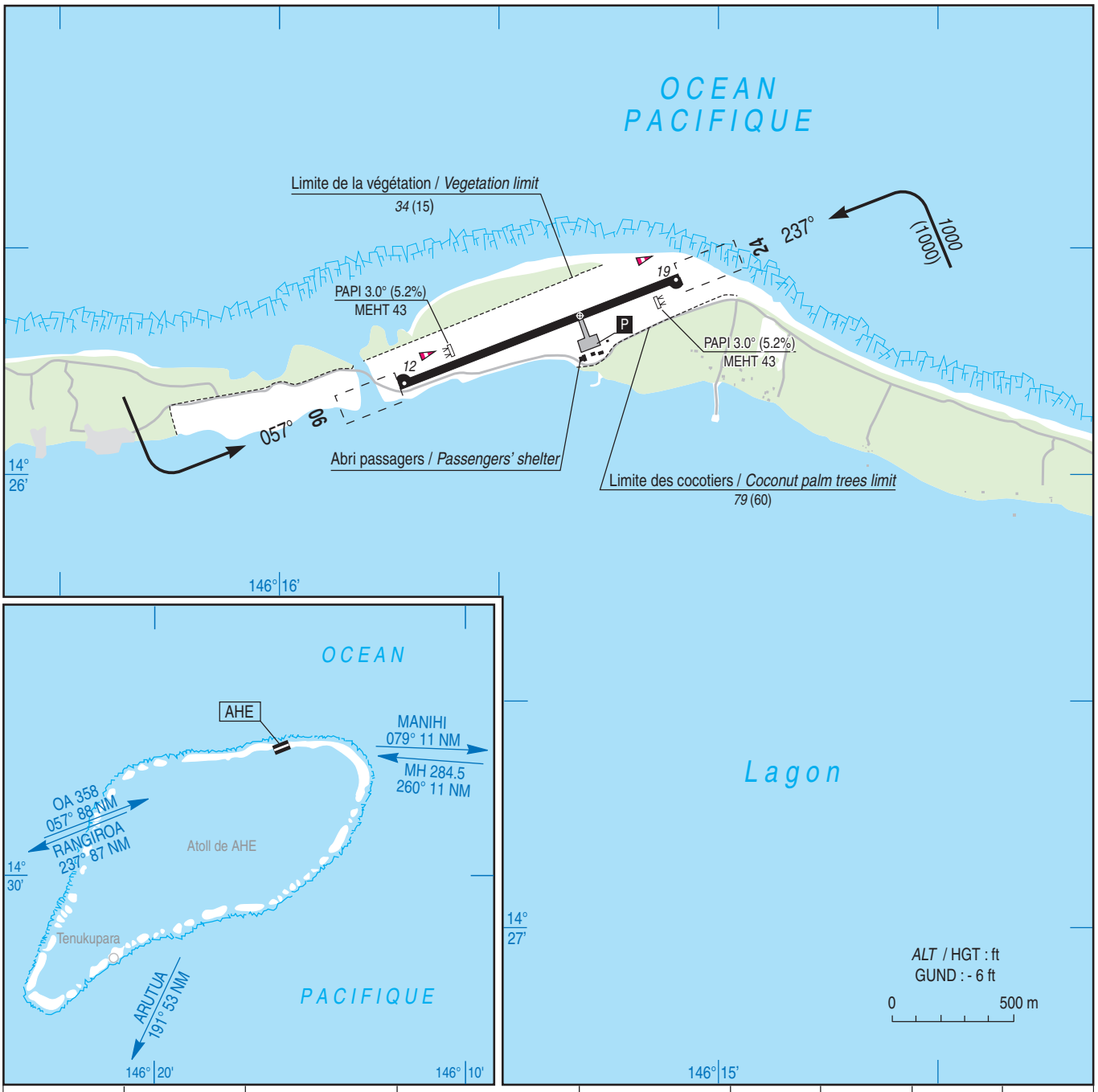
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

AHE

	ALT AD : 19 ft (1 hPa) LAT : 14 25 39 S LONG : 146 15 19 W	**NTHE** VAR 12° E (2025)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement /*only*).



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
06 24	057 237	1240 x 23	Revêtue *Paved*	14 F/A/X/T	1200 1240	1500 1500	1200 1240	1200 1200

Aides lumineuses : BI

Lighting aids : *LIL*

© 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 NTKA.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKA - KAUEHI

AD 2 NTKA.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°46'51"S 145°07'26"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY 08/26 et TWY	RWY 08/26 and TWY centerlines intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6 km Tearavero	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	18 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-6 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.4197°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.017°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 54 37 94	
	FAX	(689) 40 54 37 92	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTKA.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKA.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKA.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	50 kg powder fire extinguisher in front of the terminal on PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : Niveau 3 Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. VEN et DIM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées, à adresser à derogpays@aviation-civile.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires.	HS: Level 3 Outside HS: O/R with PN of 48 working hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. FRI and SUN: not provided PPR PN 48 working hours to send to derogpays@aviation-civile.gov.pf Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTKA.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Asphalt
	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 NTKA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne	Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKA .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTKA.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 NTKA.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKA .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTKA.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	093.58 (081)	1200 x 23	20 F/A/X/T revêtue / paved	15°46'49.00"S 145°08'01.35"W ------ GUND NIL	THR : 9ft
26	273.58 (261)	1200 x 23	20 F/A/X/T revêtue / paved	15°46'51.44"S 145°07'21.11"W ------ GUND NIL	THR : 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
08	NIL	NIL	200	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	200	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKA.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1200	1400	1200	1200	
26	1200	1400	1200	1200	

AD 2 NTKA.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 NTKA.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 NTKA.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKA.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 NTKA.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKA.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 NTKA.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour ACFT de MTOW supérieure à 11t.

Largeur de bande aménagée : 80 m sur longueur de piste et limitée à 30 m aux extrémités.

Largeur de bande dégagée : 200 m.

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Half turn prohibited out of turn around areas at the end of the RWY for ACFT of MTOW greater than 11t.

Prepared strip width: 80 m RWY overlength and limited at 30 m on extremities

RWY shoulder width: 200 m.

AD 2 NTKA.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKA.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Limitations vent traversier :
- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

Cross wind limitations:
- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY.

AD 2 NTKA.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques (cocotiers) :

- QFU 261 : présence de cocotiers de 66 ft de haut situés à 2190 m du seuil 26 et dans l'axe.
- CWY QFU 081 : présence de cocotiers de 66 ft de haut situés à 150 m de l'axe côté lagon.

Présence d'une route dans les surfaces latérales de dégagement aéronautique.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of critical obstacles (coconut palms):

- QFU 261: presence of coconut palm trees 66 ft in height located at 2190 m from THR 26 on RWY axis.

- CWY QFU 081: presence of coconut palm trees 66 ft in height located at 150 m from RWY axis on the lagoon side.

Presence of a road in the lateral clearance surfaces of the aerodrome.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTKA.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

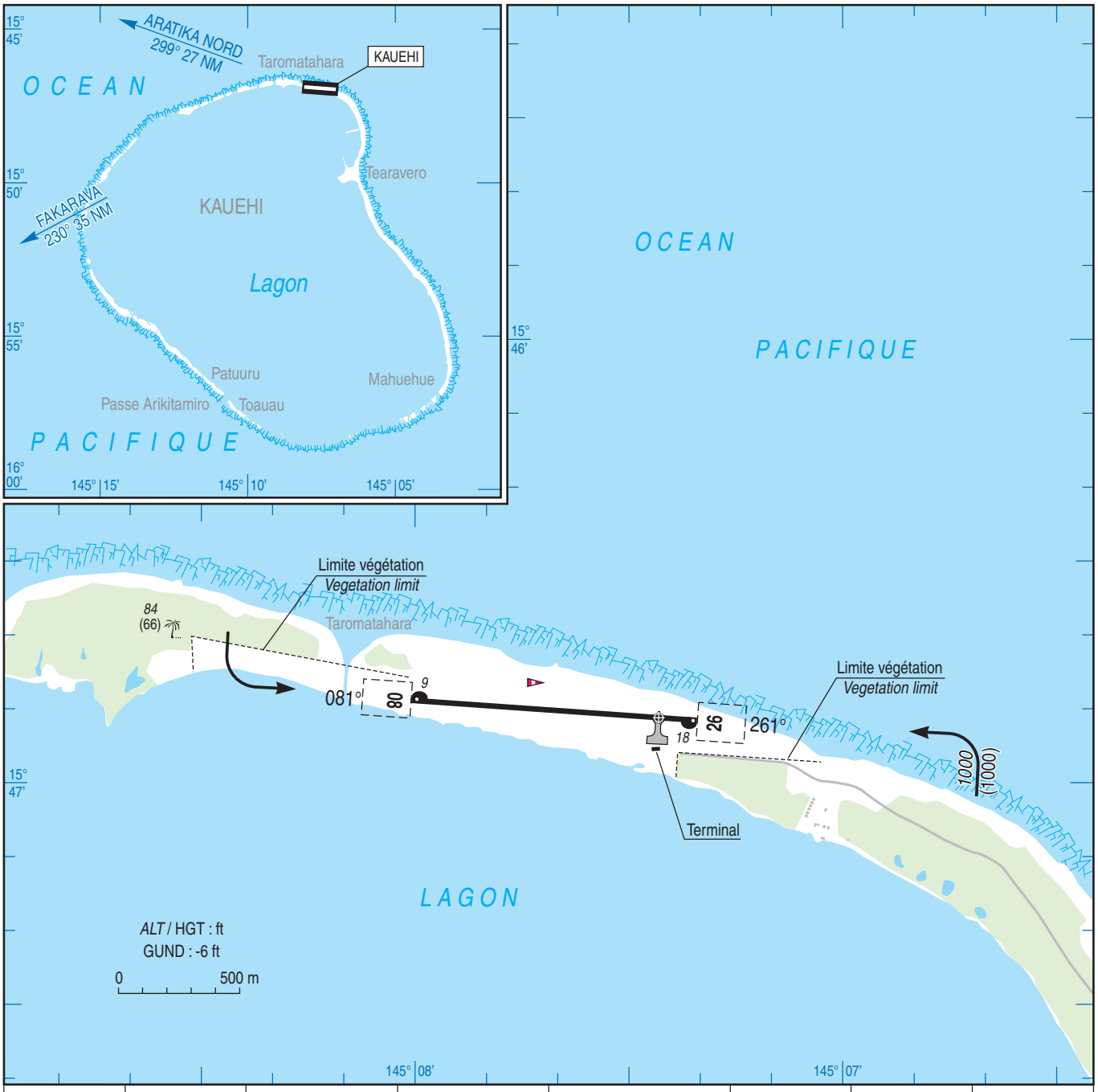
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert a la CAP
Public air traffic

KAUEHI

	ALT AD : 18 ft (1 hPa) LAT : 15 46 51 S LONG : 145 07 26 W	**NTKA** VAR 12° E (15)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : (123.500) FR uniquement / *only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08 26	081 261	1200 x 23	Revêtue *Paved*	20 F/A/X/T	1400 1400	1200 1200	1200 1200

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 NTKF.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKF - FAAITE

AD 2 NTKF.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°41'12"S 145°19'58"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2,5 km NE Hitianau
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	12 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-6 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.689°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.018°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	Email : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTKF.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKF.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKF.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKF.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles, capacité de 60 places.	Level 1 : fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal, PRKG ACFT side. Emergency sea facilities available, 60 seats capacity.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Sauf SAM et DIM Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol au gestionnaire de l'AD Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Except SAT and SUN Outside HS SKED : O/R PN 48 HR opening hours before the flight to the AD operator Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTKF.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKF.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTKF.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKF .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Trafic area safety line combined with holding-point mark.

AD 2 NTKF.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 NTKF.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKF .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTKF.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	089.37 (077)	1180 x 23	16 F/A/X/T revêtue / paved	16°41'11.73"S 145°20'05.35"W ------ GUND NIL	THR : 12ft
26	269.37 (257)	1180 x 23	16 F/A/X/T revêtue / paved	16°41'11.31"S 145°19'25.54"W ------ GUND NIL	THR : 11ft

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	200	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	300	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKF.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1180	1380	1180	1180	
26	1180	1480	1180	1180	

AD 2 NTKF.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 NTKF.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 NTKF.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKF.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 NTKF.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKF.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 NTKF.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.	*Half turn prohibited outside turn-around areas at end of RWY.*
Largeur de bande aménagée : 80 m	*Prepared strip width : 80 m*
Largeur de bande dégagée : 150 m	*RWY shoulder width : 150 m*

AD 2 NTKF.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKF.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 LIMITATIONS

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 LIMITATIONS

Cross wind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :

- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

Circuits uniquement côté lagon

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

Circuits only over the lagoon side

AD 2 NTKF.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques (arbres) dans les trouées d'envol :

QFU 077 : présence d'arbres de 61 ft de haut situés à 1930 m du seuil 08 et dans l'axe de piste.

Dégagements latéraux :

Présence du garage RFFS de 27 ft de haut, situé à 75 m de l'axe de piste, et perçant de 11 ft les dégagements latéraux.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of obstructions (trees) in TKOF funnels :

QFU 077 : trees of 61 ft in height located at 1930 m from THR 08 in line with RWY centreline.

RWY shoulders :

Presence of a 27 ft hight RFFS station, located 75 m from the RWY centreline, penetrating 11 ft inside the southern RWY shoulders.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTKF.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

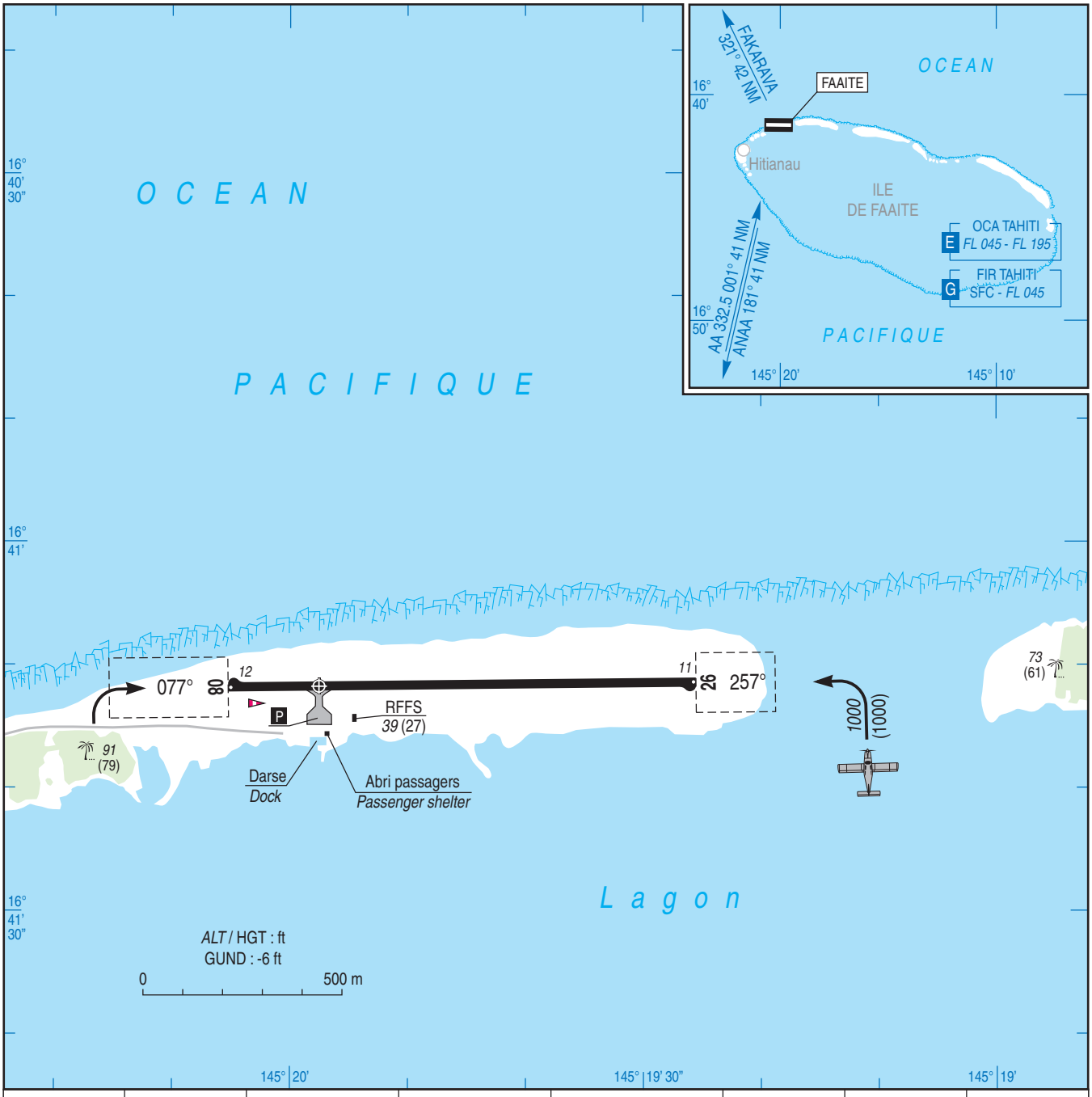
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

FAAITE

	ALT AD : 12 ft (1 hPa) LAT : 16 41 12 S LONG : 145 19 58 W	**NTKF** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR uniquement / *only.*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08 26	077 257	1180 x 23	Revêtue *Paved*	16 F/A/X/T	1380 1480	1180 1180	1180 1180

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 NTKH.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKH - FAKAHINA

AD 2 NTKH.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°59'31"S 140°09'53"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km S village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-20 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.3498°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.009°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTKH.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI-FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKH.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKH.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	SAM et DIM : non assuré a) Lors des vols commerciaux réguliers : niveau 2. Afin d'établir le contact avec l'agent local : - pour les vols du LUN : PN avant VEN 0730 locale auprés du BRIA de TAHITI-FAA'A. - pour les vols du MAR au VEN : PN la veille avant 0730 locale auprés du BRIA de TAHITI-FAA'A. b) En dehors des vols commerciaux réguliers : le SSLIA peut être rendu sous réserve : PN avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du SSLIA afin d'établir le contact avec l'agent local. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés : PPR PN 48 HR ouvrées avant le vol auprés de la section aérodromes de la DAC/PF.	SAT and SUN : not provided a) For commercial scheduled flights : level 2. To contact the local agent : - MON : PN before FRI 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. - TUE to FRI : PN on the previous day before 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. b) Outside commercial scheduled flights : the RFFS service is provided with restrictions: PN before 0730 local time on the previous day before the flight according to RFFS closing days in order to contact the local agent. c) Outside published opening days or HR : PPR PN 48 HR before the flight from the AD section of DAC/PF.

AD 2 NTKH.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance des TWY / *TWY strength*	17 F/A/X/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 NTKH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Absence de panneaux d'identification de piste dans le prolongement des marques de point d'attente avant piste.	Absence of RWY designation signs in line with taxiholding position markings before RWY.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKH .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with holding point mark.

AD 2 NTKH.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 NTKH.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI-FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKH .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTKH.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	109.95 (098)	1045 x 30	17 F/A/X/T revêtue / paved	15°59'26.27"S 140°10'07.55"W (15°59'26.77"S 140°10'06.12"W) ------ GUND NIL	THR : 10ft DTHR : 10ft
28	289.95 (278)	1045 x 30	17 F/A/X/T revêtue / paved	15°59'37.88"S 140°09'34.48"W ------ GUND NIL	THR : 10ft

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	270	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	60	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKH.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	1045	1315	1045	1000	
28	1000	1060	1000	1000	Fin des distances TORA, ASDA, LDA, 45 m avant l'extrémité physique de la piste. End of TORA, ASDA, LDA 45 m before the RWY physical end.

AD 2 NTKH.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 NTKH.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 NTKH.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKH.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 NTKH.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKH.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 NTKH.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 BANDE DE PISTE

Largeur de bande aménagée : 80 m.

Largeur de bande dégagée : 120 m.

20.1 RUNWAY STRIP

Prepared strip width : 80 m.

RWY shoulder width : 120 m.

AD 2 NTKH.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKH.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Limitations vent traversier :	*Cross wind limitations :*
- 25 kt sur piste sèche	*- 25 kt dry RWY*
- 20 kt sur piste mouillée	*- 20 kt wet RWY*
- 15 kt sur piste contaminée.	*- 15 kt contaminated RWY.*
Avant atterrissage, s'assurer par un passage à basse altitude que la piste est dégagée.	*Before landing, pilots are to ensure the RWY is vacated by proceeding a low altitude overflight.*

AD 2 NTKH.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques (arbres) dans la trouée d'envol :

- Dégagements latéraux : présence d'arbres de 66 ft de haut situés à 70 m au Nord et au Sud de l'axe de piste.

Présence de merlons délimitant la bande de piste, situés :

- à 64 m au Sud de l'axe de piste : ALT 24 ft.

- à 62 m au Nord de l'axe de piste : ALT 22 ft.

En l'absence de RFFS, attention à la circulation éventuelle de véhicules traversant l'axe de la piste.

Présence d'une route au seuil 10, longeant le talus côté océan, située à 105 m du seuil de piste 10, ALT 19 ft.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of obstacles (trees) in the take-off funnel :

- RWY shoulders : presence of palm trees ALT 66 ft located at 70 m North and South from RWY center line.

Presence of merlons delimiting the RWY strip, located :

- 64 m South of the RWY centerline : ALT 24 ft.

- 62 m North of the RWY centerline : ALT 22 ft.

In the absence of RFFS, beware of possible vehicle traffic crossing the RWY centerline.

Presence of a road at THR 10, along the ocean side slope, located 105 m from RWY THR 10, ALT 19 ft.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Activité IFR possible en dessous de 3000 ft AMSL.

Restrictions d'utilisation : HJ.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Possible IFR operations below 3000 ft AMSL.

Day use only.

AD 2 NTKH.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

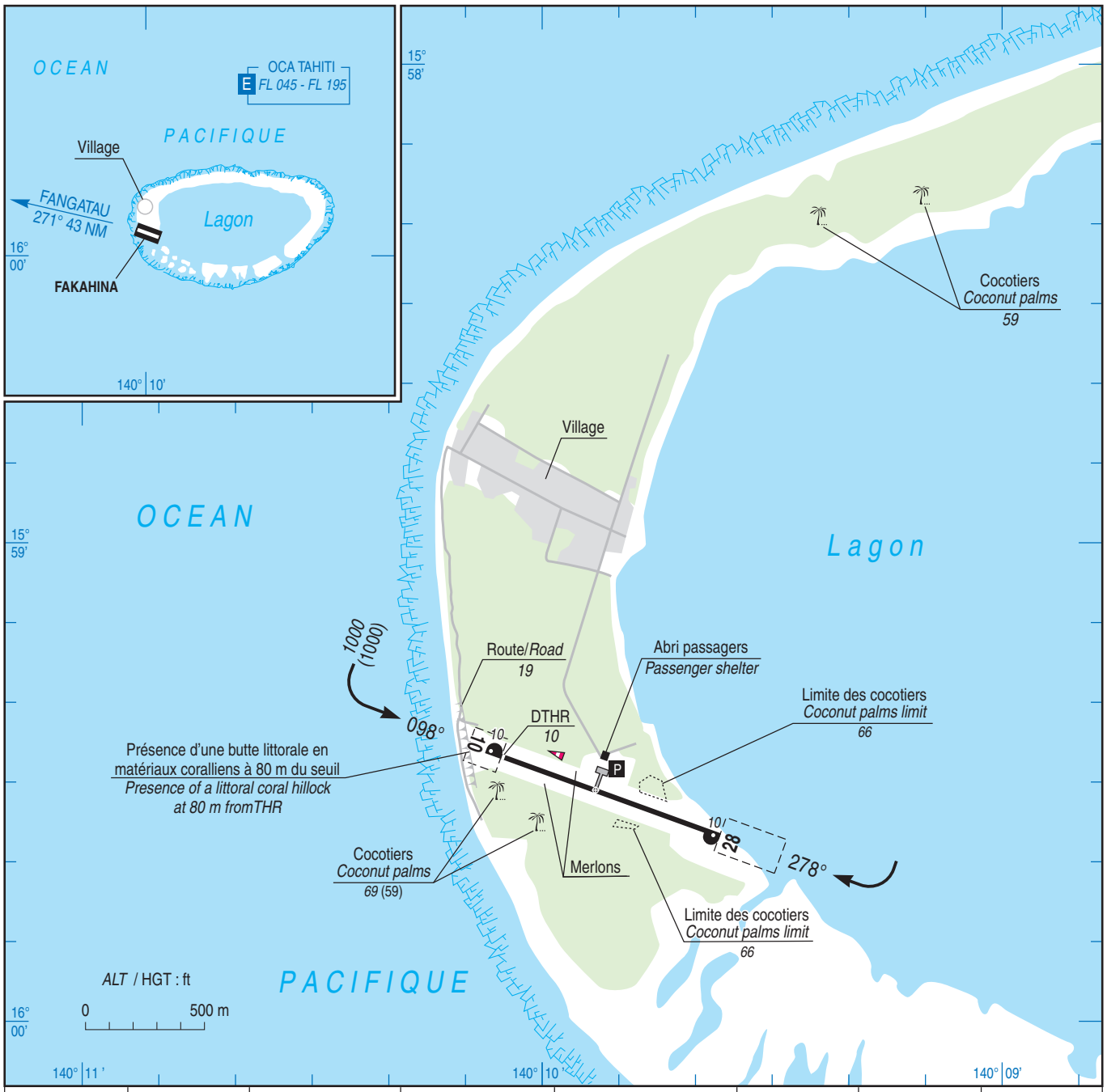
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

FAKAHINA

	ALT AD : 10 ft (1 hPa) LAT : 15 59 31 S LONG : 140 09 53 W	**NTKH** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
10 28	098 278	1045x 130	Revêtue *Paved*	17 F/A/X/T	1315 1060 (1)	1045 1000 (1)	1000 1000 (1)

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

(1) voir / *see* AD 2 NTKH.13

© 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 NTKK.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKK - ARATIKA NORD

AD 2 NTKK.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°29'06"S 145°28'12"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY 08/26 et TWY	RWY 08/26 and TWY centerlines intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	3 km NW Paparara	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	0 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.3408°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.018°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 PAPEETE TAHITI	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTKK.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKK.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKK.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	MOYENS NAUTIQUES DE SECOURS DISPONIBLES (CAPACITE DE 60 PLACES). Niveau 1 : extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	NAUTICAL EMERGENCY MEANS AVAILABLE (60 SEATS CAPACITY). Level 1 : fire extinguisher 50kg of powder in front of the terminal on PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : Niveau 4 Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. LUN et DIM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées, à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces horaires.	HS : Level 4 Outside HS : O/R with PN of 48 HR worked hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. MON and SUN : not provided PPR PN 48 worked hours to send to the AD administration. Level 1 outside these hours.

AD 2 NTKK.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTKK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKK .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTKK.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 NTKK.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKK .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

AD 2 NTKK.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	095.84 (084)	1265 x 23	14 F/B/X/T revêtue / paved	15°29'05.99"S 145°28'14.73"W ------ GUND NIL	THR : 7ft
26	275.84 (264)	1265 x 23	14 F/B/X/T revêtue / paved	15°29'10.18"S 145°27'32.49"W ------ GUND NIL	THR : 10ft

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	200	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	350	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKK.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1265	1465	1265	1265	
26	1265	1615	1265	1265	

AD 2 NTKK.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 NTKK.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 NTKK.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKK.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 NTKK.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKK.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 NTKK.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Largeur de bande aménagée : 80 m	*Prepared strip width : 80 m*
Largeur de bande dégagée : 80 m	*RWY shoulder width : 80 m*

AD 2 NTKK.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKK.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Ne sont autorisés uniquement les opérateurs aériens dont les procédures d'exploitation prevoient l'utilisation de leurs aéronefs sur piste étroite.

22.1 GENERAL

Only air operators whose operating procedures provide for the operation of their ACFT on narrow RWY are permitted.

22.2 LIMITATIONS A LA NAVIGATION AERIENNE

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

22.2 LIMITATIONS

Cross wind limitations :

- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY.

AD 2 NTKK.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Obstacles

QFU 084 : Présence de cocotiers de 33 ft de haut à 1900 m du seuil 08 dans l'axe de piste.

QFU 264 : Présence de cocotiers de 33 ft de haut à 2060 m du seuil 26 dans l'axe de piste et de 67 ft de haut à 2150 m du seuil 26 dans l'axe de piste.

Dégagements latéraux de la piste, des prolongements dégagés et trouées :

Présence de cocotiers de 33 ft de haut à 100 m de l'axe de piste côté lagon.

Présence d'un merlon de 7 ft de haut, situé au plus près à 56 m de l'axe de piste côté océan.

23.1 Obstructions

QFU 084 : Presence of coconut palm trees 33 ft in height located at 1900 m from THR 08 on RWY axis.

QFU 264 : Presence of coconut palm trees 33 ft in height located at 2060 m from THR 26 on RWY axis and 67 ft in height located at 2150 m from THR 26 on RWY axis.

Shoulders of RWY, CWYs and funnels :

Presence of coconut palm trees 33 ft in height located at 100 m from RWY axis on side of lagoon.

Mound of 7 ft in height located as close as 56 m from RWY axis on ocean side.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Travaux de nettoyage de bandes possibles hors HS.

Restrictions d'utilisation : HJ.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

RWY strip cleaning is possible outside HS.

Day use only.

AD 2 NTKK.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

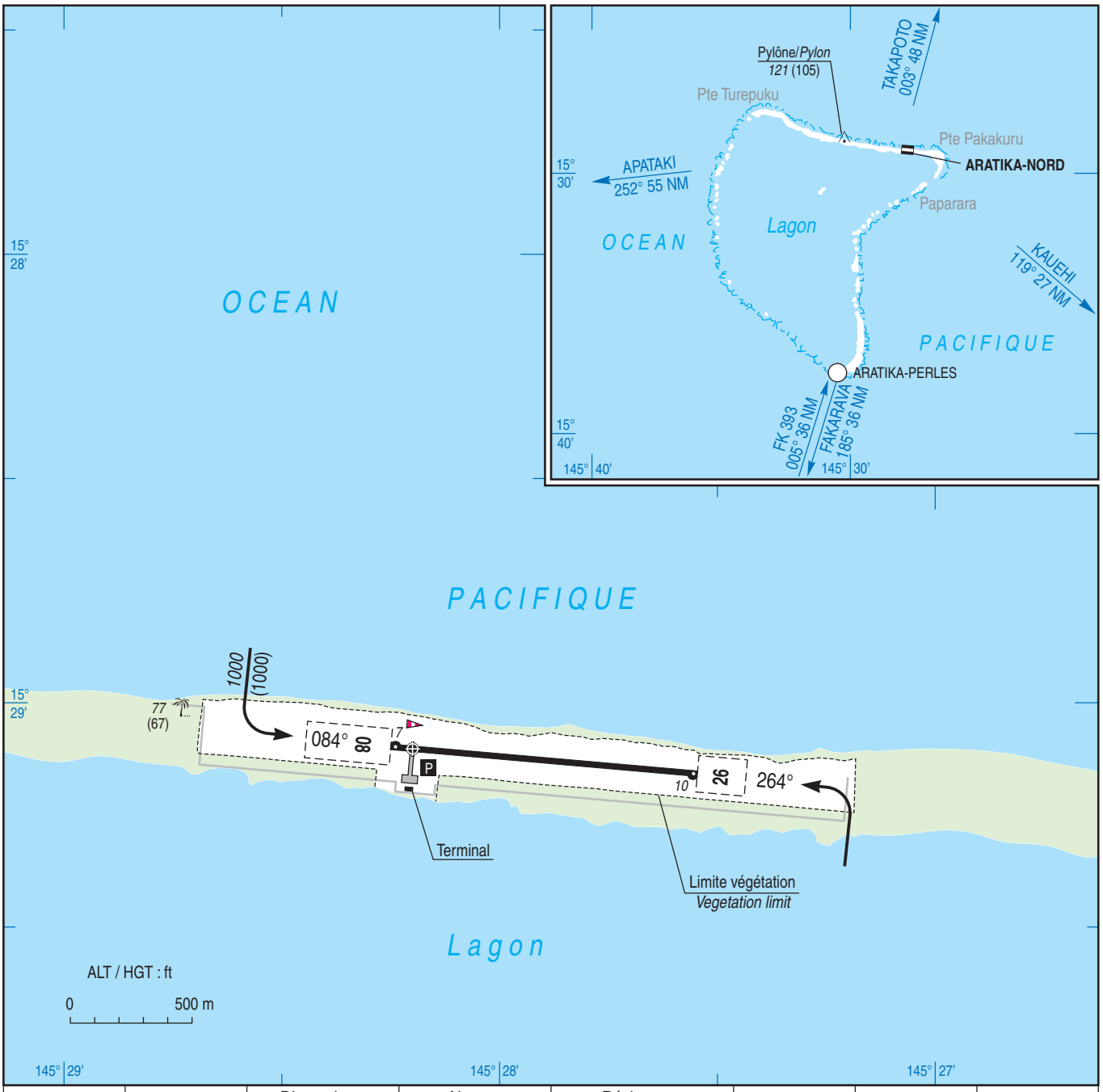
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

ARATIKA NORD
Pointe Pakakuru

	ALT AD : 10 ft (1 hPa) LAT : 15 29 06 S LONG : 145 28 12 W	**NTKK** VAR 13°E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only.)*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08 26	084 264	1265 x 23	Revêtue *Paved*	14 F/B/X/T	1465 1615	1265 1265	1265 1265

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 NTKM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKM - TAKUME

AD 2 NTKM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°51'20"S 142°16'06"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km au Sud du village de Ohomo	1 km South of Ohomo Village.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	13 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-16 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.3769°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.013°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 54 37 94	
	FAX	(689) 40 54 37 92	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTKM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKM.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKM.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de poudre 50 kg en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 : HOR NOTAM. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	Level 2 : NOTAM SKED. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTKM.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume multicouche	Multilayer asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume multicouche	Multilayer asphalt
	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 NTKM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKM .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTKM.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 NTKM.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTKM.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	138.12 (126)	948 x 30	15 F/A/Y/T revêtue / paved	15°51'15.24"S 142°16'09.58"W (15°51'15.67"S 142°16'09.18"W) ------ GUND NIL	THR : 13ft DTHR : 13ft
31	318.12 (306)	948 x 30	15 F/A/Y/T revêtue / paved	15°51'38.23"S 142°15'48.29"W ------ GUND NIL	THR : 11ft

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	150	NIL	NIL	NIL
31	NIL	NIL	150	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKM.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
13	948	1098	948	930	
31	930	1080	930	930	Fin des distances déclarées TORA, TODA, ASDA et LDA 18 m avant l'extrémité de la piste. End of declared distances TORA, TODA, ASDA and LDA located 18 m before the RWY end.

AD 2 NTKM.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 NTKM.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 NTKM.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKM.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 NTKM.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKM.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 NTKM.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.	*Half turn prohibited out of turn-around areas at end of RWY.*
Largeur bande aménagée : 60 m.	*Prepared strip width : 60 m*
Largeur de bande dégagée : 92 m	*RWY shoulder width : 92 m*
Zones localisées de décompactage dans la bande aménagée côté village entre le THR 13 et la bretelle.	*Localised areas of loosening in the runway shoulder by the village side between THR 13 and the TWY.*
Travaux de nettoyage de bandes possible en dehors des horaires des vols commerciaux réguliers.	*RWY shoulder cleaning outside commercial scheduled flights.*

AD 2 NTKM.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKM.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft.	*Possible IFR activity below altitude 3000 ft.*
Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :	*Cross wind limitations for ACFT whose MTOW > 20t:*
- 25 kt sur piste sèche	*- 25 kt dry RWY*
- 20 kt sur piste mouillée	*- 20 kt wet RWY*
- 15 kt sur piste contaminée.	*- 15 kt contaminated RWY.*

AD 2 NTKM.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles : cocotiers de 66 ft de haut situés à 75 m de part et d'autre de l'axe de piste dans les dégagements latéraux de la piste, Nord-Est et Sud-Ouest.

En l'absence du RFFS, circulation possible de véhicules sur un chemin (ALT gabarit 34 ft) situé juste après la piste 13 et perçant la trouée de décollage RWY 13 et la trouée d'atterrissage RWY 31.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of following obstacles : palm trees 66 ft in height located at 75 m on each side of RWY centre line in North-Eastern and South-Western shoulders.

In the absence of the RFFS, possible vehicle traffic on a path (ALT gauge 34 ft) situated just after runway 13 and penetrating the take-off funnel RWY 13 and the landing funnel RWY 31.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

AD 2 NTKM.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

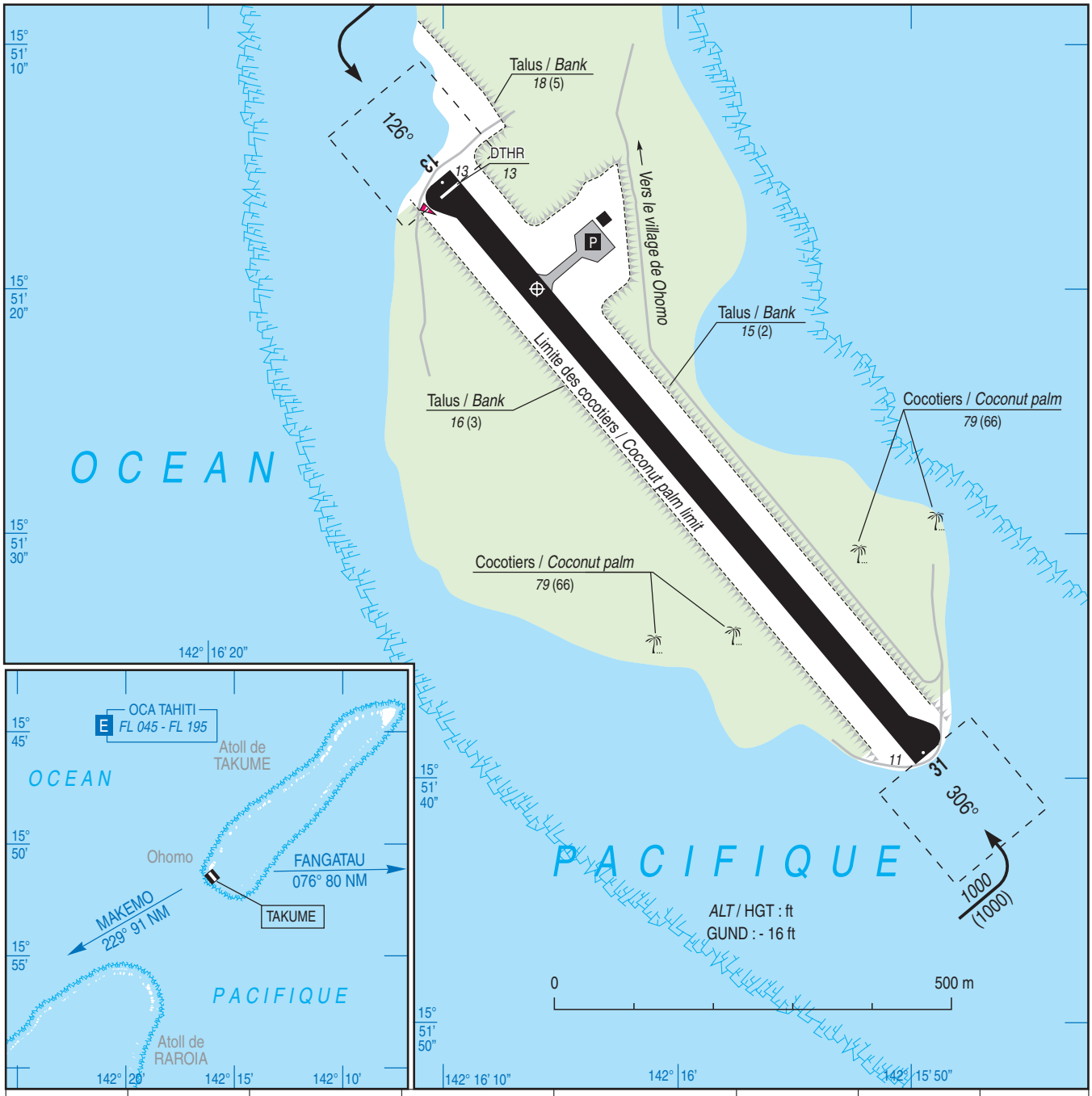
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual Approach and Landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TAKUME

	ALT AD : 13 ft (1 hPa) LAT : 15 51 20 S LONG : 142 16 06 W	**NTKM** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5 FR seulement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
13 31	126 306	948 x 30	Revêtue *Paved*	15 F/A/Y/T	1098 1080 (1)	948 930 (1)	930 930 (1)

OBSERVATIONS / *Remarks :*

(1) Voir / *See* AD 2 NTKM.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 NTKN.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKN - NIAU

AD 2 NTKN.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°07'15"S 146°22'25"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	4 km NW TUPANA
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	21 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	4 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.5384°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.02°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKN.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKN.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKN.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Sauf LUN et MAR Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, à derogpays@aviation-civile.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces horaires Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare coté PRKG ACFT.	Except MON and TUE Outside HS SKED : O/R PN 48 opening HR before the flight to derogpays@aviation-civile.gov.pf Level 1 outside these SKED. Fire powder extinguisher 50 kg in front of the terminal ACFT PRKG side.

AD 2 NTKN.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTKN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKN .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de traffic confondue avec la marque de point d'arrêt.	Trafic area safety line combined with holding-point mark.

AD 2 NTKN.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 NTKN.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKN .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTKN.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	072.00 (060)	1180 x 23	10 F/B/W/U revêtue / paved	16°07'14.87"S 146°22'25.26"W ------ GUND NIL	THR : 17ft
24	252.00 (240)	1180 x 23	10 F/B/W/U revêtue / paved	16°07'02.77"S 146°21'47.56"W ------ GUND NIL	THR : 21ft

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	400	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	400	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKN.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	1180	1580	1180	1180	
24	1180	1580	1180	1180	

AD 2 NTKN.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 NTKN.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 NTKN.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKN.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 NTKN.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKN.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 NTKN.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Largeur bande aménagée : 80 m.	*Prepared strip width : 80 m*
Largeur de bande dégagée : 80 m	*RWY shoulder width : 80 m*

AD 2 NTKN.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKN.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Limitations vent traversier pour aéronef de MTOW > 20 t : - 25 kt sur piste sèche - 20 kt sur piste mouillée - 15 kt sur piste contaminée	*Crosswind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :* *- 25 kt on dry RWY* *- 20 kt on wet RWY* *- 15 kt on contaminated RWY*
Dangers navigation aérienne : Turbulence possible par vent de secteur Sud.	***Air navigation hazard :*** *Possible turbulence by wind from South sector.*

AD 2 NTKN.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 Obstacles

Dégagements latéraux de la piste, des prolongements dégagés et trouées : présence de cocotiers de 33 ft de haut à 150 m de l'axe de piste côté lagon.

QFU 239 : Présence de cocotiers de 61 ft de haut à 1310 m du seuil 24 et à 180 m de l'axe de piste côté lagon.

23.1 Obstructions

Shoulders of RWY, CWYs and funnels: presence of coconut palm trees 33 ft in height located at 150 m from RWY axis on side of lagoon.

QFU 239: Presence of coconuts trees 61 ft in height at 1310 m from THR 24 and at 180 m from RWY axis on lagoon side.

23.2 Divers

AD réservé aux aéronefs munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

AD utilisable de jour seulement.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Day use only.

AD 2 NTKN.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

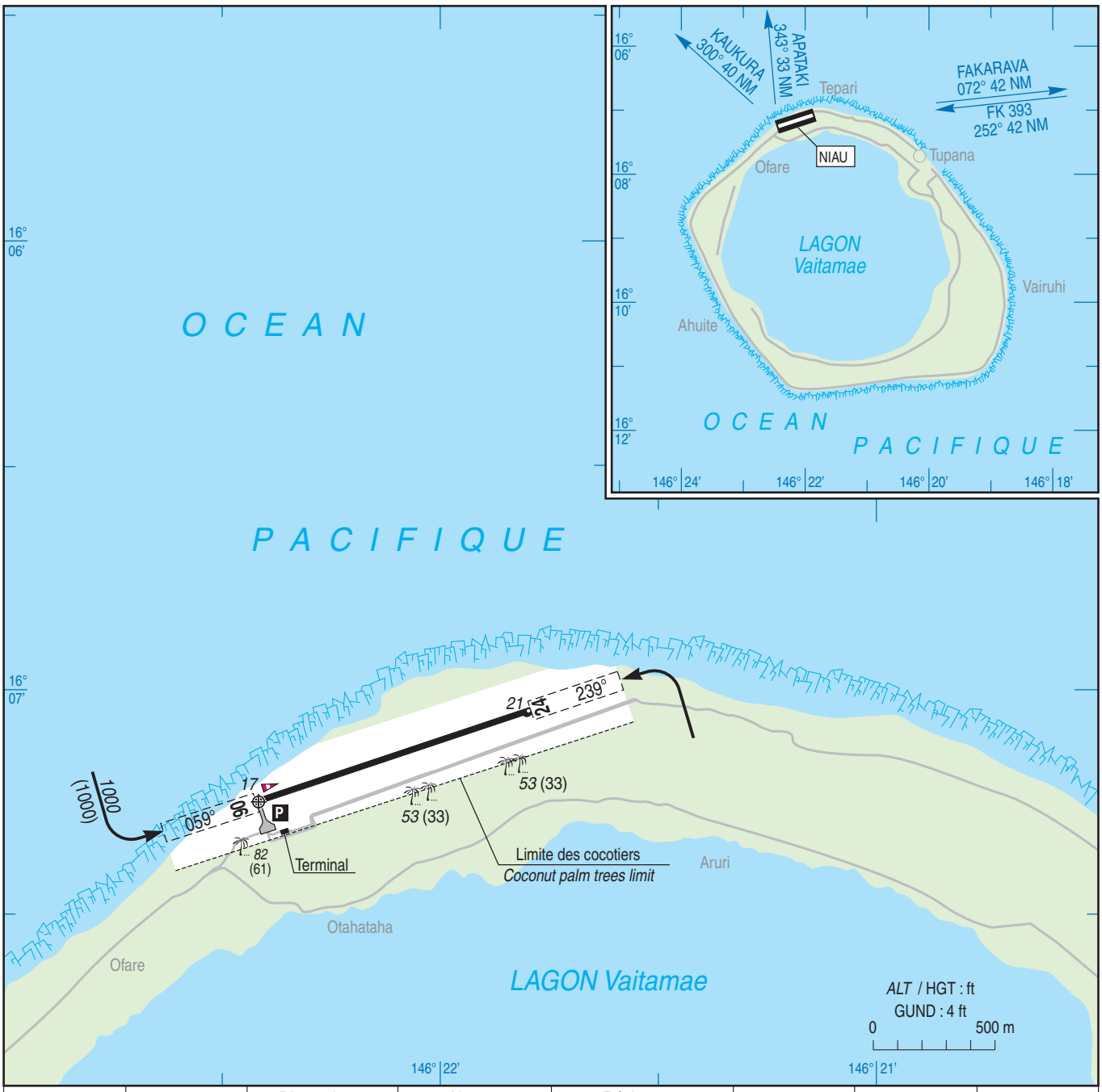
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

NIAU

	ALT AD : 21 ft (1 hPa) LAT : 16 07 15 S LONG : 146 22 25 W	**NTKN** VAR 12° E (10)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5 FR seulement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
06 24	059 239	1180 x 23	Revêtue *Paved*	10 F/B/W/U	1580 1580	1180 1180	1180 1180

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 NTKO.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKO - RAROIA

AD 2 NTKO.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°02'42"S 142°28'38"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	A l'Ouest de l'atoll, aux abords du mouillage de Ngarumaoa.	West of the atoll, near to Ngarumaoa anchorage.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	12 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-10 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.437°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.013°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTKO.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKO.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKO.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur poudre 50 kg en façade de l'aérogare côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal on ACFT PRKG side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Sauf SAM et DIM. En dehors des horaires des vols commerciaux réguliers : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	Except SAT and SUN. Outside commercial flights scheduled hours : O/R PN 48 working hours before flight, to the AD administration. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTKO.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTKO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKO .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Traffic area safety line combined with the holding-point mark.

AD 2 NTKO.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 NTKO.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKO .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTKO.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	174.00 (162)	1180 x 23	11 F/B/X/T revêtue / paved	16°02'42.12"S 142°28'37.67"W ------ GUND NIL	THR : 11ft
34	354.00 (342)	1180 x 23	11 F/B/X/T revêtue / paved	16°03'20.33"S 142°28'33.82"W ------ GUND NIL	THR : 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
16	NIL	NIL	200	NIL	NIL	NIL
34	NIL	NIL	460	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKO.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
16	1180	1380	1180	1180	
34	1180	1640	1180	1180	

AD 2 NTKO.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 NTKO.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 NTKO.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKO.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 NTKO.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKO.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 NTKO.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.	*Only one ACFT at a time allowed on the manoeuvring area.*
Largeur bande aménagée : 80 m.	*Prepared strip width : 80 m*
Largeur de bande dégagée : 80 m	*RWY shoulder width : 80 m*

AD 2 NTKO.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKO.22 Procédures de vol Flight procedures

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW supérieure ou égale à 20 t :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

Procédures d'exploitation pour utilisation ACFT sur piste étroite obligatoires.

22.1 GENERAL

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW is greater than or equal to 20 t :

- 25 kt on dry runway,
- 20 kt on wet runway,
- 15 kt on contaminated runway.

Mandatory operating procedures for the use of ACFT on narrow runways.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

Circuits uniquement côté lagon.

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

Circuits only on lagoon side.

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

AD 2 NTKO.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux appareils munis de radio.	AD reserved for radio-equipped aircraft.
OBSTACLES	***OBSTRUCTIONS***
Présence de cocotiers de 67 ft de haut situés latéralement à 100 m de l'axe dans les dégagements latéraux des trouées QFU 162 et QFU 342.	*Presence of coconut palm trees 67 ft in height located on the side at 100 m from RWY axis in lateral clearings of funnels QFU 162 and QFU 342.*
Dégagements latéraux Est côté lagon : présence de cocotiers de 66 ft de haut situés à 92 m de l'axe de piste.	*East CWYs shoulders on the lagoon side: presence of coconut palm trees 66 ft in height located at 92 m of RWY axis.*

AD 2 NTKO.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 NTKO.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.

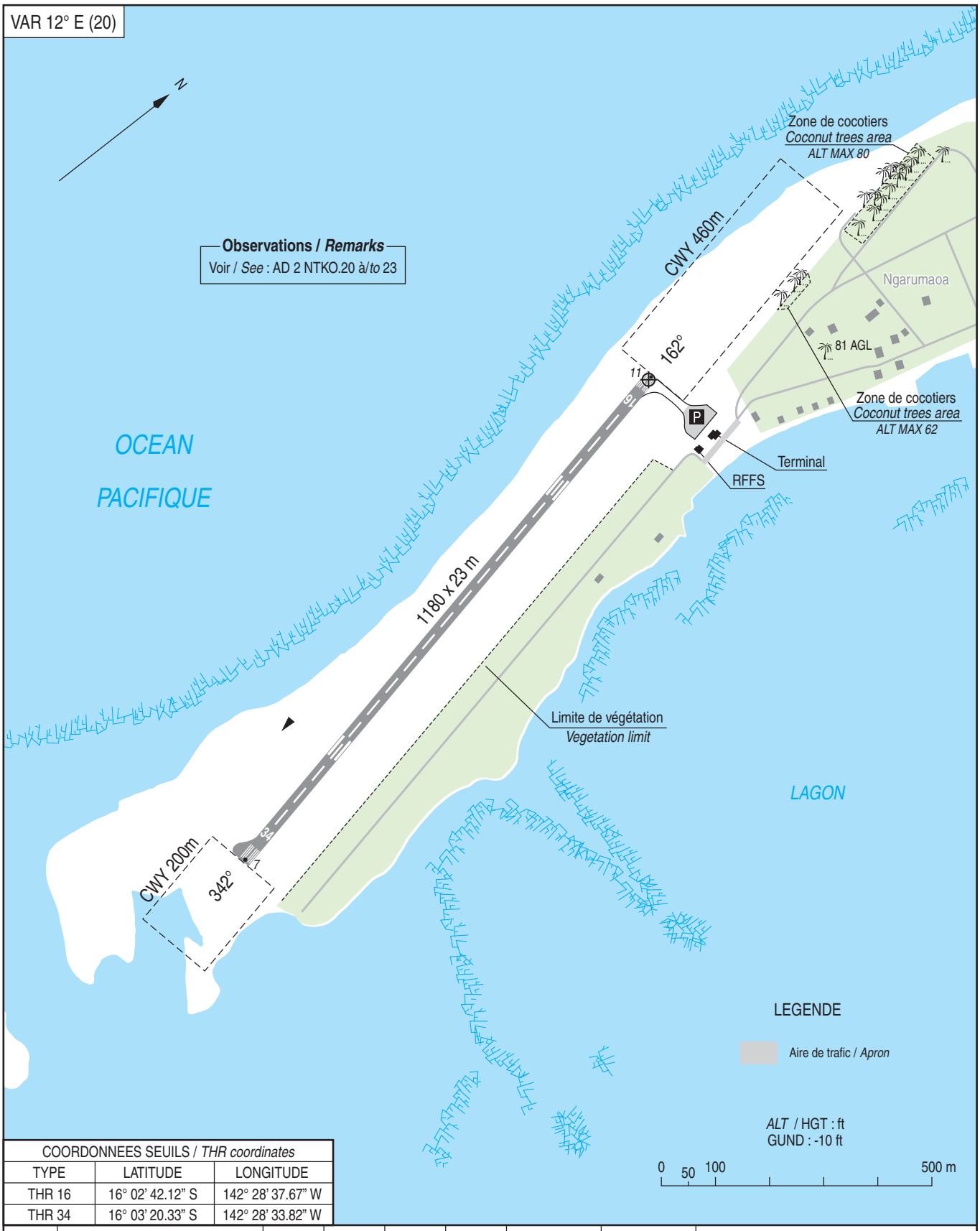
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATS : voir / *see* AD 2 NTKO.3

RAROIA
16 02 42 S - 142 28 38 W
ALT AD : 12 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 16	16° 02' 42.12" S	142° 28' 37.67" W
THR 34	16° 03' 20.33" S	142° 28' 33.82" 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
16	NIL	NIL	1180	1380	1180	1180	Revêtue	11 F/B/X/T	800	800	-	-
34	NIL	NIL	1180	1640	1180	1180	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW16	16°02'42.12" S 142°28'37.67" W	X			X
RW34	16°03'20.33" S 142°28'33.82" W	X			X
ESNAD	REF ENR 4.4	X			X
FITYO	REF ENR 4.4	X			X
GUSED	REF ENR 4.4	X			X
IKONU	REF ENR 4.4	X			X
RAXIP	REF ENR 4.4	X			X
FKO16	15°58'11.1" S 142°29'05.0" W	X			X
FKO34	16°07'52.2" S 142°28'06.4" W	X			X
KO410	15°57'21.4" S 142°24'04.9" W	X			X
KO420	16°07'05.1" S 142°23'06.9" W	X			X

© SIA

PRECODING RNP A RWY 16

RNP A RWY 16												
RMK	-							MAG VAR 2020 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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	RAXIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ESNAD	IF	ESNAD	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	FITYO	-	252	264.4	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA RAXIP	IF	RAXIP	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KO410	-	027	039.4	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	ESNAD	-	344	355.9	4.6	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	FITYO	-	252	264.4	5.0	L	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA FITYO	IF	FITYO	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	FITYO	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FKO16	-	162	174.4	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW16	Yes	162	174.4	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	162	174.4	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	KO410	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	ESNAD	-	344	355.9	4.6	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

PRECODING RNP B RWY 34

RNP B RWY 34												
RMK	-							MAG VAR 2020 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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	RAXIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GUSED	IF	GUSED	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	IKONU	-	252	264.4	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA RAXIP	IF	RAXIP	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KO420	-	117	129.4	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	GUSED	-	160	172.9	5.3	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	IKONU	-	252	264.4	5.0	R	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA IKONU	IF	IKONU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	IKONU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FKO34	-	342	354.4	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW34	Yes	342	354.4	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	342	354.4	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	KO420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	GUSED	-	160	172.9	5.3	-	1500	-	-	-	RNP APCH

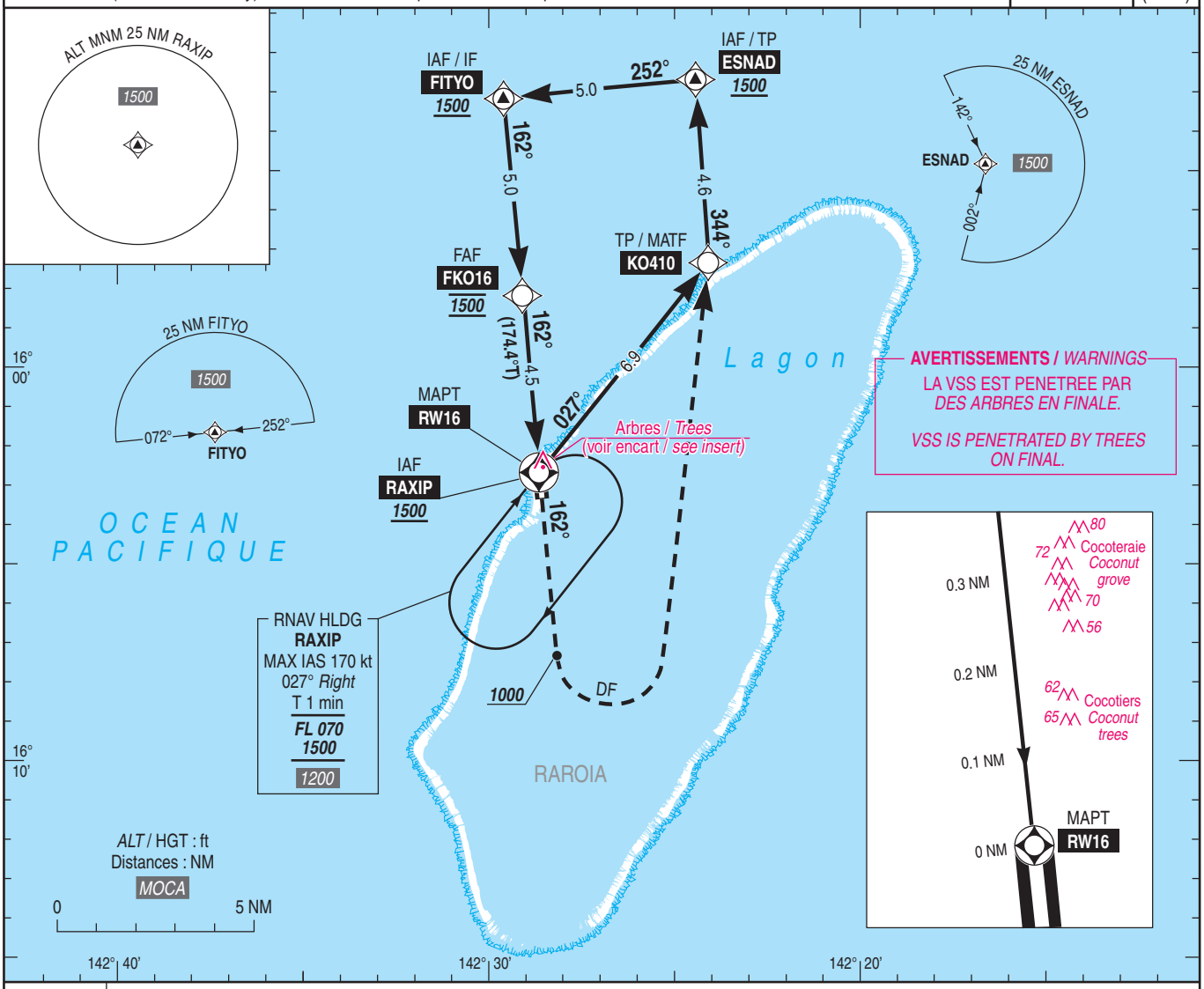
© SIA

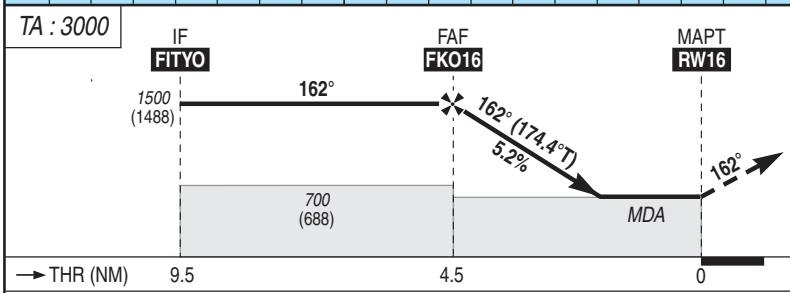
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, THR : 11*

RAROIA
RNP A RWY 16

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH | VAR 12° E (2020)





API : Monter **RM 162°**. A ***1000*** (988) tourner **à gauche** direct vers **KO410**, puis poursuivre vers **ESNAD** en montée vers ***1500*** (1488). Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 162°**. At **1000** (988) turn **left** direct to **KO410**, then continue to **ESNAD** climbing to **1500** (1488). Do not turn before MAPT.*
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* — REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***670*** (650)	1500 1600	649

DIST RW16			
NM	**4**	**3**	**2**
ALT	***1335***	***1015***	***700***
(HGT)	(1323)	(1003)	(688)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *the procedure must be followed by circling.*

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - RW16	4.5 NM	3 min 52	3 min 11	2 min 43	2 min 28	2 min 16	2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

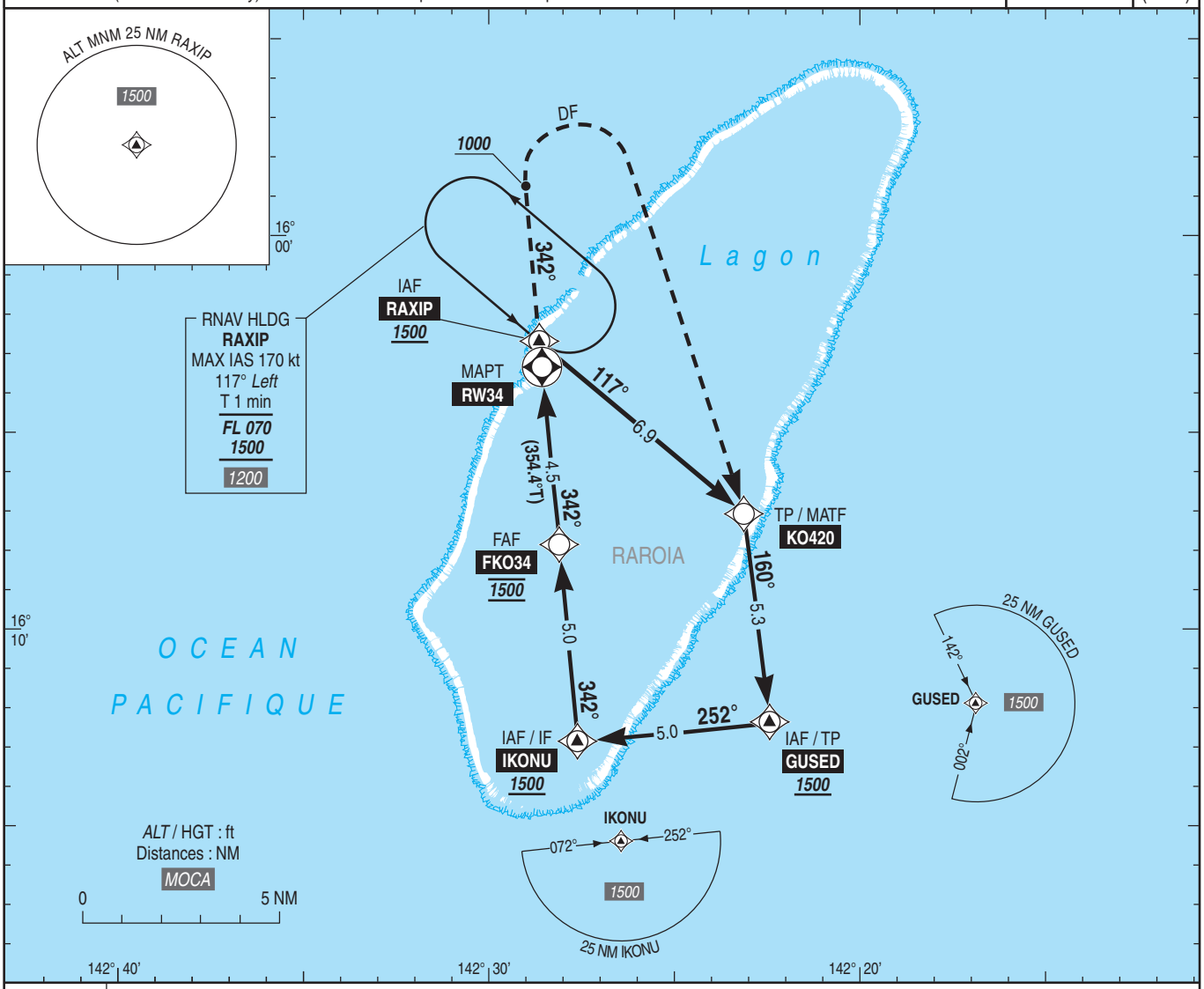
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, THR : 7*

RAROIA

RNP B RWY 34

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*). Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

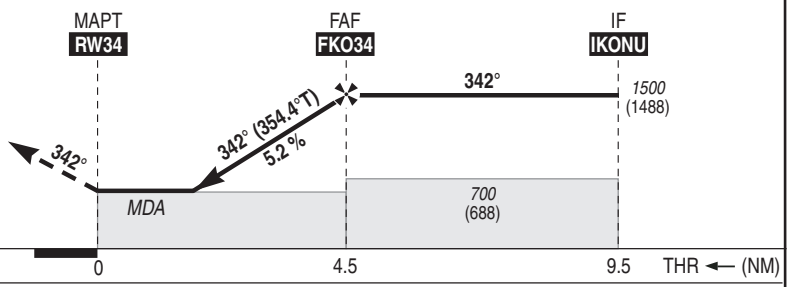
RNP APCH | VAR 12°E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 342°**. A ***1000*** (988) tourner **à droite** direct vers **KO420**, puis poursuivre vers **GUSED** en montée vers ***1500*** (1488). Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 342°**. At **1000** (988) turn **right** direct to **KO420**, then continue to **GUSED** climbing to **1500** (1488). Do not turn before MAPT.*
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***670*** (650)	1500 1600	649

DIST RW34 NM	4	3	2
ALT (HGT)	***1330*** (1318)	***1010*** (998)	***695*** (683)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *the procedure must be followed by circling.*

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - RW34	4.5 NM	3 min 53	3 min 12	2 min 43	2 min 28	2 min 16	2 min 06
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

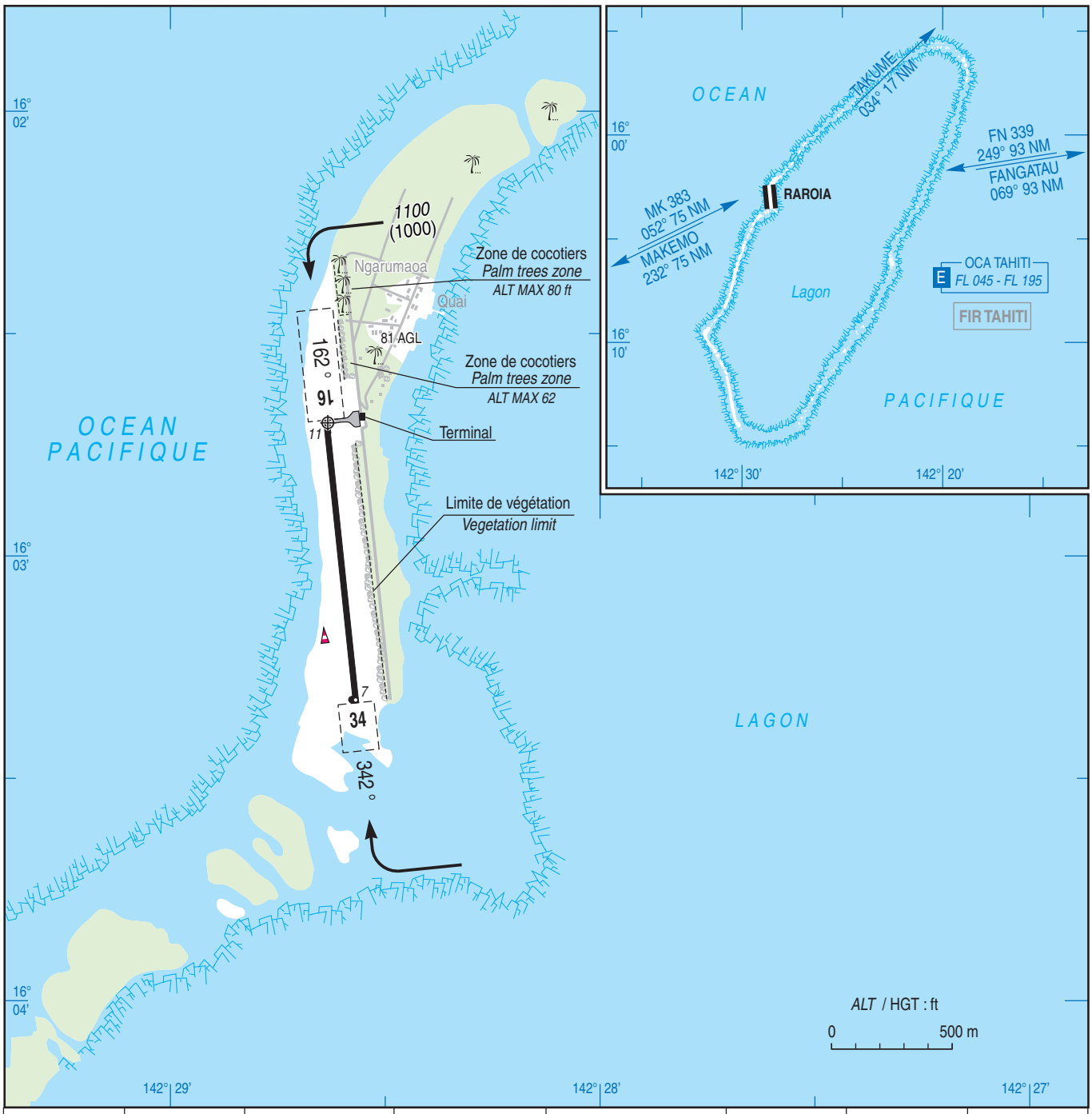
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

RAROIA

	ALT AD : 12 ft (1 hPa) LAT : 16 02 42 S LONG : 142 28 38 W	**NTKO** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
16 34	162 342	1180 x 23	Revêtue *Paved*	11 F/B/X/T	1380 1640	1180 1180	1180 1180

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 NTKR.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKR - TAKAROA

AD 2 NTKR.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°27'22"S 145°01'35"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2,5 km NE village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	19 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-8 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.0461°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.016°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKR.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKR.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TR0 (Air Tahiti).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKR.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKR.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the Terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 3 - HS SAM et DIM : non assurés Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol adressé à sad-exp.dac@administration.gov.pf Niveau 1 : en dehors de ces HOR.	Level 3 - HS SAT and SUN : not provided Outside HS : O/R with PN of 48 working hours before the flight, addressed to sad-exp.dac@administration.gov.pf Level 1 : outside these SKED.

AD 2 NTKR.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKR.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTKR.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente. Présence d'un panneau d'identification de piste 07-25	Apron security line combined with holding point mark. RWY 07-25 identification sign.

AD 2 NTKR.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 NTKR.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTKR.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	086.08 (074)	1050 x 23	18 F/A/Y/T revêtue / paved	14°27'22.33"S 145°01'45.84"W ------ GUND NIL	THR : 17ft
25	266.08 (254)	1050 x 23	18 F/A/Y/T revêtue / paved	14°27'19.99"S 145°01'10.79"W ------ GUND NIL	THR : 19ft

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	388	NIL	NIL	NIL
25	NIL	NIL	250	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKR.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	1050	1438	1050	1050	
25	1050	1300	1050	1050	

AD 2 NTKR.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 NTKR.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 NTKR.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKR.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 NTKR.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKR.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 NTKR.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.

Bande aménagée : 80 m.

Largeur de bande dégagée : 80 m.

20.1 GROUND HANDLING

Half turn prohibited except on turn-around areas at end of RWY.

Prepared strip : 80 m.

RWY shoulder width : 80 m.

AD 2 NTKR.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKR.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Activité IFR possible en dessous de l'altitude 3000 ft y compris en dehors ouverture organisme ATS.

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.1 GENERAL INFORMATION

Possible IFR activity below altitude 3000 ft including out of ATS organism opening.

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

22.2 USAGE LIMITATIONS

Cross wind limitations :

- 25 kt dry RWY

- 20 kt wet RWY

- 15 kt contaminated RWY.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKR.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD utilisable HJ seulement.

Présence de fissures sur la piste et les bretelles, sans départs de matériaux.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Daytime usable AD.

Presence of cracks on the RWY and TWY without material removals.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Obstacles :

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles dans les trouées d'envol :

QFU 074° : Présence d'une route dont le tracé varie de 41 m au Sud de l'axe de piste à 1451 m du seuil 07, à 58 m au Nord de l'axe de piste à 1619 m du seuil 07, et d'altitude gabarit de 20 ft.

Présence d'arbres de 61 ft côté océan en extrêmité de CWY dans le QFU 074°.

Dégagements latéraux de la piste et des prolongements dégagés :

- Présence d'arbres de 66 ft de haut situés à 100 m de l'axe de piste côté lagon.

- Bassin de rétention d'eau de 20 m de large et de 80 m de long, hauteur 6 ft (1,90 m) situé entre 40 m et 60 m de l'axe de piste, à 340 m du seuil 07 côté océan.

Forêt d'arbres de 46 ft d'altitude située à 1637 m du seuil 07 à 114 m au Nord de l'axe de piste.

Arbre de 42 ft d'altitude situé à 1673 m du seuil 07 à 111 m au Nord de l'axe de piste.

Forêt d'arbres de 50 ft d'altitude située à 1711 m du seuil 07 à 107 m au Nord de l'axe de piste.

Forêt d'arbres de 51 ft d'altitude située à 1750 m du seuil 07 à 126 m au Nord de l'axe de piste.

Arbre de 41 ft d'altitude situé à 1588 m du seuil 07 à 96 m au Nord de l'axe de piste.

Arbre de 34 ft d'altitude situé à 1631 m du seuil 07 à 98 m au Nord de l'axe de piste.

Arbre de 34 ft d'altitude situé à 1661 m du seuil 07 à 97 m au Nord de l'axe de piste.

Arbre de 32 ft d'altitude situé à 1572 m du seuil 07 à 7 m au Nord de l'axe de piste.

Arbre de 29 ft d'altitude situé à 1590 m du seuil 07 à 16 m au Nord de l'axe de piste.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Obstructions :

Air crews' attention is drawn towards obstacles in take-off funnels :

QFU 074° : Presence of a road of 20 ft gauge altitude, of which the alignment varies from 41 m South of the RWY axis at 1451 m from THR 07, to 58 m North of the RWY axis at 1619 m from THR 07.

Presence of trees 61 ft on ocean side at the end of CWY QFU 074°.

RWY shoulders and clearways :

- Presence of trees 66 ft in height located at 100 m of RWY centre line on lagoon side.

- Water retention basin 20m wide and 80 m long, 6 ft high (1.90 m) located between 40 m and 60 m from the runway centreline, 340 m from threshold 07 on the ocean side.

Tree forest of 46 ft altitude located at 1637 m from THR 07 and 114 m North of RWY axis.

Tree of 42 ft altitude located at 1673 m from THR 07 and 111 m North of RWY axis.

Tree forest of 50 ft altitude located at 1711 m from THR 07 and 107 m North of RWY axis.

Tree forest of 51 ft altitude located at 1750 m from THR 07 and 126 m North of RWY axis.

Tree of 41 ft altitude located at 1588 m from THR 07 and 96 m North of RWY axis.

Tree of 34 ft altitude located at 1631 m from THR 07 and 98 m North of RWY axis.

Tree of 34 ft altitude located at 1661 m from THR 07 and 97 m North of RWY axis.

Tree of 32 ft altitude located at 1572 m from THR 07 and 7 m North of RWY axis.

Tree of 29 ft altitude located at 1590 m from THR 07 and 16 m North of RWY axis.

AD 2 NTKR.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 NTKR.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.

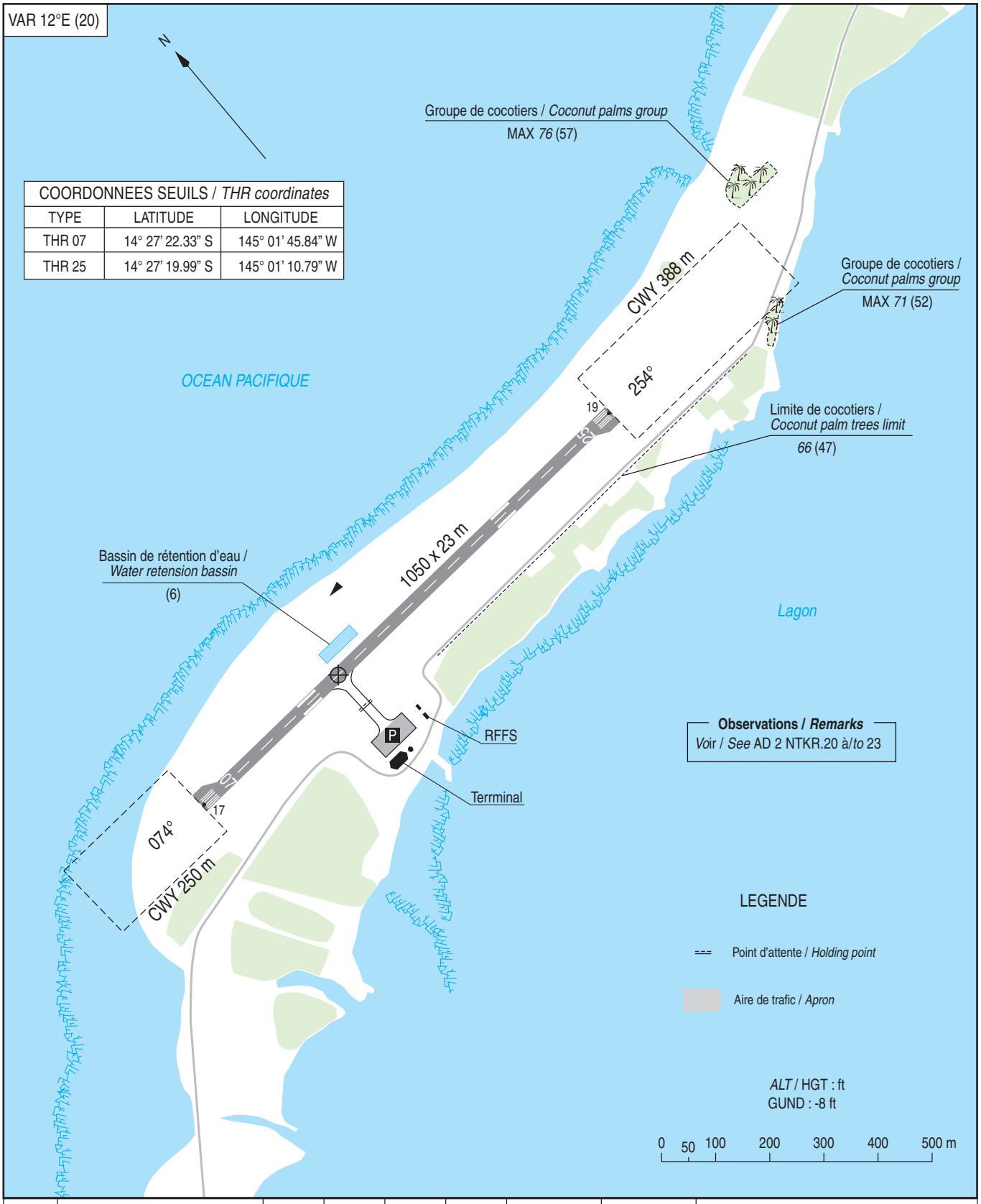
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATS : voir / *see* AD 2 NTKR.3

TAKAROA
14 27 22 S - 145 01 35 W
ALT AD : 19 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	14° 27' 22.33" S	145° 01' 45.84" W
THR 25	14° 27' 19.99" S	145° 01' 10.79" 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	1050	1438	1050	1050	Revêtue	18 F/A/Y/T	800	800	-	-
25	NIL	NIL	1050	1300	1050	1050	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

DATA

TAKAROA

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW07	14°27'22.33" S 145°01'45.84" W	X			X
RW25	14°27'19.99" S 145°01'10.79" W	X			X

TAVOR	REF ENR 4.4	X			X
TUPRO	REF ENR 4.4	X			X
KAPTU	REF ENR 4.4	X			X
IDIKA	REF ENR 4.4	X			X
DADAX	REF ENR 4.4	X			X

FKR07	14°27'40.8" S 145°06'23.6" W	X			X
FKR25	14°27'01.4" S 144°56'33.4" W	X			X
KR410	14°22'48.7" S 145°06'55.5" W	X			X
KR420	14°22'08.9" S 144°56'54.8" W	X			X

© SIA

TAKAROA
PRECODING RNP A RWY 07

RNP A RWY 07												
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	-	TAVOR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA KAPTU	IF	KAPTU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	IDIKA	-	164	176.1	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA TAVOR	IF	TAVOR	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KR410	-	299	311.1	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KAPTU	-	256	267.6	4.8	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	IDIKA	-	164	176.1	5.0	L	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA IDIKA	IF	IDIKA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	IDIKA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FKR07	-	074	086.1	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW07	Yes	074	086.1	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	074	086.1	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	KR410	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KAPTU	-	256	267.6	4.8	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

TAKAROA
PRECODING RNP B RWY 25

RNP B RWY 25												
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	-	TAVOR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TUPRO	IF	TUPRO	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	DADAX	-	164	176.0	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA TAVOR	IF	TAVOR	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	KR420	-	029	041.1	6.9	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TUPRO	-	072	084.5	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	DADAX	-	164	176.0	5.0	R	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA DADAX	IF	DADAX	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	DADAX	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FKR25	-	254	266.0	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW25	Yes	254	266.1	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	254	266.1	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	KR420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	TUPRO	-	072	084.5	5.0	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

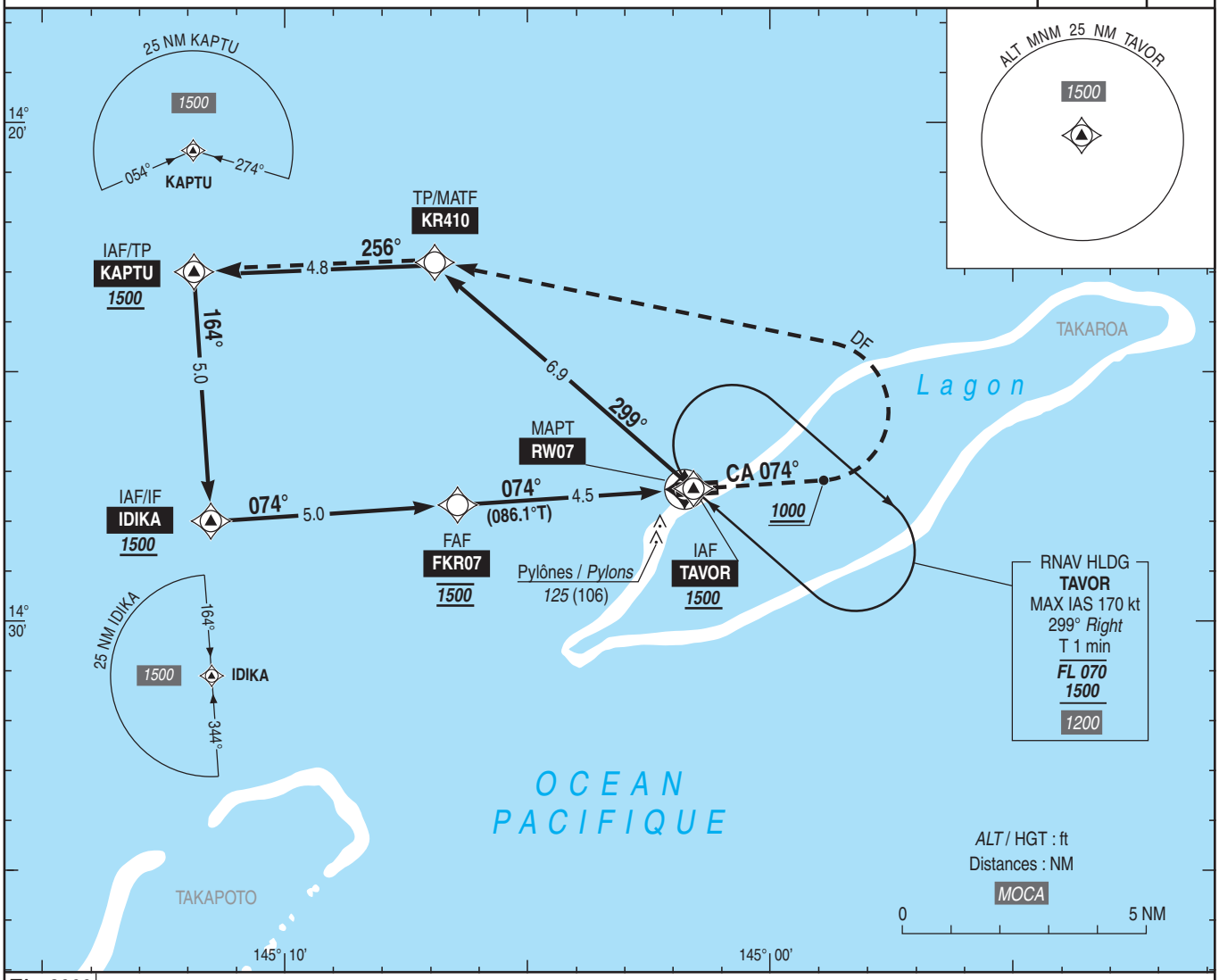
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TAKAROA

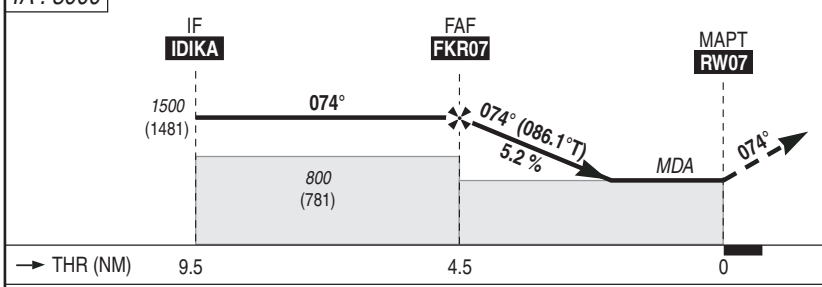
CAT A B
***ALT AD : 19 (1 hPa)**, THR : 17*

RNP A RWY 07

APP : NIL TWR : NIL **A/A** : 123.500 (FR seulement/*only*) Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* : TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI	**RNP APCH**	VAR 12° E (2020)



TA : 3000



API : Monter **RM 074°**. A ***1000*** (981), tourner à **gauche** direct vers **KR410**, puis poursuivre vers **KAPTU** en montée vers ***1500*** (1481).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 074°**. At **1000** (981), turn **left** direct to **KR410**, then **KAPTU** climbing up to **1500** (1481).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : ALT AD

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***670*** (650)	1500 1600	642

DIST RW07 NM	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1340*** (1321)	***1020*** (1001)	***705*** (686)

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by Circling.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FKR07 - RW07	4.5 NM	70 kt 3 min 52	85 kt 3 min 11	100 kt 2 min 42	110 kt 2 min 27	120 kt 2 min 15	130 kt 2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

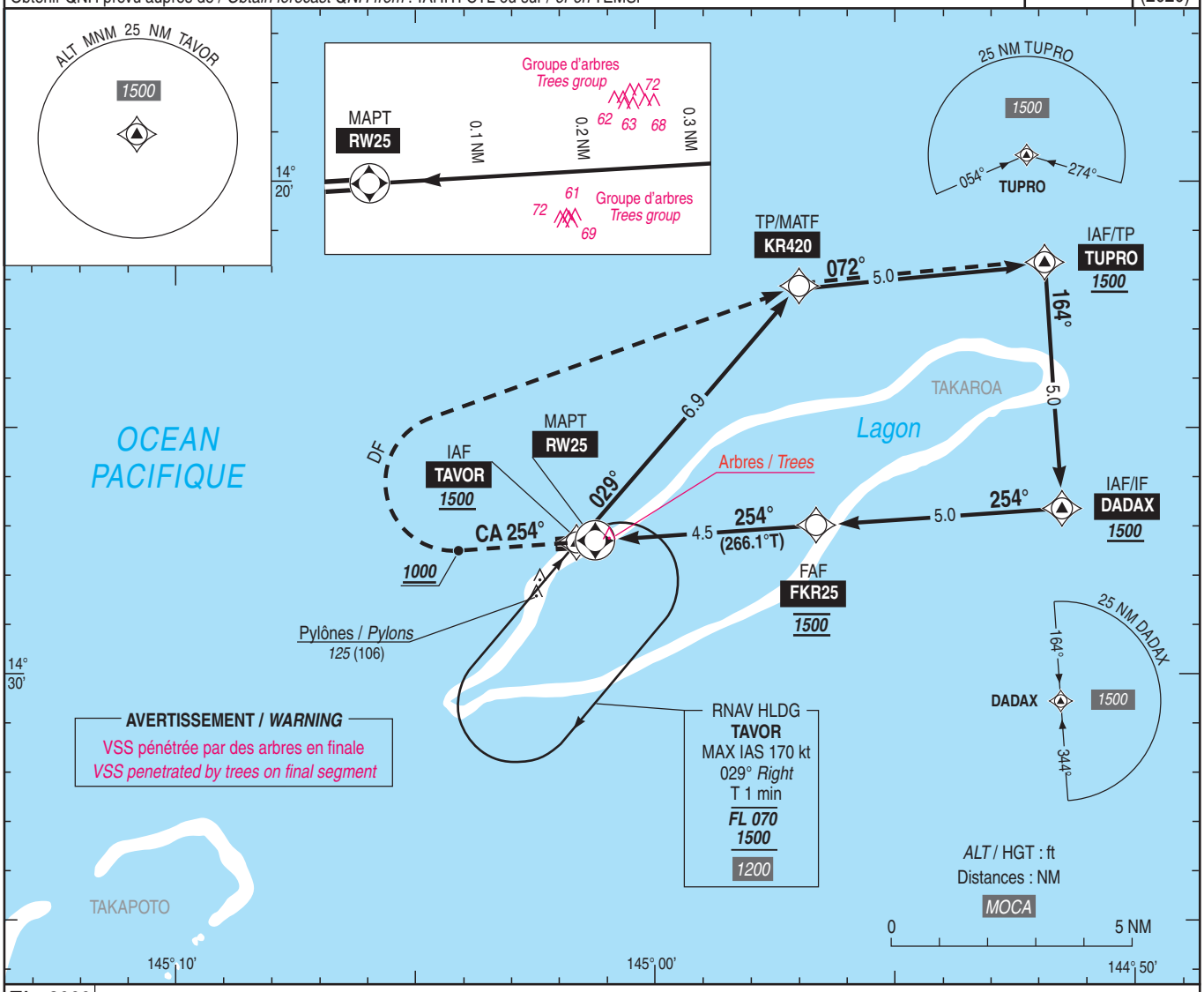
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TAKAROA

CAT A B
***ALT AD : 19 (1 hPa)**, THR : 19*

RNP B RWY 25

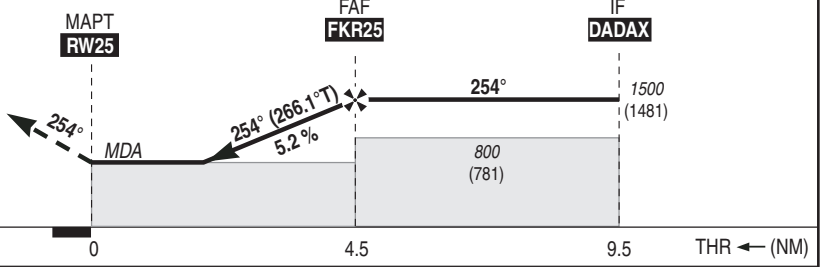
APP : NIL TWR : NIL **A/A** : 123.500 (FR seulement/*only*) Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* : TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI	**RNP APCH**	VAR 12° E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 254°**. A ***1000*** (981), tourner à **droite** direct vers **KR420**, puis poursuivre vers **TUPRO** en montée vers ***1500*** (1481).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 254°**. At **1000** (981), turn **right** direct to **KR420**, then **TUPRO** climbing up to **1500** (1481).*
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : ALT AD

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement / *only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***670*** (650)	1500 1600	642

DIST RW25 NM	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1340*** (1321)	***1025*** (1006)	***705*** (686)

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by Circling.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FKR25 - RW25	4.5 NM	70 kt 3 min 51	85 kt 3 min 10	100 kt 2 min 42	110 kt 2 min 27	120 kt 2 min 15	130 kt 2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

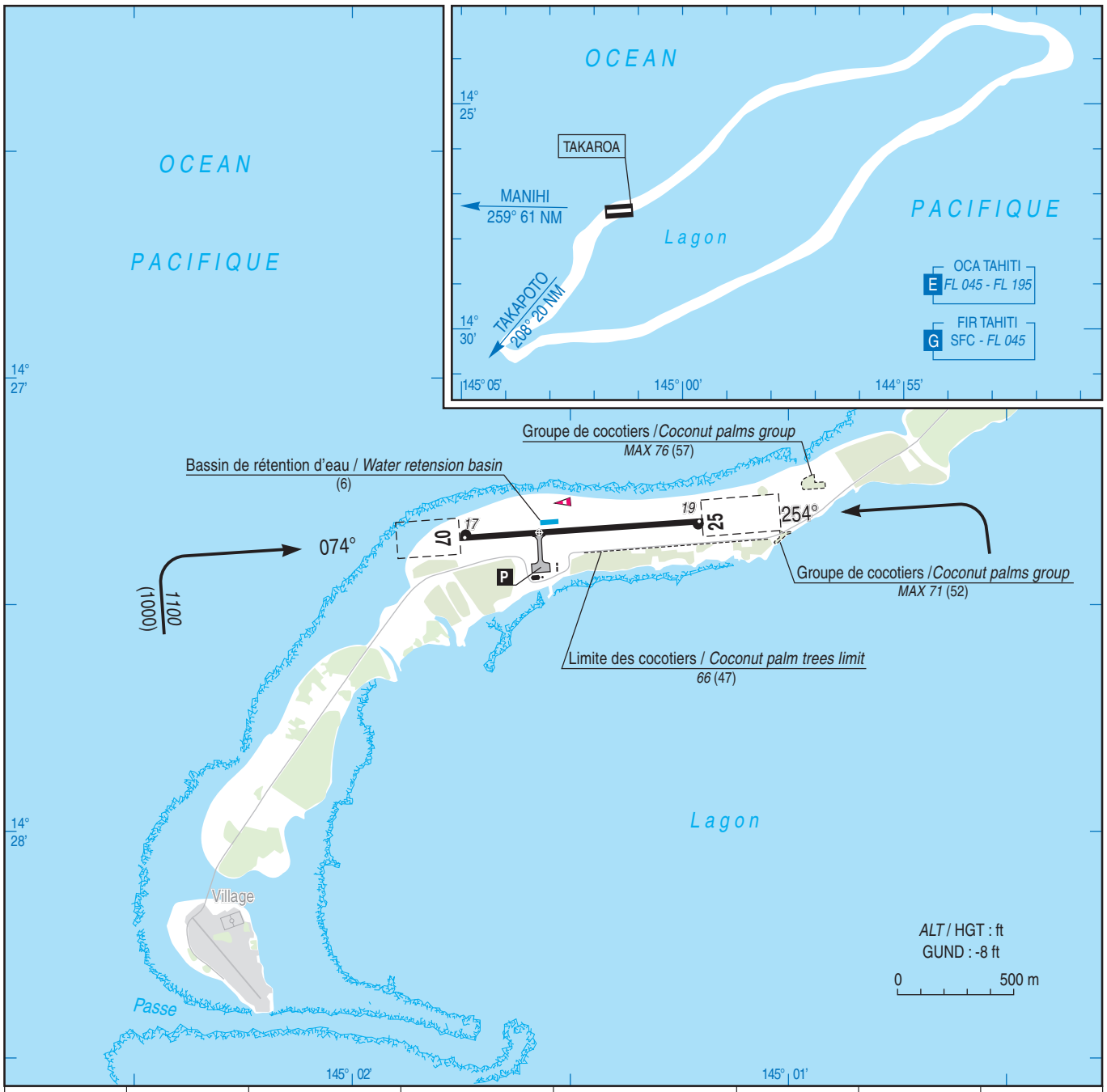
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

TAKAROA

	ALT AD : 19 ft (1 hPa) LAT : 14 27 22 S LONG : 145 01 35 W	**NTKR** VAR 12° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR seulement /*only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07 25	074 254	1050 x 23	Revêtue *Paved*	18 F/A/Y/T	1438 1300	1050 1050	1050 1050

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 NTKT.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKT - KATIU

AD 2 NTKT.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°20'22"S 144°24'11"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6 km du village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	12 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-8 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.5684°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.017°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 794
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTKT.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKT.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKT.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre.	Level 1 : 50-kg powder fire extinguisher.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	DIM et LUN : non assuré a) Lors des vols commerciaux réguliers : niveau 3. - pour les vols du MAR : PN avant SAM 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI-FAA'A. - pour les vols du MER au SAM : PN la veille avant 0730 locale auprès du BRIA de TAHITI-FAA'A. b) En dehors des vols commerciaux réguliers : le service RFFS peut être rendu sous réserve : PN avant 0730 locale la veille du vol en tenant compte des jours de fermeture du service RFFS afin d'établir le contact avec l'agent local. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés : PPR PN 48 HR ouvrés avant le vol auprès du gestionnaire de l'AD.	SUN and MON : not provided a) For commercial scheduled flights : level 3. - TUE flights : PN before SAT 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. - WED to SAT flights : PN the previous day before 0730 local time to TAHITI-FAA'A BRIA. b) Outside commercial scheduled flights : the RFFS service can be provided on condition : PN before 0730 local time the day before the flight, taking into account RFFS closing days to contact the local agent. c) Outside published opening days or hours : PPR PN 48 HR before the flight to the AD administration.

AD 2 NTKT.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTKT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKT .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron safety line combined with the holding point mark.

AD 2 NTKT.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 NTKT.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKT .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTKT.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	087.70 (075)	1180 x 23	20 F/A/X/T revêtue / paved	16°20'23.53"S 144°24'47.29"W ------ GUND NIL	THR : 11ft
26	267.70 (255)	1180 x 23	20 F/A/X/T revêtue / paved	16°20'21.99"S 144°24'07.55"W ------ GUND NIL	THR : 12ft

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	590	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	280	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTKT.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1180	1770	1180	1180	
26	1180	1460	1180	1180	

AD 2 NTKT.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 NTKT.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 NTKT.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKT.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 NTKT.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKT.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 NTKT.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.	*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*
PRKG : 2 postes ATR 42 .	*PRKG : 2 stands ATR 42*
Largeur bande aménagée : 80 m.	*Prepared strip width : 80 m.*
Largeur bande dégagée : 200 m.	*RWY shoulder width : 200 m.*

AD 2 NTKT.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKT.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Activité IFR possible en dessous de l'altitude de 3000 ft.	*Possible IFR operations below altitude 3000 ft.*
Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :	*Cross wind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t:*
- 25 kt sur piste sèche	*- 25 kt dry RWY*
- 20 kt sur piste mouillée	*- 20 kt wet RWY*
- 15 kt sur piste contaminée.	*- 15 kt contaminated RWY.*

AD 2 NTKT.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles dans les trouées d'envol :

Prolongements dégagés :

- QFU 075° : présence de cocotiers de 82 ft à 150 m de l'axe de piste côté lagon.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of obstacles in take-off funnels :

Clearways :

- QFU 075° : presence of 82 ft high coconut palms 150 m away from RWY centreline, on lagoon side.

23.2 Divers

AD ouvert à la CAP pour une exploitation de classe 2B (ATR 42).

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Utilisable de jour seulement.

23.2 Miscellaneous

Public air traffic AD for class 2B operation (ATR 42).

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Daytime use only.

AD 2 NTKT.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE

Visual approach and landing

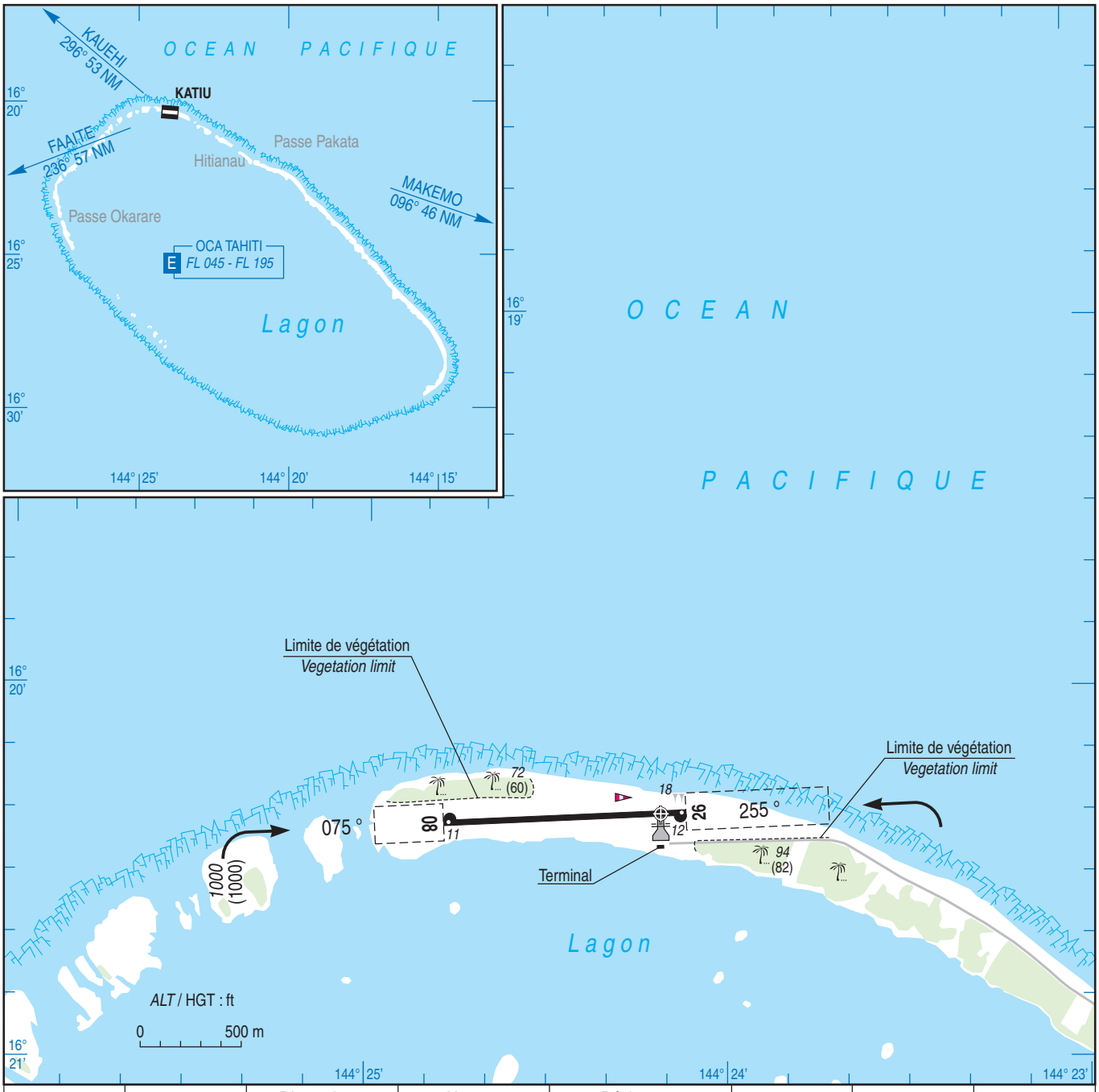
Ouvert à la CAP

Public air traffic

KATIU

	ALT AD : 12 ft (1 hPa) LAT : 16 20 22 S LONG : 144 24 11 W	**NTKT** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08 26	075 255	1180 x 23	Revêtue *Paved*	20 F/A/X/T	1770 1460	1180 1180	1180 1180

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 NTKU.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTKU - NUKUTEPIPI

AD 2 NTKU.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	20°42'01"S 143°02'44"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Mi piste	RWY half
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	200 m à l'Est du village	200 m East of village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	22 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-25 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	13.9127°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.017°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SCI PARADISE ISLAND - ATOLL DE NUKUTEPIPI	
	Adresse / *Address*	BP 44580 - 98713 Papeete - Tahiti Polynésie Française	
	Telephone	(689) 89 51 59 19	
	FAX		
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTKU.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	NIL
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKU.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKU.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKU.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKU.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKU.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	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 NTKU.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Voir/See AD 2 NTKU ADC 01
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTKU .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTKU.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 NTKU.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTKU .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : (689) 40 80 33 35

AD 2 NTKU.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
14	155.26 (141)	1200 x 21	11 F/B/Y/T revêtue / paved	20°41'43.42"S 143°02'53.01"W ------ GUND NIL	THR : 13ft
32	335.26 (321)	1200 x 21	11 F/B/Y/T revêtue / paved	20°42'18.86"S 143°02'35.65"W ------ GUND NIL	THR : 22ft

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
14	NIL	NIL	300	NIL	NIL	(1)
32	NIL	NIL	600	NIL	NIL	(2)

(1) Bande de piste non conforme, parking aéronef situé dans la bande côté lagon.
RWY strip non compliant, PRKG ACFT located in the strip on the lagoon side.
RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste/RWY End Safety Area) : 100 m x 65 m.

(2) Bande de piste non conforme, parking aéronef situé dans la bande côté lagon.
RWY strip non compliant, PRKG ACFT located in the strip on the lagoon side.
RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste/RWY End Safety Area) : 100 m x 65 m.

AD 2 NTKU.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
14	1200	1500	1200	1200	
32	1200	1800	1200	1200	

AD 2 NTKU.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*
14		G - LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	43 ft					
32		G - LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	32 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*	
14	800 m 400 m	60 m	W Y	LIL	R - LIL			(1)
32	800 m 400 m	60 m	W Y	LIL	R - LIL			(2)

(1) PAPI 14 : surface de protection des obstacles/obstacle protection area : 9 km.

(2) PAPI 32 : surface de protection des obstacles/obstacle protection area : 9 km.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKU.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*	B - LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Oui	Yes
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins de 15 sec.	Less than 15 sec.
5	Observations / *Remarks*	PRKG : aire de stationnement délimitée par balises rétro-éclairées bleues.	Apron : parking area delimited by blue backlit markers.

AD 2 NTKU.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTKU.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 NTKU.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTKU.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 NTKU.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANŒUVRES AU SOL

Roulage interdit hors RWY et TWY.

20.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Limitations vent traversier pour aéronef de MTOW supérieure à 5.7 t :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

Mouvements d'aéronefs interdits lorsqu'un appareil se trouve sur l'aire de trafic.

20.1 GROUND HANDLING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

20.2 USAGE LIMITATIONS

Cross wind limitations for ACFT with MTOW over 5.7 t :

- 25 kt on dry RWY,
- 20 kt on wet RWY,
- 15 kt on contamined RWY.

ACFT movement prohibited when an airplane is on the apron area.

AD 2 NTKU.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTKU.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

AD reservé aux ACFT munis de radio.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minimas MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR.

RWY 14 : Monter (1) dans l'axe RM 141° jusqu'à *1000* (978), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée standard de 3.3% faisant abstraction d'obstacles (cocotiers) d'altitude MAX 97 ft dispersés sur une zone commençant à la DER sur une longueur de 200 m et située au plus près à 52 m au sud de l'axe de piste. Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone peuvent être supérieures à 15 %.

RWY 32 : Monter RM 321° jusqu'à *1000* (978), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.4 VOLS DE NUIT

Atterrissage interdit si PAPI U/S.

22.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

In the absence of a local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 DEPARTING FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures.

RWY 14 : Climb (1) straight ahead MAG 141° up to 1000 (978), then direct route climbing up to enroute safety altitude.

(1) Standard theoretical climb gradient 3.3% disregards obstacles (coconut trees) altitude MAX 97 ft scattered over an area extending from DER over a length of 200 m and located at 52 m to the nearest from Southern RWY centerline. Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area can be greater than 15%.

RWY 32 : Climb MAG 321° up to 1000 (978), then direct route climbing up to enroute safety altitude.

22.4 NIGHT FLIGHTS

LDG prohibited if PAPI U/S.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTKU.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD non contrôlé.

AD réservé aux ACFT autorisés par l'exploitant d'aérodrome.

AD réservé aux opérateurs dont les procédures prévoient l'exploitation sur piste étroite pour les aéronefs de MTOW supérieure à 5.7 t.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

Non controlled AD.

AD reserved for ACFT authorized by AD operator.

AD reserved for operators with narrow RWY procedures for ACFT with MTOW over 5.7 t.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence fréquente d'oiseaux marins au seuil 32 côté océan.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Frequent presence of seabirds at THR 32 on the ocean side.

23.3 PERIL ANIMALIER

NIL

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

NIL

AD 2 NTKU.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 NTKU.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.

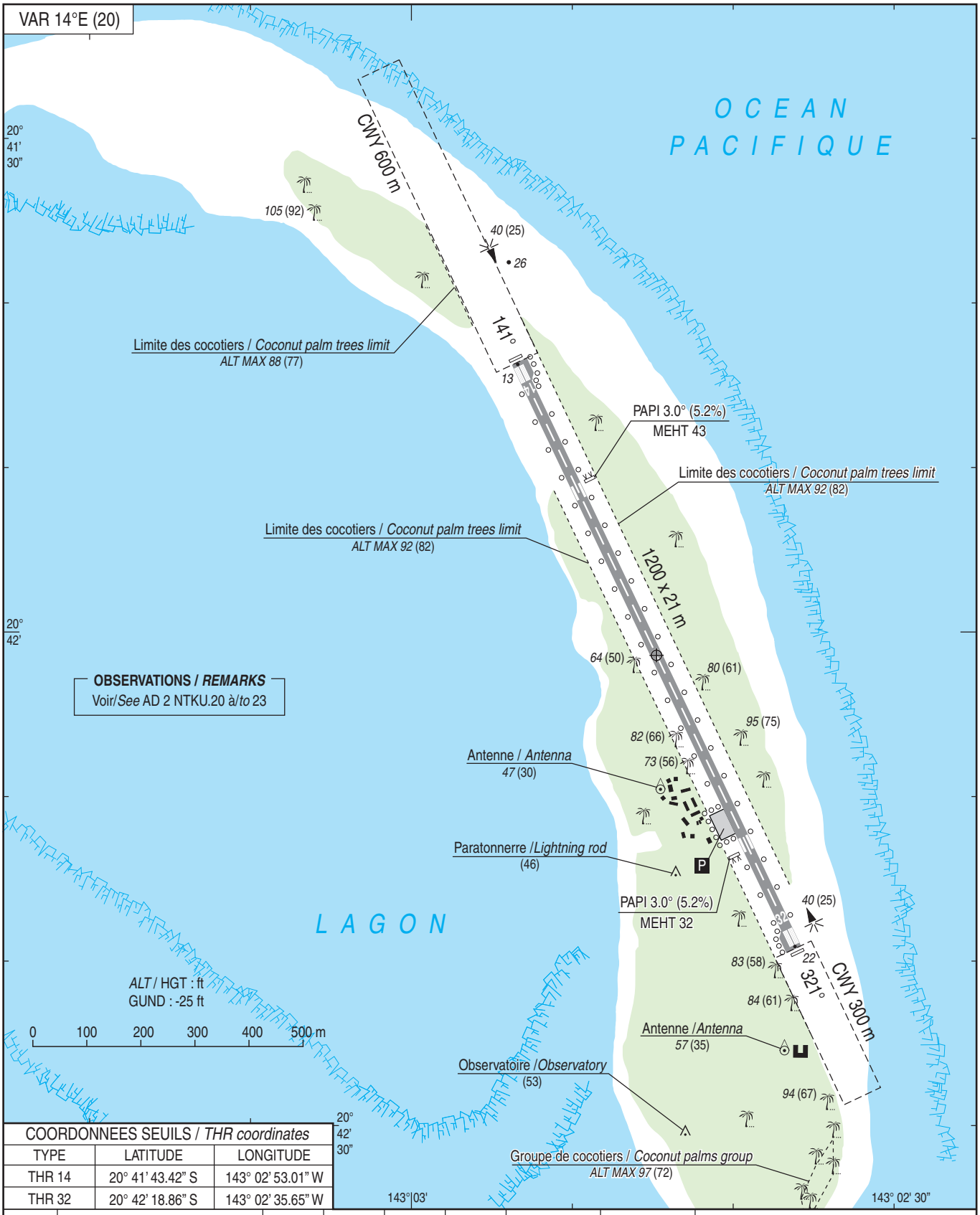
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
sans objet / *not applicable*	sans objet / *not applicable*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

A/A : 123.500 FR seulement/*only*

NUKUTEPIPI
20 42 01 S - 143 02 44 W
ALT AD : 22 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 14	20° 41' 43.42" S	143° 02' 53.01" W
THR 32	20° 42' 18.86" S	143° 02' 35.65" 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
14	NIL	LIL	1200	1500	1200	1200	Revêtue	11 F/B/Y/T	800	800	-	-
32	NIL	LIL	1200	1800	1200	1200	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW14	20°41'43.42" S 143°02'53.01" W	X			X
RW32	20°42'18.86" S 143°02'35.65" W	X			X
KASDA	REF ENR 4.4	X			X
KULIA	REF ENR 4.4	X			X
LIBKU	REF ENR 4.4	X			X
PIPIL	REF ENR 4.4	X			X
ROBMU	REF ENR 4.4	X			X
SOVGO	REF ENR 4.4	X			X
FKU14	20°37'36.5" S 143°04'53.9" W	X			X
FKU32	20°46'24.3" S 143°00'35.3" W	X			X
KU410	20°35'33.8" S 143°00'11.3" W	X			X
KU420	20°44'21.6" S 142°55'52.4" W	X			X

© SIA

PRECODING RNP A RWY 14

RNP A RWY 14												
RMK	-							MAG VAR 2020 13.9°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	-	LIBKU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA SOVGO	IF	SOVGO	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	LIBKU	-	231	245.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA PIPIL	IF	PIPIL	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	LIBKU	-	051	065.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA LIBKU	IF	LIBKU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	LIBKU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FKU14	-	141	155.3	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW14	Yes	141	155.3	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	141	155.3	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	KU410	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	SOVGO	-	323	336.8	5.0	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

PRECODING RNP B RWY 32

RNP B RWY 32												
RMK	-							MAG VAR 2020 13.9°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	-	ROBMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA KASDA	IF	KASDA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	ROBMU	-	231	245.2	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA KULIA	IF	KULIA	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	ROBMU	-	051	065.3	5.0	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA ROBMU	IF	ROBMU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	ROBMU	-	-	-	-	-	1500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FKU32	-	321	335.2	5.0	-	1500	1500	-	-	RNP APCH
	TF	RW32	Yes	321	335.2	4.5	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	321	335.3	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	KU420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KASDA	-	140	153.7	5.0	-	1500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

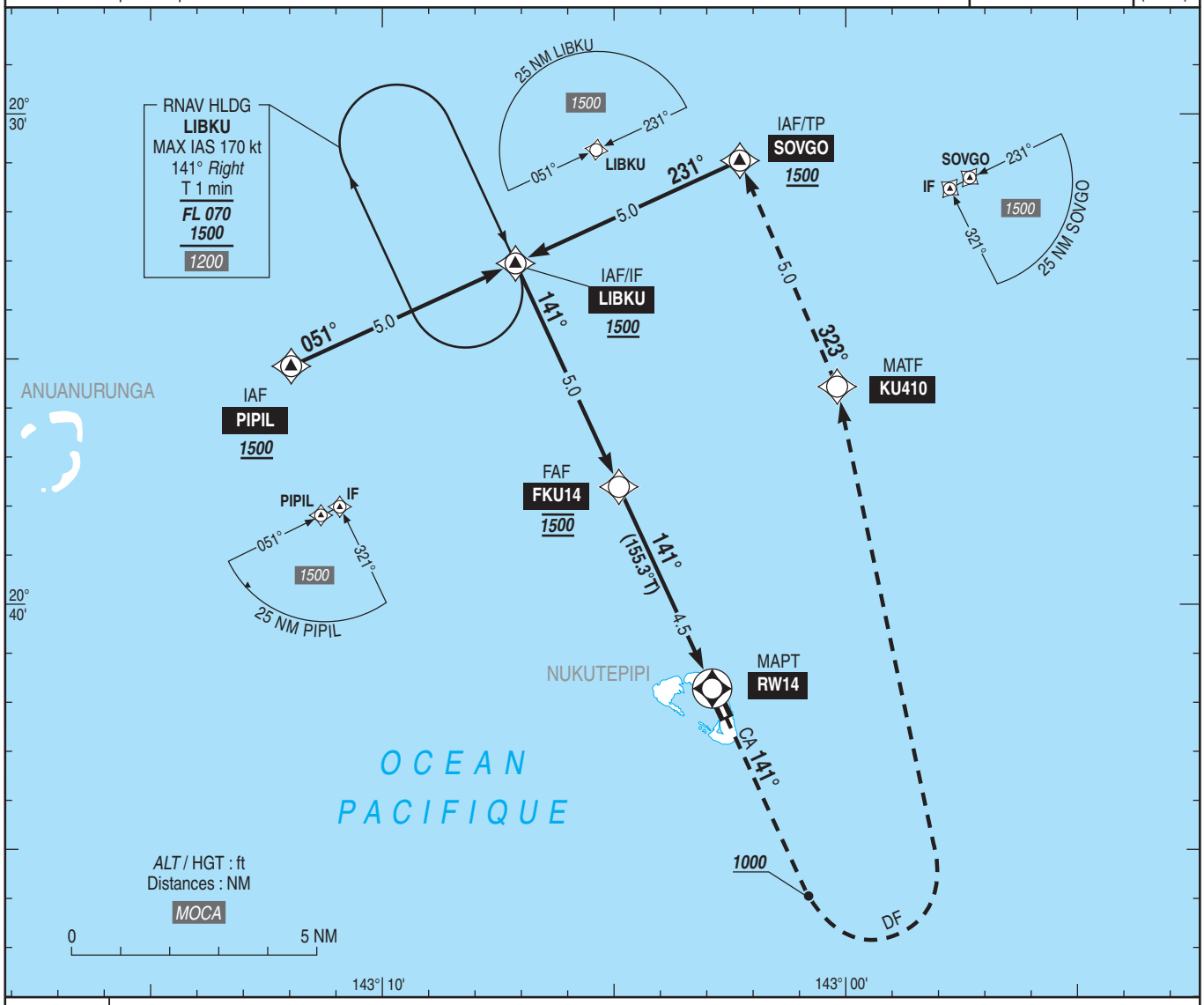
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

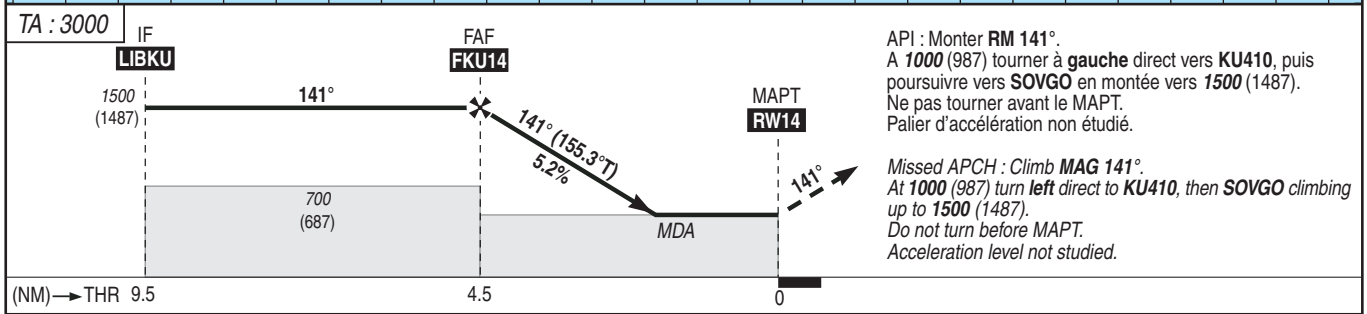
NUKUTEPIPI

CAT A B
*ALT AD : 22, **THR : 13 (1 hPa)***

RNP A RWY 14

APP : NIL TWR : NIL **A/A** 123.500 (FR seulement/*only*). Obtenir le QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 14°E (2020)





API : Monter **RM 141°**.
A ***1000*** (987) tourner à **gauche** direct vers **KU410**, puis poursuivre vers **SOVGO** en montée vers ***1500*** (1487).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 141°**.*
*At **1000** (987) turn **left** direct to **KU410**, then **SOVGO** climbing up to **1500** (1487).*
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	MVL / *Circling* HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	VIS	OCH
A B	***670*** (650)	1500 1600	648

DIST RW14			
NM	**4**	**3**	**2**
ALT	***1335***	***1020***	***700***
(HGT)	(1322)	(1007)	(687)

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by Circling.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - RW14	4.5 NM	70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		3 min 52	3 min 11	2 min 42	2 min 28	2 min 15	2 min 05
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

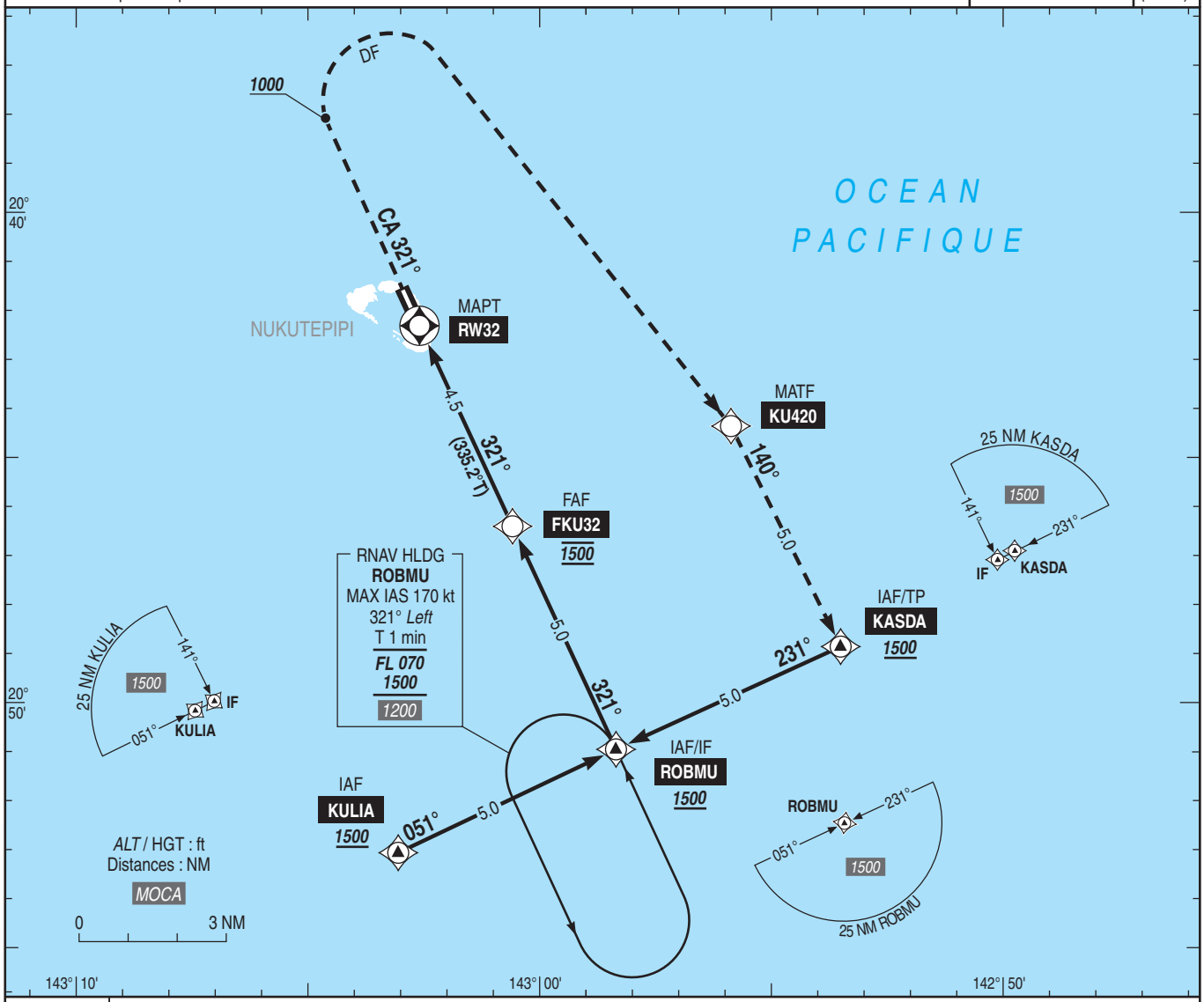
CAT A B

***ALT AD : 22 (1 hPa)**, THR : 22*

NUKUTEPIPI

RNP B RWY 32

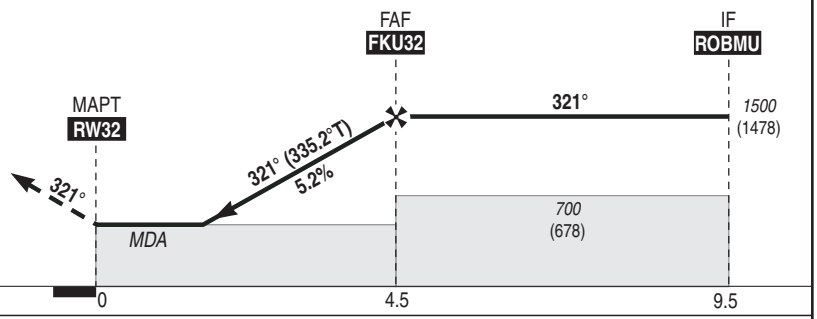
APP : NIL TWR : NIL **A/A :** 123.500 (FR seulement/only) Obtenir le QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI	**RNP APCH**	VAR 14°E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 321°**.
A ***1000*** (978) tourner à **droite** direct vers **KU420**, puis poursuivre vers **KASDA** en montée vers ***1500*** (1478).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 321°**.*
*At **1000** (978) turn **right** direct to **KU420**, then **KASDA** climbing up to **1500** (1478).*
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 AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement/*only* Sans / *Without* QNH local			DIST RW32			
	MDA (H)	VIS	OCH	**NM**	**4**	**3**	**2**
A B	***670*** (640)	1500 1600	639	***ALT*** (HGT)	***1345*** (1323)	***1025*** (1003)	***710*** (688)

Observations / *Remarks* : Procédure obligatoirement suivie d'une MVL / *The procedure must be followed by Circling.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - RW32	4.5 NM	70 kt 3 min 51	85 kt 3 min 10	100 kt 2 min 42	110 kt 2 min 27	120 kt 2 min 15	130 kt 2 min 04
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

NUKUTEPIPI

	ALT AD : 22 ft (1 hPa) LAT : 20 42 01 S LONG : 143 02 44 W	**NTKU** VAR 14° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR seulement/*only*

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
14 32	141 321	1200 x 21	Revêtue *Paved*	11 F/B/Y/T	1500 1800	1200 1200	1200 1200

Aides lumineuses :
RWY 14/32 : BI

Lighting aids :
RWY 14/32 : LIL

© 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 NTMD.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTMD - NUKU HIVA

AD 2 NTMD.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	08°47'36"S 140°13'23"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY / TWY	Intersection of the RWY and TWY centerlines
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*		
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	230 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	8 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	10.5846°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.005°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE	
	Adresse / *Address*	BP 1408, 98713 PAPEETE TAHITI	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf	

AD 2 NTMD.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI-FAA'A - H24 TEL : 40 86 11 53 / 54.	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS HS - Hors HS : O/R PN 48 HR avant le vol.	AFIS HS - Outside HS : O/R PN 48 HR before flight.
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HO	GRF (Ground Reporting Format) : HO

AD 2 NTMD.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Pacific Petroleum Services)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMD.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMD.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Niveau 1 : extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Level 1 : 50kg powder fire extinguisher, ACFT apron side. Emergency boat available (60 seats capacity).
4	Observations / *Remarks*	Niveau 4 HS Niveau 2 pour les vols en dégagement jusqu'à l'heure effective d'arrivée sur l'AD de destination et niveau 4 pour dégagement ETOPS. Hors HS : O/R avec PN 48 HR avant le vol. Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Level 4 HS Level 2 if used as alternate AD until actual landing time at destination AD and level 4 for alternate ETOPS flight. Outside HS : O/R with PN 48 HR before flight. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTMD.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMD.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Asphalt
	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 NTMD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne	Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTMD .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTMD.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 NTMD.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTMD .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : (689) 40 80 33 35

AD 2 NTMD.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	068.22 (058)	1698 x 30	15 F/B/Y/T revêtue / paved	08°47'54.56"S 140°14'09.66"W (08°47'54.44"S 140°14'09.35"W) ------ GUND NIL	THR : 230ft DTHR : 230ft
24	248.22 (238)	1698 x 30	15 F/B/Y/T revêtue / paved	08°47'34.05"S 140°13'18.07"W ------ GUND NIL	THR : 190ft

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	150	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTMD.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	1698	1848	1698	1688	
24	1688	1688	1688	1688	Fin des distances déclarées située à 10 m avant l'extrémité physique de la piste End of declared distances located 10 m before physical end of RWY

AD 2 NTMD.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	50 ft					
24		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52 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*	
06	1698		W	LIL	R			(1)
24	1698		W	LIL	R			(2)

(1) RWY 06 : Feux de seuil de piste installés à 12 m en amont du THR 06 / THR lights located 12 m upstream of THR 06.

(2) RWY 24 : Feux d'extrémité de piste installés à 12 m en aval de l'extrémité de piste 24 / RWY end lights located 12 m downstream of RWY 24 end.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMD.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*	BI - LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Centrale électrique de secours	Emergency electric power plant
	Temps de commutation / *Switch-over time*	15 s	
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTMD.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTMD.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 NTMD.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	NUKU HIVA Information (FR)	118.300 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française

AD 2 NTMD.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	NH	353 kHz	H24	08°47'40.0"S 140°13'12.6"W	286 ft	200NM		127°/246 m THR 24	

AD 2 NTMD.20 Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée : 100 m.

Largeur bande dégagée : 100 m.

20.1.2 Roulage

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour ACFT de MTOW supérieure à 11 t.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

Prepared strip width: 100 m.

RWY shoulder width: 100 m.

20.1.2 Taxi regulations

U-turn prohibited outside the runway end turn-pads for ACFT with a MTOW greater than 11 t.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMD.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTMD.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

Limitations vent traversier aux ACFT de MTOW > 20 t :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5),
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

22.1 GENERAL

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW is greater than 20 t :

- 25 kt on dry RWY (or reported RWYCC 6),
- 20 kt on wet RWY (or reported RWYCC 5),
- 15 kt on slippery wet RWY (or reported RWYCC 3) and on contaminated RWY (or reported RWYCC 2).

22.2 VOLS A L'ARRIVÉE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 VOLS AU DEPART

22.3.1 Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 06 : Monter R 054 NH (054°), pente 5,3 % (1) (2) à maintenir jusqu'à 600 ft (370). A 4000 ft (3770), route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Vols au départ vers le secteur ouest :

RWY 06 : Monter dans l'axe, pente 5,3 % (1) (2) à maintenir jusqu'à 600 ft (370). A 1000 ft (770), tourner à gauche pour suivre 270° jusqu'à 4000 ft (3770), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée déterminée par le relief d'altitude 234 ft situé à 190 m de la DER et à 150 m au sud de l'axe de piste.

(2) Cette pente ne tient pas compte des obstacles suivants :

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

22.3.1 Recommended instructions for IFR departures

RWY 06 : *Climb R 054 NH (054°), slope 5.3 % (1) (2) to maintain up to 600 ft (370). At 4000 ft (3770), direct route climbing up to enroute safety altitude.*

Departing flights to the western sector :

RWY 06 : *Climb on RWY axis, slope 5.3 % (1) (2) to maintain up to 600 ft (370). At 1000 ft (770), turn left and follow 270° up to 4000 ft (3770) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(1) Theoretical climb gradient determined by relief altitude 234 ft, located at 190 m from DER and at 150 m from southern RWY centreline.

(2) This slope disregards the following obstacles :

Obstacles *Obstructions*	Altitude (ft)	Localisation / DER *Location / DER* (m)	Localisation / axe de piste *Location / RWY centerline* (m)	Pente *Slope* (%)
Arbres / *Trees*	267	285	175 au Sud / *in the South*	7.2
Zone d'arbres et relief / *Trees and relief area*	MAX 361	Depuis la DER jusqu'à 510 / *from DER to 510*	Au plus près 205 au Sud / *As close as 205 in the South*	> 15
Zone d'arbres et relief / *Trees and relief area*	MAX 376	De / *from* 510 à / *to* 730	Au plus près 380 au Sud / *As close as 380 in the South*	9.1
Arbres / *Trees*	MAX 447	De / *from* 1330 à / *to* 1510	Au plus près 700 au Sud / *As close as 700 in the South*	6.2

RWY 24 : Monter (3) R 240 NH (240°). A 3700 ft (3470), route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) La pente théorique de montée de 3,3 % ne tient pas compte des obstacles suivants :

RWY 24 : *Climb (3) R 240 NH (240°). At 3700 ft (3470), direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(3) Theoretical climb gradient 3.3 % disregards following obstacles :

Obstacles *Obstructions*	Altitude (ft)	Localisation/DER *Location / DER (m)*	Localisation / axe de piste *Location / RWY centerline* (m)	Pente *Slope* (%)
Arbres / *Trees*	268	20	190 au Sud / *in the South*	> 15
Relief / *Relief*	300	280	380 au Sud / *in the South*	6.3
Zone d'arbres et relief / *Trees and relief area*	MAX 352	De / *from* 300 à / *to* 950	Au plus près 290 au Sud / *As close as 290 in the South*	5.5

22.4 MOYENS OBLIGATOIRES

PAPI RWY 06 et 24 obligatoire de nuit.

22.4 COMPULSORY MEANS

PAPI RWY 06 and 24 mandatory at night.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMD.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GÉNÉRALITÉS

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio equipped ACFT.

23.2 EQUIPEMENT AD

Feux à éclats seuil 06 désaxés par rapport à la piste.

Panneaux d'identification de piste situés à 75 m de l'axe de piste.

Point de mesure de vent situé à 1740 m du seuil 06 et à 136 m au sud de l'axe de piste donnant uniquement le vent instantané.

23.2 AD EQUIPMENT

Landing lights THR 06 offset from the runway.

RWY designation signs located 75 m from the RWY centerline.

Wind measurement point located 1740 m from THR 06 and 136 m South from RWY axis, giving only instantaneous wind.

23.3 PÉRIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

23.4 OBSTACLES

Obstacles : L'attention des équipages est attirée sur la présence :

- D'obstacles à proximité de la bande dégagée du QFU 058° : butte de 20 ft de haut le long du prolongement dégagé côté Sud,
- De 3 pylônes d'éclairage parking de 46 ft de hauteur dont 1 est situé en bordure Est du parking,
- De reliefs montagneux au Sud de la piste,
- D'obstacles au Sud de la piste dans les dégagements latéraux au plus près à 75 m de l'axe de piste s'étendant sur toute la longueur de la piste et jusqu'à 900 m en amont du seuil 24, dont :
- à 75 m de l'axe de piste et 90 m du seuil 06 : relief d'altitude *243* ft et arbres d'altitude MAX *273* ft,
- à 135 m de l'axe de piste, arbres et relief d'altitude variant de *266* ft à *294* ft et situés à 400 m, 690 m du seuil 06,
- à 150 m de l'axe de piste, arbres d'altitude *243* ft à *279* ft situés à 1040 m, 2080 m et 2580 m du seuil 06,
- à 180 m de l'axe de piste et 1250 m du seuil 06 : arbres d'altitude *269* ft,
- zone au plus près à 215 m de l'axe de piste et 2400 m du seuil 06 : arbres d'altitude MAX *298* ft,
- à 285 m de l'axe de piste et 530 m du seuil 06 : arbres d'altitude variant de *334* ft à *351* ft,
- à 300 m de l'axe de piste et 810 m du seuil 06 : arbres d'altitude MAX *368* ft,
- Présence d'un talus de 40 ft à 65 m de l'axe de piste côté sud sur tout le long de la piste,
- Présence d'une ravine à 65 m de l'axe de piste côté sud et 320 m du seuil 24,
- Relief de *219* ft d'altitude situé à 2071 m du seuil 06 à 99 m au sud de l'axe de piste,
- Relief de *252* ft d'altitude situé à 2524 m du seuil 06 à 128 m au sud de l'axe de piste,
- Relief de *252* ft d'altitude situé à 2591 m du seuil 06 à 130 m au sud de l'axe de piste.

Obstacles à l'atterrissage :

QFU 238° : Arbre perçant la VSS, d'altitude *279* ft situé à 883 m en amont du seuil 24 et à 145 m au sud de l'axe de piste.

23.4 OBSTRUCTIONS

Obstructions : *Air crews' attention is drawn towards :*

- Obstructions close to RWY shoulder QFU 058°: mound 20 ft in height along RWY shoulder on Southern side,

- 3 lighting apron pylons 46 ft in height, one at the East side of the apron,

- Mountain relief south of runway,

- Obstructions south of runway in lateral clearings located as close as 75 m of runway centreline and from THR 06 to 900 m upstream THR 24, including :

- at 75 m of runway centreline and 90 m of THR 06 : relief, altitude 243 ft, and trees, altitude MAX 273 ft,

- at 135 m of runway centreline, trees and relief, altitude 266 ft to 294 ft, located at 400 m, 690 m of THR 06,

- at 150 m of runway centreline, trees, altitude 243 ft to 279 ft, located at 1040 m, 2080 and 2580 of THR 06,

- at 180 m of runway centreline and 1250 m of THR 06 : trees, altitude 269 ft,

- zone as close as 215 m of runway centreline and 2400 m of THR 06 : trees, altitude MAX 298 ft,

- at 285 m of runway centreline and 530 m of THR 06 : trees, altitude 334 ft to 351 ft,

- at 300 m of runway centreline and 810 m of THR 06 : trees, altitude MAX 368 ft,

- Presence of a 40 ft embankment located 65 m from the south runway centreline along the runway,

- Presence of a ravine on the south side of the runway, 65 m from the runway centreline and 320 m from the threshold 24,

- Relief of 219 ft altitude located at 2071 m from the threshold 06 and 99 m south of the runway centreline,

- Relief of 252 ft altitude located at 2524 m from the threshold 06 and 128 m south of the runway centreline,

- Relief of 252 ft altitude located at 2591 m from the threshold 06 and 130 m south of the runway centreline.

Obstructions at landing :

QFU 238° : Tree penetrating VSS, altitude 279 ft, located 883 m upstream of THR 24 and 145 m south of runway centreline.

23.5 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Risque de fortes turbulences ou cisaillement de vent en finale RWY 06.

Travaux de nettoyage de bandes possible hors HS.

23.5 AIR NAVIGATION HAZARDS

Heavy turbulences or windshear on final RWY 06.

RWY shoulder cleaning outside HS.

AD 2 NTMD.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to this 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 NTMD.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 *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

NUKU HIVA
RWY 06/24

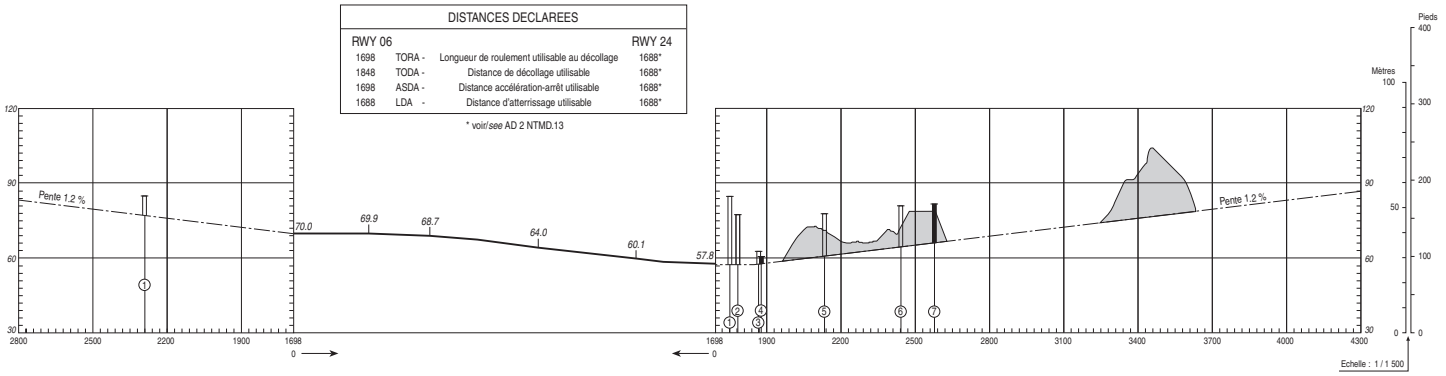
VAR 11°E (2020)

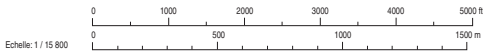
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

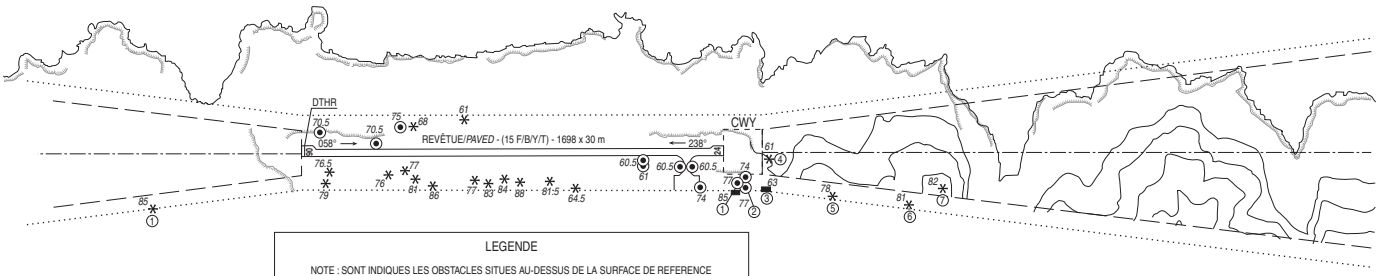
DISTANCES DECLAREES

RWY 06			RWY 24
1698	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	1688*
1848	TODA -	Distance de décollage utilisable	1688*
1698	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	1688*
1688	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	1688*

* voir/*see* AD 2 NTMD.13







LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- 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)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en septembre 2013
Nivellement rattaché au EGM96 (Earth Gravitational Model 1996)

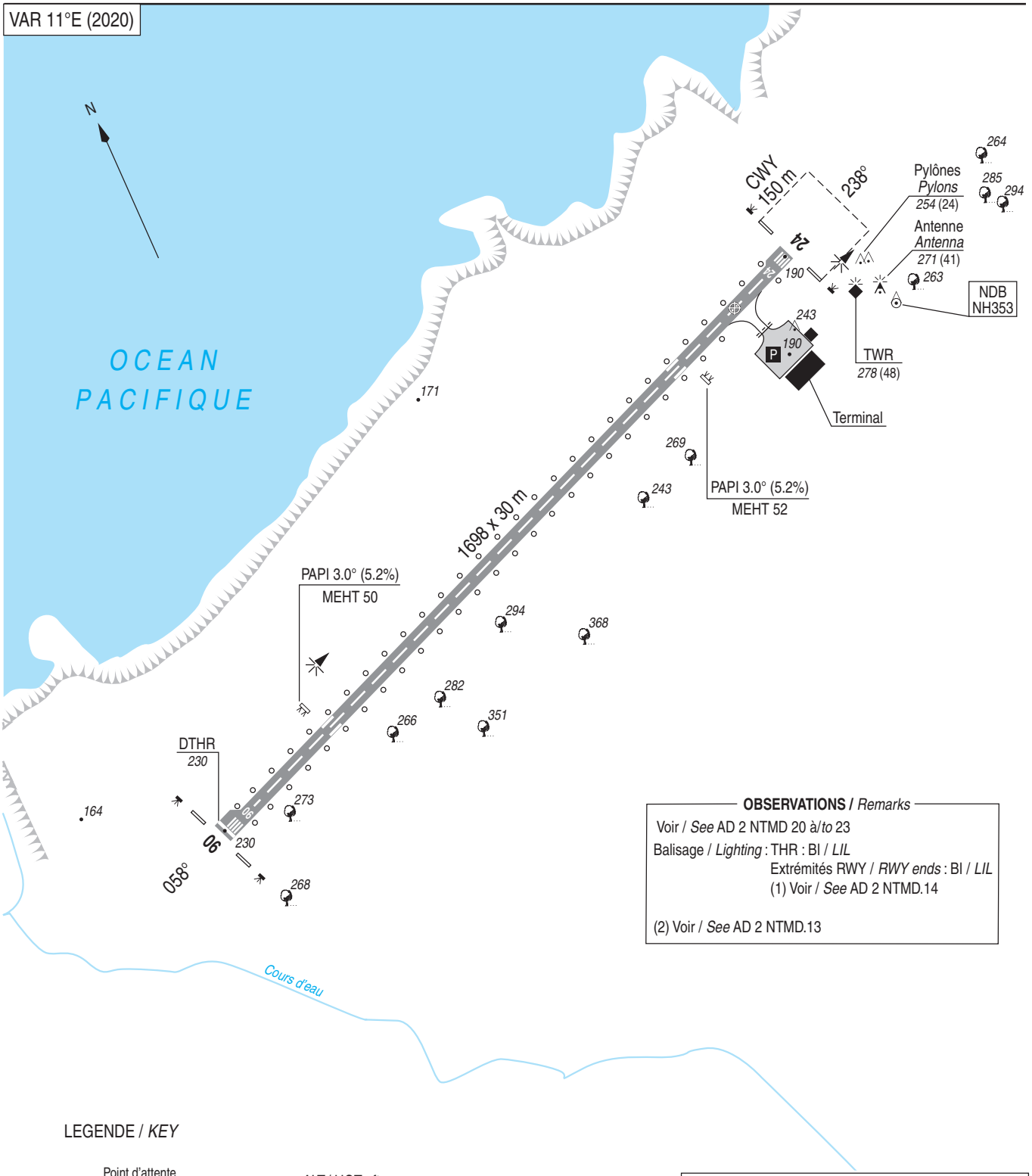
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir / *see* AD 2 NTMD.3.7 et / *and* 18

NUKU HIVA
08 47 36 S - 140 13 23 W
ALT AD : 230 (9 hPa)



OBSERVATIONS / *Remarks*

Voir / *See* AD 2 NTMD 20 à/*to* 23
Balisage / *Lighting* : THR : BI / *LIL*
Extrémités RWY / *RWY ends* : BI / *LIL*
(1) Voir / *See* AD 2 NTMD.14

(2) Voir / *See* AD 2 NTMD.13

LEGENDE / *KEY*

Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

ALT / HGT : ft
GUND : 8 ft

0 50 100 500 m

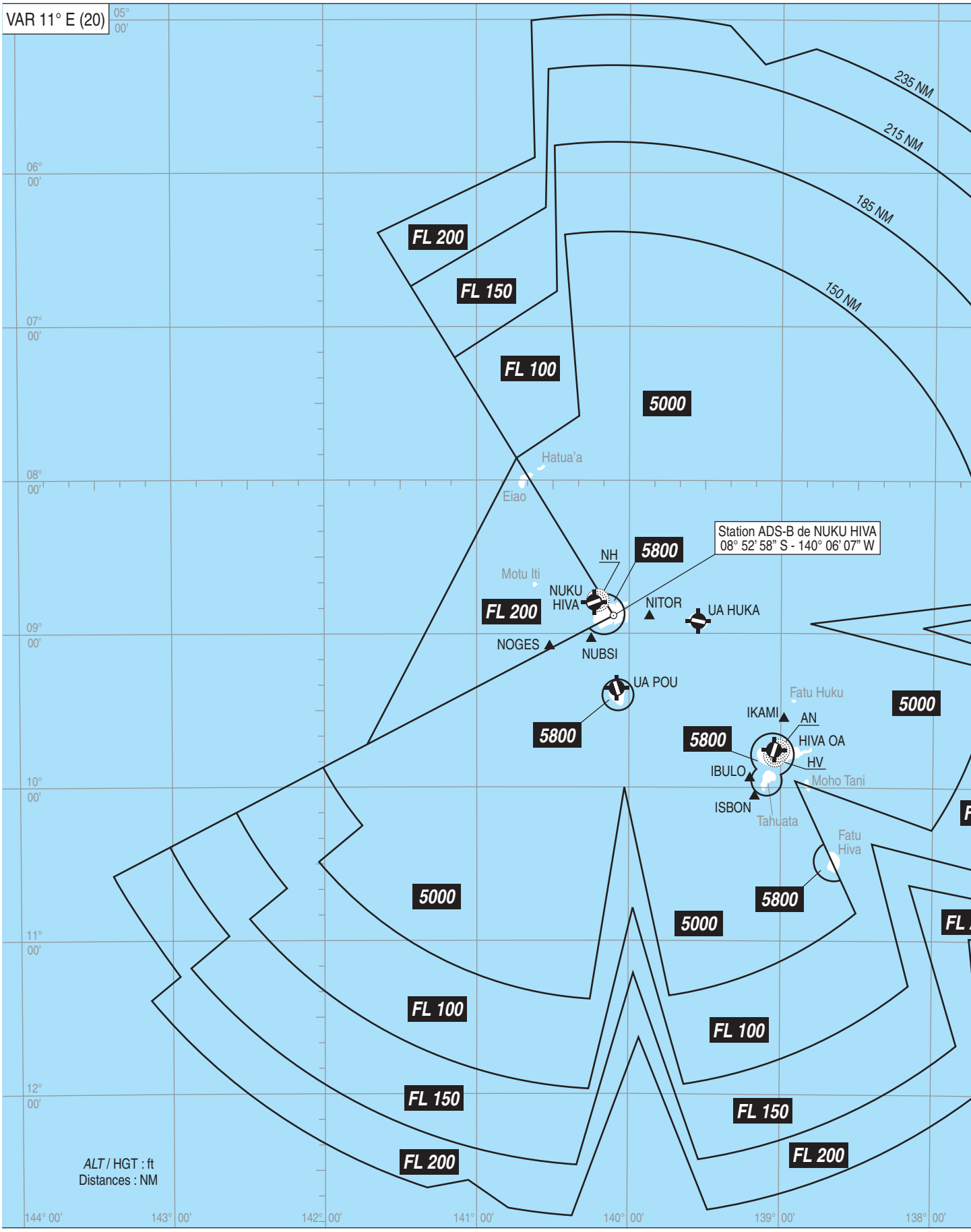
COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 06	08°47'54.56"S	140°14'09.66"W
DTHR 06	08°47'54.44"S	140°14'09.35"W
THR 24	08°47'34.05"S	140°13'18.07"W

RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
06	NIL	LIL	1698	1848	1698	1688	Revêtue	15 F/B/Y/T	800	800	-	-
24	NIL	LIL	1688 (2)	1688 (2)	1688 (2)	1688 (2)	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

MARQUISES
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

APP : TAHITI CTL 133.500 au-dessus de / *above* FL 045



© SIA

MARQUISES
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitude

Station ADS-B de NUKU HIVA - MONT MUAKE
08° 52’ 58” S, 140° 06’ 07” W

Coordonnées des secteurs / *Sectors coordinates :*

SECTEURS / *SECTORS* 5800 ft :

1- NUKU HIVA
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) - 08°44'30"S, 140°11'23"W -
arc de cercle de 8.0 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 8.0 NM center on
08°52'23"S, 140°09'50"W - 08°57'58"S, 140°15'40"W -
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B).

2 - UA POU
Cercle de 6.0 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 6.0 NM center on
09°23'59"S, 140°04'17"W.

3 - HIVA OA et TAHUATA
09°52'39"S, 139°09'47"W -
arc de cercle de 8.2 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 8.2 NM center on
09°47'13"S, 139°03'32"W - 09°54'42"S, 139°00'02"W -
arc de cercle de 6.0 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 6.0 NM center on
09°57'03"S, 139°05'38"W - 09°52'39"S, 139°09'47"W.

4 - FATU HIVA
10°35'53"S, 138°36'26"W -
arc de cercle de 7.5 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 7.5 NM center on
10°28'56"S, 138°39'21"W - 10°22'14"S, 138°42'50"W -
10°35'53"S, 138°36'26"W.

SECTEURS / *SECTORS* 5000 ft :

08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) - 07°51'27"S, 140°44'20"W -
07°34'56"S, 140°19'43"W - 06°23'32"S, 140°25'37"W -
arc de cercle de 150 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 150 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
08°46'28"S, 137°34'45"W - 08°55'51"S, 138°48'18"W -
09°13'43"S, 137°35'57"W -
arc de cercle de 150 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 150 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°16'32"S, 137°59'45"W - 09°57'30"S, 138°54'25"W -
10°49'39"S, 138°29'57"W -
arc de cercle de 150 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 150 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
11°22'02"S, 139°43'50"W - 10°01'01"S, 140°01'44"W -
11°23'22"S, 140°15'32"W -
arc de cercle de 150 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 150 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°29'27"S, 142°02'48"W - 10°15'20"S, 141°45'37"W -
arc de cercle de 128 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 128 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B)-
09°52'34"S, 142°00'52"W - 08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B).

À l’exclusion des secteurs à 5800 ft / *Except Sectors 5800 ft.*

© SIA

MARQUISES
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitude

Station ADS-B de NUKU HIVA - MONT MUAKE
08° 52' 58" S, 140° 06' 07" W

Coordonnées des secteurs / *Sectors coordinates :*

SECTEURS / *SECTORS* FL100 :

08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) - 07°12'07"S, 141°08'39"W -
06°46'14"S, 140°28'31"W - 05°48'34"S, 140°29'35"W -
arc de cercle de 185 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 185 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
08°45'26"S, 136°59'24"W - 08°57'32"S, 138°03'50"W -
09°16'18"S, 137°00'36"W -
arc de cercle de 185 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 185 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°35'11"S, 137°29'38"W - 10°22'00"S, 138°24'00"W -
11°18'12"S, 138°09'04"W -
arc de cercle de 185 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 185 NM center on
08°52 58 S, 140°06 07 W (Station ADS-B) -
11°56'40"S, 139°37'38"W - 10°46'40"S, 139°58'26"W -
11°58'34"S, 140°15'48"W -
arc de cercle de 185 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 185 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°51'51"S, 142°30'11"W - 10°39'42"S, 142°15'19"W -
arc de cercle de 166 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 166 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°10'08"S, 142°35'03"W -
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B).

À l'exclusion des secteurs à 5800 ft et 5000 ft /
Except Sectors 5800 ft and 5000 ft.

SECTEURS / *SECTORS* FL150 :

08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) - 06°44'18"S, 141°25'47"W -
06°13'27"S, 140°32'56"W - 05°18'29"S, 140°31'58"W -
arc de cercle de 215 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 215 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
08°41'51"S, 136°29'15"W - 08°57'24"S, 137°31'06"W -
09°19'27"S, 136°30'25"W -
arc de cercle de 215 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 215 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°50'56"S, 137°03'39"W - 10°38'03"S, 138°09'09"W -
11°41'32"S, 137°49'44"W -
arc de cercle de 215 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 215 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
12°26'26"S, 139°31'41"W - 11°12'33"S, 139°58'07"W -
12°28'29"S, 140°20'34"W -
arc de cercle de 215 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 215 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
11°11'02"S, 142°53'43"W - 10°58'15"S, 142°38'02"W -
arc de cercle de 195 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 195 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W -
10°23'30"S, 143°01'12"W - 08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B).

À l'exclusion des secteurs à 5800 ft, 5000 ft et FL100 /
Except Sectors 5800 ft, 5000 ft and FL100.

SECTEURS / *SECTORS* FL200 :

10°35'00"S, 143°23'46"W - 09°43'19"S, 141°42'55"W -
07°51'27"S, 140°44'20"W - 06°23'20"S, 141°38'41"W -
05°53'55"S, 140°37'12"W - 04°59'05"S, 140°38'37"W -
arc de cercle de 235 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 235 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
05°00'55"S, 139°22'23"W - 05°17'29"S, 139°07'08"W -
05°10'56"S, 138°45'40"W -
arc de cercle de 235 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 235 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
08°41'36"S, 136°09'03"W - 09°00'00"S, 137°09'40"W -
09°20'20"S, 136°10'10"W -
arc de cercle de 235 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 235 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
11°00'51"S, 136°45'56"W - 10°58'52"S, 137°45'26"W -
11°58'36"S, 137°38'45"W -
arc de cercle de 235 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 235 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
12°45'58"S, 139°27'42"W - 11°37'48"S, 139°55'48"W -
12°48'29"S, 140°22'32"W -
arc de cercle de 235 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 235 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
12°45'47"S, 140°45'37"W - 12°33'41"S, 141°03'16"W -
12°37'01"S, 141°21'22"W -
arc de cercle de 235 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 235 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
11°23'48"S, 143°09'26"W - 11°14'14"S, 142°57'39"W -
arc de cercle de 220 NM de rayon centré sur /
arc of circle with a radius of 220 NM center on
08°52'58"S, 140°06'07"W (Station ADS-B) -
10°35'00"S, 143°23'46"W.

À l'exclusion des secteurs à 5800 ft, 5000 ft, FL100 et FL150 /
Except Sectors 5800 ft, 5000 ft, FL100 and FL150.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	NH	REF ENR 4.1			X		X
	RW06	08°47'54.44" S	140°14'09.35" W	X			X
	RW24	08°47'34.05" S	140°13'18.07" W	X			X
←							
	NODIL	REF ENR 4.4		X			X
←							
	NISAK	REF ENR 4.4		X			X
→	NOGES	REF ENR 4.4		X			X
→	NUBSI	REF ENR 4.4		X			X
→	NITOR	REF ENR 4.4		X			X
	FMD06	08°50'30.4" S	140°20'41.9" W	X			X
	FMD24	08°44'55.1" S	140°06'38.5" W	X			X
	MD403	08°44'55.3" S	140°19'42.6" W	X			X
	MD404	08°41'17.3" S	140°10'41.1" W	X			X
	MD405	08°47'42.2" S	140°27'15.7" W	X			X
	MD406	08°38'23.3" S	140°03'49.8" W	X			X
→	MD420	08°57'02.1" S	140°23'31.0" W	X			X

© SIA

NUKU HIVA
PRECODING RNP RWY 06

RNP RWY 06

RMK	-							MAG VAR 2020 10.6°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	-	NOGES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	NUBSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MD405	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NOGES	IF	NOGES	-	-	-	-	-	5800	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NODIL	-	014	024.7	14	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA NUBSI	IF	NUBSI	-	-	-	-	-	5800	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	MD420	-	290	300.9	10	-	-	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NODIL	-	328	338.2	5	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA MD405	IF	MD405	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NODIL	-	148	158.2	5	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	NODIL	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	RNP APCH
	TF	FMD06	-	058	068.2	5.0	-	2500	2500	-	-	RNP APCH
	TF	RW06	Yes	058	068.2	7.0	-	-	-	-	-3.0 /15	RNP APCH
	CA	-	-	058	068.2	-	L	1500	-	-	-	RNP APCH
	DF	MD403	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MD405	-	239	249.7	8.0	-	2500	-	-	-	RNP APCH

© SIA

NUKU HIVA
PRECODING RNP RWY 24

	RNP RWY 24												
	RMK	-							MAG VAR 2020 10.6°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	-	NITOR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
→	HLDG	-	MD406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
←													
←													
←													
←													
←													
←													
→	INA NITOR	IF	NITOR	-	-	-	-	-	5800	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→		TF	NISAK	-	305	316.0	14.0	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→	INA MD406	IF	MD406	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→		TF	NISAK	-	148	158.2	5.0	-	2500	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→	APCH	IF	NISAK	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	RNP APCH
		TF	FMD24	-	238	248.2	5.0	-	2500	2500	-	-	RNP APCH
		TF	RW24	Yes	238	248.2	7.1	-	-	-	-	-3.0 /15	RNP APCH
		CA	-	-	238	248.2	-	R	1500	-	-	-	RNP APCH
		DF	MD404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	MD406	-	056	067.0	7.4	-	2500	-	-	-	RNP APCH
←													
←													
←													

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

NUKU HIVA

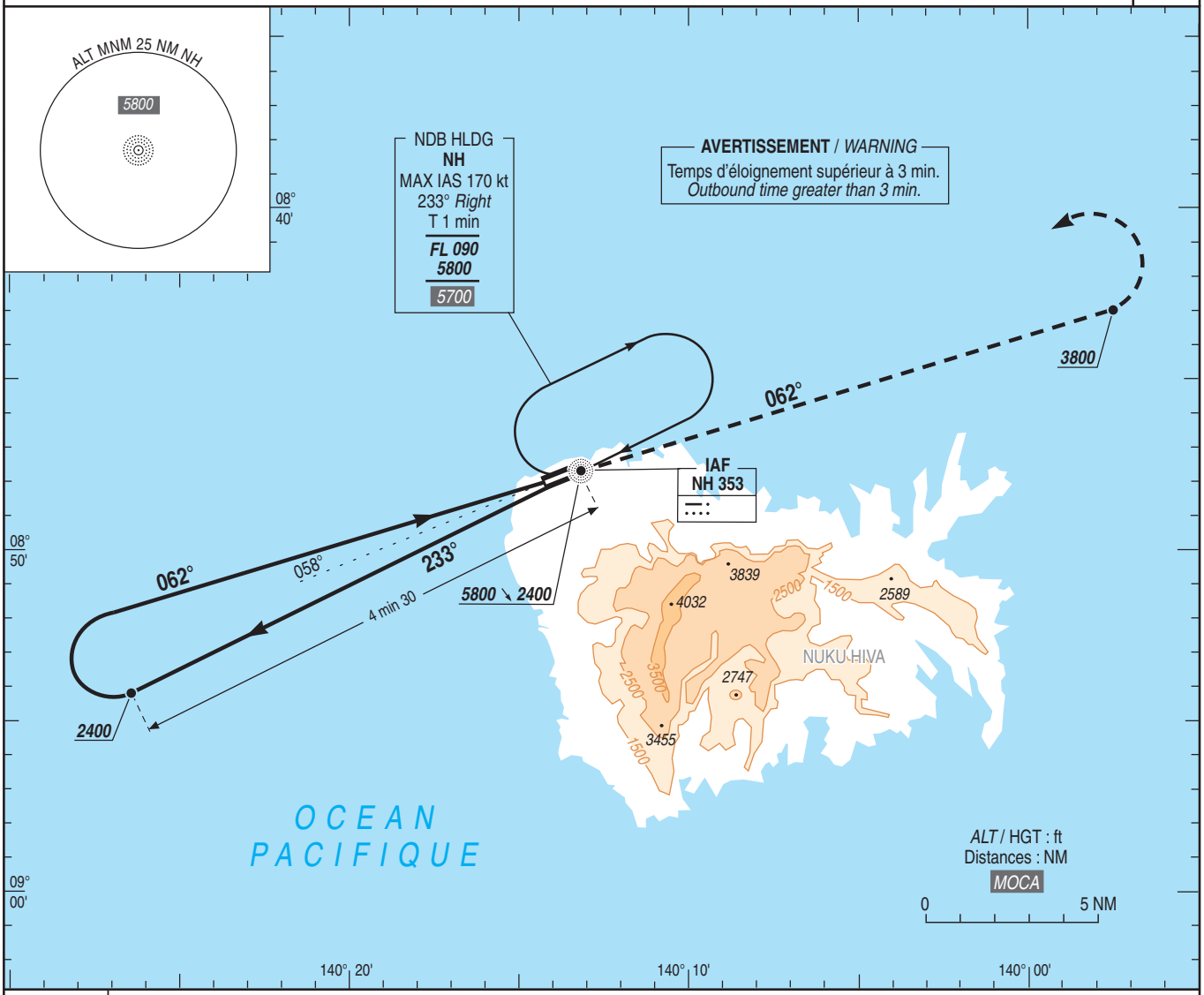
CAT A B

***ALT AD : 230 (9 hPa)**, DTHR : 230*

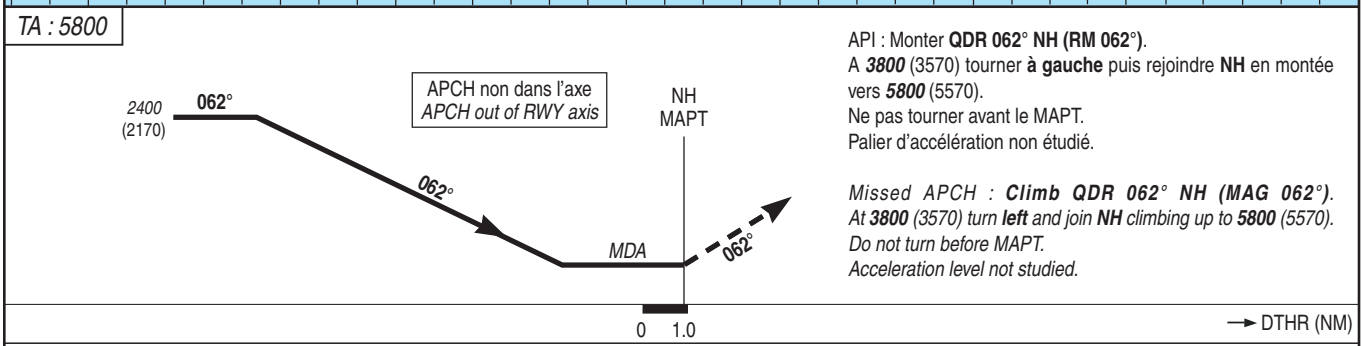
NDB RWY 06

APP : TAHITI CTL 133.500 au dessus de / *above FL 045*
TWR : NIL
AFIS : NUKU HIVA Information 118.300 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 11°E (2020)



TA : 5800



API : Monter **QDR 062° NH (RM 062°)**.
A ***3800*** (3570) tourner **à gauche** puis rejoindre **NH** en montée vers ***5800*** (5570).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : **Climb QDR 062° NH (MAG 062°)**.*
*At **3800** (3570) turn **left** and join **NH** climbing up to **5800** (5570).*
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 AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1360*** (1130)	1500	1130	***1510*** (1280)	1500 1600	1280	***1650*** (1420)	1500 1600	1420

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

VSP (ft/min)	Non disponible / *Not available*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS — NUKU HIVA

Instrument approach

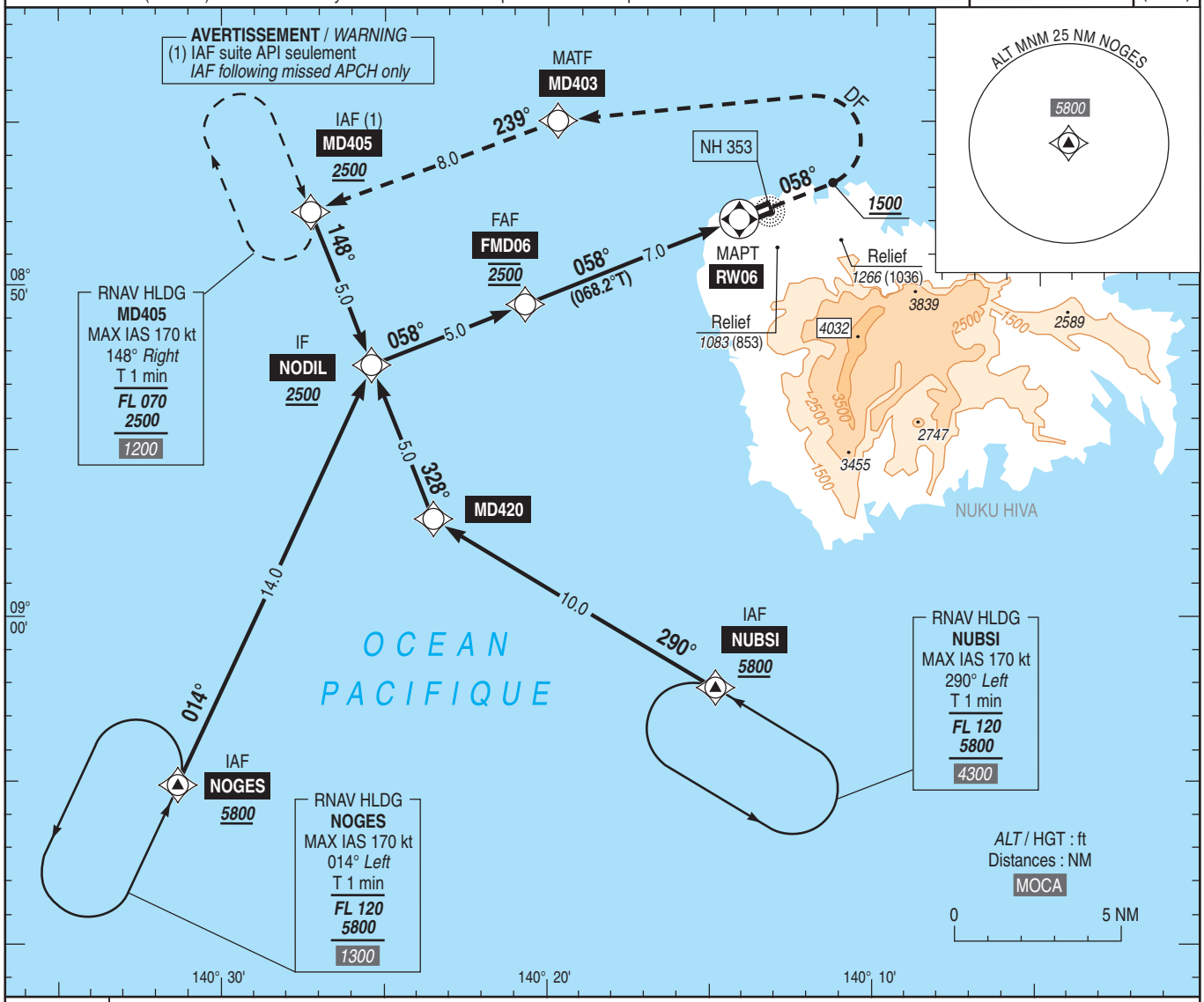
CAT A B

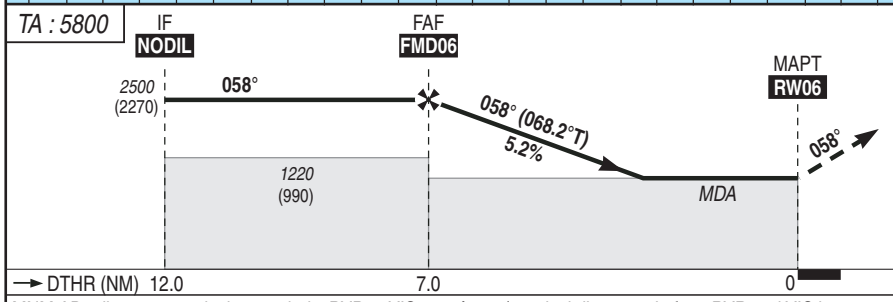
***ALT AD : 230 (9 hPa)**, DTHR : 230*

RNP RWY 06

APP : TAHITI CTL 133.500 au dessus de / *above* FL 045
TWR : NIL
AFIS : NUKU HIVA Information 118.300 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH | VAR 11°E (2020)





API : Monter dans l'axe **RM 058°**.
A ***1500*** (1270) tourner à **gauche** direct vers **MD403**, puis **MD405**, en montée vers ***2500*** (2270). Intégrer l'attente éventuellement.
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb straight ahead **MAG 058°**. At **1500** (1270) turn **left** direct to **MD403**, then **MD405**, climbing up to **2500** (2270). Join holding eventually. 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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local			DIST RW06 NM	6	5	4	3
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***ALT*** (HGT)	***2190*** (1960)	***1870*** (1640)	***1555*** (1325)	***1235*** (1005)
A B	***1190*** (960)	1500	958	***1350*** (1120)	1500 1600	1116	***1490*** (1260)	1500 1600	1256					

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FMD06 - RW06	7.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		5 min 59	4 min 56	4 min 11	3 min 48	3 min 29	3 min 13
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

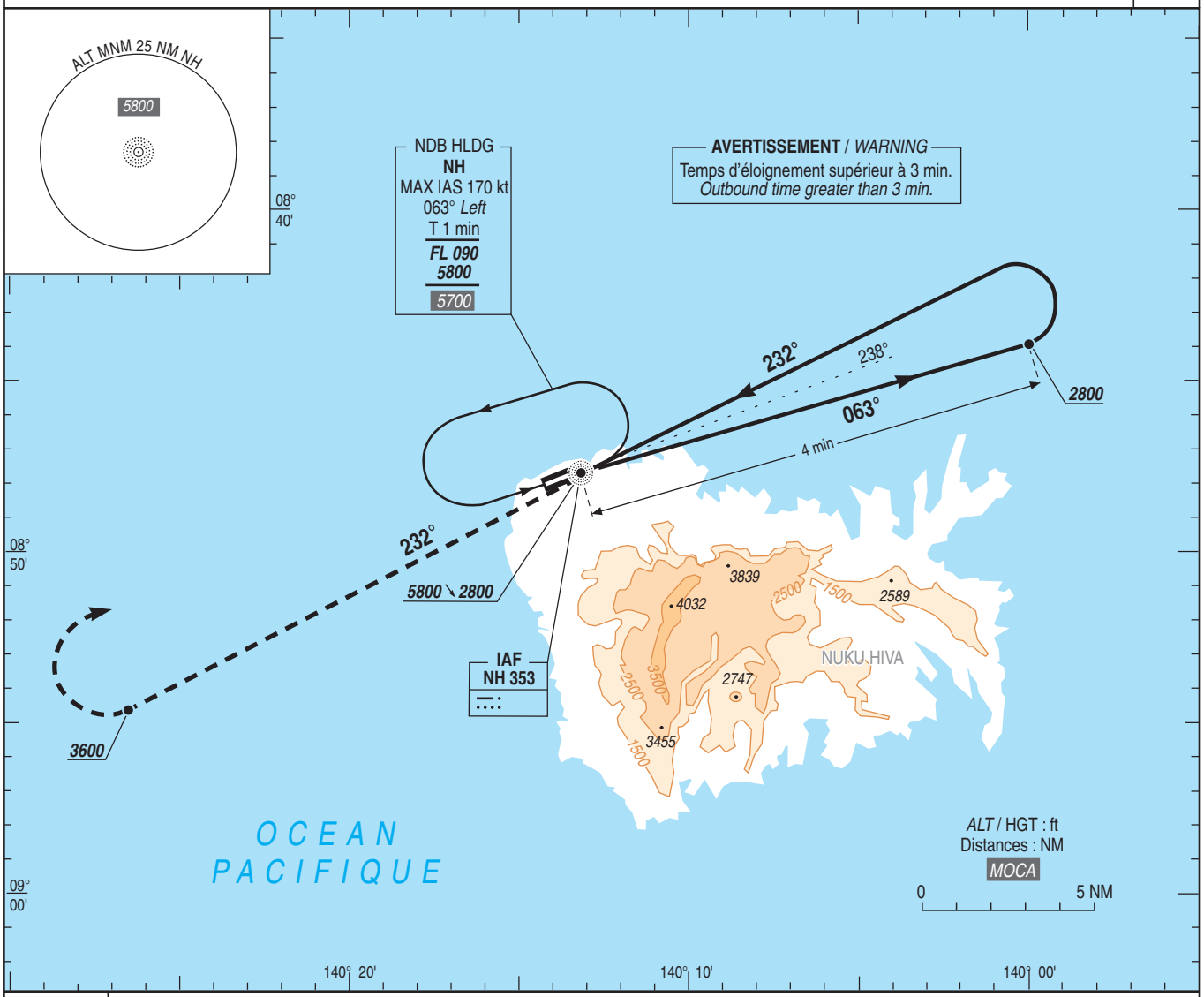
NUKU HIVA

CAT A B
ALT AD : 230, ***THR : 190 (7 hPa)***

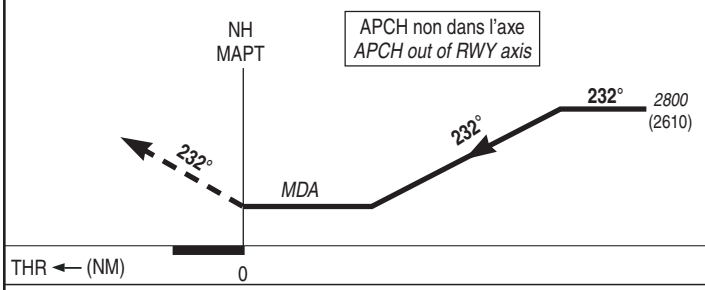
NDB RWY 24

APP : TAHITI CTL 133.500 au dessus de / *above FL 045*
TWR : NIL
AFIS : NUKU HIVA Information 118.300 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 11°E (2020)



TA : 5800



API : Monter **QDR 232° NH (RM 232°)**.
A ***3600*** (3410) tourner **à droite** puis rejoindre **NH** en montée vers ***5800*** (5610).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***QDR 232° NH (MAG 232°)****.*
At ***3600*** *(3410) turn* ***right*** *and join* ***NH*** *climbing upt to* ***5800*** *(5610).*
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	NDB			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1300*** (1110)	1500	1104	***1510*** (1320)	1500 1600	1320	***1690*** (1460)	1500 1600	1460

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

VSP (ft/min)	Non disponible / *Not available*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

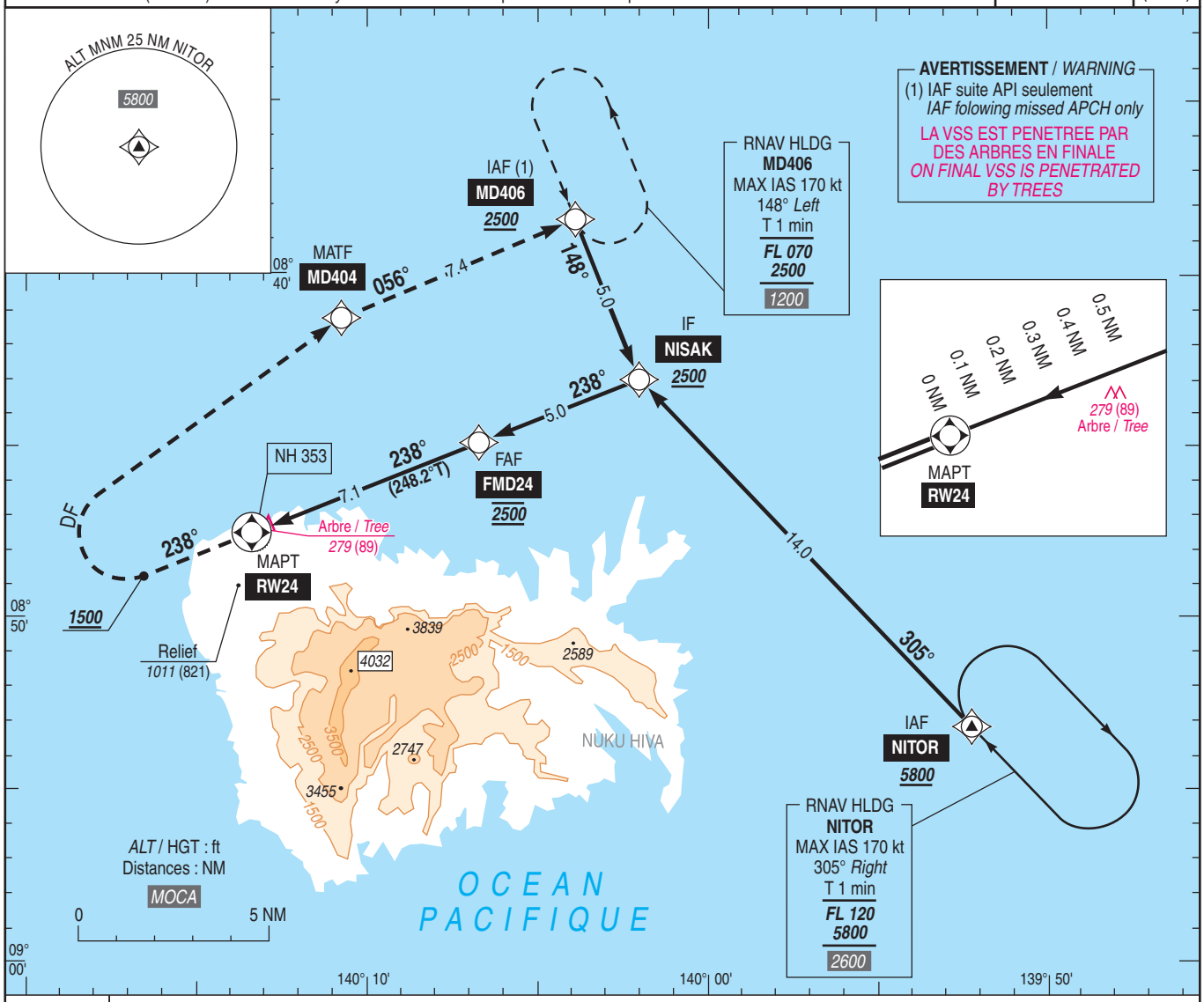
NUKU HIVA

CAT A B
*ALT AD : 230, **THR : 190 (7 hPa)***

RNP RWY 24

APP : TAHITI CTL 133.500 au dessus de / *above* FL 045
TWR : NIL
AFIS : NUKU HIVA Information 118.300 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement/*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

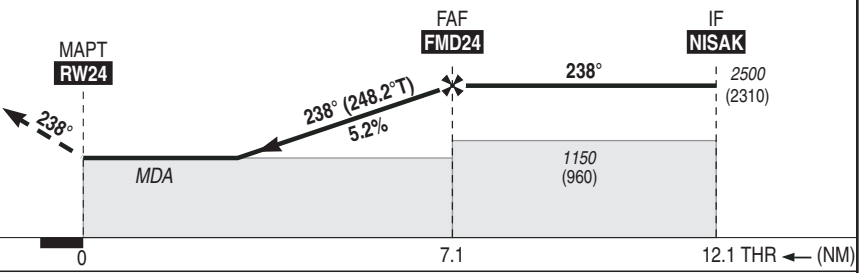
RNP APCH	VAR 11°E (2020)



TA : 5800

API : Monter dans l'axe **RM 238°**. A ***1500*** (1310) tourner à **droite** direct vers **MD404**, puis **MD406**, en montée vers ***2500*** (2310). Intégrer l'attente éventuellement. Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb straight ahead **MAG 238°**. At **1500** (1310) turn **right** direct to **MD404**, then **MD406**, climbing up to **2500** (2310). Join holding eventually. 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			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement/*only* *Sans / Without QNH local*			DIST RW24 NM	7	6	5	4	3
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***ALT*** (HGT)	***2470*** (2280)	***2150*** (1960)	***1830*** (1640)	***1515*** (1325)	***1195*** (1005)
A B	***1140*** (950)	1500	942	***1350*** (1160)	1500 1600	1156	***1530*** (1300)	1500 1600	1296						

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FMD24 - RW24	7.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		6 min 05	5 min 01	4 min 16	3 min 52	3 min 33	3 min 17
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

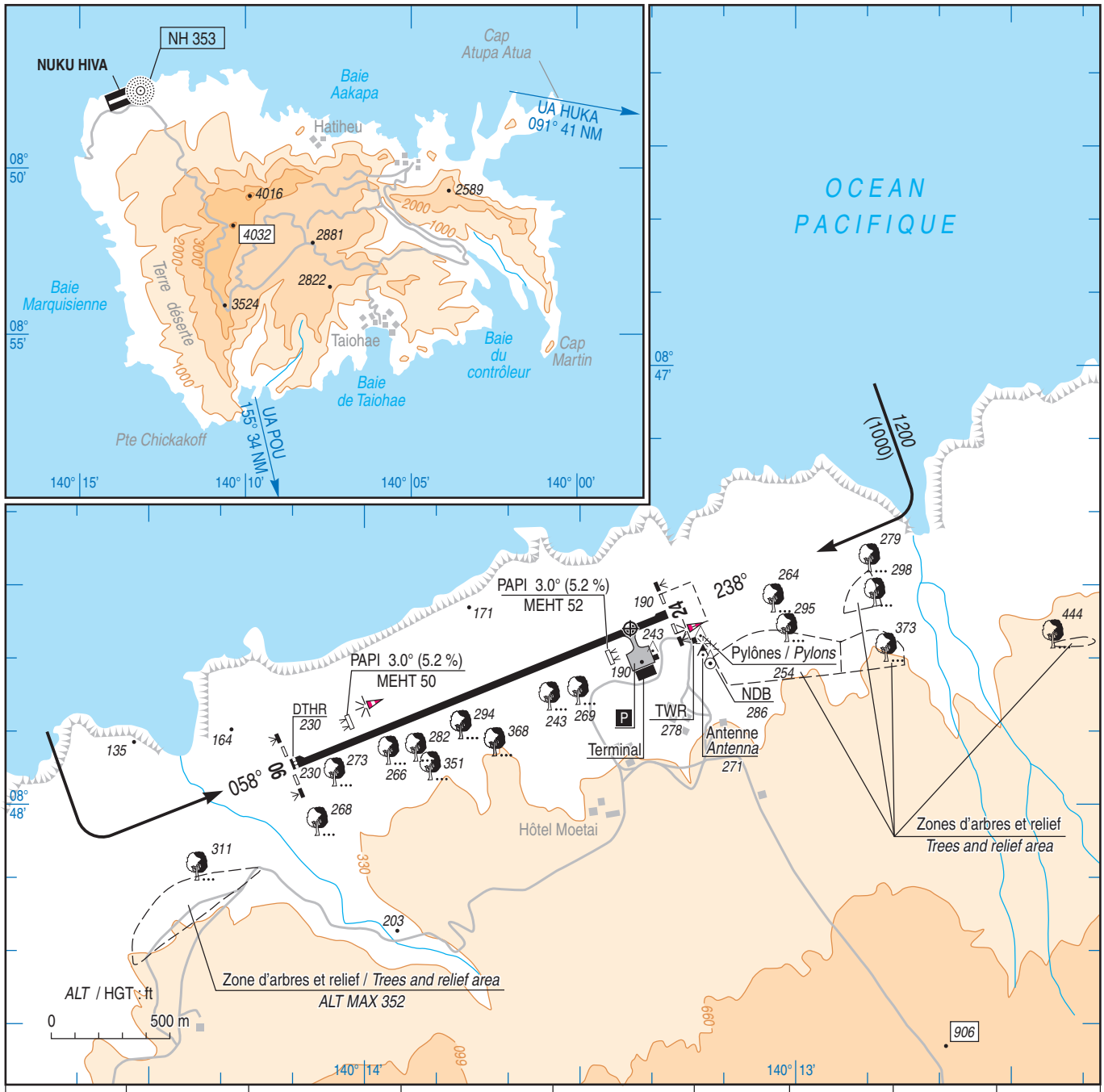
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

NUKU HIVA

	ALT AD : 230 ft (8 hPa) LAT : 08 47 36 S LONG : 140 13 23 W	**NTMD** VAR 11° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : NUKU HIVA Information 118.300 (FR). Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*.



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
06 24	058 238	1698 x 30	Revêtue *Paved*	15 F/B/Y/T	1698 1688 (1)	1848 1688 (1)	1698 1688 (1)	1688 1688 (1)

(1) Voir / *See* AD 2 NTMD.13

Aides lumineuses :
RWY 06/24 : BI

Lighting aids:
RWY 06/24 : LIL

© 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 NTMN.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTMN - HIVA OA ATUONA

AD 2 NTMN.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	09°46'05"S 139°00'40"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et/and TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	4,5 km NE Atuona
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	1521 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	4 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	10.7495°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.003°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac.list@administration.gov.pf

AD 2 NTMN.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS HOR RFFS	AFIS RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTMN.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (SHELL).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMN.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMN.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur 50 kg poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 4 : HS Niveau 2 : pour les vols en dégagement jusqu'à l'heure effective d'arrivée sur l'AD de destination. Hors HS : PPR PN 48 HR avant le vol. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	Level 4 : HS Level 2 : if used as alternate AD until actual landing time at destination AD. Outside HS : PPR PN 48 HR before flight. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTMN.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMN.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	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 NTMN.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTMN .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMN.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 NTMN.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTMN .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	40 80 33 35

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMN.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
02	029.00 (019)	1600 x 30	17 F/C/Y/T revêtue / paved	09°46'19.47"S 139°00'47.51"W (09°46'14.93"S 139°00'44.93"W) ------ GUND NIL	THR : 1452ft DTHR : 1457ft
20	209.00 (199)	1600 x 30	17 F/C/Y/T revêtue / paved	09°45'34.09"S 139°00'21.76"W ((09°45'36.50"S 139°00'23.13"W)) ------ GUND NIL	THR : 1521ft DTHR : 1520ft

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
02	NIL	NIL	485	NIL	NIL	NIL
20	NIL	NIL	400	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTMN.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
02	1515	2000	1515	1355	Fin des TORA, ASDA, LDA située 85 m avant l'extrémité physique de la RWY 02. End of TORA, ASDA, LDA located 85 m before RWY 02 physical end.
20	1440	1840	1440	1355	Fin des TORA, ASDA, LDA située 160 m avant l'extrémité physique de la RWY 20. End of TORA, ASDA, LDA located 160 m before RWY 20 physical end.

AD 2 NTMN.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*
02			PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 ft					
20			PAPI 4.0 ° 7.0 %	50 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*	
02								
20								

AD 2 NTMN.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*	Balisage lumineux de secours : centrale électrique de secours.	Emergency lighting : emergency power plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	1 à 15 secondes.	1 to 15 seconds.
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTMN.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTMN.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 NTMN.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	HIVA OA Information (FR)	119.700 MHz	Voir / See AD 2 NTMN.3	Exploitant/Operator : Territoire

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMN.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	AN	294 kHz	H24	09°45'08.7"S 139°00'04.4"W	1469 ft	125NM		019°/1518 m THR 20	(1)
NDB	HV	383 kHz	H24	09°46'14.8"S 139°00'49.6"W	1492 ft	125NM		355°/294 m THR 02	(2)

(1) HOR ATS
Portée de jour/Coverage by day.

(2) HOR ATS
Portée de jour/Coverage by day.

AD 2 NTMN.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extremité de piste.

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.

20.1 GROUND HANDLING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Half-turn prohibited except on RWY ends' turn-around areas.

Only one ACFT movement permitted at a time on manoeuvring area.

20.2 INFRASTRUCTURE

Bande bordée de part et d'autre de talus.

Largeur bande aménagée : 150 m, réduite à 50 m de l'axe de piste le long du bord Nord-Ouest de la piste, sur une distance de 150 m de part et d'autre du PAPI 02.

Largeur bande dégagée : 150 m.

20.2 INFRASTRUCTURE

Strip borded on both sides with embankments.

Prepared strip width : 150 m, reduced to 50 m from the runway centreline along the North-West edge of the runway, 150 m from either side of PAPI 02.

RWY shoulder width : 150 m.

AD 2 NTMN.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTMN.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

Limitations vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 GENERAL

Cross wind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :

- 25 kt dry RWY,

- 20 kt wet RWY,

- 15 kt contaminated RWY.

22.2 VOLS VFR

22.2 VFR FLIGHTS

Points	Coordonnées / *Coordinates*	Noms / *Names*
NE	09°44'45"S - 138°59'54"W	Intersection de l'axe de piste et la route / *Intersection of the runway axis and the road*
N	09°43'01"S - 139°00'50"W	Sortie de la vallée dans la baie de Hanaiapa / *Exit from the valley into Hanaiapa Bay*
SE	09°48'26"S - 138°57'23"W	Pointe Matautu : position d'attente, altitude max 1000 ft / *Matautu Point : holding spot, max altitude 1000 ft*

22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Vols au départ

En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le CTL en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière prévu au plan de vol.

22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Departing flights

VMC : turn back to land on the aerodrome.

IMC : continue the flight up to the latest clearance transmitted by ATC complying with the outgoing routes towards the FL as stipulated in the FPL in force.

22.4 MOYENS OBLIGATOIRES

PAPI QFU 199° obligatoire de jour.

Feux à éclats QFU 199° obligatoires.

22.4 COMPULSORY MEANS

PAPI QFU 199° mandatory by day.

Flashing lights QFU 199° mandatory.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMN.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD utilisable pendant les horaires de jour.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible pendant ouverture organisme ATS.

23.1 GENERAL

AD available during day hours.

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR operations during ATS opening hours.

23.2 CONDITIONS D'UTILISATION

a) être titulaire d'une licence de pilote d'avion conforme à l'OACI.

b) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation théorique et pratique dispensée par un instructeur désigné ou autorisé à le faire par le SEAC/PF. Cette formation est basée sur les spécificités de l'aérodrome, notamment sur son aérologie et doit couvrir toutes les procédures d'utilisation de l'aérodrome en VFR et le cas échéant en IFR, les consignes et limitations associées.

Si le pilote est déjà titulaire d'une qualification de vol en montagne "roues", il est dispensé de suivre la partie pratique de la formation mais reste redevable de la partie théorique.

c) La formation pratique sera réalisée sur le type ou la classe d'avion concerné.

d) La mention "Autorisation d'accès à l'aérodrome de Hiva Oa Atuona" est apposée par l'instructeur sur le carnet de vol du pilote à l'issue de la formation ou est formalisée sous la forme d'une attestation.

e) Le maintien de l'aptitude à utiliser cet aérodrome est subordonné à son utilisation comme commandant de bord dans les douze derniers mois.

f) Si les conditions d'expérience récente ne sont pas remplies, le pilote devra répondre au §b ci-dessus.

g) Si l'utilisation de l'aérodrome est effectuée en environnement multi-pilote (Multi Pilote Operation (MPO) et Multi Pilote Aircraft (MPA)), le commandant de bord devra répondre à toutes les exigences ci-dessus. Le copilote devra au minimum avoir reçu la formation théorique prévue au §b ci-dessus.

S'il est pilote en fonction, il devra répondre à toutes les exigences ci-dessus.

23.2 OPERATING CONDITIONS

a) be holding an ICAO compliant pilot license.

b) have followed in a complete and satisfactory way theoretical and practical training provided by a designated instructor or authorized to do so by the SEAC/PF. This training is based on the specificities of the aerodrome, particularly on its aerology and must cover all the procedures for using the aerodrome in VFR and if applicable in IFR, the associated instructions and limitations.

If the pilot is already holding a '"wheels'" mountain flight qualification, it is exempted from following the practical part of the training but remaining responsible for theoretical part.

c) the practical training will be carried out on the type or class of aircraft concerned.

d) the words "authorization for access to Hiva Oa Atuona aerodrome" are approved by the instructor on the pilot's logbook at the end of the training or are formalized in the form of a certificate.

e) maintaining your fitness to use this aerodrome is subject to its use as a commander in the last twelve months.

f) if the conditions of recent experience are not fulfilled, the pilot shall respond to §b above.

g) if the use of the aerodrome is carried out in a multi-pilot (Multi Pilot Operation (MPO) and Multi Pilot Aircraft (MPA)) environment, the commander shall meet all the above requirements. The copilot should at least have received theoretical training provided for in §b above.

If it is a pilot in operation, it shall meet all of the above requirements.

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel et en mode dégradé. Cage de captures d'animaux et fusils indisponibles pendant les HOR RFFS de l'AD, publiés en niveau 2.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random and in degraded mode. Animal capture cage and rifles not available during published AD level 2 RFFS SKED.

23.4 OBSTACLES

23.4 OBSTACLES

23.4.1 Obstacles au décollage

QFU 019° : Crête montagneuse surmontée de pins d'altitude 1703 ft située à 1991 m du seuil 02 et à 285 m au Nord-Est de l'axe de piste.

Crête montagneuse surmontée de pins d'altitude 1884 ft située à 2535 m du seuil 02 et à 463 m au Nord Ouest de l'axe de piste.

Crête montagneuse surmontée de pins d'altitude 2151 ft située à 4702 m du seuil 02 et à 780 m au Nord Est de l'axe de piste.

23.4.1 Obstructions at take-off

QFU 019° : Ridge topped pine altitude 1703 ft located 1991 meter from THR 02 and 285 meter North-East of RWY centreline.

Ridge topped pine altitude 1884 ft located 2535 meter from THR 02 and 463 meter North-West of RWY centreline.

Ridge topped pine altitude 2151 ft located 4702 meter from THR 02 and 780 meter North-East of RWY centreline.

23.4.2 Obstacles à l'atterrissage

QFU 199° : Forêt perçant la VSS, d'altitude max 1688 ft, située à 400 m en amont du seuil 20 et à 120 m à l'Est de l'axe de piste.

Forêt perçant la VSS, d'altitude max 2049 ft, située à 3000 m en amont du seuil 20 et à 460 m à l'Est de l'axe de piste.

23.4.2 Obstructions at landing

QFU 199° : Forest penetrating VSS, max altitude 1688 ft, located 400 m upstream of THR 20 and 120 m East of RWY centerline.

Forest penetrating VSS, max altitude 2049 ft, located 3000 m upstream of THR 20 and 460 m East of RWY centerline.

23.4.3 Dégagement latéral Nord Ouest de la piste

Ligne d'arbres d'une altitude maximale de 1628 ft située au plus près à 150 mètres de l'axe de piste.

Ligne d'arbres d'une altitude maximale de 1623 ft située au plus près à 193 mètres de l'axe de piste et à 169 mètres du seuil 20.

Ligne d'arbres d'une altitude maximale de 1610 ft située au plus près à 160 mètres de l'axe de piste au droit du seuil 20.

23.4.3 Northwestern shoulder of the RWY

Line of trees MAX altitude 1628 ft located 150 meter at its closest from RWY centreline.

Line of trees MAX altitude 1623 ft located 193 meter at its closest from RWY centreline and 169 meter from THR 20.

Line of trees MAX altitude 1610 ft located at THR 20, 160 meter at its closest from RWY centreline.

23.4.4 Dégagement latéral Est et Nord Est de la piste

A proximité de la caserne, présence d'une ligne d'arbres d'altitude maximale 1556 ft située au plus près à 212 m de l'axe de piste.

Présence d'un hangar de 1530 ft d'altitude situé à 130 m de l'axe de piste.

Présence d'arbre de 1536 ft d'altitude situé à 146 m de l'axe de piste.

A proximité du PAPI 20, présence d'une ligne d'arbres d'altitude maximale 1567 ft située à 261 m de l'axe de piste.

23.4.4 Eastern and Northeastern shoulder of the RWY

In the vicinity of station, line of trees MAX altitude 1556 ft located 212 m at its closest from RWY centreline.

Hangar 1530 ft altitude located 130 m from RWY centreline.

Tree 1536 ft altitude located 146 m from RWY centreline.

In the vicinity of PAPI 20, line of trees MAX altitude 1567 located 261 m from RWY centreline.

© Service de l'Information Aéronautique, France

23.5 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

AD situé en environnement montagneux, circuit d'aérodrome non standard.

Turbulences dans le circuit.

Fortes turbulences ou cisaillement de vent en finale par vent venant du relief.

Travaux de nettoyage de bandes possible hors HS.

En cas de forte pluie, piste traversée par une coulée d'eau d'un mètre de large, à environ 750 mètres du seuil décalé 02. Prudence recommandée.

Présence de têtes d'ancrage dans la bande aménagée à l'opposé de la voie de circulation, 70 mètres au Nord-Ouest par rapport à la piste, sur 250 mètres vers le seuil 02.

23.5 AIR NAVIGATION HAZARDS

AD located in a mountainous environment, non-standard aerodrome circuit.

Turbulences in the circuit.

Heavy turbulences or windshear on final by wind blowing from the relief.

Possible RWY shoulder cleaning outside HS.

In case of heavy rain, runway crossed by a 1-meter-wide flow of water, about 750 metres from DTHR 08. Caution recommended.

Head anchor in prepared strip opposite to the trafic lane, 70 meter North-West of the RWY, over 250 meter towards THR 02.

AD 2 NTMN.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 NTMN.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.

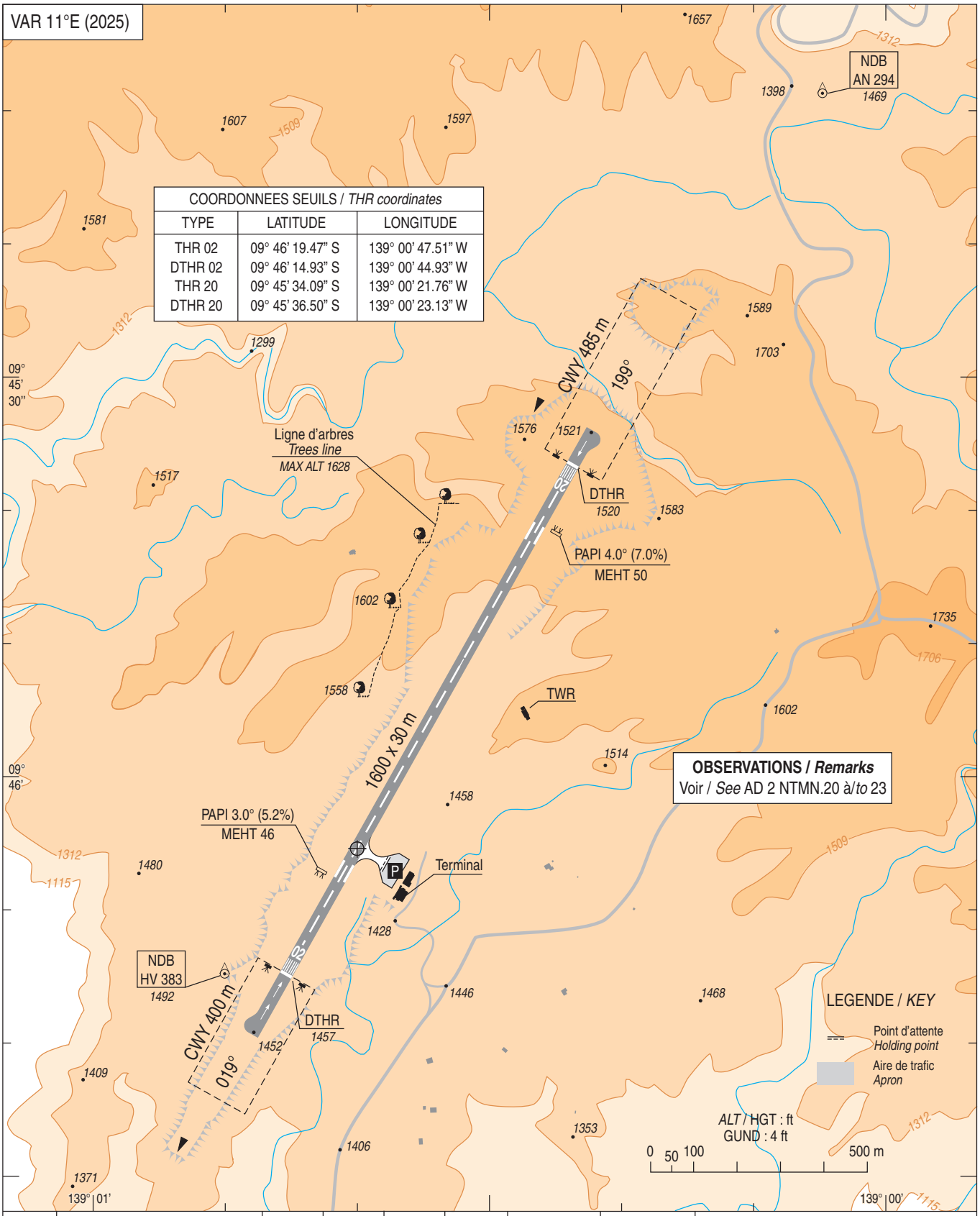
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
RNP RWY 20	LNAV

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : 119.700 (FR uniquement / *only*)

HIVA OA ATUONA
09 46 05 S - 139 00 40 W
ALT AD : 1521 (55 hPa)



RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA (1)	TODA	ASDA (1)	LDA (1)	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
02	NIL	NIL	1515	2000	1515	1355	Revêtue *Paved*	17 F/C/Y/T	800	800	-	-
20	NIL	NIL	1440	1840	1440	1355			800	800	-	-
			(1) voir/*see* AD 2 NTMN.13									

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	IBULO	REF ENR 4.4	X			X
	IKAMI	REF ENR 4.4	X			X
	ISBON	REF ENR 4.4	X			X
→	IKESU	REF ENR 4.4	X		X	
→	TAKAI	REF ENR 4.4	X			
→	TEAVA	REF ENR 4.4	X			
	FMN02	09°54'28.8" S 139°05'25.4" W	X			X
	FMN20	09°40'34.7" S 138°57'31.9" W	X			X
	IMN02	09°58'51.4" S 139°07'54.6" W	X			X
	IMN20	09°35'23.1" S 138°54'35.2" W	X			X
	MMN02	09°48'05.23" S 139°01'47.55" S	X			X
	RW20	REF DTHR20 NTMN AD 2.12	X			X
→	MN501	09°53'27.2" S 138°59'21.9" W	X		X	
→	MN502	10°06'30.8" S 138°59'21.9" W	X		X	
	MN713	09°50'45.1" S 138°58'09.3" W	X			X
	MN715	09°49'34.7" S 138°55'21.4" W	X			X
	MN717	09°37'50.9" S 138°50'10.5" W	X			X
	MN814	09°51'36.9" S 138°57'59.1" W	X			X
	MN816	10°01'19.2" S 139°03'29.6" W	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

HIVA OA ATUONA
PRECODING RNP RWY 02

RNP RWY02												
RMK								MAG VAR 2020 10.8°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ISBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IBULO	IF	IBULO	-	-	-	-	-	5800	-	-	-	-
	TF	IMN02	-	109	119.4	5.0	-	4500	-	-	-	1.0
INA ISBON	IF	ISBON	-	-	-	-	-	5800	-	-	-	-
	TF	IMN02	-	019	029.4	5.0	-	4500	-	-	-	1.0
APCH	IF	IMN02	-	-	-	-	-	4500	-	-	-	-
	TF	FMN02	-	019	029.4	5.0	-	4500	4500	-	-	1.0
	TF	MMN02	Yes	019	029.4	7.3	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	DF	MN814	-	-	-	-	-	-	-	130	-	1.0
	TF	MN816	-	199	209.4	11.1	-	4500	-	-	-	1.0
	TF	IMN02	-	289	299.4	5.0	-	4500	-	-	-	1.0

© SIA

RNP RWY20												
RMK	-							MAG VAR 2020 10.8°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IKAMI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IKAMI	IF	IKAMI	-	-	-	-	-	5800	-	-	-	-
	TF	IMN20	-	109	119.4	5.0	-	4000	-	-	-	1.0
APCH	IF	IMN20	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	-
	TF	FMN20	-	199	209.4	5.9	-	4000	4000	-	-	1.0
	TF	RW20	Yes	199	209.4	5.7	-	-	-	-	-3.98 / -	0.3
	TF	MN713	-	146	156.7	5.6	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MN715	-	056	067.1	3.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MN717	-	013	023.7	12.7	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IMN20	-	289	299.4	5.0	-	4000	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

HIVA OA ATUONA
SID RNP RWY 20
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNP RWY 20											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 10.7°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identification	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)	Navigation Accuracy (NM)
IKESU 1S											
-	CA	-	-	199	209.4	-	-	2000	-	-	1.0
-	DF	MN501	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	IKESU	-	169	180.0	13.0	-	5800	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

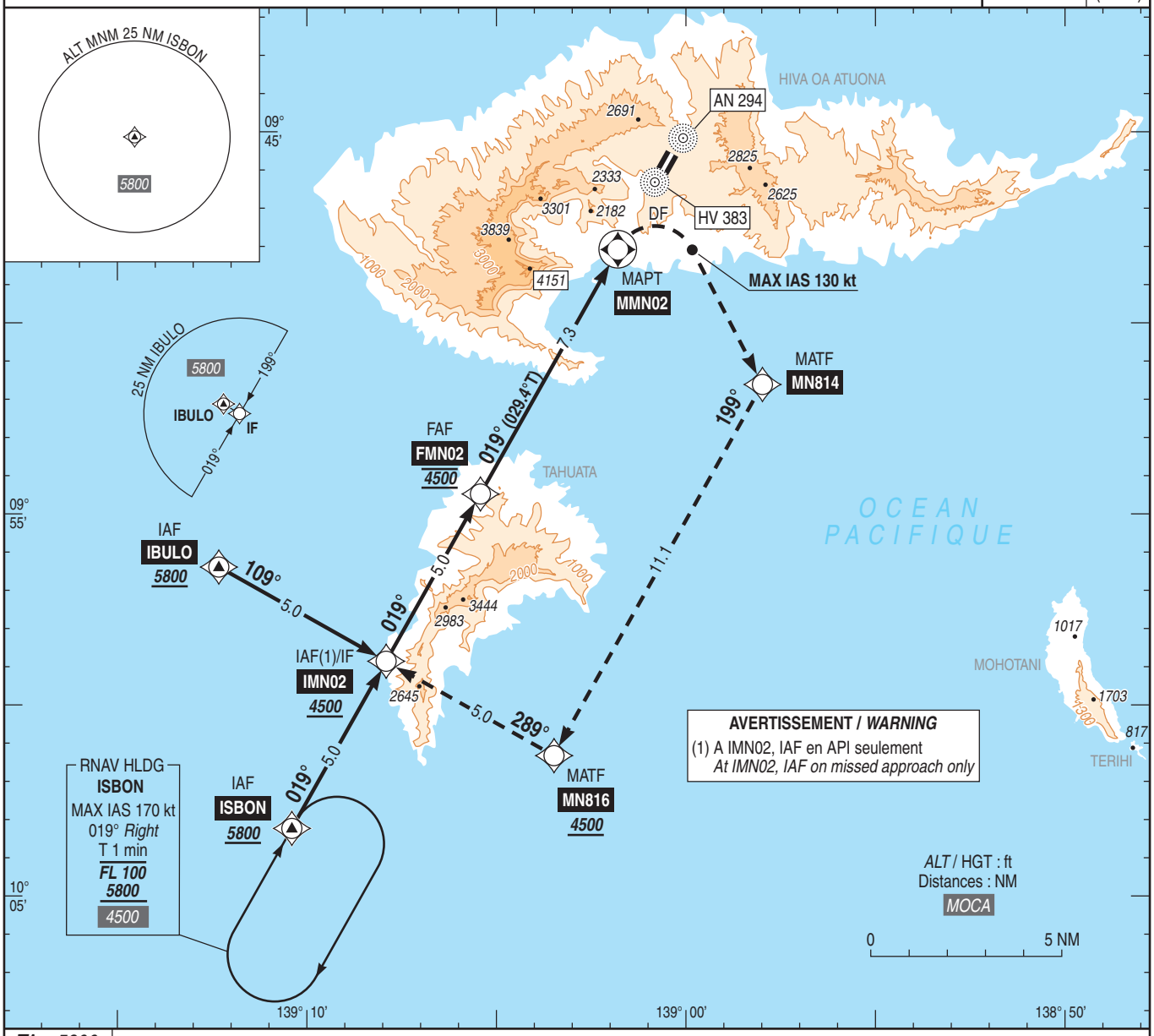
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A.B
ALT AD : 1521, ***DTHR : 1457 (53 hPa)***

HIVA OA ATUONA

RNP RWY 02

APP : TAHITI CTL 133.500 au dessus de / *above FL 045*
TWR : NIL
AFIS : HIVA OA Information 119.700 (FR uniquement / *only*)

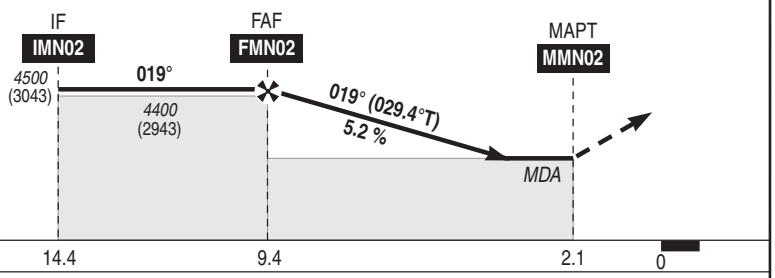
RNP APCH | VAR 11°E (2025)



TA : 5800

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **MN814**, puis poursuivre vers **MN816** en montée vers ***4500*** (3043), puis **IMN02**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : At ***MAPT****, turn* ***right*** *direct to* ***MN814,*** *then continue to* ***MN816*** *climbing up to* ***4500*** *(3043), then* ***IMN02****.*
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 DTHR*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (2)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A B	***2500*** (1040)	1500	1037	***3270*** (1810)	1500 1600

DIST MMN02						
NM	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***4405*** (2948)	***4085*** (2628)	***3765*** (2308)	***3450*** (1993)	***3130*** (1673)	***2810*** (1353)

Observations / *Remarks* : (2) HJ seulement / *only.* MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	7.3 NM	6 min 16	5 min 29	4 min 52	4 min 23	3 min 59	3 min 39	3 min 22
FAF - DTHR	9.4 NM	8 min 04	7 min 03	6 min 16	5 min 39	5 min 08	4 min 42	4 min 20
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

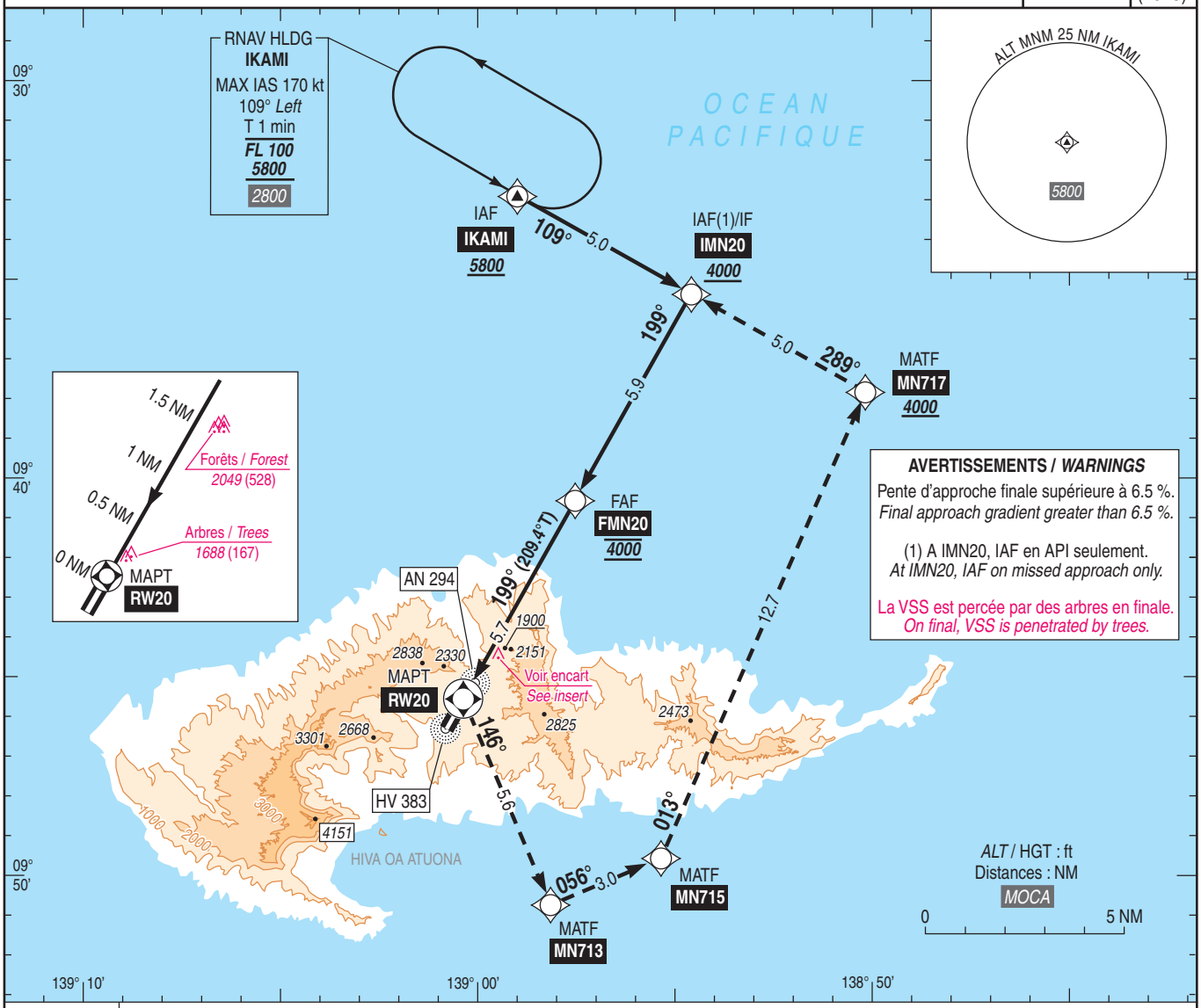
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A.B
***ALT AD : 1521 (55 hPa)**, DTHR : 1520*

HIVA OA ATUONA
RNP RWY 20

APP : TAHITI CTL 133.500 au-dessus de / *above FL 045*
TWR : NIL
AFIS : HIVA OA Information 119.700 (FR uniquement / *only*)

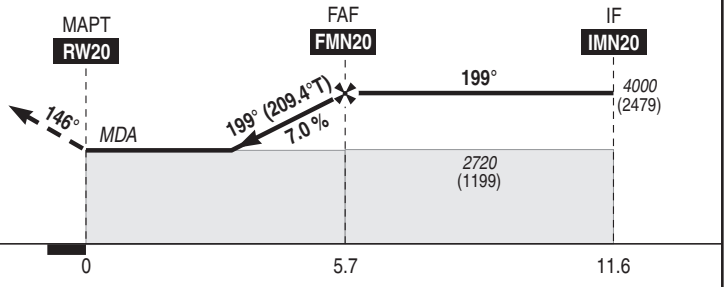
RNP APCH	VAR 11°E (2025)



TA : 5800

API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** vers **MN713**, puis **MN715** et poursuivre vers **MN717** en montée vers ***4000*** (2479), puis **IMN20**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left** to **MN713**, then to **MN715** and continue to **MN717** climbing up to **4000** (2479), then **IMN20**.*
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 AD*

CAT	LNAV		
	MDA (H)	RVR	OCH
A B	***2510*** (990)	1500	987

DIST RW20 NM	3	4	5
ALT (HGT)	***2865*** (1344)	***3290*** (1769)	***3715*** (2194)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	150 kt
FAF - MAPT	5.7 NM	4 min 56	4 min 19	3 min 50	3 min 27	3 min 08	2 min 53	2 min 39	2 min 18
VSP (ft/min)		495	565	635	710	780	850	920	1060

© SIA

HIVA OA ATUONA
SID RNP RWY 20
(Protégés pour / *protected for* CAT A, B)

APP : TAHITI CTL 133.500 au dessus de / *above* 4500 ft
TWR : NIL
AFIS : HIVA OA Information 119.700 (FR uniquement / *only*)

RNP 1

Panne de guidage GNSS
Voir AIP ENR 1.5

Loss of GNSS guidance
See AIP ENR 1.5

Panne de radiocommunication
Voir AD 2 NTMN.22

Radiocommunication failure
See AD 2 NTMN.22

Altitudes Minimales de Zone (AMZ)
Chaque quadrilatère de 1° de latitude/longitude contient une AMZ donnée en centaines de pieds au-dessus du niveau moyen des mers.Exemple 5800 pieds - 58

Area Minimum Altitude (AMA)
Each 1-degree latitude/longitude quadrilateral contains an AMA represented in hundreds of feet above mean sea level. Example 5800 feet - 58

© SIA

HIVA OA ATUONA
SID RNP RWY 20
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNP RWY 20	
CAT	A B
PBN Box	RNP 1
Climb gradient	3.3%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
IKESU 1S	Monter dans l'axe 199° (209.4°T), à 2000 (479) ft tourner à gauche direct vers MN501, puis IKESU, en montée vers 5800 ft. *Climb straight ahead 199° (209.4°T), at 2000 (479) ft turn left direct to MN501, then IKESU, climbing up to 5800 ft.*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

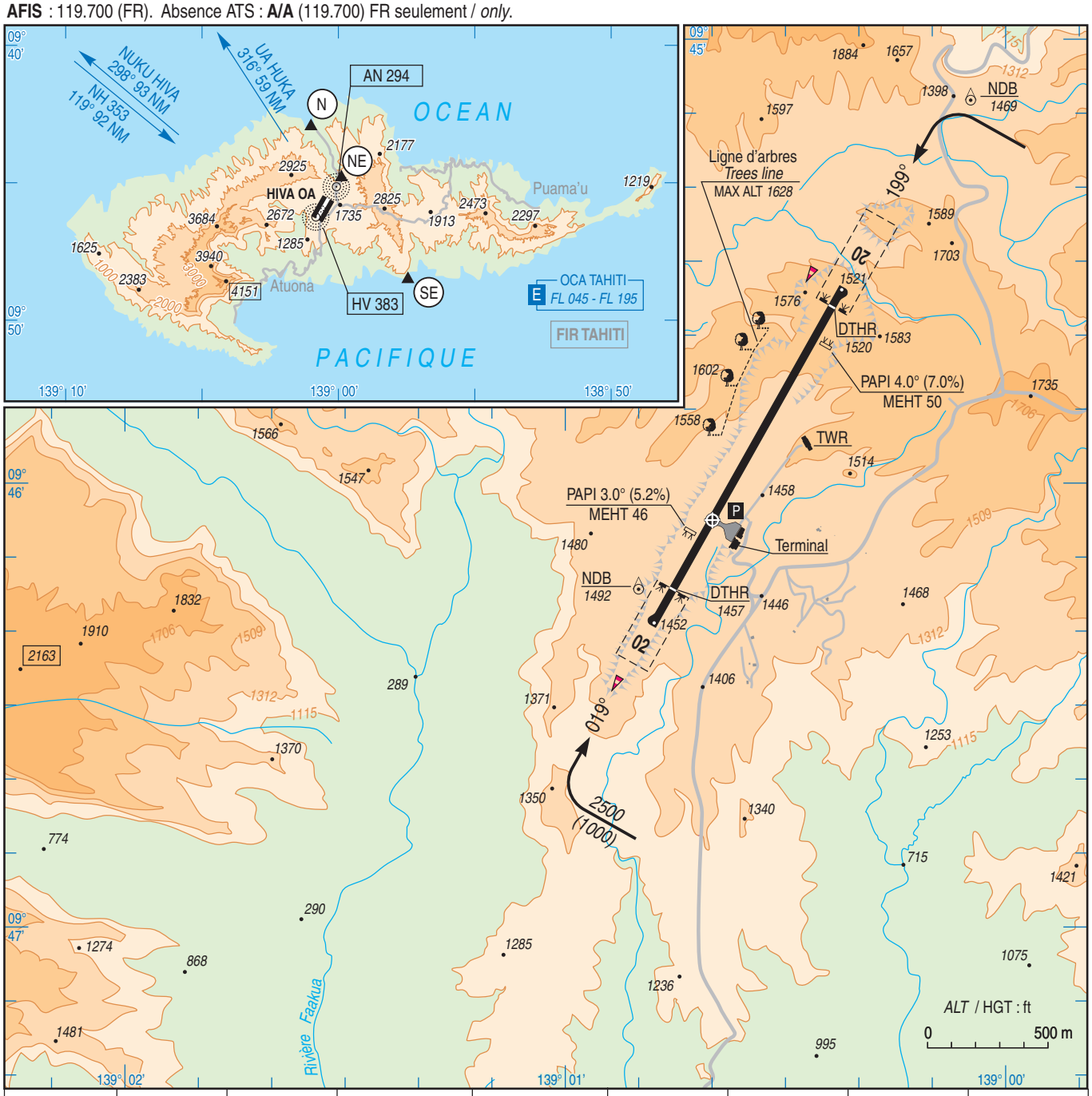
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

HIVA OA ATUONA

	ALT AD : 1521 ft (55 hPa) LAT : 09 46 05 S LONG : 139 00 40 W	**NTMN** VAR 11°E (2025)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 119.700 (FR). Absence ATS : **A/A** (119.700) FR seulement / *only*.

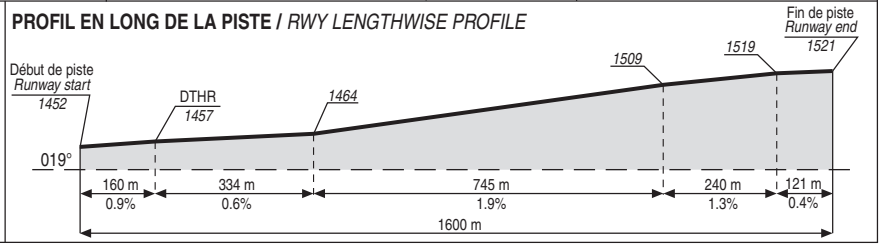


RWY	QFU	Dimensions *Dimensions*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA (1)	TODA	ASDA (1)	LDA (1)
02 20	019 199	1600 x 30	Revêtue *Paved*	17 F/C/Y/T	1515 1440	2000 1840	1515 1440	1355 1355

Observations / *Remarks* :
(1) Voir / *See* AD 2 NTMN.13
Marker 75 MHz implanté à proximité de la radiobalise HV.
75 MHz marker located close to HV beacon.

Aides lumineuses / *Lighting aids* : NIL.

PROFIL EN LONG DE LA PISTE / *RWY LENGTHWISE PROFILE*



© 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 NTMP.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTMP - UA POU

AD 2 NTMP.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	09°21'02"S 140°04'41"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	THR RWY 32
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	123 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	2 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	10.6955°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.005°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	ALT SUP 123 ft - ALT INF 26 ft E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTMP.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS HOR RFFS	AFIS RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTMP.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMP.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMP.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : Extincteur de poudre 50 kg en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	LUN, MAR et VEN: 1700-2300, MER, SAM et DIM : 1700-2359, JEU : Non assuré. JEU et en dehors de ces HOR : PPR PN 48 HR ouvrées avant le vol auprès du gestionnaire de l'AD par E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf Niveau 1 en dehors de ces HOR.	MON, TUE and FRI : 1700-2300, WED, SAT and SUN : 1700-2359, THU : Not provided. THU and outside these SKED : PPR PN 48 worked HR before the flight to the AD manager by E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTMP.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMP.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	9 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume	Asphalt
	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 NTMP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTMP .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec le point d'attente.	Apron security line confused with holding point.

AD 2 NTMP.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 NTMP.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTMP .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTMP.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
14	153.24 (142)	846 x 18	10 F/C/Y/T revêtue / paved	09°20'36.95"S 140°04'53.68"W (09°20'37.83"S 140°04'53.23"W) ------ GUND NIL	THR : 26ft DTHR : 28ft
32	333.24 (322)	846 x 18	10 F/C/Y/T revêtue / paved	09°21'01.55"S 140°04'41.21"W ------ GUND NIL	THR : 122ft

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
14	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
32	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTMP.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
14	0	0	0	816	
32	846	846	846	0	En l'absence de contrôle de la circulation routière, sur la route croisant les axes dans la trouée de décollage, fin des distances TORA et TODA située 30 m avant l'extrémité physique RWY 32 : TORA = TODA = 816 m. In the absence of road traffic control, on the road crossing the axes in the takeoff funnel, the declared distances TORA and TODA are located 30 m before RWY 32 physical end : TORA = TODA = 816 m.

AD 2 NTMP.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 NTMP.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 NTMP.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTMP.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 NTMP.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	UA POU Information (FR)	118.300 MHz	HO	Exploitant/Operator : Territoire

AD 2 NTMP.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 NTMP.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Demi-tour interdit en dehors des extrémités de piste.

Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.

Largeur bande aménagée réduite à 30 m.

20.1.2 Roulage

Largeur de bande de la voie de circulation non conforme variant entre 18 m et 24 m au lieu de 43 m.

Roulage interdit aux aéronefs en stationnement, en présence d'aéronefs dans la circulation de l'aérodrome.

Limitation vitesse de roulage pour les avions d'envergure supérieure à 15 m :

- 15 kt piste sèche
- 10 kt piste mouillée
- 5 kt piste contaminée

20.1.3 Stationnement

En cas de présence de l'aéronef basé sur l'AD, PRKG indisponible. Se coordonner avec l'agent AFIS ou RFFS.

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 General

Half turn prohibited outside the ends of the RWY.

Only one ACFT movement allowed at a time on the maneuvering area.

Prepared strip width reduced to 30 m.

20.1.2 Taxiing

Bandwidth of the TWY non-compliant, varying between 18 m and 24 m instead of 43 m.

Taxiing prohibited for parked ACFT in the presence of ACFT in the airfield traffic.

Taxi speed limitation for ACFT with a wingspan greater than 15 m :

- 15 kt dry RWY
- 10 kt wet RWY
- 5 kt contaminated RWY

20.1.3 Parking

In case of presence of the AD-based ACFT, apron unavailable. Coordinate with AFIS or RFFS agent.

AD 2 NTMP.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMP.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION

22.1.1 Reconnaissance

Circuit de reconnaissance à 1350 ft AAL en raison :

- du risque de divagation d'animaux sur la piste,
- turbulences,
- de la présence d'une ligne électrique MT sur la ligne de crêtes à l'ENE de l'AD.
- de la présence d'une ligne électrique HT sur la ligne de crête à l'OSO de l'AD.

22.1.2 Vent traversier

Limitations de vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée

22.1 USAGE LIMITATIONS

22.1.1 Reconnaissance

Reconnaissance circuit at 1350 ft AAL due to :

- presence of animals on the RWY,
- turbulences,
- presence of mean voltage power line on high relief ENE of aerodrome.
- presence of high voltage power line on high relief WSW of aerodrome.

22.1.2 Crosswind

Crosswind limitations :

- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMP.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Aérodrome utilisable pendant les HOR de jour.

Aérodrome utilisable par les HEL.

23.1.1 Conditions générales d'utilisation de l'altiport :

L'utilisation de l'altiport est soumise à l'arrêté du 21 juin 2019 modifié fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports.

Une autorisation d'accès à l'altiport de UA POU est nécessaire pour tout pilote qui ne détient pas de qualification montagne « ROUES » en cours de validité.

Cette autorisation d'accès est limitée à l'avion de la classe ou du type présentant des performances similaires à l'avion sur lequel a été effectuée et sanctionnée la formation définie ci-après.

L'autorisation d'accès à l'altiport de UA POU est délivrée au pilote qui remplit les conditions suivantes :

1- être titulaire d'une licence de pilote d'avion conforme à l'OACI ou d'une LAPL (A) en état de validité associée à une qualification de classe ou de type correspondant à l'aéronef utilisé,

2- sauf si le pilote détient la qualification montagne "ROUES" avoir suivi une formation théorique et pratique dispensée et sanctionnée dans le cadre d'un ATO ou DTO :

- soit par un instructeur de qualification de vol en montagne MI,
- soit par un instructeur FI (A) détenteur d'une qualification de vol en montagne,
- soit par un instructeur FI (A), TRI (A) ou CRI, détenant une expérience minimale de 1000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport de UA POU.

Le programme de cette formation théorique et pratique à réaliser au sein d'un ATO ou DTO est défini à l'annexe II de l'arrêté du 21 juin 2019 modifié.

La mention "autorisation d'accès à l'altiport de UA POU" est apposée par l'instructeur ayant sanctionné la formation sur le carnet de vol du pilote ou est délivrée sous la forme d'une attestation.

L'avion de la classe ou du type sur lequel a été effectuée ou sanctionnée la formation doit être mentionné.

Le pilote suit un complément de formation au sein d'un ATO ou DTO pour obtenir une autorisation d'accès s'il souhaite utiliser un avion dont la classe, le type ou les performances diffèrent significativement de la classe ou du type de l'avion utilisé pour la formation à l'autorisation de site. L'instructeur chargé de la formation est habilité à délivrer une nouvelle autorisation d'accès à l'altiport. Celle-ci mentionne la classe ou le type de l'avion sur lequel a été effectué le complément de formation.

3- le titulaire de l'autorisation d'accès ne peut réaliser un atterrissage sur l'altiport en tant que commandant de bord que s'il a effectué au moins deux atterrissages en tant que commandant de bord dans les neuf derniers mois.

4- dans le cas ou le titulaire de l'autorisation d'accès ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue :
• soit un vol d'entrainement avec :
- un instructeur de qualification de vol en montagne MI,
ou
- un instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne,
ou
- un instructeur FI (A), CRI ou TRI (A), détenant une expérience minimale de 1000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport,
• soit une nouvelle formation telle que fixée au paragraphe 2.

L'instructeur est habilité à renouveler l'autorisation d'accès à l'altiport sur le carnet de vol de son titulaire ou sous la forme d'une attestation.

23.1.2 Conditions particulières d'utilisation de l'altiport :

1. exploitation en environnement Multi-pilote (Multi Pilote Operation (MPO) et Multi Pilote Aircraft (MPA))

1.1 Commandant de bord
Si l'exploitation de l'altiport est effectuée en environnement multi-pilote, le commandant de bord devra répondre à toutes les exigences ci-dessus.

1.2 Copilote
Si le copilote agit en tant que pilote en fonction (PF), il devra répondre à toutes les exigences ci-dessus.
Si le copilote agit en tant que "Pilote Monitoring" (PM), sauf s'il détient la qualification montagne "ROUES", il devra avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation théorique dispensée soit par :
- un instructeur de qualification de vol en montagne MI, ou
- un instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne, ou
- un instructeur FI (A), CRI ou TRI (A), détenant une expérience minimale de 1000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport de UA POU.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Aerodrome available during day time.

Aerodrome available for HEL.

23.1.1 General operating conditions of use of the alti-port :

The use of the alti-port is subject to the amended decree of June 21, 2019 setting the conditions relating to the authorization of access to the alti-ports.

Authorization to access the UA POU alti-port is necessary for any pilot who does not hold a valid "WHEELS" mountain qualification.

This access authorization is limited to the ACFT of the class or type presenting performances similar to the ACFT on which the training defined below was carried out and completed.

Authorization to access the UA POU alti-port is issued to the pilot who fulfills the following conditions:

1- hold a valid ICAO-compliant airplane pilot license or an LAPL (A) associated with a class or type rating corresponding to the ACFT used,

2- unless the pilot has the mountain qualification "WHEELS" having followed theoretical and practical training provided and sanctioned within an ATO or DTO :

- either by a MI mountain flight qualification instructor,
- either by a FI (A) instructor holding a mountain flying qualification,
- either by a FI (A), TRI (A) or CRI instructor, having a minimum experience of 1000 flight hours as an airplane pilot and having made 100 landings / takeoffs on the UA POU alti-port.

The program of this theoretical and practical training to be carried out within an ATO or DTO is defined in Appendix II of the amended decree of June 21st, 2019.

The mention "authorization to access the UA POU alti-port" is affixed by the instructor who has sanctioned the training on the pilot's flight logbook or is delivered in the form of a certificate.

The ACFT of the class or type on which the training was carried out or sanctioned must be mentioned.

The pilot undergoes additional training within an ATO or DTO to obtain access authorization if he wishes to use an ACFT whose class, type or performance differs significantly from the class or type of the ACFT used for site authorization training. The instructor responsible for the training is authorized to issue a new authorization to access the alti-port. This mentions the class or type of ACFT on which the additional training was carried out.

3- the holder of the access authorization can land on the alti-port as captain only if he has made at least two landings as captain in the last nine months.

4- in the event that the holder of the access authorization does not meet the conditions of recent experience, he carries out :
• either a training flight with :
- a MI mountain flight qualification instructor,
or
- a FI (A) instructor holding a mountain flying qualification,
or
- a FI (A), CRI or TRI (A) instructor, with a minimum experience of 1000 flight hours as an airplane pilot and having carried out 100 landings / takeoffs at the alti-port.
• either new training as set out in paragraph 2.

The instructor is authorized to renew the alti-port access authorization in the holder's flight logbook or in the forme of a certificate.

23.1.2 Special operating conditions of use of the alti-port:

1. Multi-pilot operation (MPO) and Multi Pilote Aircraft (MPA) operation

1.1 Captain
If the operation of the alti-port is carried out in a multi-pilot environment, the captain must meet all the above requirements.

1.2 Co-pilot
If the co-pilot acts as a pilot in service (PF), he must meet all the above requirements.
If the co-pilot acts as a "Pilot Monitoring" (PM), unless he holds the "WHEELS" mountain qualification, he must have completed a complete and satisfactory theoretical training provided either by :
- a MI mountain flight qualification instructor, or
- a FI (A) instructor holding a mountain flying qualification, or
- a FI (A), CRI or TRI (A) instructor, having a minimum flight experience of 1000 hours as an airplane pilot and having made 100 landings / takeoffs on UA POU alti-port.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Obstacles :

- Présence d'une clôture à 28 m à l'ouest de l'axe de piste

- Présence d'un fossé à 15 m de l'axe de piste côté ouest et à 100 m en amont du seuil 32. Bande aménagée réduite à 15 m a l'ouest de l'axe de piste.

- Présence d'un fossé à 28 m de l'axe de piste côté est du seuil 14 jusqu'à 100 m avant l'extrémité de la piste 14. Bande réduite à 28 m au lieu des 30 m réglementaires.

- Présence d'un fossé de 28 m à 15 m de l'axe de piste côté est du seuil 14, 100 m avant l'extrémité de la piste 14. Bande réduite jusqu'à 15 m au lieu des 30 m réglementaires.

- Obstacles dans les dégagements latéraux de la piste :

- Présence d'arbustes entre 53.5 m et 58 m de l'axe de piste d'une hauteur de 30 ft a 32 ft.

Obstacles:

- Presence of a fence 28 m west of the RWY centreline

- Presence of a ditch 15 m from the RWY centreline on the west side and 100 m upstream from THR 32. Prepared strip reduced to 15 m west of the RWY centreline.

- Presence of a ditch 28 m from the RWY centreline on the east side of THR 14 up to 100 m before the end of RWY 14. Strip reduced to 28 m instead of the regulatory 30 m.

- Presence of a 28 m ditch, 15 m from the RWY centreline on the east side of THR 14, 100 m before the end of RWY 14. Strip reduced up to 15 m instead of the regulatory 30 m.

- Obstacles in RWY shoulders:

- Presence of shrubs between 53.5 m and 58 m from the runway centreline from 30 ft to 32 ft high.

23.2 EQUIPEMENT AD

Dispositif de mesure du vent situé à 50 m en amont du seuil 14 et à 60 m à l'ouest de l'axe de piste, donnant uniquement le vent instantané.

23.2 AD EQUIPMENT

Wind measurement device located 50 m upstream of THR 14 and 60 m west of the RWY centreline, giving only instantaneous wind.

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

Présence fréquente d'oiseaux marins dans l'approche QFU 142°.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

Frequent occurrence of seabirds in the QFU 142° approach.

AD 2 NTMP.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

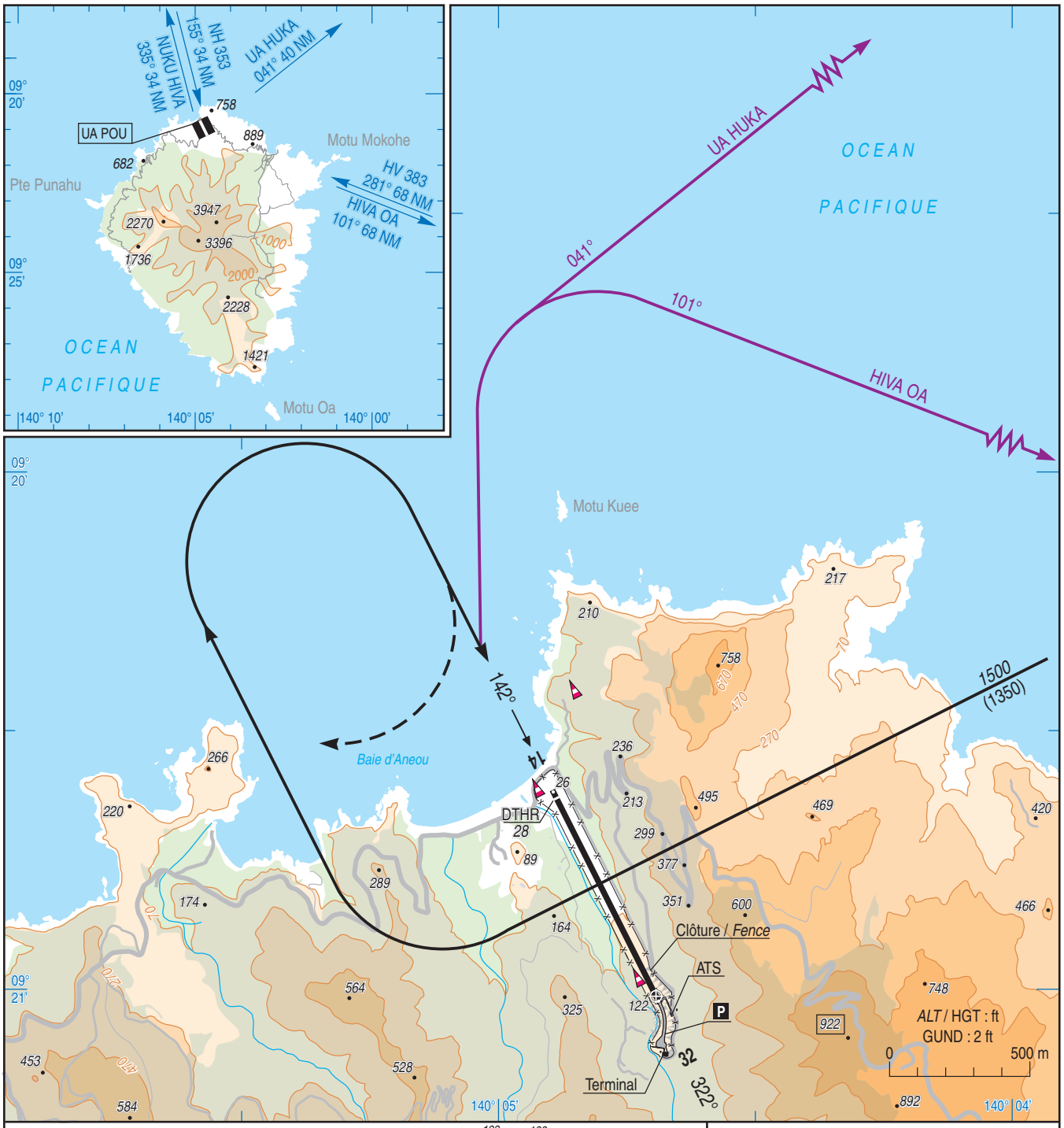
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

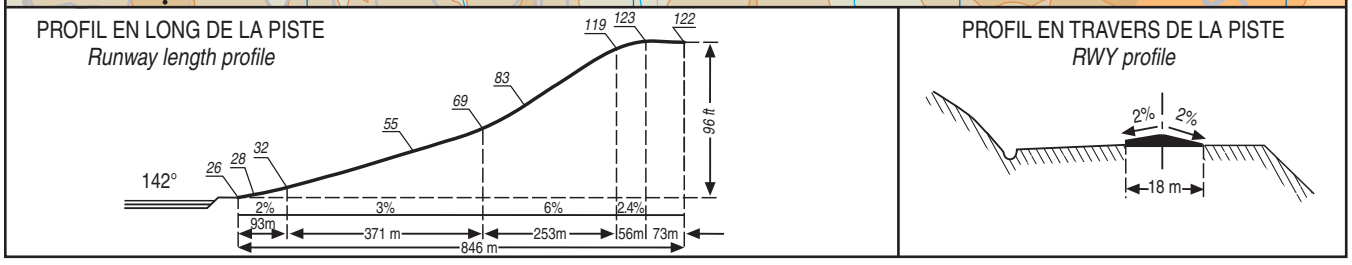
ALTIPORT / *MOUNTAIN AIRFIELD*
Usage restreint / *Restricted use*

UA POU

	ALT SUP : 123 ft (4 hPa) ***ALT INF : 26 ft (1 hPa)*** LAT : 09 21 02 S LONG : 140 04 41 W	**NTMP** VAR 11° E (15)

APP **:** NIL
TWR **:** NIL
AFIS : 118.300 (FR). Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only.*





© 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 NTMU.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTMU - UA HUKA

AD 2 NTMU.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	08°56'10"S 139°33'18"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2,2 km SW HANE
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	173 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	3 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	10.5933°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.004°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile-gov.pf

AD 2 NTMU.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS : HOR RFFS	AFIS : RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTMU.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMU.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMU.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	MER et JEU : non assuré. a) Lors des vols commerciaux réguliers : Niveau 2. b) En dehors des vols commerciaux réguliers le service RFFS peut être rendu sous réserve : - Pour les vols du VEN : PN avant MAR 0730 locale auprès du BRIA. - Pour les vols du SAM au MAR : PN la veille avant 0730 locale auprès du BRIA. c) En dehors des jours ou horaires d'ouverture publiés afin d'établir le contact avec l'agent local : PPR PN 48 HR ouvrés avant le vol auprès de l'exploitant de l'AD.	WED and THU : not provided. a) For commercial scheduled flights: Level 2. b) Outside commercial scheduled flights : the RFFS service may be provided with reservation : - FRI : PN before TUE 0730 local time to BRIA. - SAT to TUE : PN before 0730 local time on the previous day to BRIA. c) Outside published opening days or hours, in order to contact the local agent : PPR PN 48 HR before the flight from AD operator.

AD 2 NTMU.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMU.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	9,50 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Asphalt
	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 NTMU.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTMU .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTMU.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 NTMU.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTMU .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTMU.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	099.29 (089)	755 x 20	13 F/A/W/T revêtue / paved	08°56'08.50"S 139°33'26.50"W ------ GUND NIL	THR : 173ft
27	279.29 (269)	755 x 20	13 F/A/W/T revêtue / paved	08°56'12.47"S 139°33'02.10"W ------ 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
09	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
27	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTMU.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	755	755	755	755	
27	755	755	755	755	

AD 2 NTMU.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 NTMU.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 NTMU.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMU.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 NTMU.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	UA HUKA Information (FR)	118.300 MHz	HO	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française

AD 2 NTMU.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 NTMU.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extremité de piste.	*Half turn prohibited out of turn-around areas at end of RWY.*
Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.	*Manoeuvring area restricted to one ACFT at a time.*
Roulage interdit pour les aéronefs en stationnement en présence d'aéronef dans le circuit d'aérodrome.	*ACFT on the apron are not allowed to taxiing when presence of ACFT in AD circuit.*
Largeur de bande aménagée : 60 m.	*Prepared strip width: 60 m.*
Largeur de bande dégagée : 100 m.	*RWY shoulder width: 100 m.*
Dénivellation importante à l'extrémité de la bande aménagée.	*RWY unevenness at the RWY shoulder end.*

AD 2 NTMU.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTMU.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

AD 2 NTMU.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Aérodrome utilisable pendant les HOR de jours.

Activité IFR possible pendant ouverture organisme ATS.

23.2 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

a) être titulaire d'une licence de pilote d'avion conforme à l'OACI.

b) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation théorique et pratique dispensée par un instructeur désigné ou autorisé à le faire par le SEAC/PF. Cette formation est basée sur les spécificités de l'aérodrome, notamment sur son aérologie et doit couvrir toutes les procédures d'utilisation de l'aérodrome, les consignes et limitations associées.

Si le pilote est déjà titulaire d'une qualification de vol en montagne « roues », il est dispensé de suivre la partie pratique de la formation mais reste redevable de la partie théorique.

c) La formation pratique sera réalisée sur le type ou la classe d'avion concerné.

d) La mention « Autorisation d'accès à l'aérodrome de Ua Huka » est apposée par l'instructeur sur le carnet de vol du pilote à l'issue de la formation ou est formalisée sous la forme d'une attestation.

e) Le maintien de l'aptitude à utiliser cet aérodrome est subordonné à son utilisation comme commandant de bord dans les six derniers mois.

f) Si les conditions d'expérience récente ne sont pas remplies, le pilote devra répondre au paragraphe b) ci-dessus.

g) Si l'utilisation de l'aérodrome est effectuée en environnement multi-pilote (Multi Pilote Operation (MPO) et Multi Pilote Aircraft (MPA)), le commandant de bord devra répondre à toutes les exigences ci-dessus. Le copilote devra au minimum avoir reçu la formation théorique prévue au b) ci-dessus. S'il est pilote en fonction, il devra répondre à toutes les exigences ci-dessus.

23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

23.3.1 Divers

Par fort vent, turbulence en approche piste 09.

Fortes turbulences ou cisaillement de vent venant du relief.

23.3.2 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence du relief important dans la trouée Ouest.

23.4 PERIL ANIMALIER

NIL

23.1 GENERALITES

AD reserved for radio equipped ACFT.

Aerodrome available during daytime.

Possible IFR operations during ATS SKED.

23.2 AD OPERATING CONDITIONS

a) be holding an ICAO compliant pilot license.

b) have followed in a complete and satisfactory way theoretical and practical training provided by a designated instructor or authorized to do so by the SEAC/PF. This training is based on the specificities of the aerodrome, particularly on its aerology and must cover all the procedures for using the aerodrome, the associated instructions and limitations.

If the pilot is already holding a "wheels" mountain flight qualification, it is exempted from following the practical part of the training but remaining responsible for theoretical part.

c) The practical training will be carried out on the type or class of aircraft concerned.

d) The words "authorization for access to Ua Huka aerodrome" are approved by the instructor on the pilot's logbook at the end of the training or are formalized in the form of a certificate.

e) Maintaining your fitness to use this aerodrome is subject to its use as a commander in the last six months.

f) If the conditions of recent experience are not fully fed, the pilot shall meet the requirements of the paragraph b) above.

g) If the use of the aerodrome is carried out in a multi pilot environment (Multi Pilot Operation (MPO) and Multi Pilot Aircraft (MPA)), the commander shall meet all the above requirements. The copilot should at least have received theoretical training provided for in b) above. If it is a pilot in operation, it shall meet all of the above requirements.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

23.3.1 Miscellaneous

During strong wind, turbulence on approach RWY 09.

Strong turbulence or wind shear from relief.

23.3.2 Obstructions

Air crews' attention is drawn towards high relief in the Western funnel.

WILDLIFE STRIKE HAZARD

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTMU.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

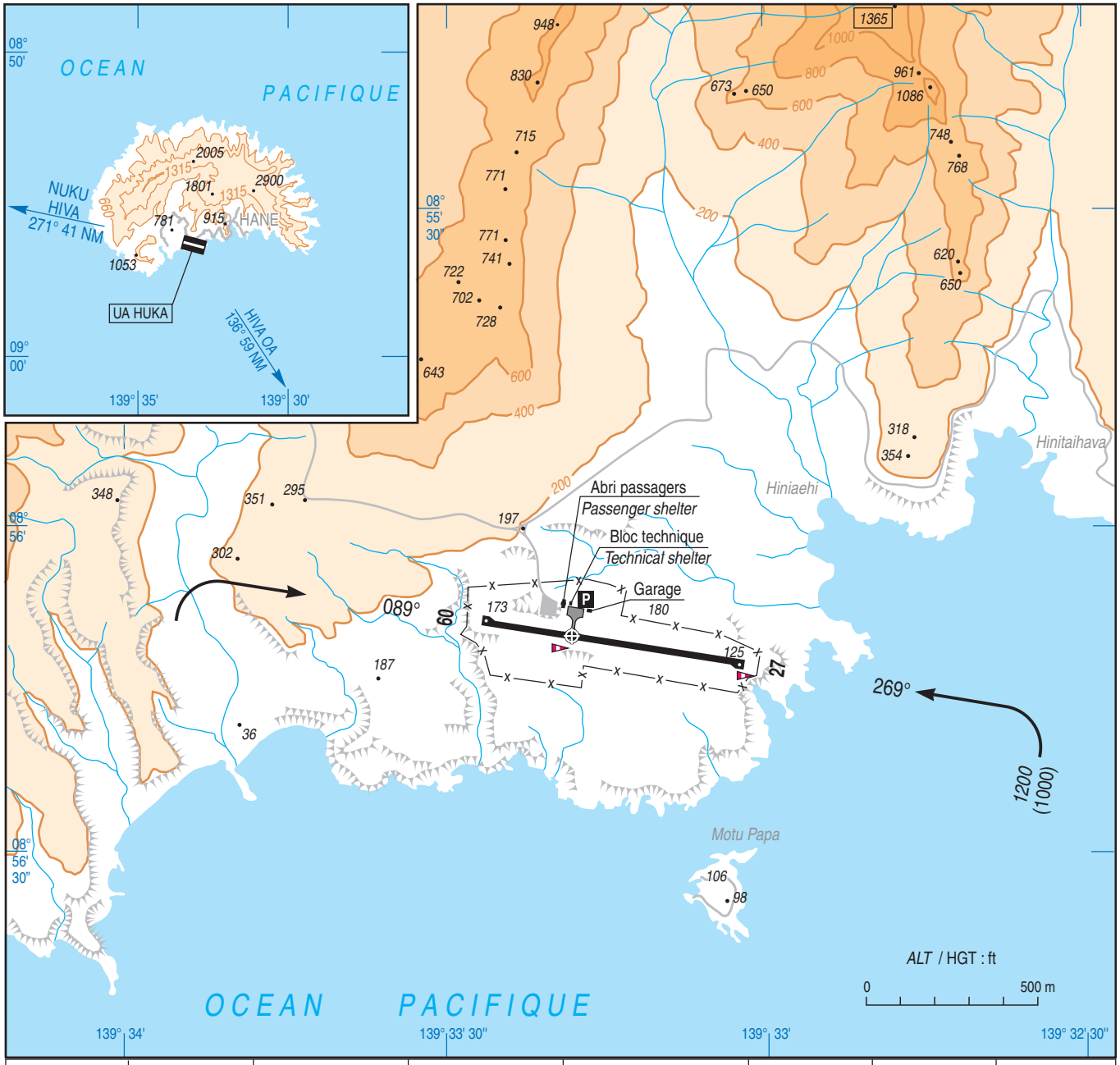
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

UA HUKA

	ALT AD : 173 ft (6 hPa) LAT : 08 56 10 S LONG : 139 33 18 W	**NTMU** VAR 11° E (15)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 118.3 (FR). Absence ATS, **A/A** (118.3) FR uniquement / *only*.

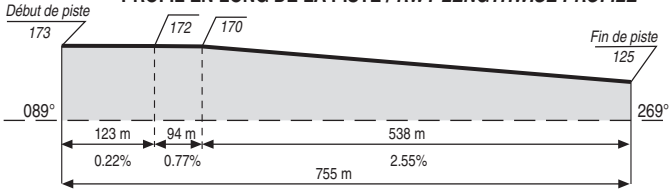


RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
09 27	089 269	755 x 20	Revêtue *Paved*	13 F/A/W/T	755 755	755 755	755 755

Remarques / *Remarks* : NIL

Aides lumineuses / *Lighting aids* : NIL

PROFIL EN LONG DE LA PISTE / *RWY LENGTHWISE PROFILE*



© 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 NTTB.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTB - BORA BORA MOTU MUTE

AD 2 NTTB.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°26'37"S 151°45'09"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	Intersection RWY and TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	7 km N Vaitape	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	14 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	31 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.6757°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.025°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	FENUA AIRPORTS	
	Adresse / *Address*	BP 6002 - 98702 TAHITI FAA'A	
	Telephone	(689) 40 86 62 36	
	FAX	(689) 40 83 73 91	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Saison des pluies : NOV-MAR TEL Responsable Aéroport : (689) 40 67 70 14	Rainy season : NOV-MAR TEL Airport Manager : (689) 40 67 70 14

AD 2 NTTB.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-JEU : 1730-0300 VEN : 1730-0200	MON-THU : 1730-0300 FRI : 1730-0200
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	TAHITI-FAA'A - H24	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	TAHITI-FAA'A - H24 / RAIATEA - H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	HOR ATC : LUN : 1700-0700 MAR : 1715-0600 MER : 1715-0700 JEU-VEN : 1700-0615 SAM : 1700-0700 DIM : 1715-0600 Extension possible sans émission de NOTAM. seac-pf-sna-dca-nttb-bf@aviation-civile.gouv.fr TEL : (689) 40 60 50 70. Adresse postale : BP 6404, 98702 TAHITI FAA'A	ATC SKED : MON : 1700-0700 TUE : 1715-0600 WED : 1715-0700 THU-FRI : 1700-0615 SAT : 1700-0700 SUN : 1715-0600 Extension available without issuing NOTAM. seac-pf-sna-dca-nttb-bf@aviation-civile.gouv.fr TEL: (689) 40 60 50 70. Postal address : BP 6404, 98702 TAHITI FAA'A
8	Avitaillement / *Fueling*	TOTAL POLYNESIE : TEL (689) 87 36 54 23	
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Camion citerne	Truck
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	Assistance / Handling: AIR TAHITI Escale Internationale BP 6012 FAA'A FAX : (689) 40 86 42 04 TEL : (689) 40 86 42 02 / 09 TELEX : SITA Code PPTKKVT	

AD 2 NTTB.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	Nombreux hôtels, motu et île principale	Many hotels on main island and motu
2	Restaurants	Snack sur AD, nombreux restaurants sur l'île principale	Snack on AD, many restaurants on main island
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Navette entre aéroport et Vaitape	Boat shuttle service to Vaitape
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Ile principale	Main island
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Ile principale	Main island
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Ile principale	Main island
7	Observations / *Remarks*	Service de fret sur l'île principale	Freight service on main island

AD 2 NTTB.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : Extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles.	Level 1 : 50kg powder fire extinguisher in front of the terminal, PRKG ACFT side. Emergency sea facilities available.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5 : lors des vols commerciaux programmés des compagnies assurant des vols réguliers. Niveau 2 : en dehors de ces heures et pendant les HOR publiés. Niveau 1 : en dehors des horaires publiés.	Level 5: during planned commercial flights of airlines providing regular flights. Level 2: outside these SKED and during published SKED. Level 1 : outside published SKED.

AD 2 NTTB.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*		
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
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 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 GRF operational hours are published in AD 2.3

AD 2 NTTB.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Tarmac
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	29 F/A/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	Bretelle d'accès au PRKG : 12 m.	TWY to PRKG: 12 m.
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Tarmac
	Résistance des TWY / *TWY strength*	29 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*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Oui	Yes
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTB .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTB.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 NTTB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTB .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	TAHITI FAA'A
	Période de validité / *Validity period*	9HR 15-18-21-24-03 CNL 07
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB AEROWEB-PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : (689) 40 80 33 35.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB.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	124.49 (112)	1505 x 22	41 F/A/W/T revêtue / paved	16°26'25.83"S 151°45'25.42"W ------ GUND NIL	THR : 10ft TDZ : 10ft
29	304.49 (292)	1505 x 22	41 F/A/W/T revêtue / paved	16°26'53.49"S 151°44'43.71"W ------ GUND NIL	THR : 11ft TDZ : 11ft

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	300	NIL	NIL	NIL
29	NIL	NIL	400	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTB.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
11	1505	1805	1505	1505	
29	1505	1905	1505	1505	

AD 2 NTTB.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	40 ft					
29		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	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*	
11	1105 m 400 m	60 m	W Y	LIL	R			
29	1105 m 400 m	60 m	W Y	LIL	R			

AD 2 NTTB.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*		
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	B - LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène : 2 x 60 KVA Entre 1 s et 15 s	Generator set : 2 x 60 KVA Between 1 s et 15 s
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Inférieur à 15 s	Less than 15 s
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTB.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Utilisation PRKG A et E : attention aux ACFT sur parking adjacent pendant les mouvements	Use of stands A and E : beware of ACFT on adjacent stands while moving

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB.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*
CTR BORA BORA MOTU MUTE partie 1 16°11'35"S , 151°46'04"W - 16°28'59"S , 151°27'54"W - 16°38'18"S , 151°37'59"W - 16°28'22"S , 151°44'11"W - 16°28'29"S , 151°45'08"W - 16°41'58"S , 151°44'09"W - 16°25'50"S , 152°00'44"W - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 16°26'37"S , 151°45'09"W (ARP NTTB) - 16°11'35"S , 151°46'04"W	D	1500ft AMSL 700ft ASFC ---------- SFC	TWR BORA BORA Tour (FR) BORA BORA Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2 NTTB.3.7 Exploitant/Operator : AVA Limites verticales - Plafond : le plus haut des deux niveaux. Vertical limits - Upper limit : whichever is higher.
CTR BORA BORA MOTU MUTE partie 2 16°28'22"S , 151°44'11"W - 16°38'18"S , 151°37'59"W - 16°42'59"S , 151°43'06"W - 16°41'58"S , 151°44'09"W - 16°28'29"S , 151°45'08"W - 16°28'22"S , 151°44'11"W - 16°28'22"S , 151°44'11"W	D	1500ft AMSL 700ft ASFC ---------- 500ft AMSL	TWR BORA BORA Tour (FR) BORA BORA Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2 NTTB.3.7 Exploitant/Operator : AVA Limites verticales - Plafond : le plus haut des deux niveaux. Vertical limits - Upper limit : whichever is higher.

AD 2 NTTB.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	BORA BORA Tour (FR) *BORA BORA Tower (EN)*	118.900 MHz	Voir/See AD 2.NTTB.3.7	Exploitant/Operator : AVA Assure APP/APP operations

AD 2 NTTB.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	BB	384 kHz	H24	16°26'39.5"S 151°45'16.7"W	51 ft	100NM		136°/498 m THR 11	(1)
(1) Modulation A2									

AD 2 NTTB.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 AUTO INFORMATION	***20.1 SELF INFORMATION***
A/A obligatoire FR seulement pour toute activité ACFT autour de l'île.	*Compulsory A/A only in French for any ACFT activity around the island.*
20.2 MANOEUVRES AU SOL	***20.2 GROUND MANOEUVRES***
20.2.1 Balisage	***20.2.1 Markings***
Balisage diurne. Marquage de guidage et d'identification des postes de stationnement.	*Day markings. Markings for surface movement guidance and aircraft stands ID.*
20.2.2 Roulage	***20.2.2 Taxiing***
Largeur bretelle d'accès au parking : 12 m.	*Width of TWY leading to the apron: 12 m.*
Roulage interdit hors RWY et TWY.	*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*
20.2.3 Utilisation des postes de stationnement	***20.2.3 Use of parking stands***
Aviation générale : stationnement aéronefs assujetti à l'accord de l'exploitant. Envoyer demande à : tetuanuireia.hokuin@fenua-airports.com, à thomas.roux@fenua-airports.com et à nelson.arapa@fenua-airports.com. Préavis de 48 HR sauf urgence.	*General aviation: aircraft parking subject to operator approval. Send requests to: tetuanuireia.hokuin@fenua-airports.com, to thomas.roux@fenua-airports.com and to nelson.arapa@fenua-airports.com. 48-hour prior notice required, except in emergencies.*
Assistance obligatoire pour tout ACFT privé non basé en Polynésie Française	*Mandatory handling for all private ACFT not based in French Polynesia*
Le parking aviation de l'aérodrome est réservé en priorité décroissante aux aéronefs suivants :	*The aviation apron in decreasing priority is reserved for following aircraft:*
1 - ACFT effectuant des vols commerciaux réguliers : 3 postes de stationnement doivent être réservés en permanence à cette catégorie d'ACFT.	*1 - Commercial scheduled flights: 3 stands must be permanently reserved for this category of ACFT.*
2 - Autres ACFT : En fonction de la primeur de la demande exprimée lors du dépôt du FPL au BRIA.	*2 - Other ACFT: Depending on the preview request during the filing FPL with BRIA.*
- Postes A, B, C, D : ATR	*- Stands A, B, C, D : ATR*
- Postes E, F, G : catégorie C envergure 30m	*- Stands E, F, G : category C wingspan 30m*
Poste D possibilité de fractionner D1/D2 (restriction envergure)	*Stand D possibility to split D1/D2 (wingspan restriction)*
Poste G possibilité de fractionner G1/G2 (restriction envergure)	*Stand G possibility to split G1/G2 (wingspan restriction)*
20.2.4 Piste	***20.2.4 Runway***
Demi-tour interdit en dehors des raquettes à chaque extrémité de piste et de la raquette intermédiaire.	*Turn around prohibited out of turn-around areas at each end of the RWY and out of half turn-around.*
20.3 ACTIVITES SPECIFIQUES	***20.3 SPECIAL ACTIVITIES***
Parachutage possible pendant les horaires ATS.	*Daytime parachuting during ATS opening hours.*
Activité HEL en tour de l'île au départ des hélisurfaces de Pago Pago à Povai et des hôtels suivants : Hilton, Pearl Beach, 4 seasons, St Régis, Méridien, Thalasso.	*HEL activity around the island from Pago Pago helistop at Povai and from following hotels helistops: Hilton, Pearl Beach, 4 seasons, St Régis, Méridien, Thalasso.*
Tractage de parachutes ascensionnels au-dessus du lagon : SR-SS SFC/500 ft AMSL.	*Parasails towing above lagoon : SR-SS SFC/500 ft AMSL.*
20.4 VFR DE NUIT	***20.4 NIGHT VFR***
Agréé	*Approved*

AD 2 NTTB.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible y compris en dehors ouverture organisme ATS.

Activité VFR possible en dehors ouverture organisme ATS.

22.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR activity including out of ATS SKED.

Possible VFR activity including out of ATS SKED.

22.1.1 En raison de la largeur de bande non conforme, et de la largeur de la piste (22,5 mètres) non conforme, pour les aéronefs de MTOW > 20 t, limitation vent traversiers :

- 25 kt sur piste sèche (RWYCC de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (RWYCC de 5),
- 15 kt sur piste mouillée glissante (RWYCC de 3) ou piste contaminée (RWYCC de 2).

Alimentation électrique et dispositif de balisage lumineux.

En raison du temps de commutation compris entre 1 et 15 secondes, Les décollages des pistes 11 et 29 ne sont pas autorisés de jour et de nuit par RVR inférieure à 800 mètres.

Absence de feux de protection de piste au niveau du point d'attente avant piste.

L'espacement des feux de bord de piste (écartement variable et distance entre feux) est non conforme.

Le positionnement des feux de bord de piste est non conforme.

22.1.1 Due to the non-compliant strip width and runway width (22.5 metres), for aircraft with MTOW > 20 t, crosswind limitation :

- 25 kt on dry RWY (RWYCC 6),
- 20 kt on wet RWY (RWYCC 5),
- 15 kt on damp, slippery (RWYCC 3) or contaminated RWY (RWYCC 2).

Power supply and lighting system.

Due to the switching time between 1 and 15 seconds, take-offs from runways 11 and 29 are not authorized by day or night when the RVR is less than 800 metres.

Absence of runway guard lights at the holding point.

The spacing of runway edge lights (variable spacing and distance between lights) is non-compliant.

The positioning of runway edge lights is non-compliant.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En raison de dégagements aéronautiques associés aux pistes 11 et 29 de l'aérodrome de Bora Bora correspondant à ceux spécifiés pour les pistes à vue :

Les approches directes définies sur les pistes 11 et 29 de l'aérodrome sont dotées, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDH supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue, avec une VIS réduite à 1500 mètres par dérogation de l'autorité de surveillance pour les aéronefs de catégorie B

Aéronef de catégorie A : MDH 400ft ; VIS 1500 mètres

Aéronef catégorie B : MDH 500ft ; VIS 1500 mètres

En cas d'absence ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

Due to the aeronautical clearances associated with runways 11 and 29 of Bora Bora aerodrome corresponding to those specified for visual runways:

The straight-in approaches established on runways 11 and 29 of the aerodrome are provided, for each relevant aircraft category, with a Minimum Descent Height (MDH) higher than the minimum value prescribed for visual manoeuvres, and with an RVR greater than the minimum visibility value prescribed for visual manoeuvres, with visibility reduced to 1,500 metres by exemption from the supervisory authority for category B aircraft.

Aircraft category A: MDH 400 ft; VIS 1500 m

Aircraft category B: MDH 500 ft; VIS 1500 m

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 VOLS AU DEPART

ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

Les départs à destination de NTTH et NTTR doivent être effectués conformément au document AD 2 NTTB SID RWY11-29 RNAV POGO NTTH NTTR.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

Departures to NTTH and NTTR must be made in accordance with AD 2 NTTB SID RWY11-29 RNAV POGO NTTH NTTR chart.

22.4 POINTS DE COMPTE RENDU

Report de position recommandé aux points de compte rendu suivants :

22.4 REPORTING POINTS

Recommended position report at following reporting points :

Points	**Coordonnées** *Coordinates*	**Description** *Description*
VAITAPE	16°30'00"S 151°46'00"W	Passe / *Fairway* Teavanui - R 179 / 4 NM BB
MATIRA	16°33'00"S 151°44'00"W	Pointe Matira - R 156 / 6.4 NM BB
MERIDIEN	16°30'00"S 151°42'40"W	Hôtel le Méridien - R 130 / 4.2 NM BB
TEVAIROA	16°28'15"S 151°47'15"W	Pointe OUEST du / *of* Motu Tevairoa
BH	16°31'32"S 151°30'39"W	Limite CTR 1 BORA BORA - R 097 / 15 NM Bora Bora ou/ *or* BB - R 276 / 30.4 NM HHN
BM	16°26'05"S 152°00'28W	Limite CTR 1 BORA BORA - R 260 / 15 NM Bora Bora ou/ *or* BB - R 079 / 14 NM Maupiti
BR	16°36'02"S 151°35'32"W	Limite CTR 1 BORA BORA - R 123 / 13 NM Bora Bora ou/ *or* BB - R 303 / 10 NM Raiatea

22. 5 PERTE DE COMMUNICATION

Aéronefs en vol VFR : (arrêté du 12 juillet 2019, paragraphe 4.4.1.).

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

1 - au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller,

2 - après le décollage, le pilote commandant de bord fait demi-tour ou atterrit sur l'aérodrome approprié le plus proche,

3 - à l'arrivée après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit suivre cette dernière clairance et poursuivre jusqu'à l'atterrissage,

4 - à l'arrivée avant d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord doit :

22. 5 LOSS OF COMMUNICATION

Aircraft in VFR flight : (July 12th 2019 decree, paragraph 4.4.1.).

If the radio communication equipment fails :

1 - upon departure, the pilot-in-command must not take off,

2 - after take-off, the pilot-in-command turns around or lands at the closest relevant aerodrome,

3 - upon arrival, after receiving clearance to join aerodrome traffic, the pilot-in-command must follow this clearance and proceed flight until landing,

4 - upon arrival before receiving joining clearance, the pilot-in-command must :

a) procéder à un examen de l'aérodrome, depuis une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome, et portant sur les manches à air et l'état de la surface de l'aire de manoeuvre, afin de déterminer la piste à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent,
b) observer la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome,
c) venir s'intégrer au début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage,
d) poursuivre alors jusqu'à l'atterrissage,
e) après l'arrivée, prendre contact par téléphone avec le responsable de la TWR.

a) from a height greater than the top of the aerodrome traffic circuits, inspect the aerodrome's air socks and condition of the maneuvering area's surface, in order to decide which runway to use and to ensure that there is no apparent danger of using the aerodrome,
b) observe the position of the other aircraft in the aerodrome traffic,
c) join at the beginning of downwind at the height of the aerodrome traffic circuit, ensuring visual separation with the aircraft already in the aerodrome traffic and leaving them the right of way,
d) proceed until landing,
e) after arrival, contact the TWR supervisor by phone.

22. 6 MOYENS OBLIGATOIRES

PAPI obligatoire de nuit.

22.6 COMPULSORY MEANS

PAPI compulsory at night.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTB.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 GENERALITES

Nature RWY, TWY et PRKG : enrobé bitumineux.

23.1 GENERAL

RWY, TWY and apron surface type : asphalt.

23.2 EQUIPEMENT AD

23.2.1 Télécommande de balisage

Le système de télécommande VHF de balisage dépend de la lumière ambiante mesurée par une cellule photoélectrique pour l'ensemble des fonctions télécommandées.

Il ne peut être utilisé que de nuit et en l'absence de l'organisme ATS.

Il est commandé par coups d'alternats sur la FREQ TWR 118.9 MHz :

- 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + WDI + PAPI aux 2 QFU. Niveau de brillance MNM.

- 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU. Niveau de brillance MAX.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec : attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier à tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

Par mesure de sécurité, au début de l'approche finale, la temporisation devrait être relancée par l'équipage par le nombre de coups d'alternat qui convient afin d'éviter l'extinction inopinée en finale.

23.2 AD EQUIPMENT

23.2.1 Lighting remote control

For all the remoted functions, the lighting remote control system depends on the ambient light measured by a photoelectric cell.

It can be used only at night and in ATS absence.

It is remote-controlled by VHF on TWR frequency 118.9 MHz :

- 3 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + WDI + PAPI for both QFU. Minimum brighting level.

- 5 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU. Maximum brighting level.

Lighting extinction after 30 min.

Extension of 30 min after 3 or 5 microphone switch actions.

In case of failure : wait 10 sec before another switch action.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation within the PAPI, threatening the stability of the glide path.

For security reasons, at the beginning of final approach, timer should be restarted by crew by the appropriate number of switch actions to avoid sudden extinction in final.

23.2.2 Equipement de surveillance du trafic

AD équipé d'une visualisation ADS-B.
La mise à disposition d'une visualisation ADS-B ne modifie en aucun cas la nature du service rendu au titre du contrôle d'aérodrome. Elle permet de mettre en oeuvre les fonctions de surveillance et d'assistance au titre des services du contrôle d'aérodrome, d'information de vol et d'alerte.

23.2.2 Traffic surveillance equipment

AD equipped with an ADS-B display.
The provision of ADS-B display does not, under any circumstances, change the nature of the service provided by aerodrome control. It enables assistance and surveillance to be provided under the terms of aerodrome traffic control, flight information and alert services.

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

23.4 OBSTACLES

Passages inopinés de navires pouvant mesurer 45 m de haut, à partir de 700 m du THR 11 et près du THR 29 ou dans l'axe de piste, présence inopinée de voiliers et de fly-surfs, activités de parasailing, pouvant interférer avec les trouées d'envol et d'atterrissage.

Dégagements latéraux

- Présence d'antennes, d'installations techniques et d'une zone de végétation d'une altitude MAX de 77 ft, situées au plus près à 95 mètres de l'axe de piste côté lagon.

- Présence d'un merlon d'altitude MAX de 23 ft, située à 75 mètres de l'axe de piste côté océan.

QFU 112°

- Présence sur le motu Toopaeraro d'une zone de végétation d'altitude MAX 38 ft, située au plus près à 1965 m du THR 11 et à 35 m au Nord de l'axe de piste.

- Présence sur le motu Toopaeraro d'une zone de végétation d'altitude MAX 69 ft, située à 1990 m du THR 11 et à 110 m au Nord de l'axe de piste.

Obstacles à l'atterrissage

QFU 292° : Présence sur le motu Toopaeraro d'une zone de végétation perçant la VSS d'altitude MAX 80 ft, située au plus près à 500 m du THR 29 et à 110 m au Nord de l'axe de piste.

23.4 OBSTRUCTIONS

Possible presence of vessels which may be 45 m high, crossing 700 m from THR 11 and close to THR 29 or in RWY axis, risk of sailing boats and fly-surfs, parasailing possible activity, crossing within TKOF funnels.

RWY shoulders

- Presence of antennas, technical facilities and vegetation zone, altitude MAX 77 ft, located as close as 95 m from RWY centre line on lagoon side.

- A mound, altitude MAX 23 ft is located at 75 m from RWY centre line on ocean side.

QFU 112°

- Vegetation zone on motu Toopaeraro, altitude MAX 38 ft, located as close as 1965 m from THR 11 and at 35 m from Northern RWY centre line.

- Vegetation zone on motu Toopaeraro, altitude MAX 69 ft, located at 1990 m from THR 11 and at 110 m from Northern RWY centre line.

Obstructions at landing

QFU 292° : Presence on the motu Toopaeraro of a zone of vegetation penetrating the VSS at a MAX altitude of 80 ft, located at the closest point 500 m from THR 29 and 110 m North of the runway axis.

23.5 ACTIVITES DIVERSES

Activité parachutage (N° 22) : voir AIP ENR 5.5

23.5 VARIOUS ACTIVITIES

Parachuting activities (NR 22) : see AIP ENR 5.5

23.6 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Fortes turbulences par vent du Sud et du Sud-Est.

23.6 AIR NAVIGATION HAZARDS

Heavy turbulences from South and South-East sectors.

AD 2 NTTB.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 NTTB.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
AD 2 NTTB IAC RWY 29 RNP	LNAV

© Service de l'Information Aéronautique, France

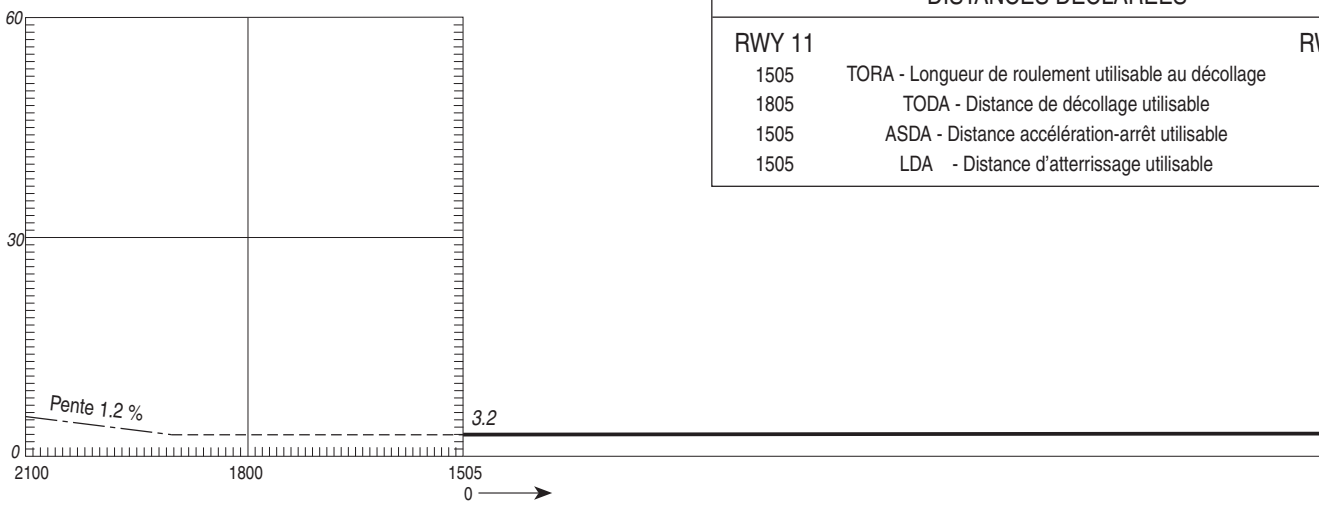
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

BORA BORA MOTU-MUTE
RWY 11/29

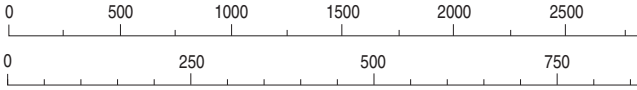
VAR 13° E (2020)

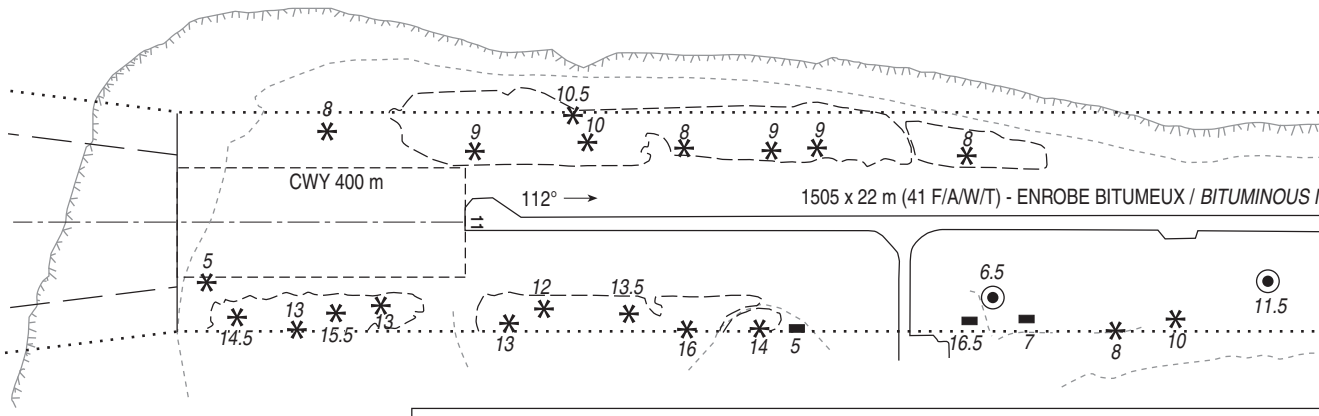
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 11		RW
1505	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	
1805	TODA - Distance de décollage utilisable	
1505	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	
1505	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	



Echelle: 1 / 10 000





LEGENDE

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 (PROF
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROF
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLE

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

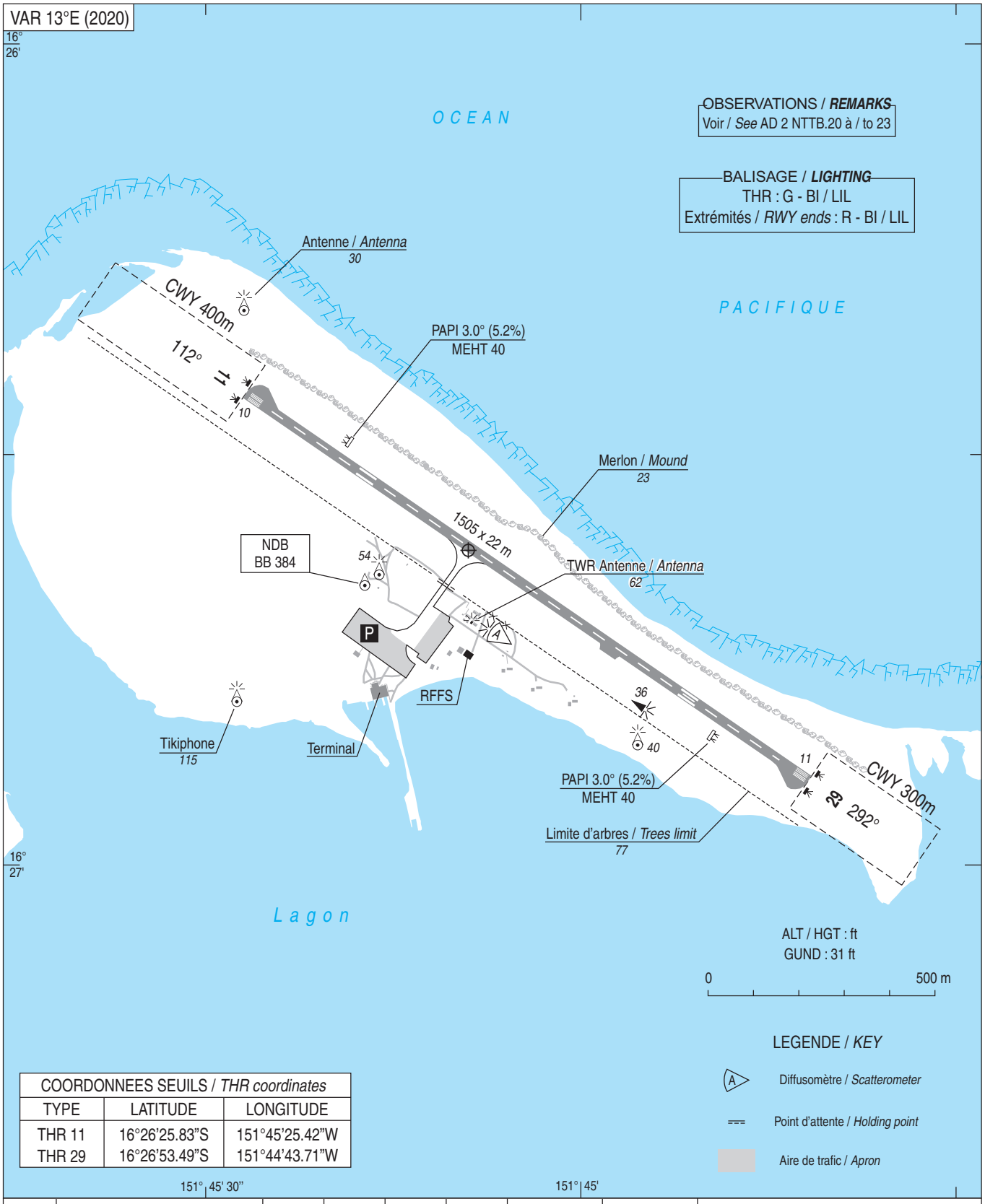
Levé exécuté en juin 2024
Nivellement rattaché au système NGPF

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATS : TWR HOR NOTAM ☎ (689) 40 60 50 70

BORA BORA MOTU MUTE
16 26 37 S - 151 45 09 W
ALT AD : 14 (1 hPa)



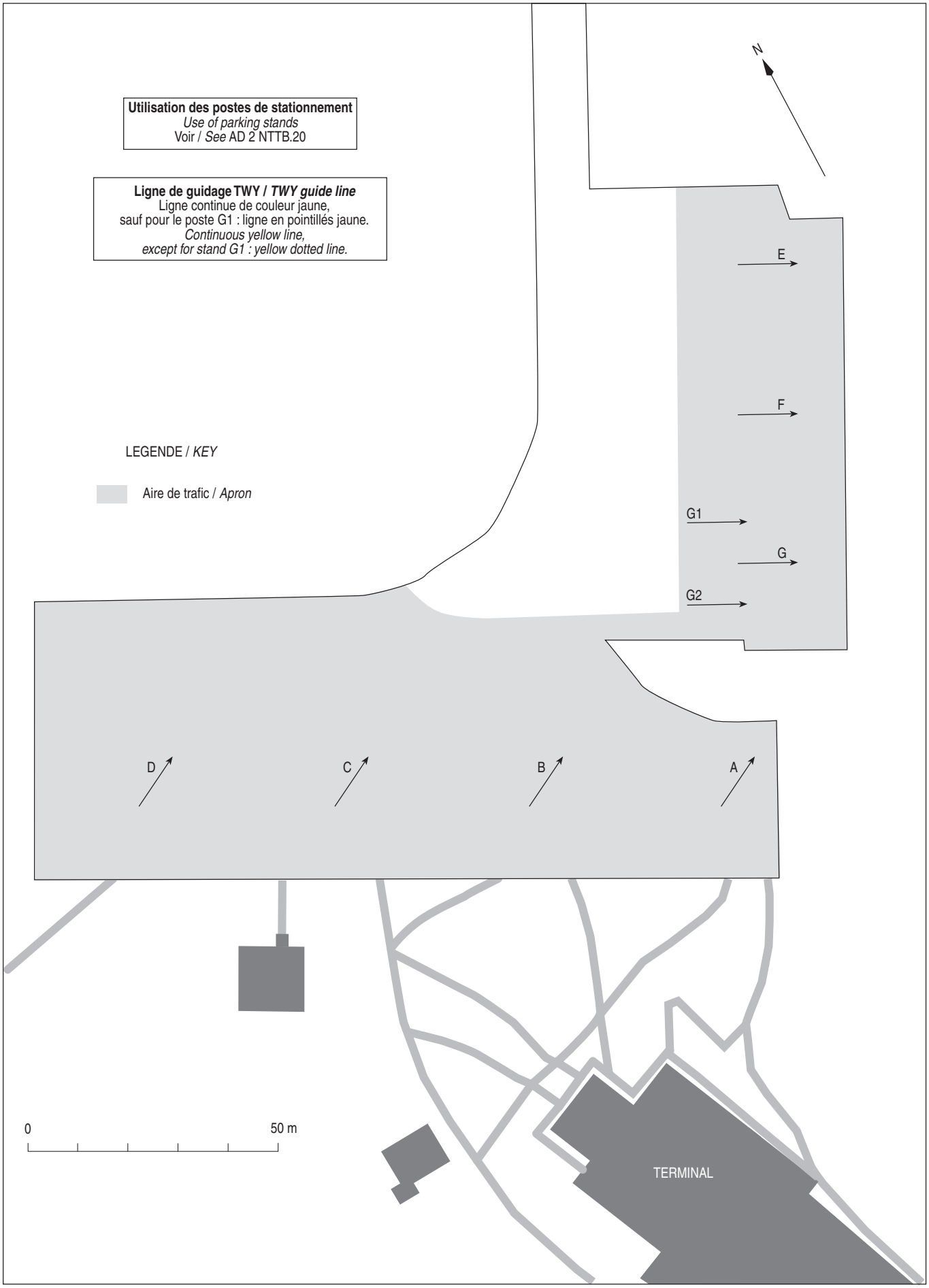
COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 11	16°26'25.83"S	151°45'25.42"W
THR 29	16°26'53.49"S	151°44'43.71"W

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
11	NIL	LIL	1505	1805	1505	1505	Revêtue	41 F/A/W/T	550*	550*	550*	-
29	NIL	LIL	1505	1905	1505	1505	*Paved*		550*	550*	550*	-
									* 800 m HN * Absence ATS : 1000 m HJ/HN			

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

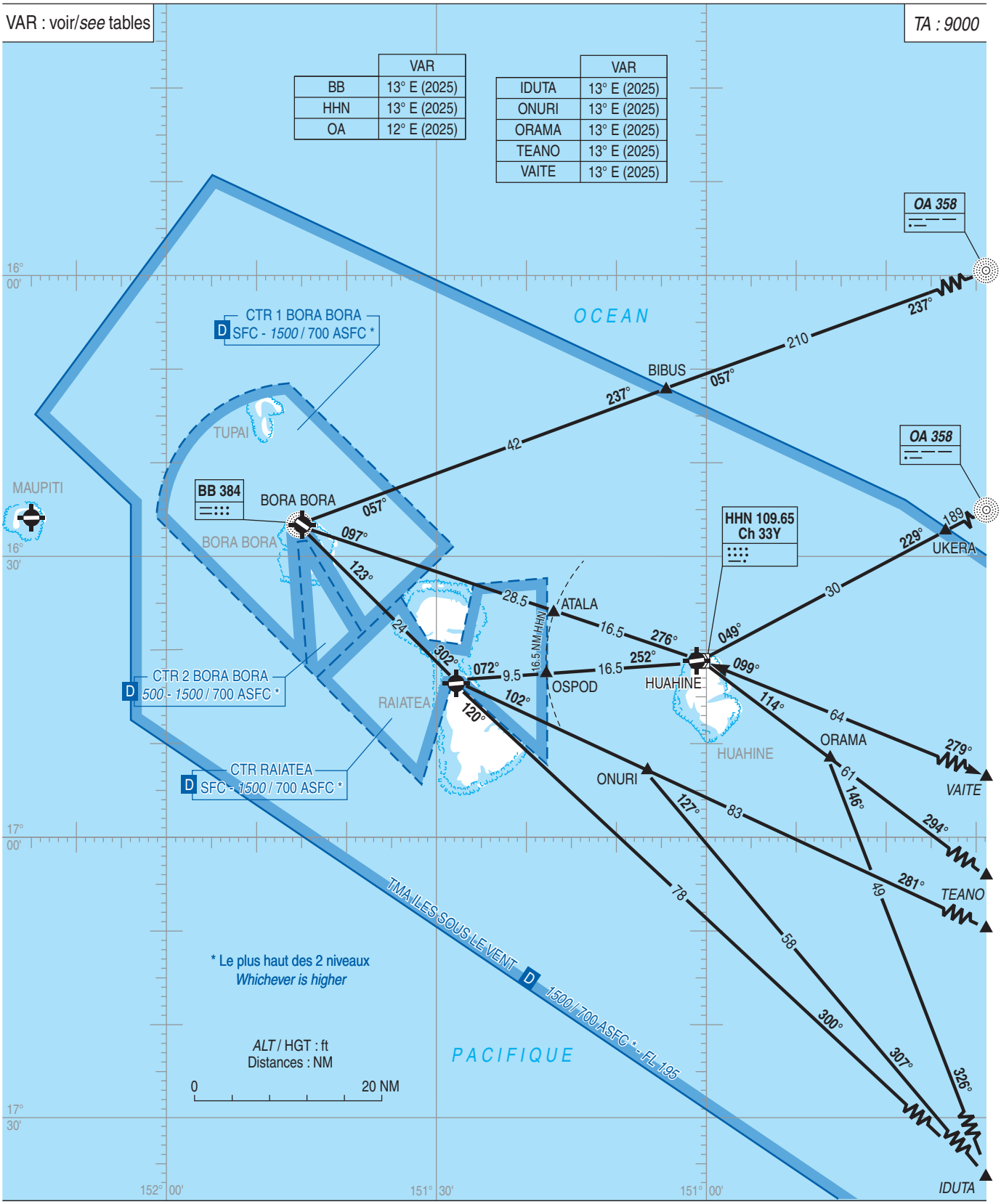
BORA BORA MOTU MUTE



© SIA

ILES SOUS LE VENT
CARTE REGIONALE - ROUTES CONVENTIONNELLES
Area chart - Conventional routes

APP :	TAHITI Contrôle / *Control*	134.700
TWR :	BORA BORA Tour / *Tower*	118.900
	RAIATEA Tour / *Tower*	118.500
AFIS :	HUAHINE Information	119.300
	MAUPITI Information	118.300



	VAR
BB	13° E (2025)
HHN	13° E (2025)
OA	12° E (2025)

	VAR
IDUTA	13° E (2025)
ONURI	13° E (2025)
ORAMA	13° E (2025)
TEANO	13° E (2025)
VAITE	13° E (2025)

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Appliquer la réglementation nationale.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
Comply with the national regulation.

© SIA

ILES SOUS LE VENT
CARTE REGIONALE - ROUTES RNAV
Area chart - RNAV routes

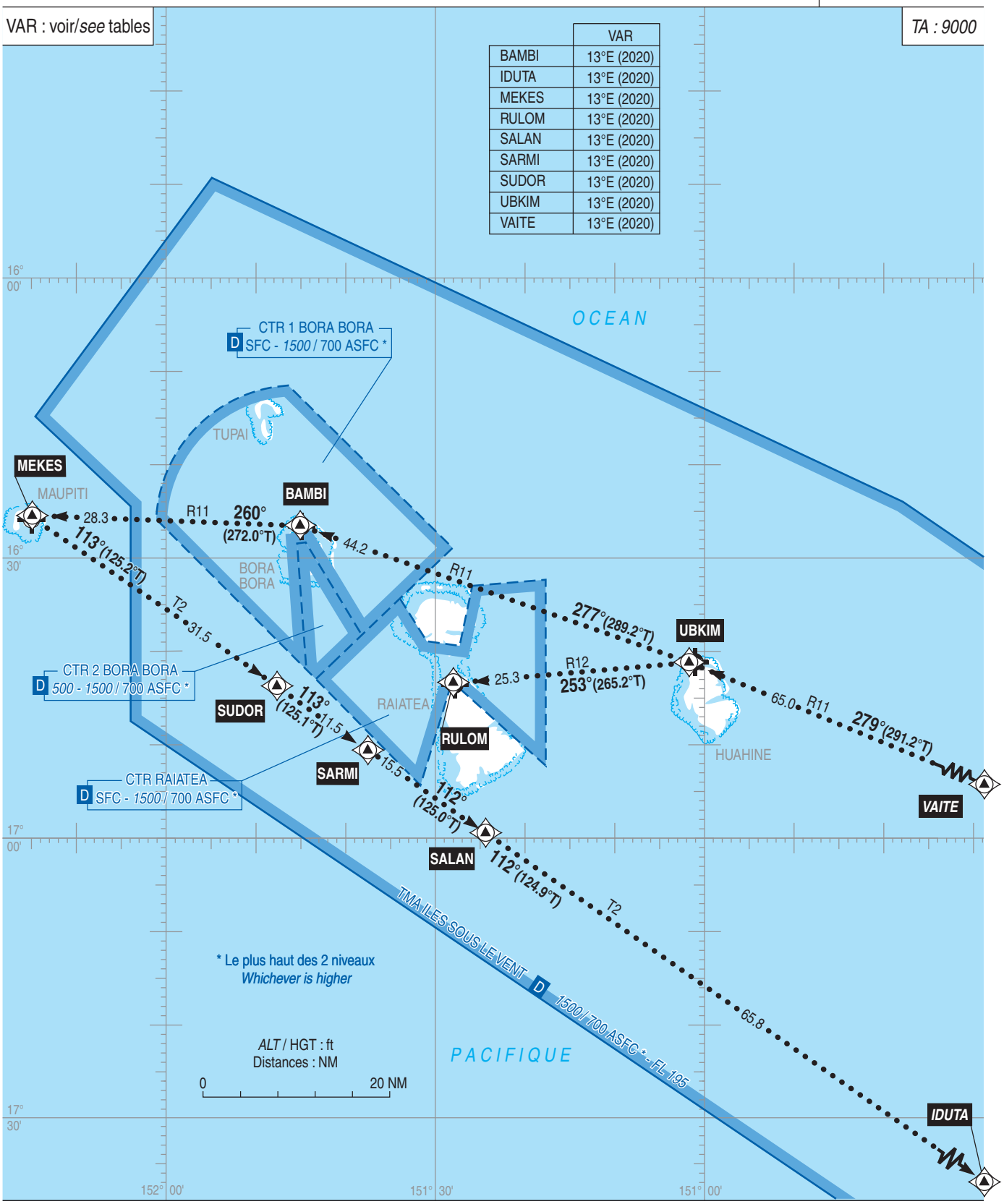
APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900
RAIATEA Tour / *Tower* 118.500
AFIS : HUAHINE Information 119.300
MAUPITI Information 118.300

RNAV 5
GNSS uniquement/*only*

VAR : voir/*see* tables

TA : 9000

	VAR
BAMBI	13°E (2020)
IDUTA	13°E (2020)
MEKES	13°E (2020)
RULOM	13°E (2020)
SALAN	13°E (2020)
SARMI	13°E (2020)
SUDOR	13°E (2020)
UBKIM	13°E (2020)
VAITE	13°E (2020)



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Appliquer la réglementation nationale.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
Comply with the national regulation.

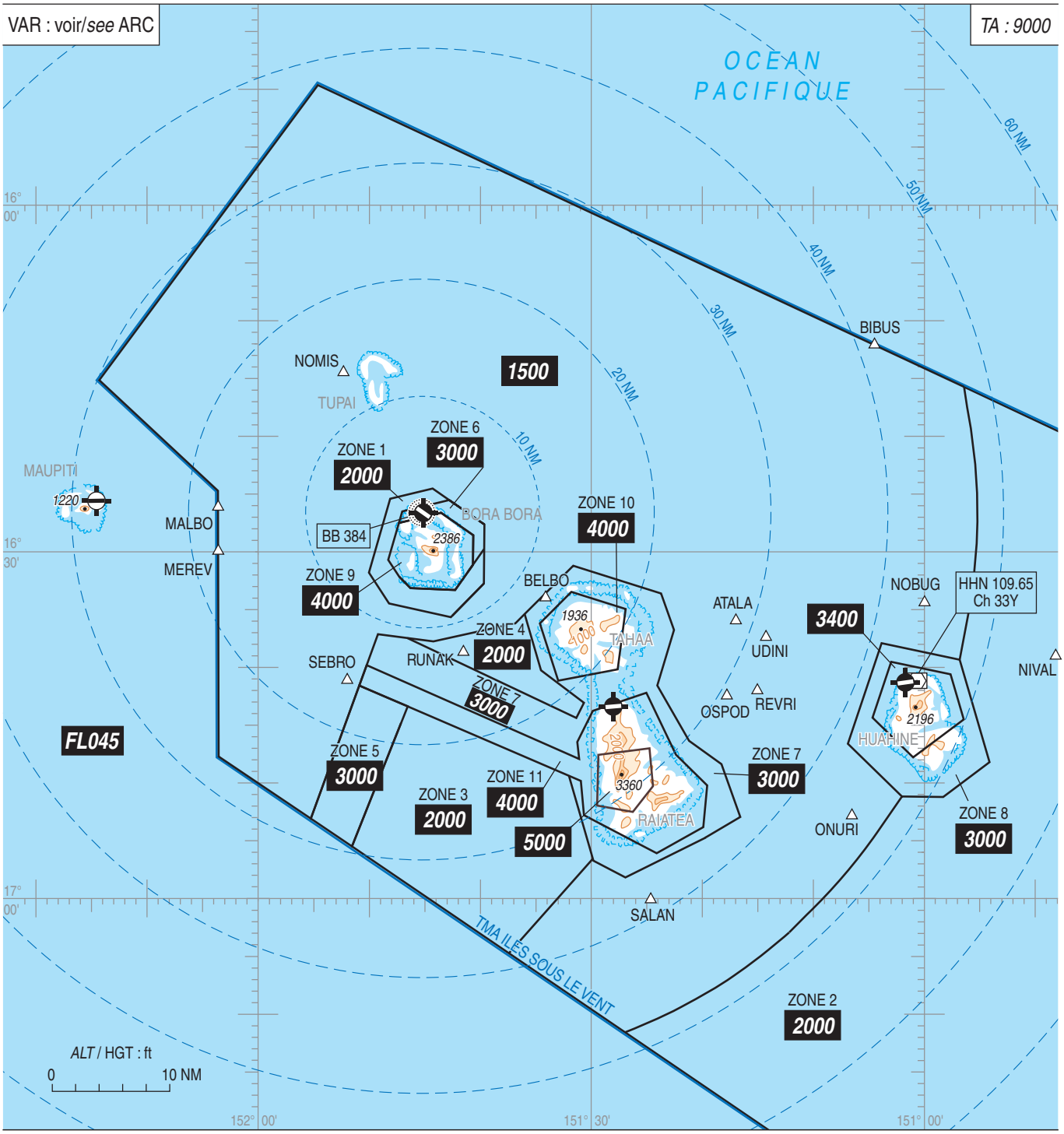
© SIA

ILES SOUS LE VENT

Altitudes Minimales de Guidage

Minimum Vectoring Altitudes

TAHITI Contrôle / *Control*	134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower*	118.900
HUAHINE Tour / *Tower*	119.300
RAIATEA Tour / *Tower*	118.500
AFIS : MAUPITI Information	118.300



AMDT 07/25 **CHG :** Zones 3 à 11, suppression NDB RU 372 et HH 345.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BB	REF ENR 4.1			X	X	X
HHN	REF ENR 4.1			X	X	
BAMBI	REF ENR 4.4		X			X
BATOP	REF ENR 4.4		X			X
BELBO	REF ENR 4.4		X			X
BELTI	REF ENR 4.4		X			X
BIDOP	REF ENR 4.4		X			X
BOKAL	REF ENR 4.4		X			X
MANAX	REF ENR 4.4		X		X	
MEKES	REF ENR 4.4		X		X	
NOMIS	REF ENR 4.4		X			X
RELAK	REF ENR 4.4		X		X	
ROBNA	REF ENR 4.4		X		X	
RULOM	REF ENR 4.4		X	X	X	
RUTIX	REF ENR 4.4		X		X	
SUDOR	REF ENR 4.4		X		X	
UBKIM	REF ENR 4.4		X		X	
UDINI	REF ENR 4.4		X		X	
UDOLO	REF ENR 4.4		X		X	
FTB11	16°22'57.6" S	151°50'39.3" W	X			X
MTB11	16°25'51.63" S	151°46'16.98" W	X			X
FTB29	16°30'21.2" S	151°39'30.2" W	X			X
RW29	16°26'53.49" S	151°44'43.71" W	X			X
TB416	16°16'34.8" S	151°45'16.5" W	X			X
TB418	16°18'39.8" S	151°47'39.7" W	X			X
TB422	16°20'43.4" S	151°40'02.3" W	X			X
TB501	16°29'52.7" S	151°40'13.2" W	X		X	
TB502	16°21'41.9" S	151°41'26.5" W	X		X	
TB503	16°33'22.2" S	151°40'39.0" W	X		X	
TB504	16°35'37.1" S	151°48'39.8" W	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

BORA BORA MOTU MUTE

PRECODING RNP Y RWY 11

RNP Y RWY 11												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.6°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	-	BAMBI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BAMBI	IF	BAMBI	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	BIDOP	-	335	347.4	8.8	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NOMIS	-	292	304.5	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	BOKAL	-	202	214.5	6.0	L	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA NOMIS	IF	NOMIS	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	BOKAL	-	202	214.5	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA BOKAL	IF	BOKAL	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	BOKAL	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FTB11	-	112	124.5	6.0	-	2000	2000	-	-	RNP APCH
	TF	MTB11	Yes	112	124.5	5.1	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	DF	TB416	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NOMIS	-	274	286.5	7.0	-	2000	-	-	-	RNP APCH

© SIA

BORA BORA MOTU MUTE

PRECODING RNP Z RWY 11

RNP Z RWY 11												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.6°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	-	BAMBI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BAMBI	IF	BAMBI	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	BIDOP	-	335	347.4	8.8	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NOMIS	-	292	304.5	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	BOKAL	-	202	214.5	6.0	L	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA NOMIS	IF	NOMIS	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	BOKAL	-	202	214.5	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA BOKAL	IF	BOKAL	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	BOKAL	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FTB11	-	112	124.5	6.0	-	2000	2000	-	-	RNP APCH
	TF	MTB11	Yes	112	124.5	5.1	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	DF	TB418	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NOMIS	-	300	312.6	6.0	-	2000	-	-	-	RNP APCH

© SIA

RNP RWY 29												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.6°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	BAMBI	-	-	-			-	-	-	-	-
INA BAMBI	IF	BAMBI	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	-
	TF	BELTI	-	071	083.5	9.2	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	BATOP	-	112	124.5	6.0	-	2000	-	220	-	1.0
	TF	BELBO	-	202	214.4	6.0	R	2000	-	-	-	1.0
INA BATOP	IF	BATOP	-	-	-			2000	-	220	-	1.0
	TF	BELBO	-	202	214.4	6.0	-	2000	-	-	-	1.0
INA BELBO	IF	BELBO	-	-	-			2000	-	220	-	-
APCH	IF	BELBO	-		-	-	-	2000	-	220	-	1.0
	TF	FTB29	-	292	304.4	6.3	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW29	Yes	292	304.5	6.1	-	-	-	-	-3.0 / -	0.3
	CA	-	-	292	304.5	-	-	1000	-	-	-	1.0
	DF	TB422	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	BATOP	-	119	132.0	12.3	-	2000	-	220	-	1.0

© SIA

BORA BORA
SID RNAV RWY 11

SID RNAV RWY 11

RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 12.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
ROBNA 1A											
-	CA	-	-	112	124.5	-	-	800	800	-	RNAV1
-	DF	ROBNA	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
SUDOR 1A											
-	CA	-	-	112	124.5	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TB501	-	-	-	-	-	-	-	210	RNAV1
-	TF	TB503	-	174	186.8	3.5	-	-	-	230	RNAV1
-	TF	TB504	-	241	253.8	8.0	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	SUDOR	-	161	173.8	8.2	-	5000	-	-	RNAV1
UDINI 1A											
-	CA	-	-	112	124.5	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TB501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	UDINI	-	094	106.7	26.1	-	2000	-	-	RNAV1
RUTIX 1A											
-	CA	-	-	112	124.5	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TB501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	TB503	-	174	186.8	3.5	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	RUTIX	-	174	186.8	6.4	-	2000	-	-	RNAV1
→ **MEKES 1A**											
-	CA	-	-	112	124.5	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TB501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	TB503	-	174	186.8	3.5	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	TB504	-	241	253.8	8.0	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	MEKES	-	279	291.8	26.8	-	2500	-	-	RNAV1

© SIA

BORA BORA
SID RNAV RWY 29

SID RNAV RWY 29

RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 12.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
RELAK 1B											
-	CA	-	-	292	304.5	-	-	1000	-	-	RNAV1
-	DF	RELAK	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV1
SUDOR 1B											
-	CA	-	-	292	304.5	-	-	1000	-	-	RNAV1
-	DF	TB504	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV1
-	TF	SUDOR	-	161	173.8	8.2	-	5000	-	-	RNAV1
UBKIM 1B											
-	CA	-	-	292	304.5	-	-	1000	-	-	RNAV1
-	DF	TB502	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV1
-	TF	UDOLO	-	093	106.0	30.9	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	UBKIM	-	130	142.6	13.9	-	4000	-	-	RNAV1
RULOM 1B											
-	CA	-	-	292	304.5	-	-	1000	-	-	RNAV1
-	DF	TB504	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV1
-	TF	RULOM	-	099	111.4	21.3	-	5000	-	-	RNAV1
→ **MANAX 1B**											
-	CA	-	-	292	304.5	-	-	1000	-	-	RNAV1
-	DF	MANAX	-	-	-	-	L	1700	-	-	RNAV1

© SIA

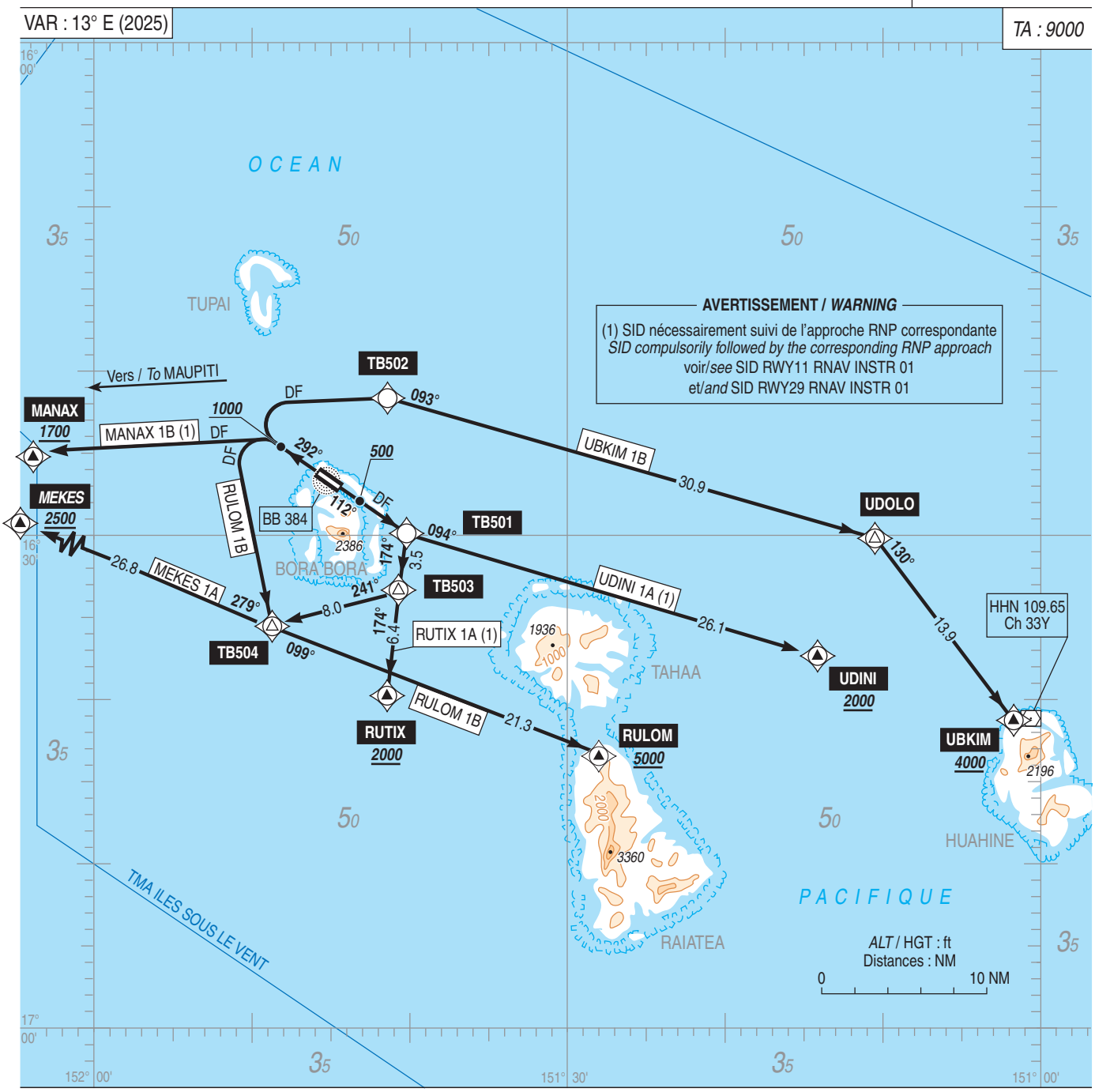
BORA BORA

SID RNAV du réseau Inter-îles / *RNAV SID Inter-islands network*

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900

RNAV 1
GNSS uniquement/*only*



Panne de guidage GNSS
Voir AIP ENR 1.5.

Panne de radiocommunication
Voir AD 2 NTTB SID RWY 11-29 CONV.

Altitudes Minimales de Zones (AMZ)
Chaque quadrilatère de 30' de latitude / longitude contient une AMZ donnée en centaines de pieds au-dessus du niveau moyen des mers.

Exemple 3500 ft AMSL : 35

Loss of GNSS guidance
See AIP ENR 1.5.

Radiocommunication failure
See AD 2 NTTB SID RWY 11-29 CONV.

Area Minimum Altitude (AMA)
Each 30' latitude / longitude quadrilateral contains an AMA represented in hundreds of feet above mean sea level.

Example 3500 ft AMSL : 35

© SIA

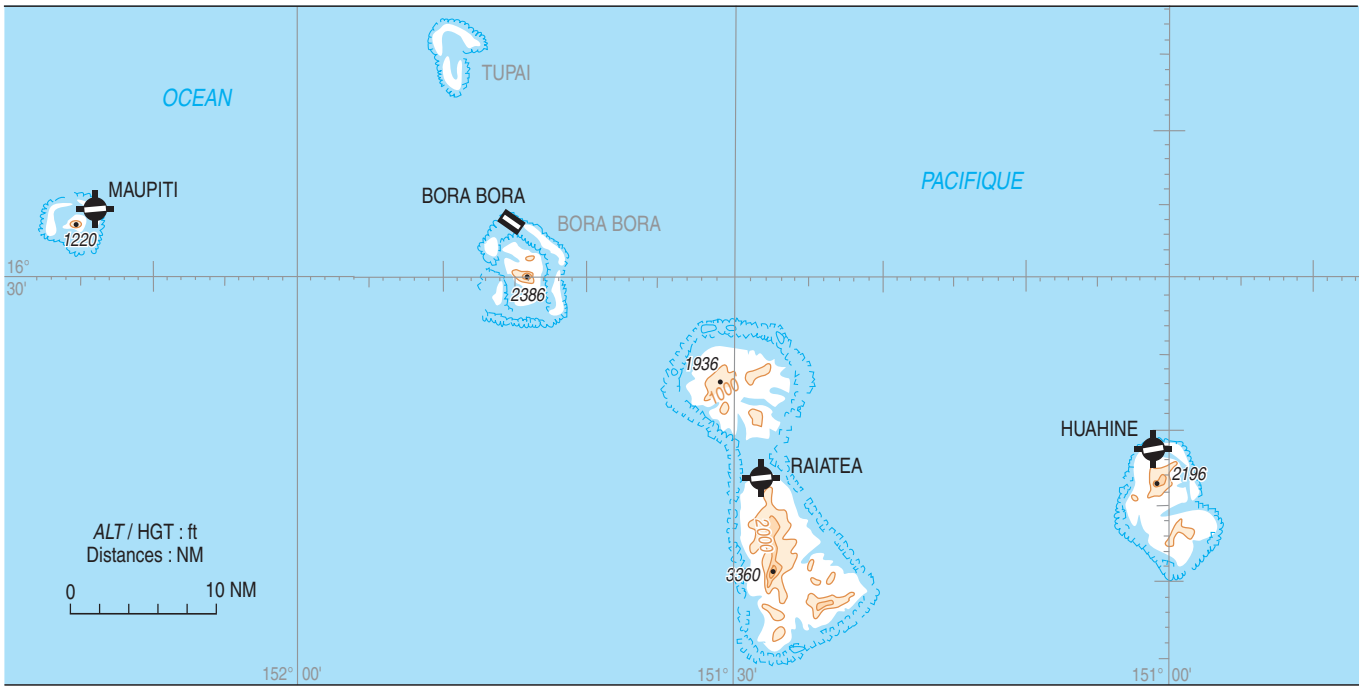
BORA BORA
SID RNAV RWY 11
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

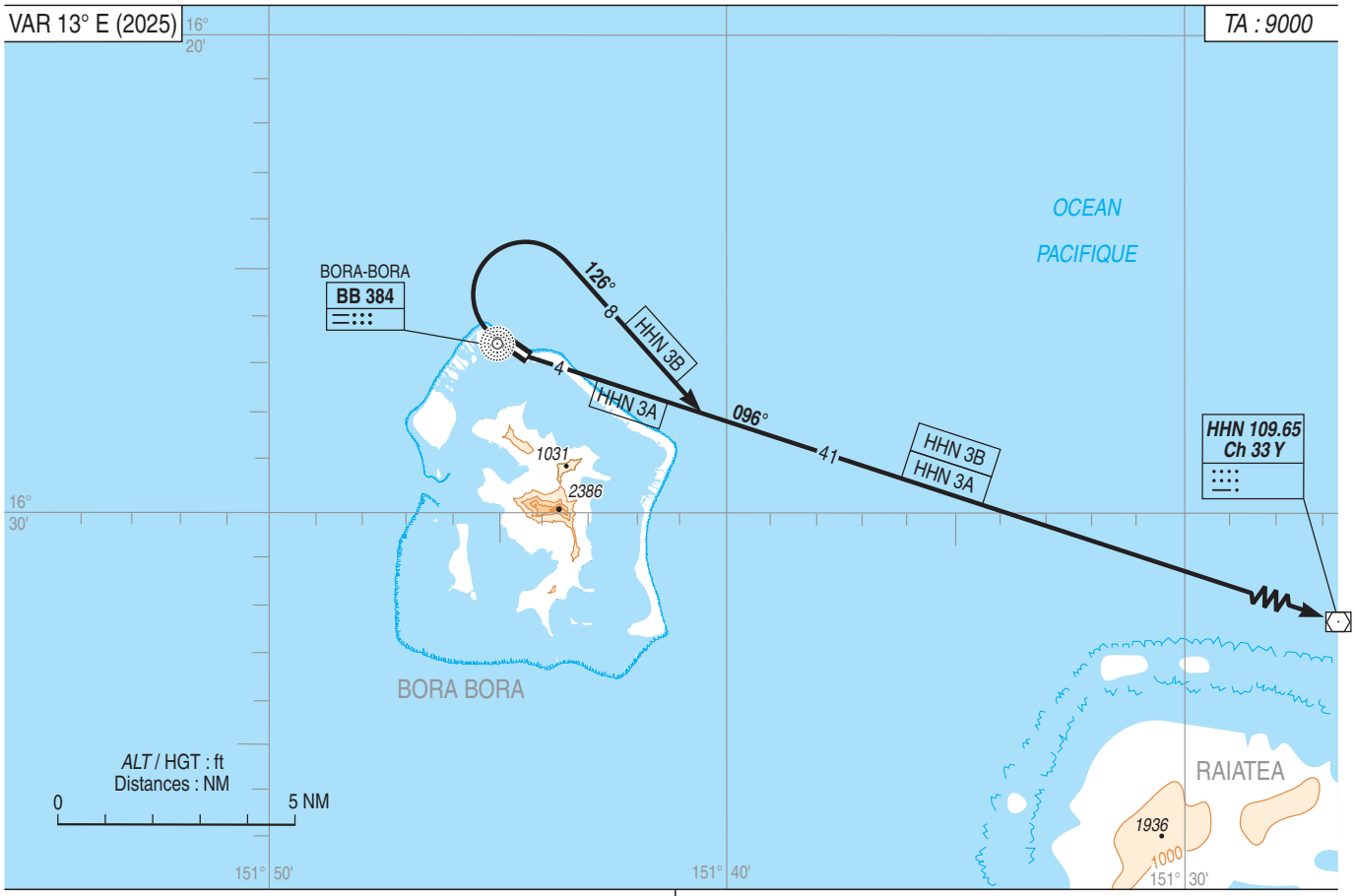
SID RNAV RWY 11	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV 1 - GNSS *Only*
Climb gradient	Pour tous les départs RWY 11, pente théorique de montée de 6,8 % à maintenir jusqu'à 300 ft (286) déterminée par une zone de végétation sur le Motu Toopaeraro, d'altitude MAX 69 ft, située à 1990 m du THR 11 et à 110 m au Nord de l'axe de piste. Si on fait abstraction de ces obstacles, la pente théorique minimale réglementaire de 3,3 % s'applique. *For all outbound traffic from RWY 11, theorical climb gradient 6.8 % to be maintained up to 300 ft (286) determined by a vegetation area on Motu Toopaeraro, altitude MAX 69 ft, located at 1990 m from THR 11 and at 110 m from Northern RWY centre line.* *If obstacles are ignored, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 60 m d'altitude. *Presence of vessels in the vicinity of AD that can measure 60 m in altitude.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ROBNA 1A	Monter RM 112° (124.5°T), à 800 ft (786), tourner à gauche direct vers ROBNA, en montée. *Climb MAG 112° (124.5°T), at 800 ft (786), turn left direct to ROBNA, climbing up.*	5000	
SUDOR 1A	Monter RM 112° (124.5°T), à 500 ft (486) direct vers TB501, IAS MAX 210 kt, puis tourner à droite vers TB503, IAS MAX 230 kt, puis TB504 puis SUDOR, en montée vers 5000 ft minimum. *Climb MAG 112° (124.5°T), at 500 ft (486), direct to TB501, MAX IAS 210 kt, then turn right to TB503, MAX IAS 230 kt, then TB504 then SUDOR, climbing up to 5000 ft minimum.*	5000	Pente ATS / *ATS slope* 4,5 %.
UDINI 1A Cat A B seulement / *only*	Monter RM 112° (124.5°T), à 500 ft (486) direct vers TB501, puis UDINI, en montée vers 2000 ft. *Climb MAG 112° (124.5°T), at 500 ft (486), direct to TB501 then UDINI, climbing up to 2000 ft.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTH RNP RWY 07 débutant à UDINI. *Next to SID, NTTH RNP RWY 07 starting at UDINI mandatory.*
RUTIX 1A Cat A B seulement / *only*	Monter RM 112° (124.5°T), à 500 ft (486) direct vers TB501, puis TB503, puis RUTIX, en montée vers 2000 ft. *Climb MAG 112° (124.5°T), at 500 ft (486), direct to TB501, then TB503, then RUTIX, climbing up to 2000 ft.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTR RNP RWY 07 débutant à RUTIX. *Next to SID, NTTR RNP RWY 07 starting at RUTIX mandatory.*
MEKES 1A Cat A B seulement / *only*	Monter RM 112° (124.5°T), à 500 ft (486) direct vers TB501, puis TB503, puis TB504, puis MEKES, en montée vers 2500 ft. *Climb MAG 112° (124.5°T), at 500 ft (486), direct to TB501, then TB503, then TB504, then MEKES, climbing up to 2500 ft.*	2500	

© SIA

BORA BORA
SID CONV RWY 11-29





CONSIGNES PARTICULIERES :

Sauf clairance contraire, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.
Lorsqu'une pente est spécifiée, le pilote, en cas d'impossibilité de respecter cette pente, doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le contrôle en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière stipulé dans le FPL en vigueur.

SPECIAL INSTRUCTIONS :

Except otherwise instructed, ACFT must comply with standard instrument departure specifications. Some departure can be defined with a minimum slope.
Captains of ACFT not able to adhere to the latter are requested to advise ATC when starting up the engines.

RADIO COMMUNICATION FAILURE :

VMC : turn back to land on the aerodrome.
IMC : continue the flight up to the last clearance transmitted by ATC complying with outgoing routes towards the FL as stipulated in the FPL in force.

© SIA

BORA BORA
SID CONV RWY 11-29

1) DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

RWY 11 : monter RM 112° jusqu'à 2500 (2486), pente à 6.8% [1] à maintenir jusqu'à 300 (286), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 29 : monter RM 292° jusqu'à 2500 (2486) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

1) OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY 11 : *climb MAG 112° up to 2500 (2486), maintain slope 6.8% [1] up to 300 (286) then direct route climbing up to the en-route safety altitude*

RWY 29 : *climb MAG 292° up to 2500 (2486) then direct route climbing up to the en-route safety altitude.*

2) ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS

2) STANDARD INITIAL DEPARTURE ROUTES

RWY	SID	Destination	Itinéraires / *Routes*
← 11			
	HHN 3A	HUAHINE TAHITI	Après décollage, pente à 6.8% [1] à maintenir jusqu'à 300 (286), virer à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 096° BB (RM 096°) pour rejoindre HHN à 4000 ft minimum. *After TKOF, slope 6.8% [1] to maintain up to 300 (286), turn left to join and follow QDR 096° BB (MAG 096°) to join HHN at 4000 ft minimum.*
← 29			
	HHN 3B	HUAHINE TAHITI	Après décollage, virer à droite RM 126° pour rejoindre et suivre le QDR 096° BB (RM 096°) vers HHN à 4000 ft minimum. *After TKOF, turn right MAG 126° to join and follow QDR 096° BB (MAG 096°) to HHN at 4000 ft minimum.*

[1] Pente théorique de montée déterminée par une zone de végétation sur le Motu Toopaeraro, d'altitude MAX 69 ft, située à 1990 m du THR 11 et à 110 m au Nord de l'axe de piste.

[1] Theoretical climb slope determined by a vegetation area on Motu Toopaeraro, altitude MAX 69 ft, located at 1990 m from THR 11 and at 110 m from Northern RWY centre line.

© Service de l'Information Aéronautique, France

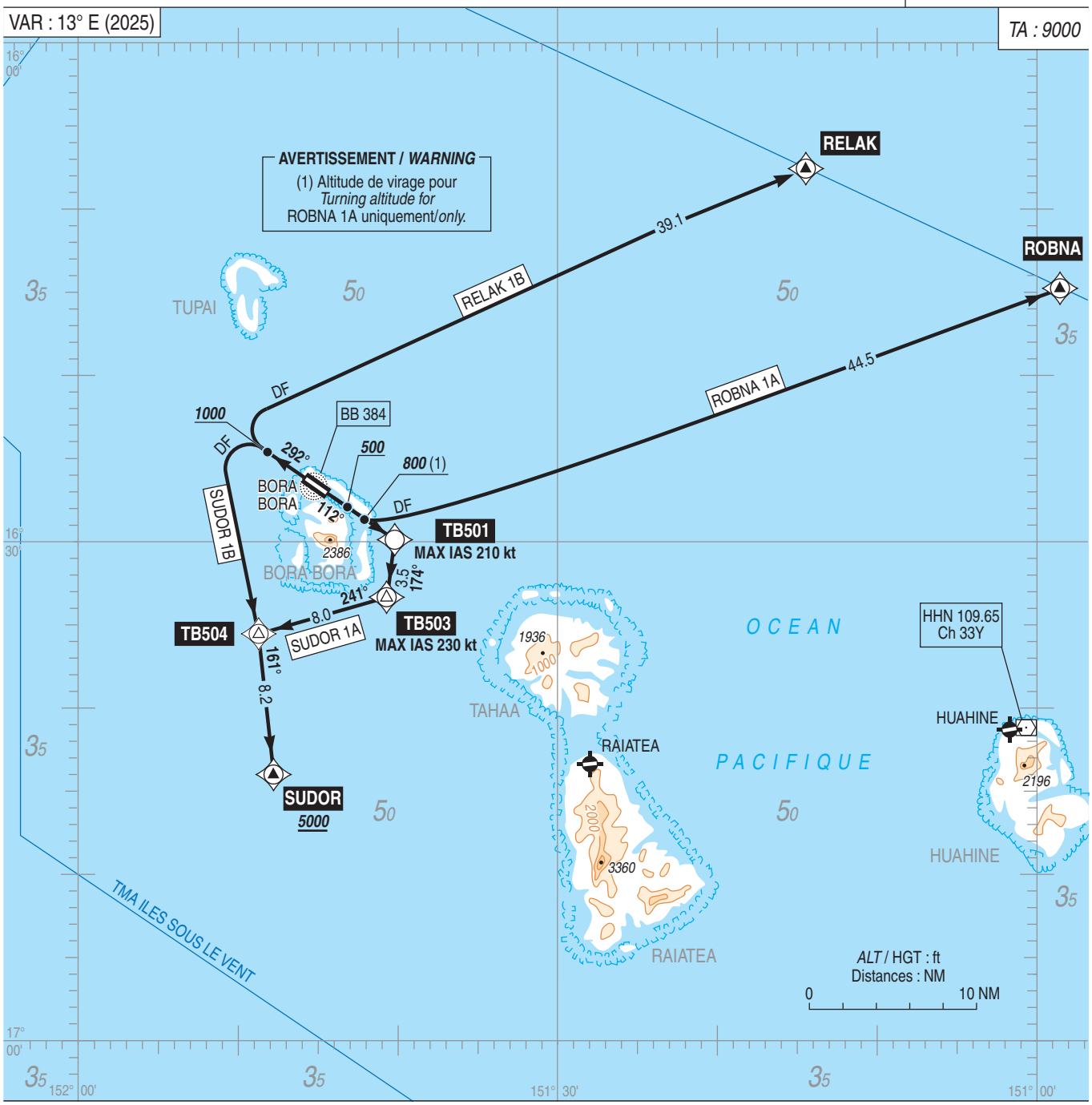
BORA BORA

SID RNAV du réseau En-route / *RNAV SID En-route network*

(Protégés pour / *Protected for* CAT A B C)

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900

RNAV 1
GNSS uniquement/*only*



Panne de guidage GNSS
Voir AIP ENR 1.5.

Panne de radiocommunication
Voir AD 2 NTTB SID RWY 11-29 CONV.

Altitudes Minimales de Zones (AMZ)
Chaque quadrilatère de 30' de latitude / longitude contient une AMZ donnée en centaines de pieds au-dessus du niveau moyen des mers.

Exemple 3500 ft AMSL : 35

Loss of GNSS guidance
See AIP ENR 1.5.

Radiocommunication failure
See AD 2 NTTB SID RWY 11-29 CONV.

Area Minimum Altitude (AMA)
Each 30' latitude / longitude quadrilateral contains an AMA represented in hundreds of feet above mean sea level.

Example 3500 ft AMSL : 35

© SIA

BORA BORA
SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

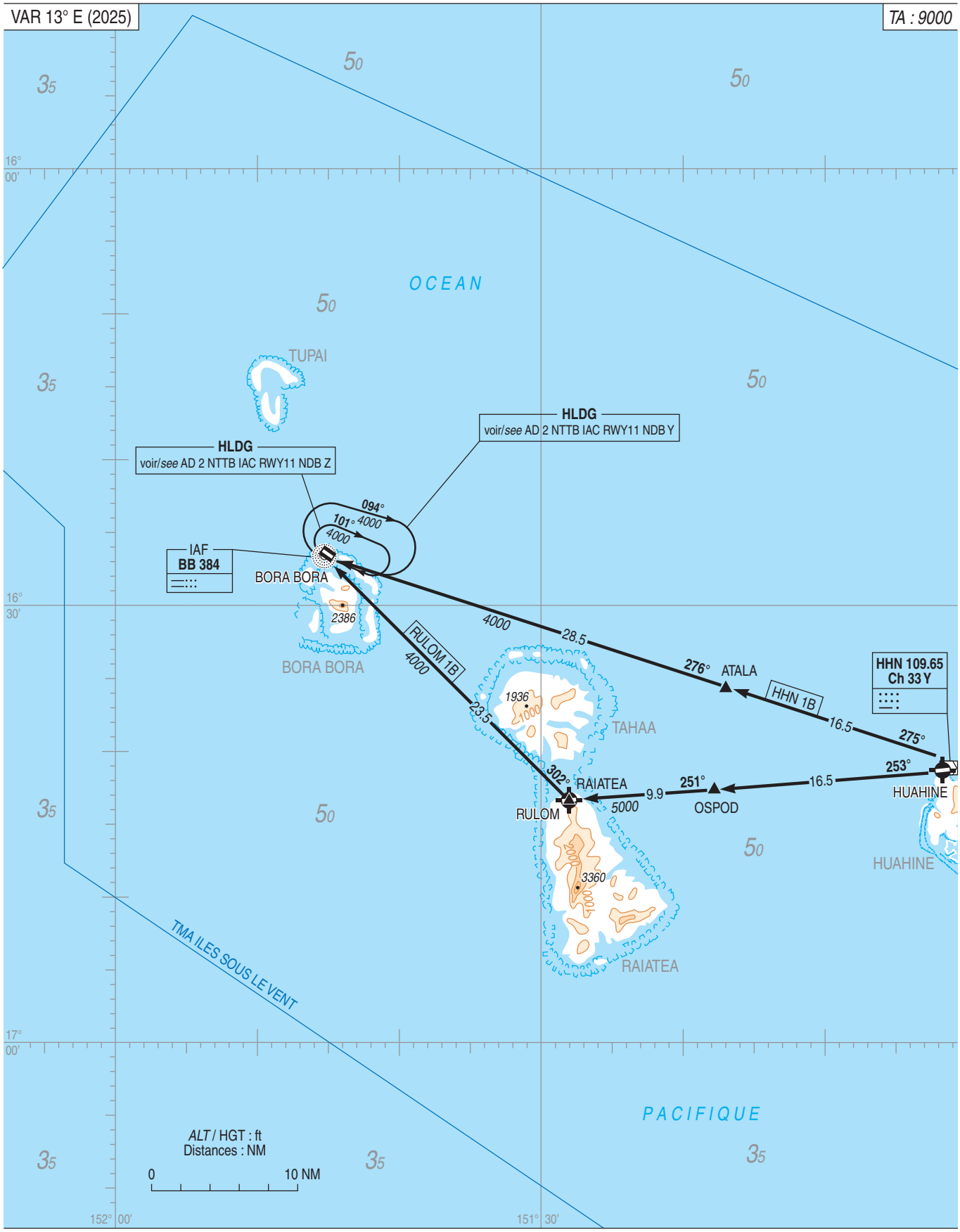
SID RNAV RWY 29	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV 1 - GNSS *Only.*
Climb gradient	
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome ALT MAX 197 ft AMSL. *Presence of vessels in the vicinity of AD MAX ALT 197 ft AMSL.*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
RELAK 1B	Monter RM 292° (304.5°T), à 1000 ft (986) tourner à droite direct vers RELAK, en montée. *Climb MAG 292° (304.5°T), at 1000 ft (986) turn right direct to RELAK, climbing up.*	5000	
SUDOR 1B	Monter RM 292° (304.5°T), à 1000 ft (986) tourner à gauche direct vers TB504, puis SUDOR, en montée vers 5000 ft minimum. *Climb MAG 292° (304.5°T), at 1000 ft (986) turn left direct to TB504 then SUDOR, climbing up to 5000 ft minimum.*	5000	Pente ATS / *ATS slope* 4,0 %.
UBKIM 1B Cat A B seulement / *only*	Monter RM 292° (304.5°T), à 1000 ft (986), tourner à droite direct vers TB502, puis UDOLO puis UBKIM, en montée vers 4000 ft. *Climb MAG 292° (304.5°T), at 1000 ft (986) turn right direct to TB502 then UDOLO then UBKIM, climbing up to 4000 ft.*	4000	
RULOM 1B Cat A B seulement / *only*	Monter RM 292° (304.5°T), à 1000 ft (986) tourner à gauche direct vers TB504, puis RULOM, en montée vers 5000 ft. *Climb MAG 292° (304.5°T), at 1000 ft (986) turn left direct to TB504 then RULOM, climbing up to 5000 ft.*	5000	
MANAX 1B Cat A B seulement / *only*	Monter RM 292° (304.5°T), à 1000 ft (986), tourner à gauche direct vers MANAX, en montée vers 1700 ft MNM. *Climb MAG 292° (304.5°T), at 1000 ft (986) turn left direct to MANAX, climbing up to 1700 ft MNM.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTP RNP RWY 26 débutant à MANAX. *SID must be followed by NTTP RNP RWY 26 approach starting at MANAX.*

© SIA

BORA BORA
STAR CONV RWY 11

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900



AMDT 09/26 **CHG :** renommage carte et STAR RULOM 1B, création point RULOM, distance OSPOD/RULOM /
renaming chart and STAR RULOM 1B, RULOM point creation.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT C

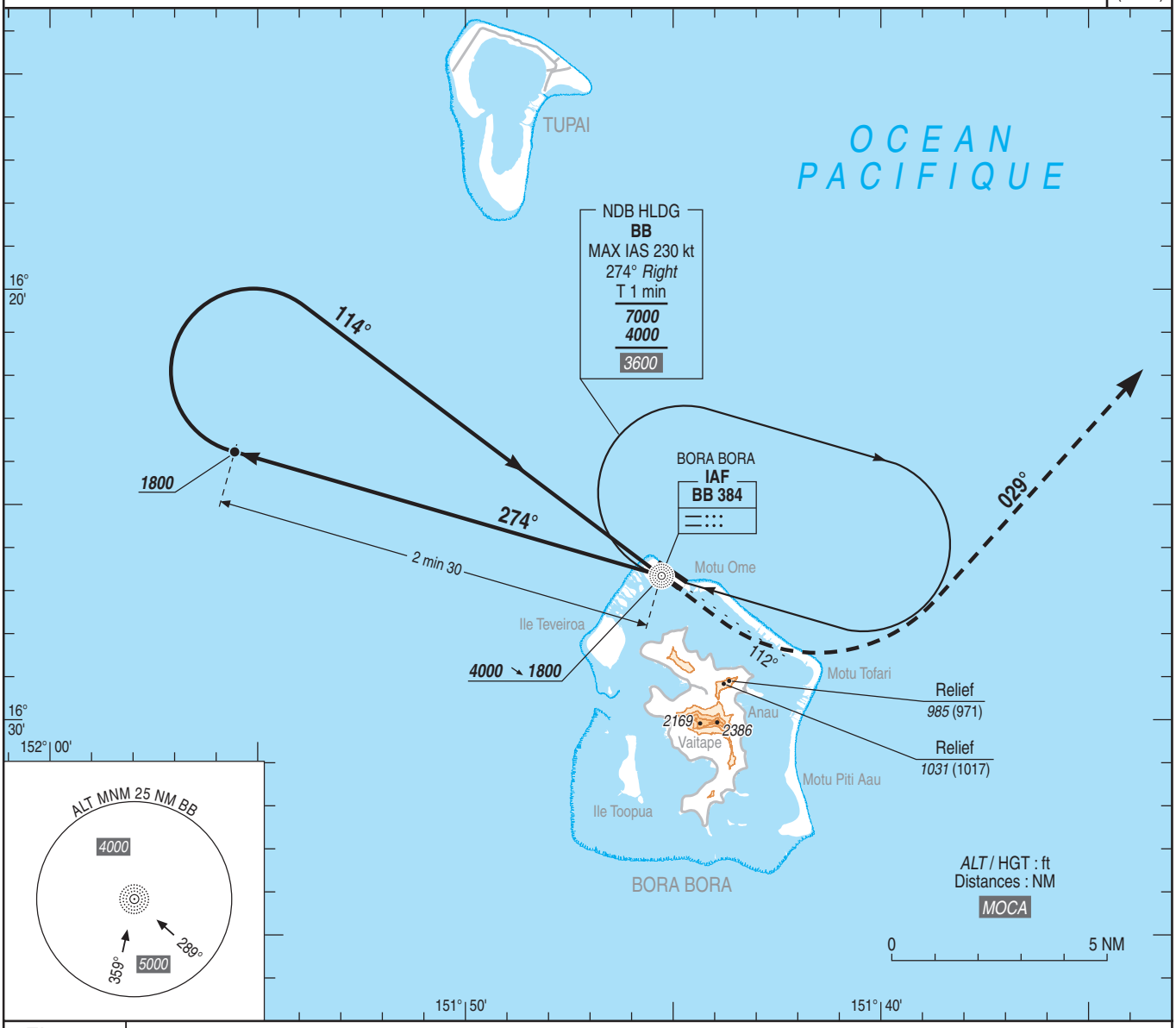
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 10*

BORA BORA MOTU MUTE

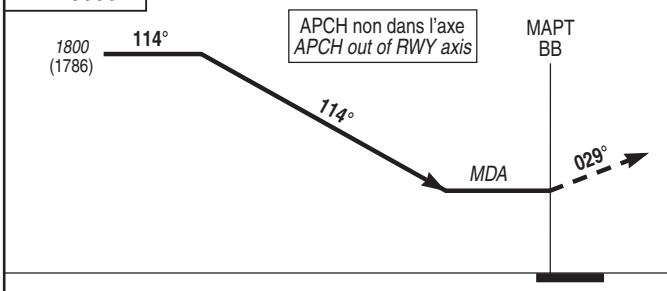
NDB Y RWY 11

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 13° E (2020)



TA : 9000



API : Au MAPT, tourner à **gauche RM 029°** en montée vers ***4000*** (3986).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At the MAPT, turn **left MAG 029°** climbing up to **4000** (3986).*
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 AD*

CAT	NDB Y			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) (2) absence ATS Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
C	***1080*** (1060)	2400	1059	***1480*** (1470)	2400	1463	***1650*** (1640)	2400	1631

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

© SIA

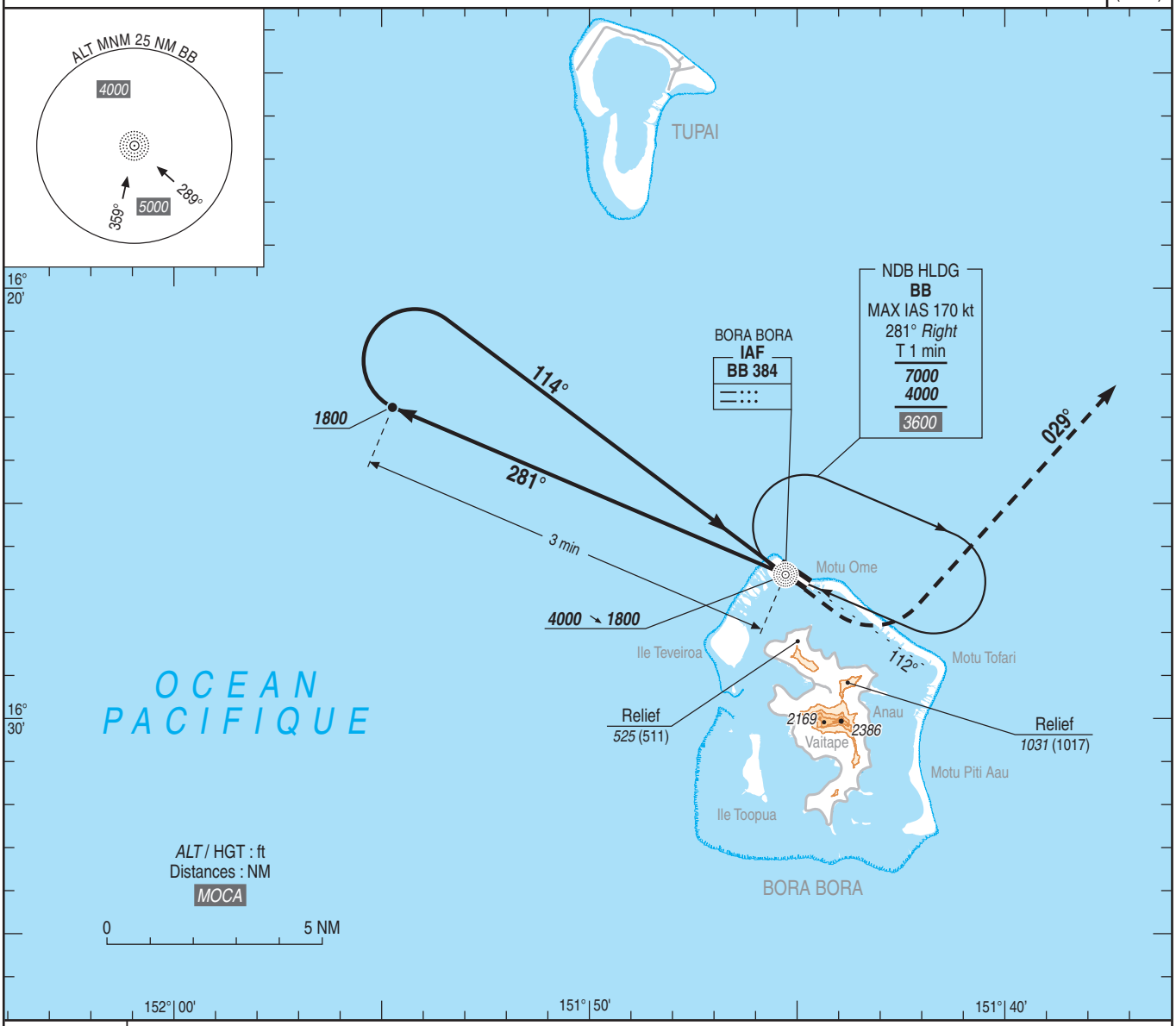
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 10*

BORA BORA MOTU MUTE

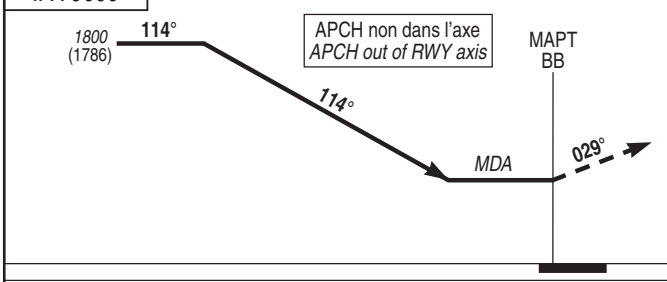
NDB Z RWY 11

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 13° E (2020)



TA : 9000



API : Au MAPT, tourner à **gauche RM 029°** en montée vers ***4000*** (3986).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At the MAPT, turn **left MAG 029°** climbing up to **4000** (3986).*
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 AD*

CAT	NDB Z			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) (2) absence ATS Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1060*** (1050)	1500	1043	***1060*** (1050)	1500 1600	1043	***1230*** (1220)	1500 1600	1211

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

© SIA

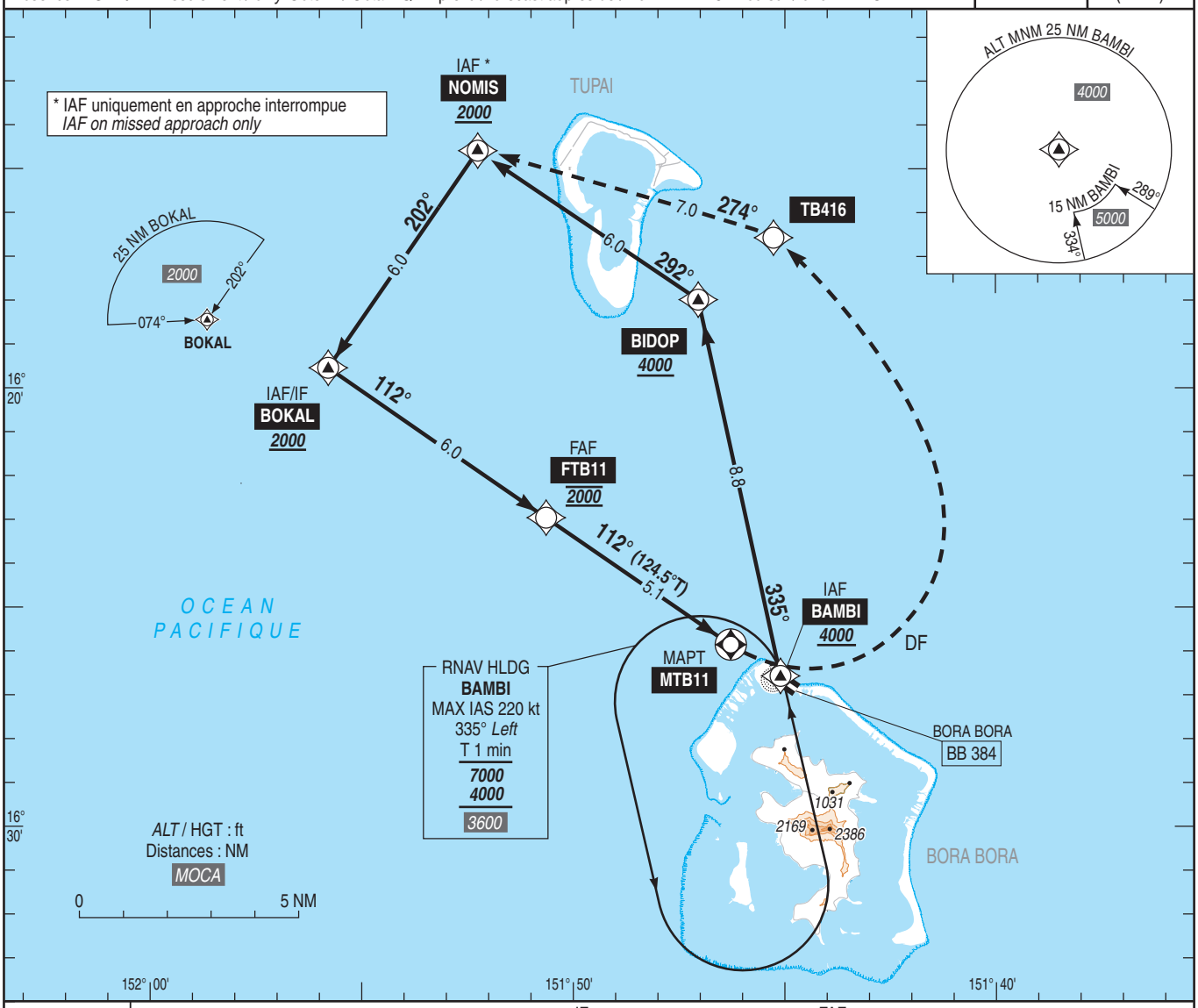
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT C
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 10*

BORA BORA MOTU MUTE

RNP Y RWY 11

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

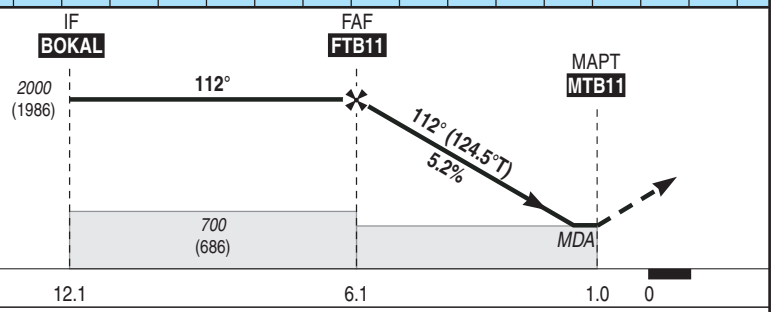
RNP APCH	VAR 13°E (2020)



TA : 9000

API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** direct vers **TB416**, puis **NOMIS** en montée vers ***2000*** (1986).
Ne pas touner avant le MAPT.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left** direct to **TB416**, then **NOMIS** climbing up to **2000** (1986).*
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 AD

CAT	LNAV Y			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) (2) Absence ATS Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
C	***620*** (600)	2400	443	***1050*** (1040)	2400	1036	***1220*** (1210)	2400	1204

DIST MTB11 NM	5	4	3	2	1
ALT (HGT)	***1970*** (1956)	***1650*** (1636)	***1335*** (1321)	***1015*** (1001)	***695*** (681)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MTB11	5.1 NM	4 min 22	3 min 36	3 min 04	2 min 40	2 min 21	2 min 07	1 min 55
FAF - THR	6.1 NM	5 min 14	4 min 18	3 min 40	3 min 11	2 min 49	2 min 31	2 min 17
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

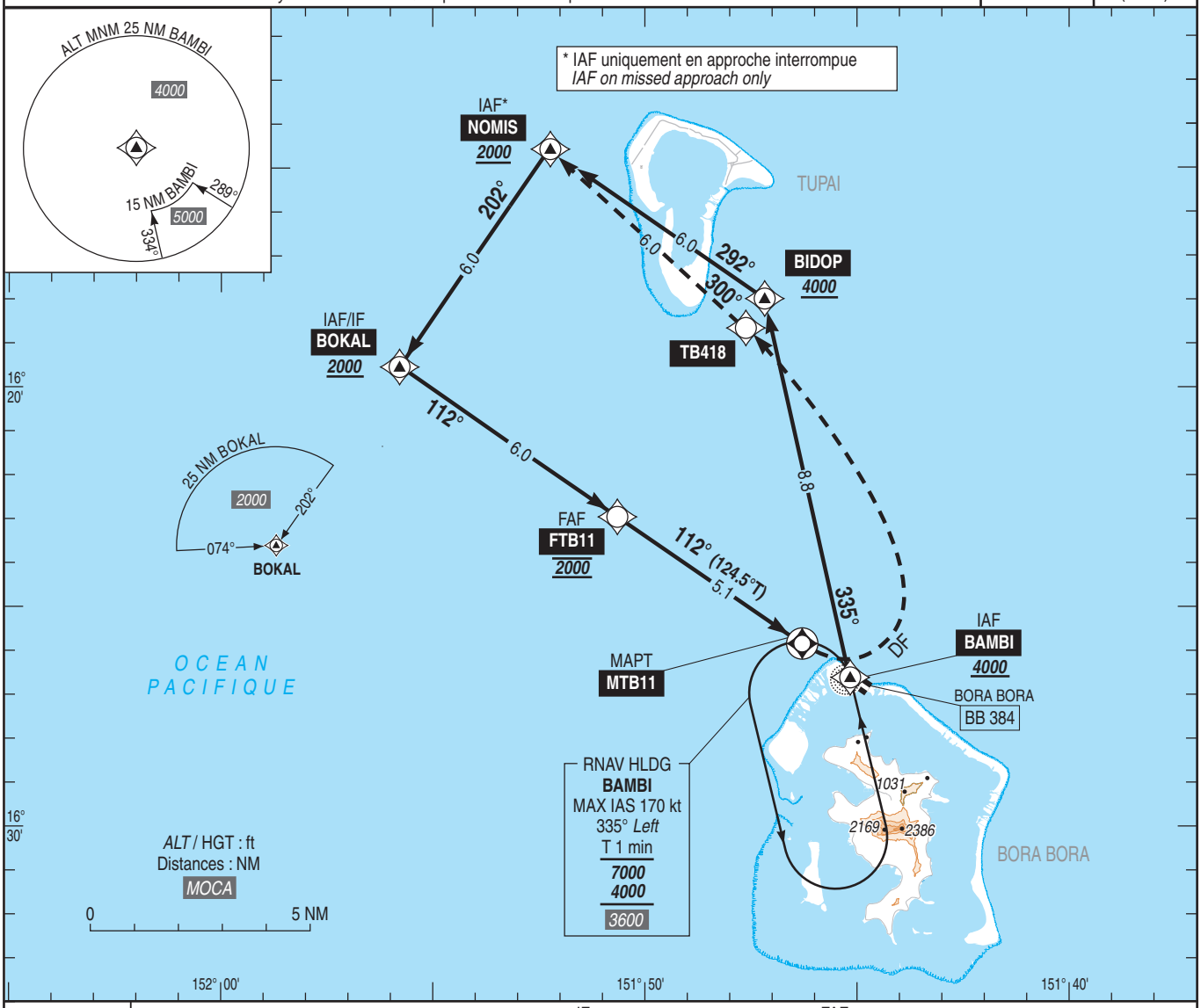
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 10*

BORA BORA MOTU MUTE

RNP Z RWY 11

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

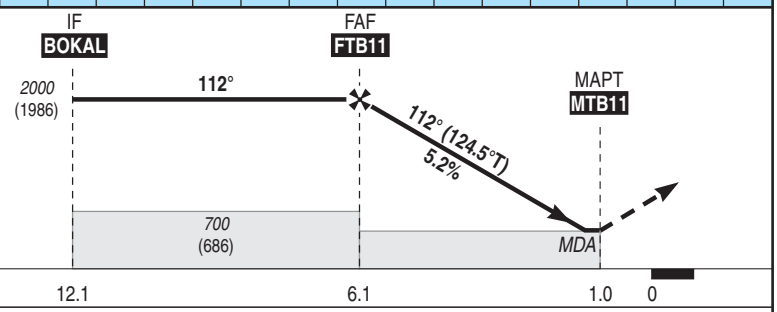
RNP APCH	VAR 13°E (2020)



TA : 9000

API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** direct vers **TB418**, puis **NOMIS** en montée vers ***2000*** (1986).
Ne pas touner avant le MAPT.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left** direct to **TB418**, then **NOMIS** climbing up to **2000** (1986).*
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 AD

CAT	LNAV Z			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS (2) Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	429	***530*** (520)	1500	511	***700*** (680)	1500	679
B	***520*** (500)			***730*** (710)	1600	708	***890*** (880)	1600	876

DIST MTB11					
NM	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
ALT	***1970***	***1650***	***1335***	***1015***	***695***
(HGT)	(1956)	(1636)	(1321)	(1001)	(681)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MTB11	5.1 NM	4 min 22	3 min 50	3 min 24	3 min 04	2 min 47	2 min 33	2 min 21
FAF - THR	6.1 NM	5 min 14	4 min 35	4 min 04	3 min 40	3 min 20	3 min 03	2 min 49
VSP (ft/min)		370	425	475	530	585	635	690

© SIA

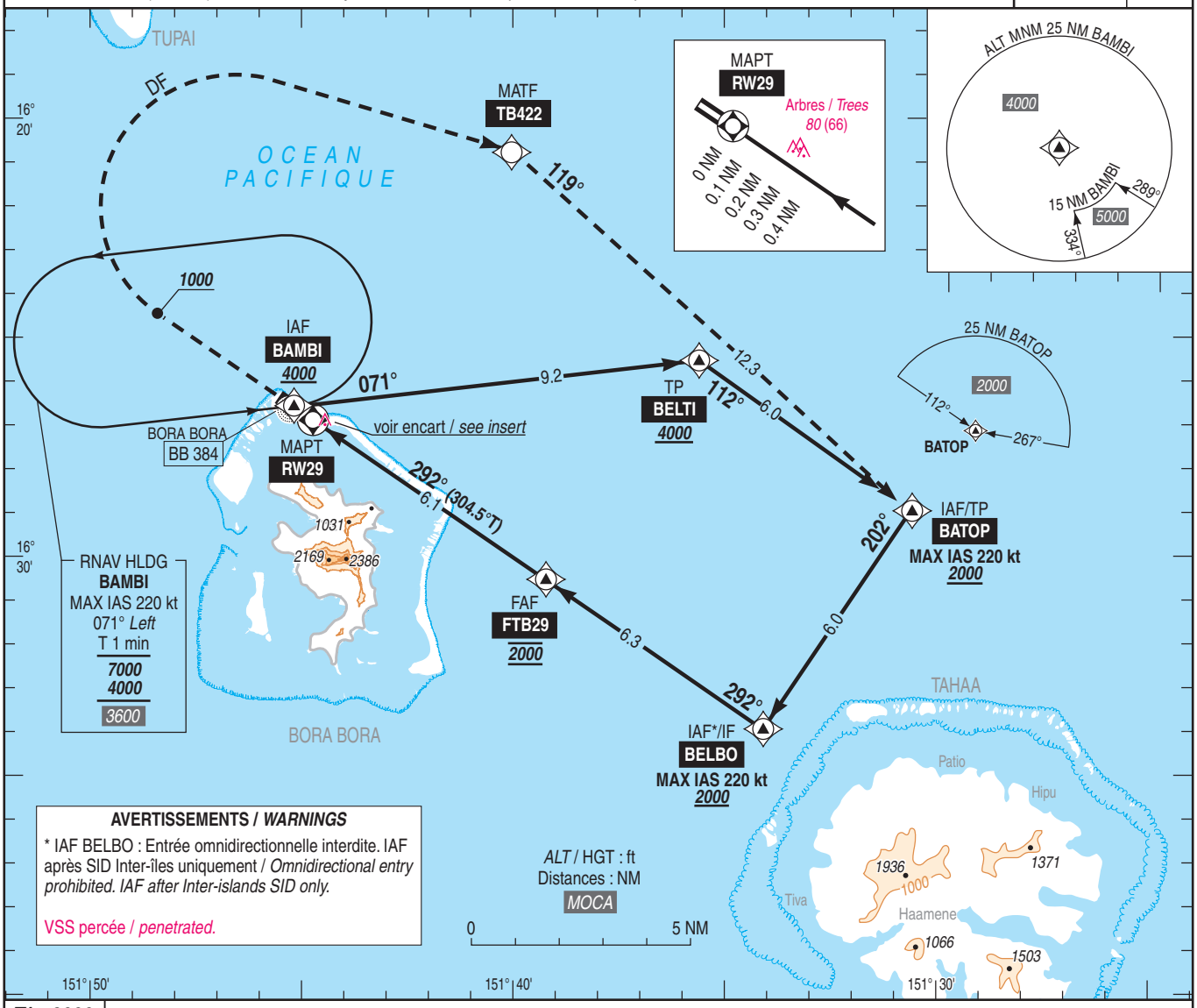
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 11*

BORA BORA MOTU MUTE

RNP RWY 29

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower* 118.900
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH	VAR 13° E (2020)



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

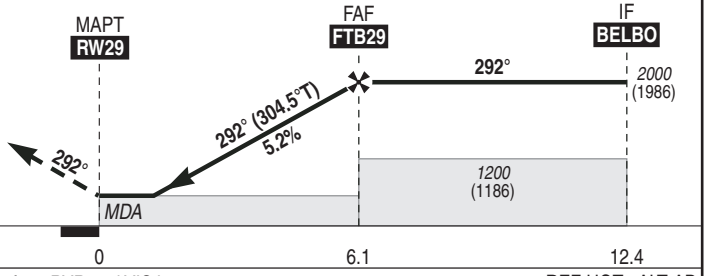
* IAF BELBO : Entrée omnidirectionnelle interdite. IAF après SID Inter-îles uniquement / *Omnidirectional entry prohibited. IAF after Inter-islands SID only.*

VSS percée / *penetrated.*

TA : 9000

API : Monter **RM 292°**. A ***1000*** (986), tourner à **droite** direct vers **TB422**, puis **BATOP** (MAX IAS 220 kt) en montée vers ***2000*** (1986).
Ne pas tourner avant le MAPT.

*Missed APCH : Climb **MAG 292°**. At **1000** (986), turn **right** direct to **TB422**, then **BATOP** (MAX IAS 220 kt) climbing to **2000** (1986).*
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 AD

CAT	LNAV			MVL / *Circling (1)*			MVL / *Circling* Absence ATS Sans / without QNH local (1) (2)		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***530*** (520)	1500		***790*** (780)	1500	774	***960*** (950)	1500	942
B	***530*** (520)	1500	515	***790*** (780)	1600	774	***960*** (950)	1600	942
C	***620*** (600)	2400		***890*** (880)	2400	872	***1060*** (1040)	2400	1040

DIST RW29					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1970*** (1956)	***1655*** (1641)	***1335*** (1321)	***1015*** (1001)	***695*** (681)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	6.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	140 kt	150 kt	160 kt
		3 min 13	4 min 34	4 min 04	3 min 39	3 min 19	3 min 03	2 min 49	2 min 37	2 min 26	2 min 17
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690	745	795	850

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

BORA BORA MOTU MUTE

	ALT AD : 11 ft (1 hPa) LAT : 16 26 37 S LONG : 151 45 09 W	**NTTB** VAR 13° E (2025)

APP : Assurée par / *Provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : 118.900
Absence ATS : **A/A** (118.900) FR seulement /*only*.

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

BORA BORA MOTU MUTE

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
11 29	112 292	1505 x 22	Revêtue Paved	41 F/A/W/T	1805 1905	1505 1505	1505 1505

Aides lumineuses :

THR : BI
RWY : BI

Lighting aids :

THR : LIL
RWY : LIL

© 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 NTTE.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTE - TETIAROA

AD 2 NTTE.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°00'53"S 149°35'20"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	Au Nord du complexe hôtelier.	North of the resort.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	18 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.8391°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.024°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	TAHITI BEACHCOMBER SA.	
	Adresse / *Address*	BP 6014 Faa'a - 98702 Polynésie Française	
	Telephone	(689) 40 86 51 62	
	FAX	(689) 40 86 51 73	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTE.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTE.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTE.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTE.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 : lors des vols commerciaux ou sur demande à l'exploitant. Niveau 1 : en dehors de ces horaires.	Level 2 : during commercial flights SKED or on request to operator. Level 1 : outside of these SKED.

AD 2 NTTE.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTE.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTTE.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTE .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with the holding point mark.

AD 2 NTTE.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 NTTE.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTE .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTTE.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	075.00 (062)	770 x 18	5.7 t revêtue / paved	17°00'56.98"S 149°35'33.47"W (17°00'56.82"S 149°35'32.85"W) ------ GUND NIL	THR : 10ft DTHR : 10ft
24	255.00 (242)	770 x 18	5.7 t revêtue / paved	17°00'50.44"S 149°35'08.36"W (17°00'50.69"S 149°35'09.34"W) ------ GUND NIL	THR : 4ft DTHR : 5ft

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	260	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	250	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTE.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	740	1000	740	720	LDA = 720 m représente la longueur totale utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 20 m et 30 m de distance de sécurité en fin de piste. Longueur revêtue = 770 m = 20 m + LDA + 30 m = ASDA + 30 m. LDA = 720 m is the total length available for landing with a displaced threshold distance of 20 m and a safety distance of 30 m at the end of RWY. Paved length = 770 m = 20 m + LDA + 30 m = ASDA + 30 m.
24	750	1000	750	720	LDA = 720 m représente la longueur totale utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 30 m et 20 m de distance de sécurité en fin de piste. Longueur revêtue = 770 m = 30 m + LDA + 20 m = ASDA + 20 m. LDA = 720 m is the total length available for landing with a displaced threshold distance of 30 m and a safety distance of 20 m at the end of RWY. Paved length = 770 m = 30 m + LDA + 20 m = ASDA + 20 m.

AD 2 NTTE.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 NTTE.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 NTTE.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTE.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 NTTE.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTTE.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 NTTE.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.	*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*
Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.	*Half-turn prohibited outside turn-around area at the end of the RWY.*

AD 2 NTTE.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Sauf pour les besoins de l'atterrissage et du décollage, afin de minimiser les nuisances et pour préserver l'environnement, éviter le survol de l'aérodrome et de l'atoll en dessous de 3000 ft.	*Except for purpose of landing and take-off, to minimize nuisances and to preserve the environment, avoid overflying the AD and the atoll below 3000 ft.*

AD 2 NTTE.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Vol d'entraînement soumis à l'autorisation de l'exploitant d'aérodrome.	*Training flight subject to authorization by AD operator.*
Limitations vent traversier :	*Cross wind limitations :*
- 25 kt sur piste sèche	*- 25 kt dry RWY*
- 20 kt sur piste mouillée	*- 20 kt wet RWY*
- 15 kt sur piste contaminée	*- 15 kt contaminated RWY*
Vols au départ	*Outbound Aircraft*
Consignes recommandées pour un départ IFR	*Recommended instructions for IFR departures*
RWY 06 : Départ secteur Nord : Monter (1) dans l'axe RM 062°, à 400 ft (390) route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de zone.	***RWY 06 :** Departure North sector : Climb (1) straight ahead MAG 062°, at 400 ft (390), direct route climbing up to area minimal altitude.*
Départ secteur Sud : Monter dans l'axe RM 062°, pente 5% (2), à 400 ft (390) route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de zone.	*Departure South sector : Climb straight ahead MAG 062°, slope 5% (2), at 400 ft (390), direct route climbing up to area minimal altitude.*
(1) Pente théorique de montée standard de 3.3% faisant abstraction de la zone de cocotier proche de la DER d'altitude MAX 60 ft située sur le motu Honea au plus près à 130 m de la DER et 150 m de l'axe de piste (pente associée 10 %)	*(1) Standard theorical climb gradient 3.3 % disregards trees area MAX ALT 60 ft, located at as close as 130 m from DER and at 150 m northern RWY centerline (associated slope 10%)*
(2) Pente théorique de montée déterminée par le relief de Tahiti.	*(2) Theoretical climb gradient determined by Tahiti relief.*
RWY 24 : Départ secteur Nord : Monter dans l'axe RM 242°, à 400 ft (390) route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de zone.	***RWY 24 :** Departure North sector : Climb straight ahead MAG 242°, at 400 ft (390), direct route climbing up to area minimal altitude.*
Départ secteur Sud : Monter dans l'axe RM 242°, pente 5% (3), à 400 ft (390) route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de zone.	*Departure South sector : Climb straight ahead MAG 242°, slope 5% (3), at 400 ft (390), direct route climbing up to area minimal altitude.*
(3) Pente théorique de montée déterminée par le relief de Tahiti.	*(3) Theoretical climb gradient determined by Tahiti relief.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTE.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD non contrôlé.	*Non controlled AD.*
AD réservé aux ACFT autorisés par l'exploitant d'aérodrome.	*AD reserved for ACFT authorized by AD operator.*
AD utilisable de jour seulement.	*Day use only.*
Obstacles : l'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques (arbres et bâtiments) dans les dégagements latéraux :	***Obstructions :*** *air crew's attention is drawn towards obstacles (trees and constructions) in the vicinity of the RWY shoulders :*
- Ligne d'arbres d'une hauteur moyenne de 82 ft, situés à 52 m au Nord de l'axe de piste.	*- Trees line, average height 82 ft, located at 52 m from Northern RWY centre line.*
- Ligne d'arbres d'une hauteur moyenne de 66 ft, situés à 52 m au Sud de l'axe de piste.	*- Trees line, average height 66 ft, located at 52 m from Southern RWY centre line.*
- Réseaux de panneaux solaires non frangibles de 5 ft de haut, situés le long de la piste côté sud, à 33 m.	*- Non-frangible solar panels field, height 5 ft, located 33 m from the RWY center line along the south side of RWY.*
Danger à la navigation aérienne :	***Air navigation hazards :***
- Perturbation de l'écoulement de l'air au seuil 06 autour de l'indicateur de vent lorsque le vent est du secteur Est / Sud-Est. L'indication de vent doit alors être prise au seuil 24.	*- The wind indicator undergoes disturbance from vegetation when wind comes from sector E-SE. The indication of wind must be then taken with that of the THR 24.*
- Phénomène d'accélération du vent sur la piste au seuil 06 dû à la végétation en bordure Sud avant le taxiway quand le vent est du secteur Est / Sud-Est.	*- Acceleration of the wind on the RWY at THR 06 due to the vegetation before the TWY in border of the RWY, when the wind is of sector E-SE.*
- Présence de routes dans les prolongements dégagés des seuils 06 et 24. La sécurisation de la piste est à demander au (689) 87 27 10 07 avec un préavis minimum de 20 minutes.	*- Presence of roads in the clearways at both QFU. Securing the RWY can be asked by phone at (689) 87 27 10 07 with 20 minutes PN.*

AD 2 NTTE.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 NTTE.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

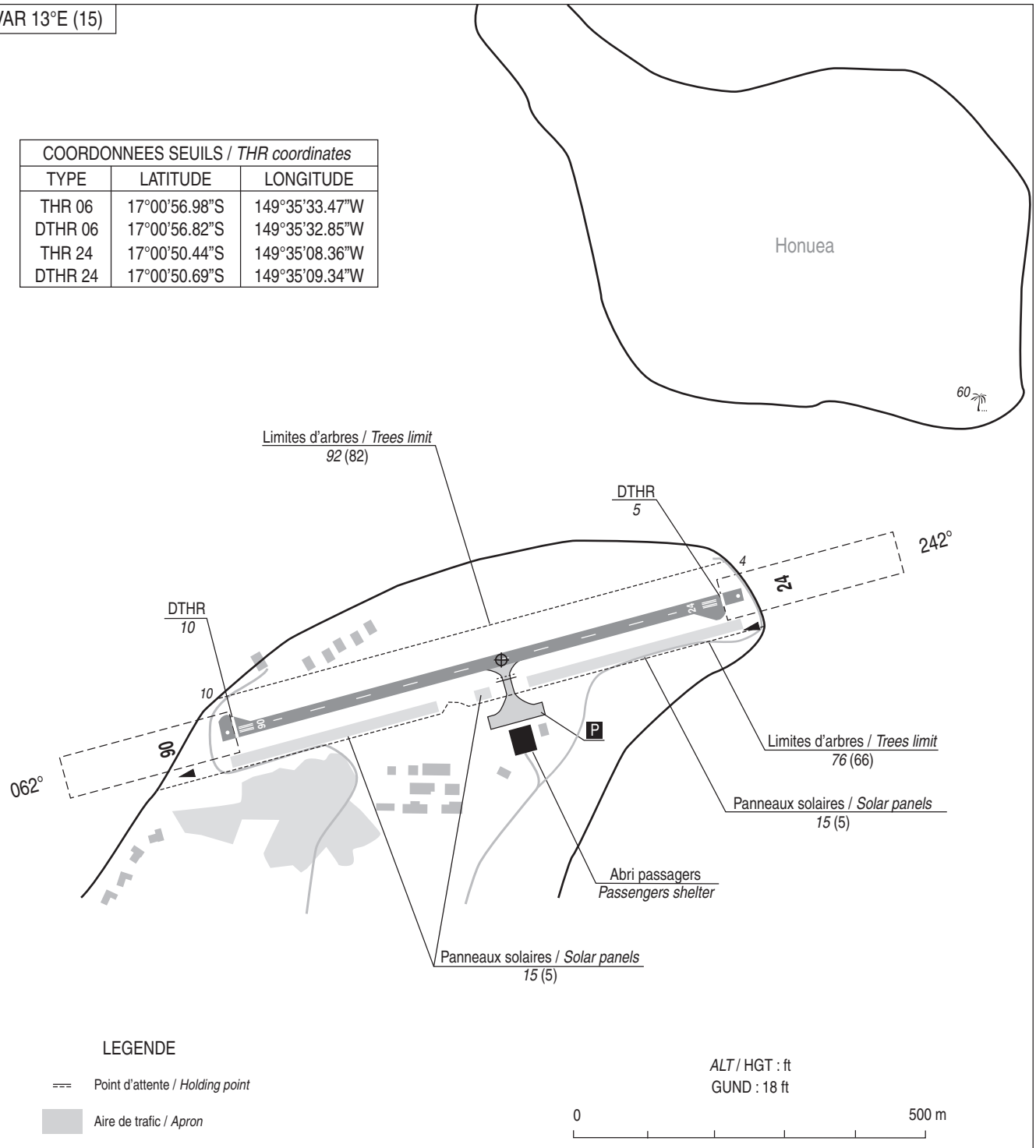
CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

A/A : 123.500 (FR)

TETIAROA
17 00 53 S - 149 35 20 W
ALT AD : 10 (1 hPa)

VAR 13°E (15)

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 06	17°00'56.98"S	149°35'33.47"W
DTHR 06	17°00'56.82"S	149°35'32.85"W
THR 24	17°00'50.44"S	149°35'08.36"W
DTHR 24	17°00'50.69"S	149°35'09.34"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
06	NIL	NIL	740	1000	740	720	Revêtue	5.7 T	800	-	-	-
24	NIL	NIL	750	1000	750	720	*Paved*		800	-	-	-

Observations / *Remarks* : Voir / *See* AD 2 NTTE 12 à 23.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
ARITI	REF ENR 4.4	X			X
→ TAVIS	REF ENR 4.4	X		X	
TE401	17°08'16.3" S 149°32'57.5" W	X			X
TE402	17°05'12.3" S 149°33'46.0" W	X			X
TE403	17°00'47.17" S 149°34'55.82" W	X			X
TE404	16°58'37.5" S 149°35'30.0" W	X		X	X
TE405	16°59'46.0" S 149°31'01.3" W	X		X	X
TE406	17°07'18.4" S 149°28'59.5" W	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

TETIAROA
PRECODING RNP A RWY 06-24

RNP A RWY ALL												
RMK	Approche Indirecte / Indirect Approach							MAG VAR 2015 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 (m)	Nav Spec
INA ARITI	IF	ARITI						2000				RNAV1
	TF	TE401		333	345.8	5.1		1500				RNP APCH
APCH	IF	TE401						1500				RNP APCH
	TF	TE402		333	345.8	3.2		1500	1500			RNP APCH
	TF	TE403	Yes	333	345.8	4.5					-3.0 / 15	RNP APCH
	TF	TE404		333	345.8	2.2						RNP APCH
	TF	TE405		092	104.8	4.4	R					RNP APCH
	TF	TE406		153	165.5	7.8						RNP APCH
	TF	TE401		243	255.8	3.9	R	1500				RNP APCH

© SIA

TETIAROA
SID RNAV RWY 06
Codage proposé / *Proposed coding*

SID RNAV RWY 06											
RMK	GNSS						MAG VAR 2015 12.7°E			Ref NAVAID : TAF	
Procedure Identification	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)	Nav Spec
TAVIS 1E											
	CA			062	074.9			500			RNAV 1
	DF	TE405									RNAV 1
	TF	TAVIS		139	151.7	24.4		3000			RNAV 1

© SIA

TETIAROA
SID RNAV RWY 24
Codage proposé / *Proposed coding*

SID RNAV RWY 24											
RMK	GNSS						MAG VAR 2015 12.7°E			Ref NAVAID : TAF	
Procedure Identification	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)	Nav Spec
TAVIS 1W											
	CA			242	254.9			400			RNAV 1
	DF	TE404					R				RNAV 1
	TF	TE405		092	104.8	4.4					RNAV 1
	TF	TAVIS		139	151.7	24.4		3000			RNAV 1

© SIA

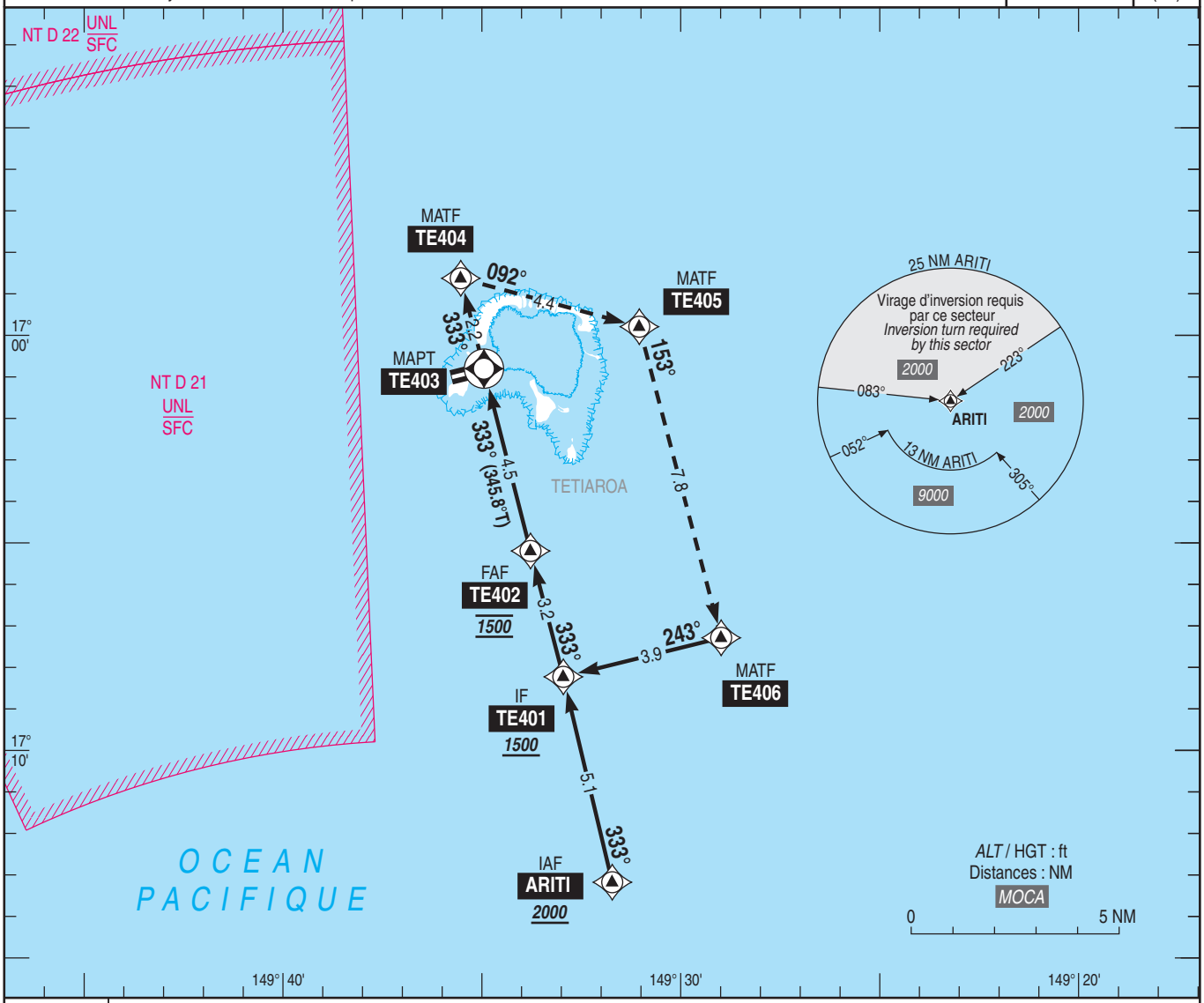
APPROCHE AUX INSTRUMENTS — TETIAROA

Instrument approach

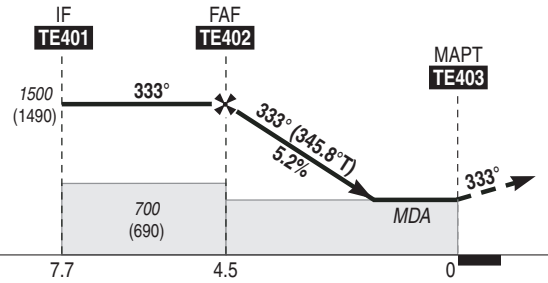
CAT A

***ALT AD : 10 (1 hPa)**, DTHR 06 : 10, DTHR 24 : 6* — **RNP** A

APP : Assurée par / *Provided by* TAHITI Approche/*Approach* 121.300 TWR : NIL **A/A** FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH auprès de / *from* TAHITI CTL 134.700	RNP APCH	VAR 13°E (15)



TA : 9000



API : Au **MAPT**, monter **RM 333°** vers **TE404** puis tourner à **droite** vers **TE405** puis **TE406** puis **TE401** en montée vers ***1500*** (1490). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At **MAPT**, climb **MAG 333°** to **TE404** then turn **right** to **TE405** then **TE406** then **TE401** climbing up to **1500** (1490). 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 AD*

CAT	MVL / *Circling* HJ seulement/*only*		**DIST TE403**			
	MDA (H)	VIS	**NM**	**4**	**3**	**2**
A	***580*** (570)	1500	***ALT*** (HGT)	***1330*** (1320)	***1010*** (1000)	***690*** (680)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

FAF - MAPT	4.5 NM	70 kt 3 min 53	80 kt 3 min 24	90 kt 3 min 02	100 kt 2 min 43	110 kt 2 min 29
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585

© SIA

TETIAROA
SID RNAV RWY 06
Protégé pour / *Protected for* CAT A

SID RNAV RWY 06			
Cat	A		
NAV Box	GNSS uniquement / *only* - RNAV 1		
Climb gradient	(1) Pente théorique de montée standard de 3,3 % faisant abstraction de la zone de cocotiers proche de la DER d'altitude MAX 60 ft située sur le motu Honea au plus près à 130 m de la DER et 150 m de l'axe de piste (pente associée 10 %). *(1) Standard theoretical climb gradient 3.3 % disregards trees area MAX ALT 60 ft, located at as close as 130 m from DER and at 150 m northern RWY centerline (associated slope 10 %).*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
TAVIS 1E	Monter (1) RM 062°, à 500 direct TE405, puis TAVIS à 3000 ft MNM. *Climb (1) MAG 062°, at 500 direct TE405, then TAVIS at 3000 ft MNM.*	3000 ft	SID suivi de l'approche NTAA RNP RWY 22 ou de l'attente à TAVIS ou d'un guidage. *Next to SID, proceed NTAA RNP RWY 22 or holding at TAVIS or guidance.*

© SIA

TETIAROA
SID RNAV RWY 24
Protégé pour / *Protected for* CAT A

SID RNAV RWY 24			
Cat	A		
NAV Box	GNSS uniquement / *only* - RNAV 1		
Climb gradient	(1) Pente ATS 7 % à maintenir jusqu'à 400 ft. *(1) ATS slope 7 % to maintain up to 400 ft.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
TAVIS 1W	Monter (1) RM 242°, à 400 ft tourner à droite direct vers TE404, puis TE405, puis TAVIS à 3000 ft MNM. *Climb (1) MAG 242°, at 400 ft turn right direct to TE404, then TE404, then TAVIS at 3000 ft MNM.*	3000 ft	SID suivi de l'approche NTAA RNP RWY 22 ou de l'attente à TAVIS ou d'un guidage. *Next to SID, proceed NTAA RNP RWY 22 or holding at TAVIS or guidance.*

© SIA

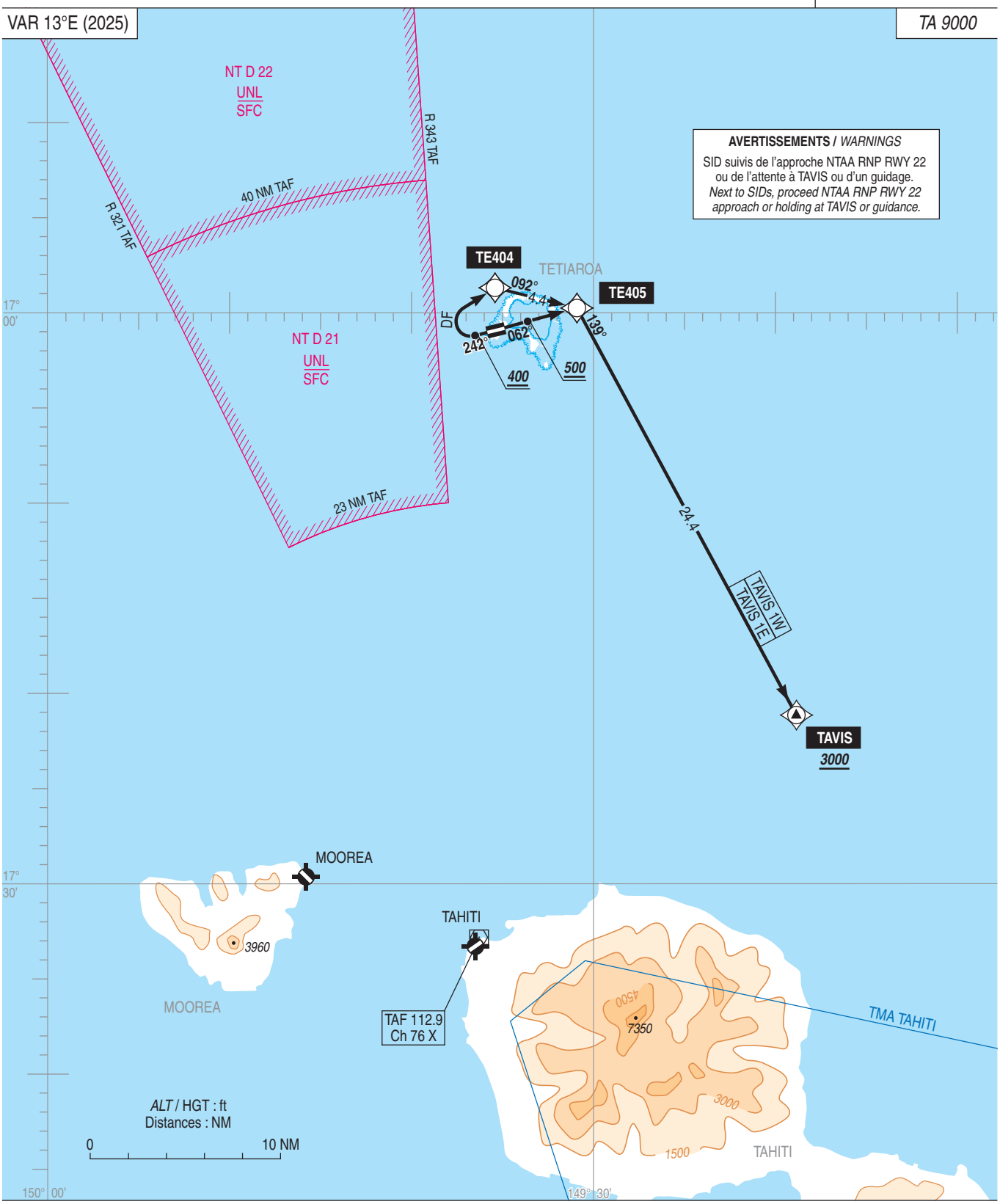
TETIAROA
SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A)

APP : TAHITI Approche/*Approach* 121.300
TWR : TAHITI Tour/*Tower* 118.100

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR 13°E (2025)

TA 9000



PANNE DE GUIDAGE GNSS : voir AIP ENR ENR 1.5.

LOSS OF GNSS GUIDANCE : *see AIP ENR ENR 1.5.*

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

RA DIOCOMMUNICATION FAILURE

On VMC : reverse your course and land on the RWY in use at the moment of departure.
On IMC : continue flight up to the limits of the CTR, at last assigned FL, then proceed climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© SIA

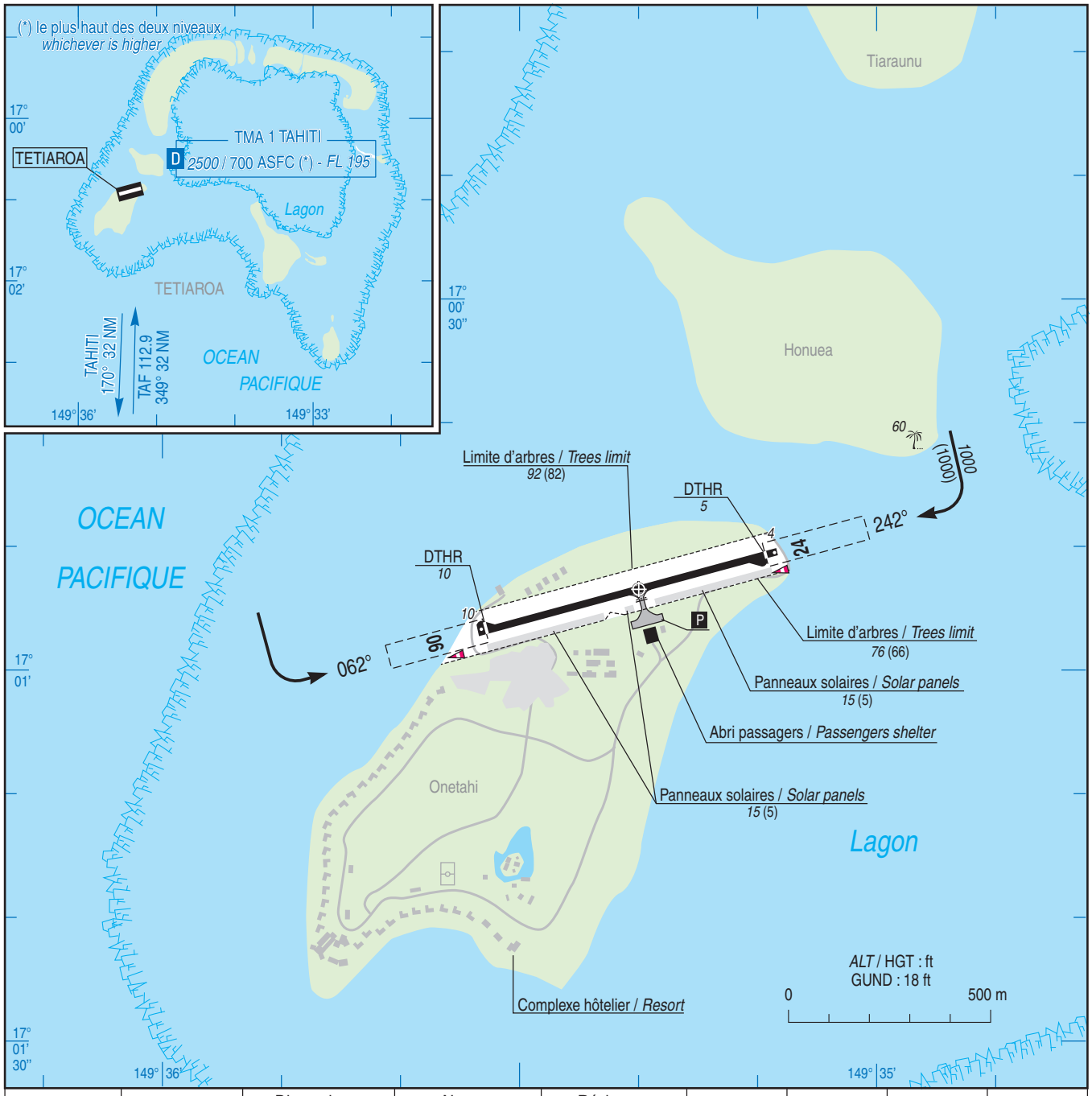
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

TETIAROA

	ALT AD : 10 ft (1 hPa)	**NTTE**
	LAT : 17 00 53 S	VAR 13° E
	LONG : 149 35 20 W	(2015)

APP : TAHITI Approche / *Approach* 121.300
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR uniquement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
06 24	062 242	770 x 18	Revêtue *Paved*	5.7 T	740 750	1000 1000	740 750	720* 720*

* **Observations / *Remarks* :** Voir/*See* AD 2 NTTE 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 NTTG.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTG - RANGIROA

AD 2 NTTG.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°57'19"S 147°39'28"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	5,5 km SE Avatoru
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	11 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.2189°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.02°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SAS FENUA AIRPORTS
	Adresse / *Address*	BP 6002 - 98702 TAHITI FAA'A
	Telephone	(689) 40 86 62 36 - FENUA AIRPORTS
	FAX	NIL
	TELEX	NIL
	AFS	NIL
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTG.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-JEU : 1730-0130 / VEN : 1730-0030	MON-THU : 1730-0130 / FRI : 1730-0030
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*	Dispensaire H24	Health center H24
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	HOR AFIS identique HOR RFFS Extension des horaires possible pour vols commerciaux sans émission de NOTAM. Adresse postale : BP 6002, 98702 TAHITI FAA'A TEL : 40 93 12 90.	AFIS SKED same as RFFS SKED Extension of operating hours possible for commercial flights without issuing a NOTAM. Postal address : BP 6002, 98702 TAHITI FAA'A TEL : 40 93 12 90.
8	Avitaillement / *Fueling*	AIR TAHITI	
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS Pour les vols EVASAN et en dehors des heures d'exploitation : service AFIS non assuré.	GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED For MEDEVAC flights and outside of operating hours: AFIS service not provided.

AD 2 NTTG.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Motopompe tractée 200 L/min	Trailer-mounted pump 200 L/min
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	Assistance : AIR TAHITI Escale Internationale - BP 6012 FAA'A FAX : (689) 40 86 42 04 TEL : (689) 40 86 42 02/09 TELEX : SITA CODE PPTKKVT.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTG.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 *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTG.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : un extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Level 1 : one 50 kg fire extinguisher powder in the front of the terminal, ACFT apron side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	RFFS HOR NOTAM. Niveau 5 lors des vols commerciaux programmés des compagnies assurant des vols réguliers. Niveau 2 en dehors de ces heures et pendant les horaires publiés. Niveau 1 en dehors des horaires publiés. Astreinte RFFS niveau 2 uniquement pour les vols EVASAN en dehors des HOR publiés. TEL astreinte : (689) 87 71 33 35	RFFS NOTAM SKED. Level 5 during planned commercial flights for airlines assuming scheduled flights. Level 2 outside these SKED and during published SKED. Level 1 outside published SKED. Level 2 RFFS on-call duty only for MEDEVAC flights outside of SKED. TEL on-call duty : (689) 87 71 33 35

AD 2 NTTG.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*		
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
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*		
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. Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3.	Assessment and reporting of RWY surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2. GRF operational hours are published in AD 2.3.

AD 2 NTTG.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	PRKG A : revêtement ANTI-K PRKG B : revêtement ANTI-K PRKG C : revêtement ANTI-K	A apron : fuel-resistant asphalt B apron : fuel-resistant asphalt C apron : fuel-resistant asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	34 F/A/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	18 mètres	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Asphalt
	Résistance des TWY / *TWY strength*	41 F/A/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	NIL	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	PRKG C dimensionné GLEX	C apron sized for GLEX

AD 2 NTTG.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Oui	Yes
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui, diurne	Yes, diurnal
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTG .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Oui	Yes
4	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTG.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 NTTG.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTG .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTTG.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	106.51 (094)	1536 x 30	50 F/A/W/T revêtue / paved	14°57'05.78"S 147°40'12.85"W ------ GUND NIL	THR : 9ft
27	286.51 (274)	1536 x 30	50 F/A/W/T revêtue / paved	14°57'19.98"S 147°39'23.54"W ------ 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
09	NIL	NIL	565	NIL	NIL	NIL
27	NIL	NIL	100	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTG.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	1536	2101	1536	1536	
27	1536	1636	1536	1536	
TWY PRINCIPAL	1410	1510	1410		

AD 2 NTTG.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52 ft					
27		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52 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*	
09	1536 m	60 m	W	LIL	R			
27	1536 m	60 m	W	LIL	R			(1)

(1) THR 27 : feux G/R encastrés.
THR 27 : surface lights G/R.

AD 2 NTTG.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*	Groupe électrogène : 2 x 30 kVA	Generator set : 2 x 30 kVA
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Entre 1 sec et 15 sec	Between 1 sec and 15 sec
5	Observations / *Remarks*	Raquette et PRKG : B - BI	Turn pad and B apron : B - LIL

AD 2 NTTG.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTG.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 NTTG.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	RANGIROA Information (FR)	118.300 MHz	NOTAM	Exploitant/Operator : Aéroport de Tahiti
A/A	RANGIROA (FR)	118.300 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 NTTG.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	358 kHz	H24	14°57'21.3"S 147°39'37.6"W	54 ft	100NM		102°/1156 m THR 09	(1)
(1) Modulation A2									

AD 2 NTTG.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée côté océan : 50 m.

20.1.2 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Absence de raquette de retournement au seuil 27.

20.1.3 Gestion de l'aire de traffic

PRKG aviation générale : le stationnement des aéronefs est assujetti à l'accord de l'exploitant de l'aérodrome.

Transmettre une demande par E-mail à vigienttg@fenua-airports.com PPR 48 HR, sauf urgence.

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 General

Ocean side prepared strip width : 50 m.

20.1.2 Taxi regulation

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

No turn-around area at THR 27.

20.1.3 Apron management

General aviation apron : ACFT parking is subject to agreement of AD operator.

Send a request by E-mail to vigienttg@fenua-airports.com with PPR 48 HR, except in an emergency.

AD 2 NTTG.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTG.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 LIMITATIONS

En raison de la largeur de bande non conforme, pour les aéronefs de MTOW > 20 t, limitation en vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWCC communiqué de 6)
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC de 5)
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWCC de 3) ou piste contaminée (ou RWYCC de 2).

En raison de l'absence d'aire de demi-tour sur piste au seuil 27 :

- Sortie de piste par TWY à l'atterrissage en piste 09 pour les aéronefs ne pouvant opérer un demi-tour sur une largeur de piste de 30 m.
- Décollage en piste 27 à partir du TWY pour les aéronefs ne pouvant opérer un demi-tour sur une largeur de piste de 30 m.

22.1 LIMITATIONS

Due to non-compliant runway width, for aircraft with MTOW > 20 t, crosswind limitations :

- 25 kt on a dry RWY (or RWCC communicated by 6)
- 20 kt on a wet RWY (or RWYCC of 5)
- 15 kt on a wet, slippery RWY (or RWCC of 3) or contaminated RWY (or RWYCC of 2).

Due to the absence of a turnaround area on runway 27 :

- RWY exit via the TWY upon landing on runway 09 for aircraft unable to perform a turnaround within a 30 m RWY width.
- Takeoff from RWY 27 from the TWY intersection for aircraft unable to perform a turnaround within a 30 m RWY width.

22.2 VOLS A l'ARRIVEE

PAPI obligatoire de nuit.

Les MVL de nuit en dehors des HOR ATS sont autorisées uniquement si PCL en service.

Circuits uniquement côté lagon.

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

PAPI mandatory at night.

Circling at night outside ATS SKED is allowed only if PCL serviceable.

Circuits only on the lagoon side.

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 VOLS AU DEPART

En raison du temps de commutation compris entre 1 et 15 secondes, les décollages des pistes 09 et 27 ne sont pas autorisés de jour et de nuit par RVR inférieure à 800 mètres.

22.3.1 Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 09 : Monter (1) (2) dans l'axe RM 094° jusqu'à 1000 ft (990), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée 8.1% à maintenir jusqu'à 200 ft (190) déterminée par une zone de cocotiers d'altitude MAX 67 ft situé à 263 m de la DER et à 143 m à droite de l'axe de piste.

(2) Cette pente ne tient pas compte d'une zone de cocotiers d'altitude MAX 51 ft, dispersée sur une zone s'étendant depuis la DER sur une longueur de 155 m et située au plus près à 110 m à droite de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone peuvent être supérieures à 15%.

RWY 27 : Monter (3) (4) dans l'axe RM 274° jusqu'à 1000 ft (990), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) Pente théorique de montée 6.2% à maintenir jusqu'à 200 ft (190) déterminée par une zone d'arbres d'altitude MAX 26 ft situé à 122 m de la DER et à 87 m à gauche de l'axe de piste.

(4) Cette pente ne tient pas compte d'une zone d'arbres d'altitude MAX 109 ft, dispersée sur une zone s'étendant depuis la DER sur une longueur de 70 m et située au plus près à 85 m à gauche de l'axe de piste ; ainsi que d'une autre zone d'arbres d'altitude MAX 28 ft, dispersée sur une zone s'étendant depuis la DER sur une longueur de 80 m et située au plus près à 90 m à droite de l'axe de piste.

Les pentes théoriques de montée déterminées par les obstacles de cette zone peuvent être supérieures à 15%.

Note : Les obstacles sont issus d'un relevé de géomètre de novembre 2009. Pour le calcul des pentes théoriques de montée, une marge additionnelle de pousse a été appliquée à certains obstacles végétaux.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

Due to the switching time of between 1 and 15 seconds, takeoffs from runways 09 and 27 are not permitted day or night with an RVR smaller than 800 meters.

22.3.1 Recommended instructions for IFR departure

RWY 09 : Climb (1) (2) straight ahead MAG 094° up to 1000 ft (990), then direct route climbing up to enroute safety altitude.

(1) Theoretical climb gradient 8.1 % to maintain up to 200 ft (190) determined by a coconut grove area MAX altitude 67 ft located 263 m from DER and 143 m to the right of RWY centreline.

(2) This slope disregards a coconut grove area MAX 51 ft spread over an area extending from DER over a length of 155 m and located 110 m at the nearest to the right of RWY centreline.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area can be greater than 15%.

RWY 27 : Climb (3) (4) straight ahead MAG 274° up to 1000 ft (990), then direct route climbing up to enroute safety altitude.

(3) Theoretical climb gradient 6.2 % to maintain up to 200 ft (190) determined by a tree grove area MAX altitude 26 ft located 122 m from DER and 87 m to the left of RWY centreline.

(4) This slope disregards a tree grove area MAX altitude 109 ft spread over an area extending from DER over a length of 70 m and located 85 m at the nearest to the left of RWY centerline ; as well as another tree grove area MAX altitude 28 ft spread over an area extending from DER over a length of 80 m and located 90 m at the nearest to the right of RWY centreline.

Theoretical climb gradient determined by obstacles in this area can be greater than 15%.

Note : The obstacles are taken from a November 2009 survey. To calculate the theoretical climb gradients, an additional growth margin has been applied to certain plant obstacles.

22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le contrôle en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

On VMC : turn back to land on the aerodrome.

On IMC : proceed with flight until reaching the limits of the clearance allocated by ATS whilst complying with the departure path and then start climbing towards the FL as stipulated in the current flight plan.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTG.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible y compris en dehors ouverture organisme ATS.

Assistance obligatoire pour tout ACFT privé non basé en Polynésie Française.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR operations including out of ATS opening.

Handling mandatory for all private ACFT not based in French Polynesia.

23.2 EQUIPEMENTS AD

PCL : Balisage lumineux pouvant être télécommandé par VHF sur la fréquence AFIS.

Le système de télécommande VHF de balisage dépend de la lumière ambiante mesurée par une cellule photoélectrique pour l'ensemble des fonctions télécommandées.

Il ne peut être utilisé que de nuit et en l'absence de l'organisme ATS.

- 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI. Niveau de brillance MNM.

- 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU. Niveau de brillance MAX.

Fonctionnement :

15 minutes et prolongation de 15 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

Par mesure de sécurité, au début de l'approche finale, la temporisation devrait être relancée par l'équipage par le nombre de coups d'alternat qui convient afin d'éviter l'extinction inopinée en finale.

23.2 AD EQUIPMENT

PCL : Lighting aids remote-controlled by VHF on AFIS frequency.

For all the remoted functions, the lighting remote control system depends on the ambient light measured by a photoelectric cell.

It can only be used at night and in ATS absence.

- 3 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI. Minimum brighting level.

- 5 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU. Maximum brighting level.

Operating :

15 min and extension of 15 min after 3 or 5 microphone switch actions.

In case of failure :

Wait 10 sec before another switch action.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation in the PAPI, threatening the stability of the glide path.

For security reasons, at the beginning of final approach, timer should be restarted by crew by the appropriate number of switch actions to avoid sudden extinction in final.

23.3 OBSTACLES

Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 45 m de hauteur.

Dégagements latéraux :

- Présence d'antennes, d'installations techniques, d'une route, de bâtiments et d'une zone de végétation d'une altitude MAX 112 ft, situés au plus près à 75 m de l'axe de piste côté lagon.

- Présence d'un merlon avec végétation d'altitude MAX 20 ft, situé au plus près à 50 m de l'axe de piste côté océan.

QFU 094 :

- Arbres d'altitude MAX 79 ft, dispersés sur des zones s'étendant depuis la DER sur une longueur de 1022 m, situées principalement dans la trouée d'envol au sud de l'axe de piste.

- Route située dans la trouée d'envol, au plus près à 40 m au sud de l'axe de piste, altitude gabarit 30 ft, jusqu'à 2468 m du THR 09.

QFU 274 :

- Présence d'une antenne d'altitude 41 ft, située à 1919 m du THR 27 et à 23 m de l'axe de piste côté océan.

- Présence d'arbres d'altitude MAX 28 ft, situés à 1645 m du THR 27 et à 97 m de l'axe de piste côté océan.

- Présence d'un arbre, d'altitude 117 ft, situé à 1674 m du THR 27 et à 91 m de l'axe de piste côté lagon.

- Arbres d'altitude MAX 69 ft, dispersés sur des zones s'étendant depuis la DER sur une longueur de 670 m et longeant la route située au plus près à 42 m au sud de l'axe de piste.

Obstacles à l'atterrissage :

QFU 094 : Zone d'arbres, d'altitude MAX 69 ft, située au plus près à 102 m en amont du THR 09 et à 97 m au sud de l'axe de piste, dispersée sur une longueur de 459 m.

23.3 OBSTRUCTIONS

Presence of vessels in the vicinity of AD, that can measure 45 m high.

RWY shoulders :

- Presence of antennas, technical facilities, a road, constructions and vegetation zone, altitude MAX 112 ft, located as close as 75 m from RWY centre line on lagoon side.

- A mound with vegetation, altitude MAX 20 ft is located at the nearest 50 m from RWY centre line on the ocean side.

QFU 094 :

- Trees, altitude MAX 79 ft, scattered over areas extending from DER, over a length of 1022 m, located mainly in the TKOF funnel from Southern RWY centre line.

- Road located within the take-off funnel, located at 40 m to the nearest Southern RWY centre line, altitude 30 ft up to 2468 m from THR 09.

QFU 274 :

- Presence of antenna, altitude 41 ft, located at 1919 m from THR 27 and at 23 m from RWY centre line on ocean side.

- Presence of trees, altitude MAX 28 ft, located at 1645 m from THR 27 and at 97 m from RWY centre line on ocean side.

- Presence of tree, altitude 117 ft, located at 1674 m from THR 27 and at 91 m from RWY centre line on ocean side.

- Trees, altitude MAX 69 ft, scattered over areas extending from DER, over a length of 670 m and along the road located at 42 m to the nearest Southern RWY centre line

Obstructions at landing :

QFU 094 : Trees, altitude MAX 69 ft, located as close as 102 m upstream of THR 09 and at 97 m from Southern RWY centre line, scattered over a length of 459 m.

AD 2 NTTG.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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTG.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
RNP RWY 09	LNAV
RNP RWY 27	LNAV

I

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

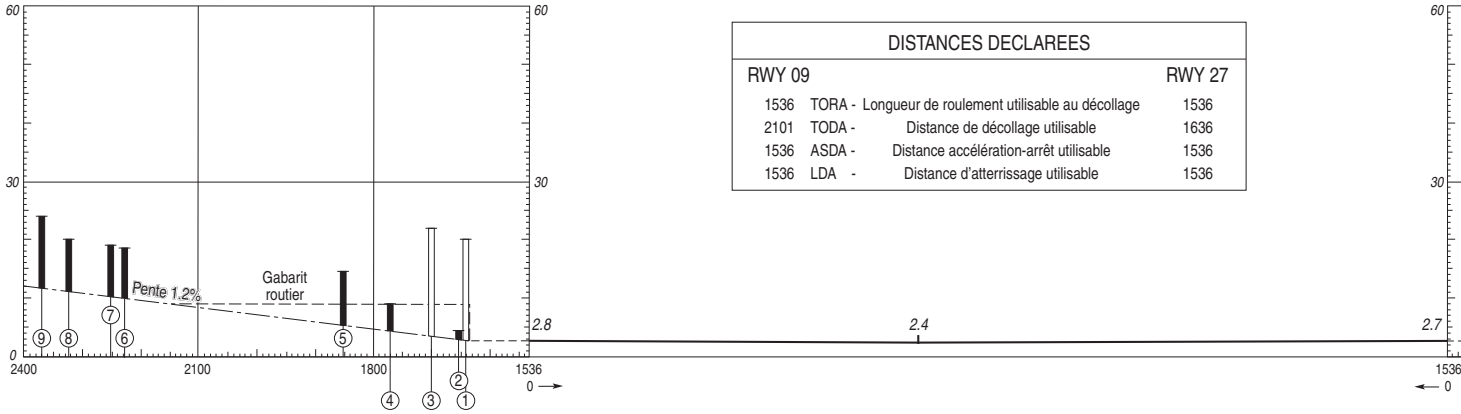
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

RANGIROA
RWY 09/27

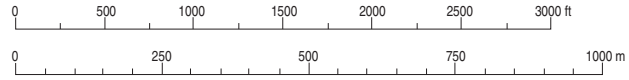
VAR 12°E (2020)

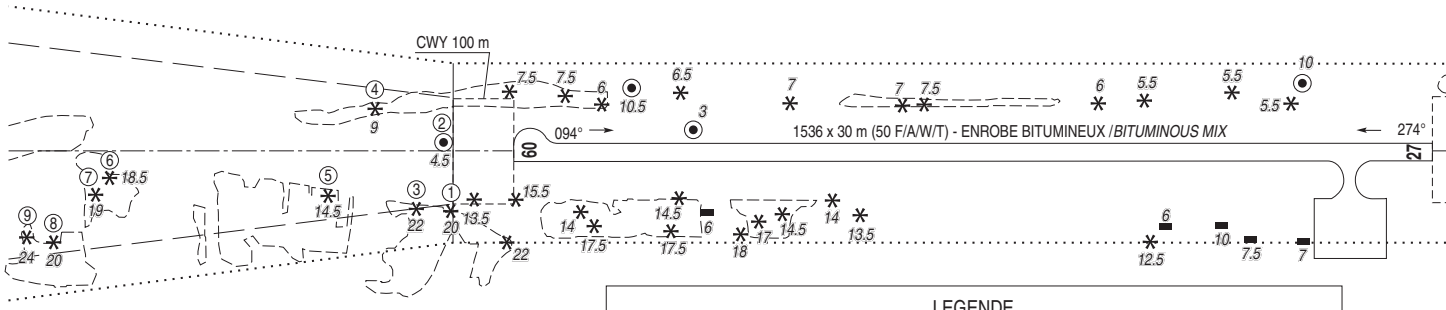
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



DISTANCES DECLAREES			
RWY 09			RWY 27
1536	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	1536
2101	TODA -	Distance de décollage utilisable	1636
1536	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	1536
1536	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	1536

Echelle: 1 / 10 000





LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en juin 2024
Nivellement rattaché au système EGM96

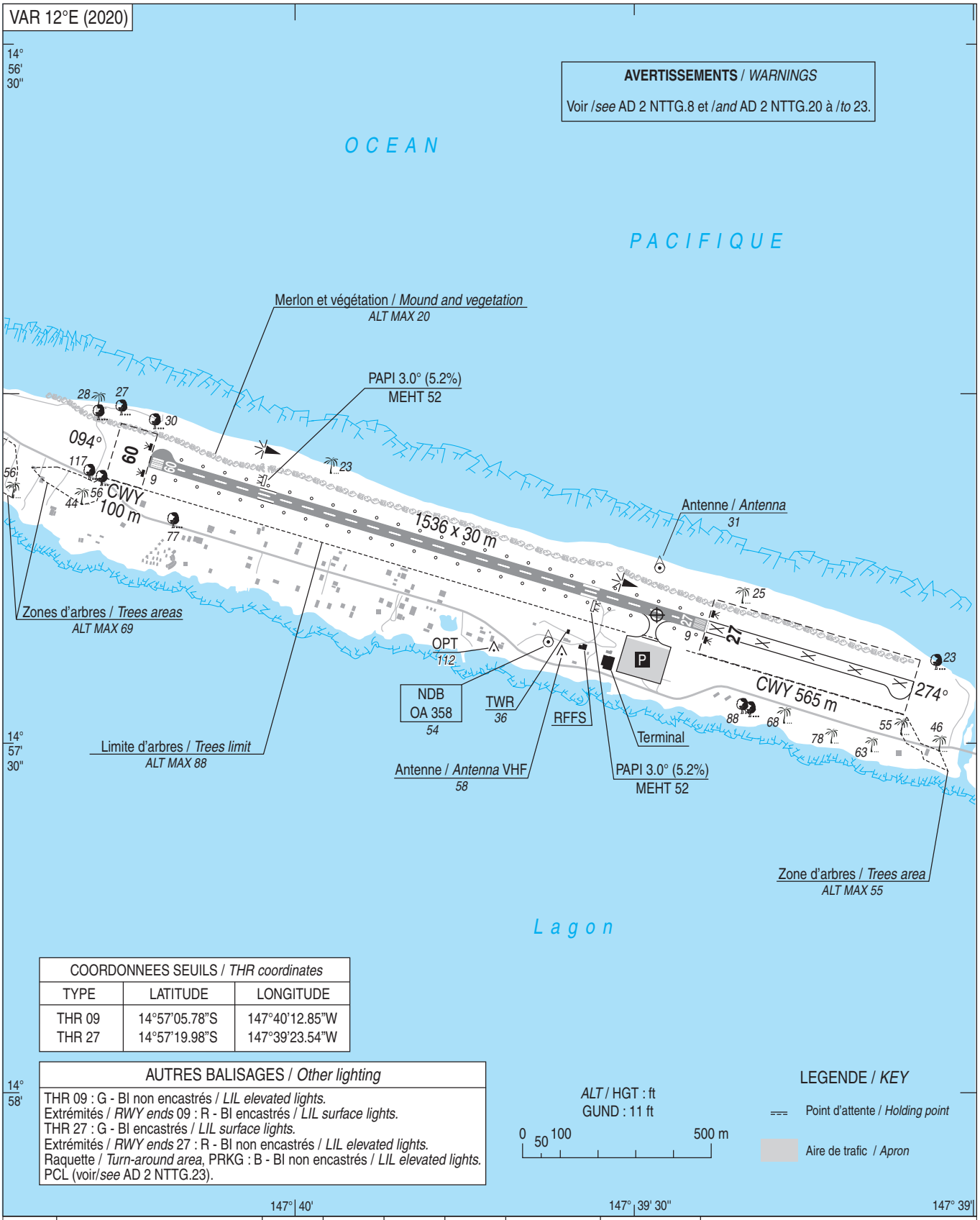
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir /*see* AD 2 NTTG.18

RANGIROA
14 57 19 S - 147 39 28 W
ALT AD : 10 (1hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 09	14°57'05.78"S	147°40'12.85"W
THR 27	14°57'19.98"S	147°39'23.54"W

AUTRES BALISAGES / *Other lighting*

THR 09 : G - BI non encastrés / *LIL elevated lights.*
Extrémités / *RWY ends* 09 : R - BI encastrés / *LIL surface lights.*
THR 27 : G - BI encastrés / *LIL surface lights.*
Extrémités / *RWY ends* 27 : R - BI non encastrés / *LIL elevated lights.*
Raquette / *Turn-around area*, PRKG : B - BI non encastrés / *LIL elevated lights.*
PCL (voir/*see* AD 2 NTTG.23).

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	1536	2101	1536	1536	Revêtue	50 F/A/W/T	550*	550*	550*	-
27	NIL	LIL	1536	1636	1536	1536	*Paved*		550*	550*	550*	-
									* 800 m HN			

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
OA	REF ENR 4.1		X		X
←					
GITUL	REF ENR 4.4	X			X
GIVIX	REF ENR 4.4	X			X
GOBAN	REF ENR 4.4	X			X
GODOL	REF ENR 4.4	X			X
GULEM	REF ENR 4.4	X			X
GUMTI	REF ENR 4.4	X			X
FTG09	14°55'37.4" S 147°45'19.1" W	X			X
FTG27	14°58'48.2" S 147°34'17.2" W	X			X
RW09	REF THR09 NTTG AD 2.12	X			X
RW27	REF THR27 NTTG AD 2.12	X			X
TG403	15°03'41.2" S 147°44'16.3" W	X			X
TG406	15°05'00.5" S 147°39'41.2" W	X			X
←					
←					

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 09												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.2°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	-	GUMTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GITUL	IF	GITUL	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
	TF	GUMTI	-	184	196.5	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA GODOL	IF	GODOL	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
	TF	GUMTI	-	004	016.6	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA GUMTI	IF	GUMTI	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
APCH	IF	GUMTI	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
	TF	FTG09	-	094	106.6	5.0	-	1700	1700	-	-	1.0
	TF	RW09	Yes	094	106.5	5.2	-	-	-	-	-3.00° / -	0.3
	CA	-	-	094	106.5	-	-	800	-	220	-	-
	DF	TG403	-	-	-	-	R	-	-	220	-	1.0
	TF	GODOL	-	291	302.8	8.6	-	1700	-	220	-	1.0

© SIA

RANGIROA
PRECODING RNP RWY 27

RNP RWY 27												
RMK	-							MAG VAR 2020 12.2°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	-	GOBAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GIVIX	IF	GIVIX	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
	TF	GOBAN	-	204	216.5	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA GULEM	IF	GULEM	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
	TF	GOBAN	-	004	016.5	5.0	-	1700	-	-	-	1.0
INA GOBAN	IF	GOBAN	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
APCH	IF	GOBAN	-	-	-	-	-	1700	-	220	-	-
	TF	FTG27	-	274	286.5	5.0	-	1700	1700	-	-	1.0
	TF	RW27	Yes	274	286.5	5.2	-	-	-	-	-3.00° / -	0.3
	CA	-	-	274	286.5	-	-	800	-	220	-	-
	DF	TG406	-	-	-	-	L	-	-	220	-	1.0
	TF	GULEM	-	078	090.2	8.6	-	1700	-	220	-	1.0

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

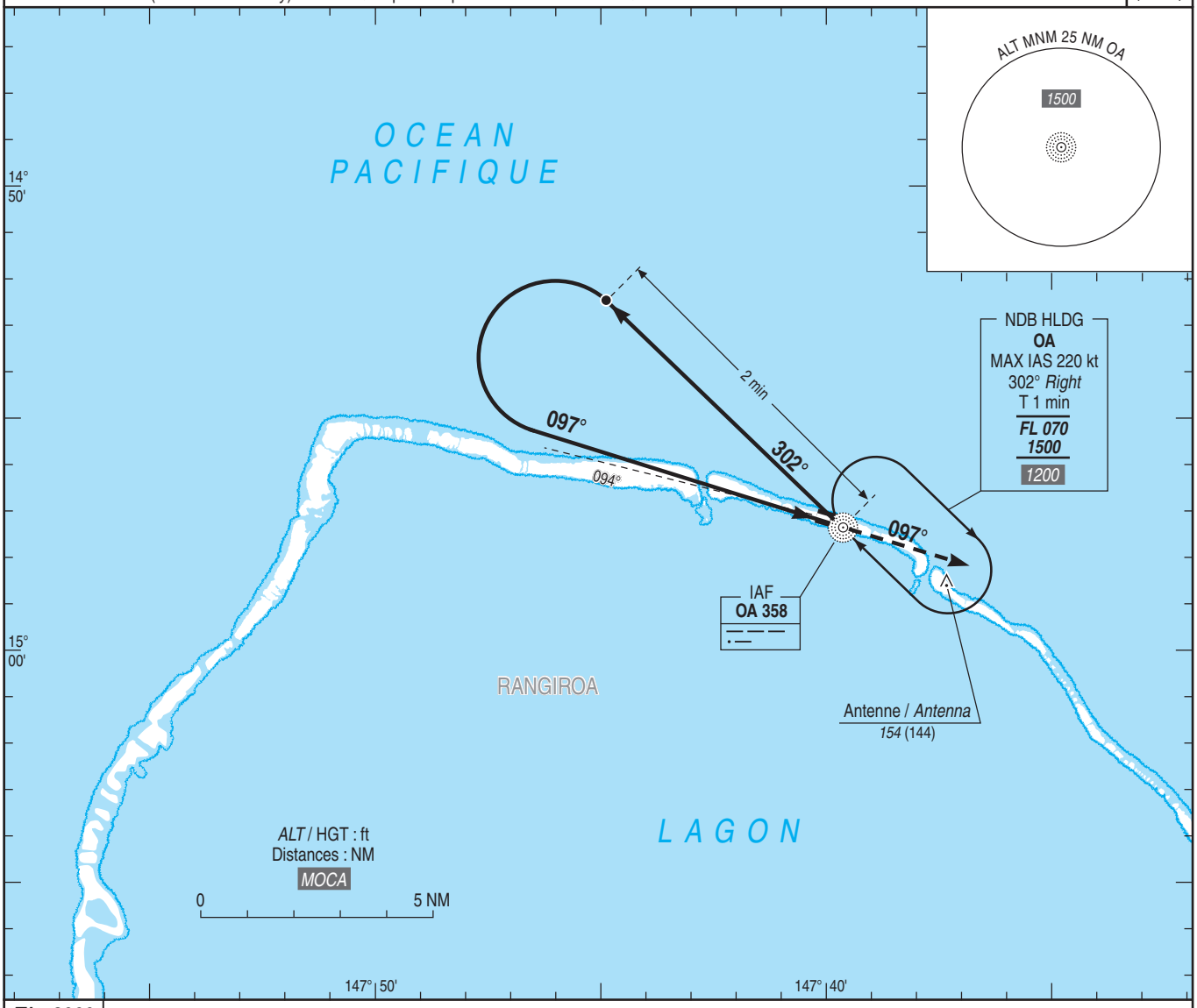
RANGIROA

CAT C
ALT AD : 10 (1 hPa), *THR : 09*

NDB Y RWY 09

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RANGIROA Information 118.300 (FR seulement /*only*).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement /*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* TAHITI CTL132.500 MHz ou sur /*or on* TEMSI.

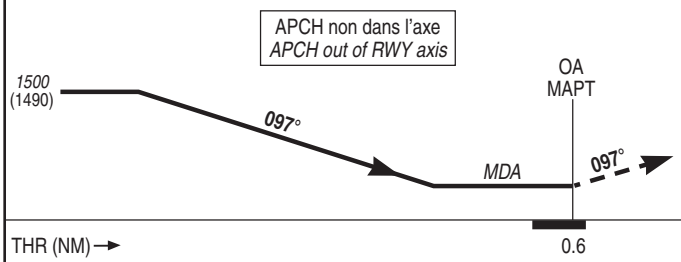
VAR
12° E
(2020)



TA : 3000

API : Monter **QDR 097° OA (RM 097°)** vers ***1500*** (1490), puis rejoindre **OA.**
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***QDR 097° OA (MAG 097°)*** *up to* ***1500*** *(1490), then return to* ***OA.***
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 AD*

CAT	NDB Y			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
C	***610*** (600)	2400	483	***610*** (600)	2400	600	***760*** (750)	2400	749

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement si PCL hors service. /*Daytime only if PCL U/S.*

VSP (ft/min)	Non disponible /*Not available*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

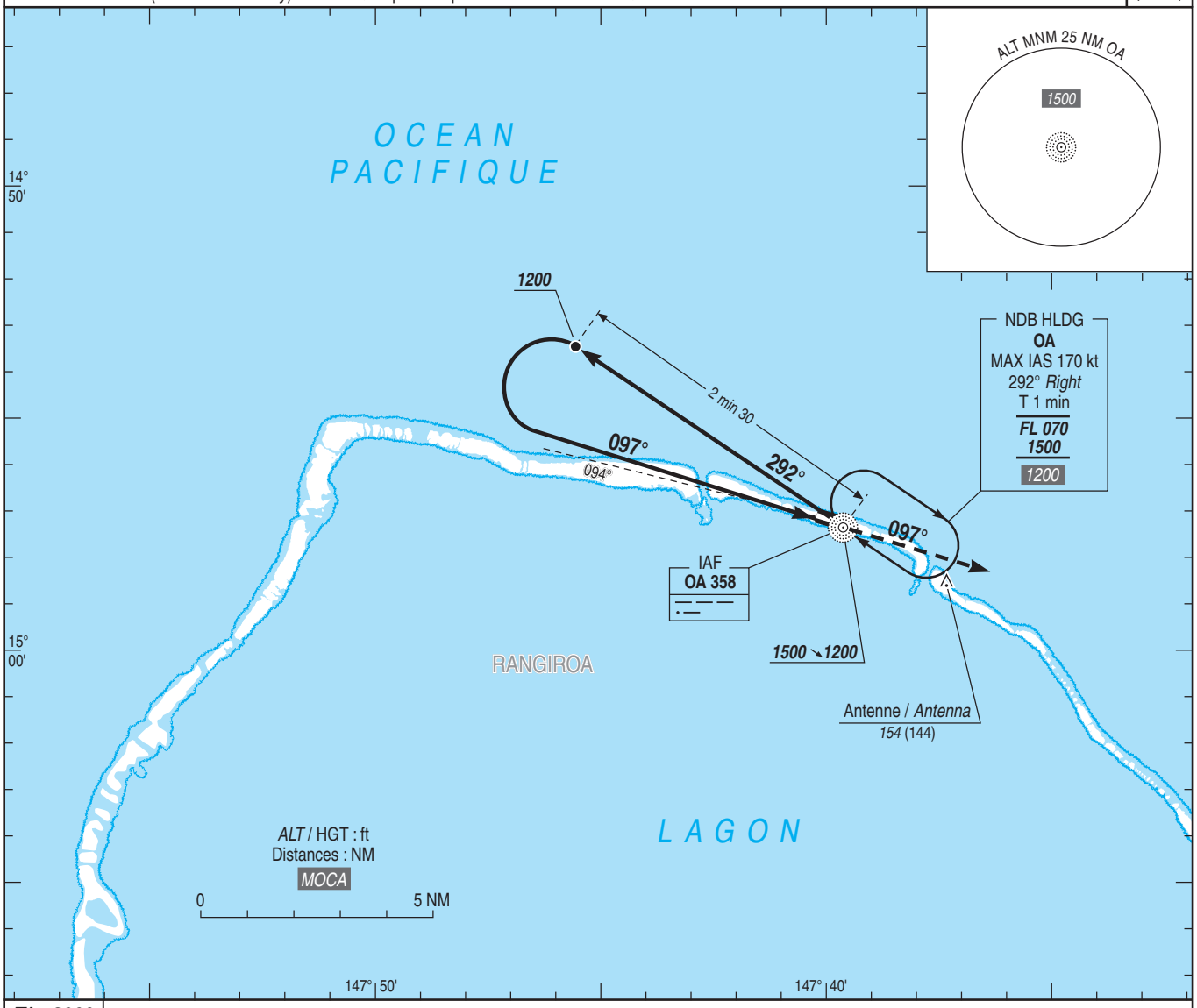
RANGIROA

CAT A B
ALT AD : 10 (1 hPa), *THR : 09*

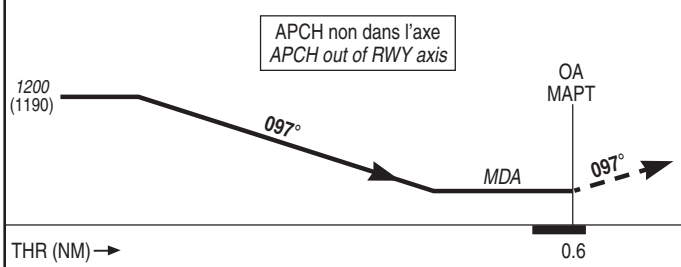
NDB Z RWY 09

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RANGIROA Information 118.300 (FR seulement /*only*).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement /*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* TAHITI CTL132.500 MHz ou sur /*or on* TEMSI.

VAR
12° E
(2020)



TA : 3000



API : Monter **QDR 097° OA (RM 097°)** vers ***1500*** (1490), puis rejoindre **OA.**
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***QDR 097° OA (MAG 097°)*** *up to* ***1500*** *(1490), then return to* ***OA.***
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 AD*

CAT	NDB Z			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***500*** (490)	1500	483	***500*** (490)	1500	483	***670*** (660)	1500	651
B	***510*** (500)			***510*** (500)	1600	500		1600	

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement si PCL hors service. /*Daytime only if PCL U/S.*

VSP (ft/min)	Non disponible /*Not available*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

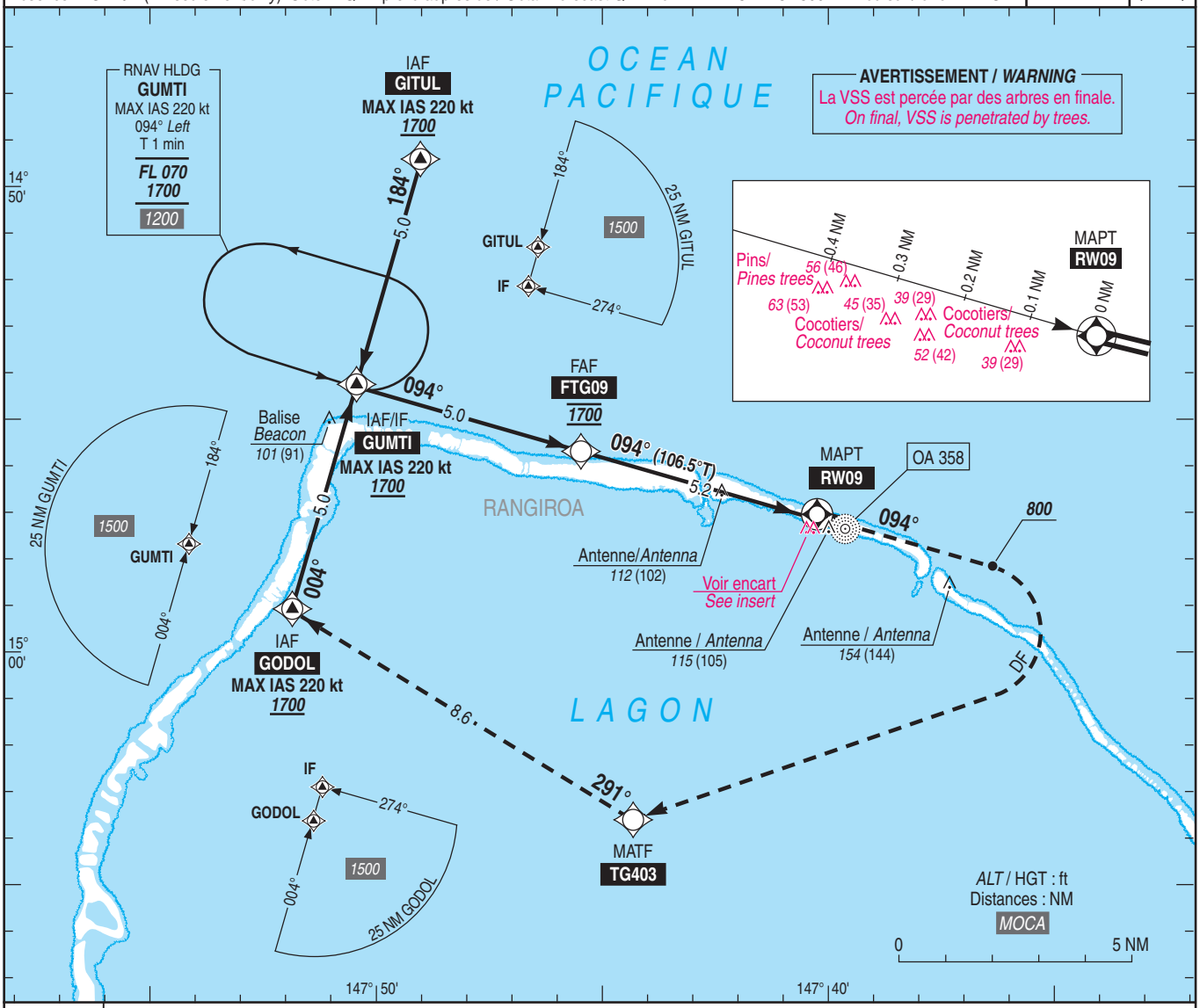
CAT A B C

ALT AD : 10 (1 hPa), *THR : 09*

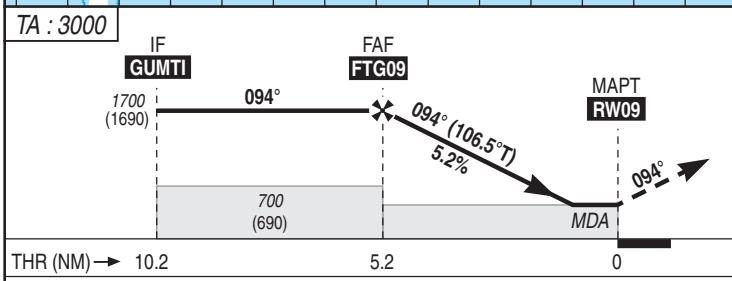
RANGIROA

RNP RWY 09

APP : NIL TWR : NIL **AFIS :** RANGIROA Information 118.300 (FR seulement/*only*). Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* TAHITI CTL 132.500 MHz ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 12° E (2020)



TA : 3000



API : Monter **RM 094°**. A ***800*** (790), tourner à **droite** direct vers **TG403**, puis **GODOL (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***1700*** (1690). **Ne pas tourner avant le MAPT.**
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 094°**. At **800** (790), turn right direct to **TG403**, then **GODOL (MAX IAS 220 kt)** climbing to **1700** (1690). **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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (440)	1500		***500*** (490)	1500	483	***670*** (660)	1500	651
B	***510*** (500)	1500	433	***510*** (500)	1600	500	***670*** (660)	1600	651
C	***610*** (600)	2400		***610*** (600)	2400	600	***760*** (750)	2400	749

DIST RW09				
NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1650*** (1640)	***1330*** (1320)	***1015*** (1005)	***695*** (685)

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement si PCL hors service / *Daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	5.2 NM	4 min 25	3 min 38	3 min 06	2 min 41	2 min 23	2 min 08	1 min 56
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

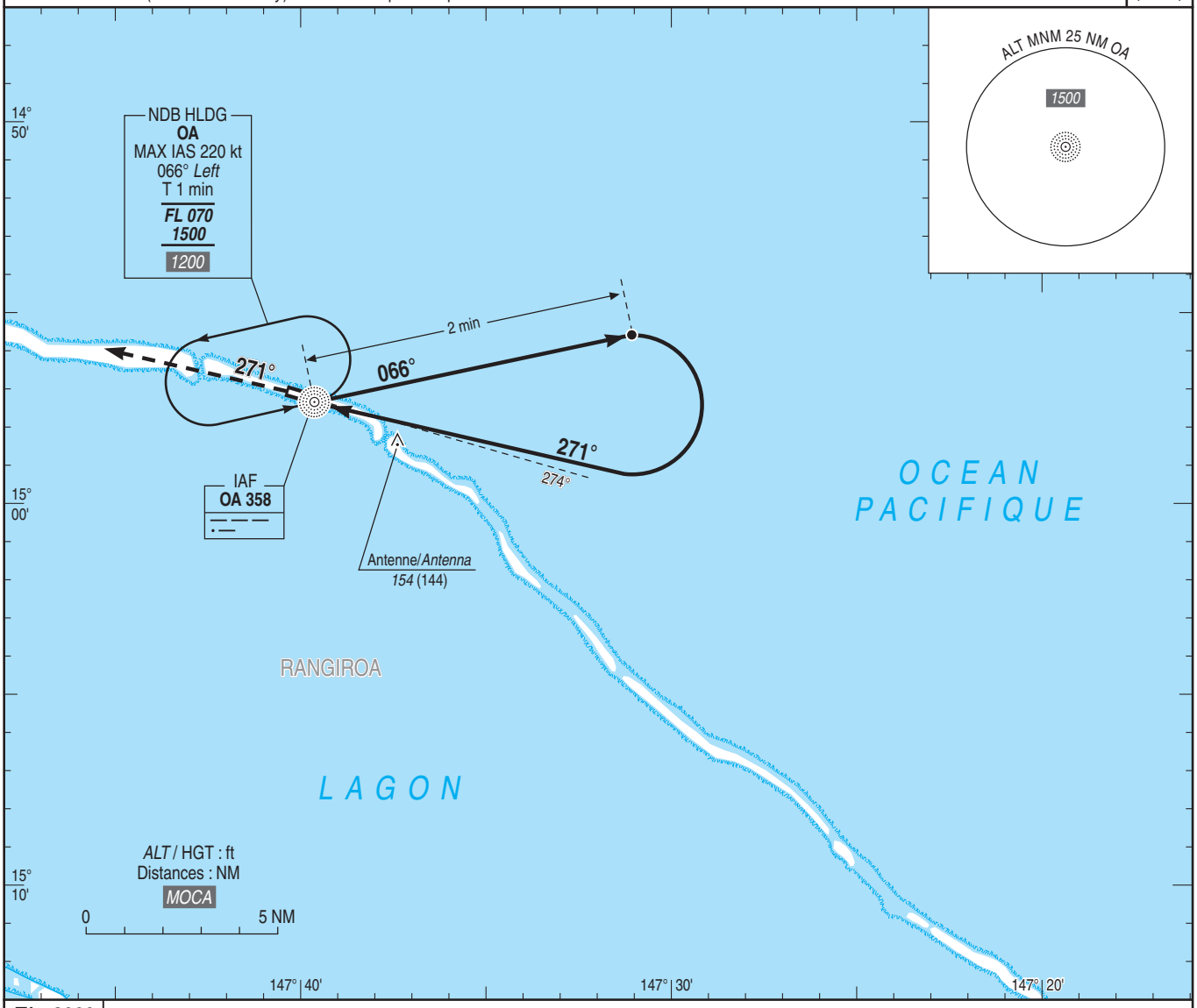
RANGIROA

CAT C
ALT AD : 10 (1 hPa), *THR : 09*

NDB Y RWY 27

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RANGIROA Information 118.300 (FR seulement /*only*).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement /*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* TAHITI CTL 132.500 MHz ou sur /*or on* TEMSI.

VAR
12° E
(2020)

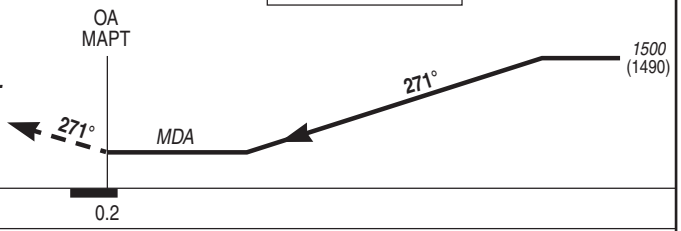


TA : 3000

API : Monter **QDR 271° OA (RM 271°)** vers ***1500*** (1490), puis rejoindre **OA.**
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***QDR 271° OA (MAG 271°)*** *up to* ***1500*** *(1490), then return to* ***OA.***
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis



← 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 Y			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
C	***610*** (600)	2400	483	***610*** (600)	2400	600	***760*** (750)	2400	749

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement si PCL hors service. /*Daytime only if PCL U/S.*

VSP (ft/min)	Non disponible /*Not available*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

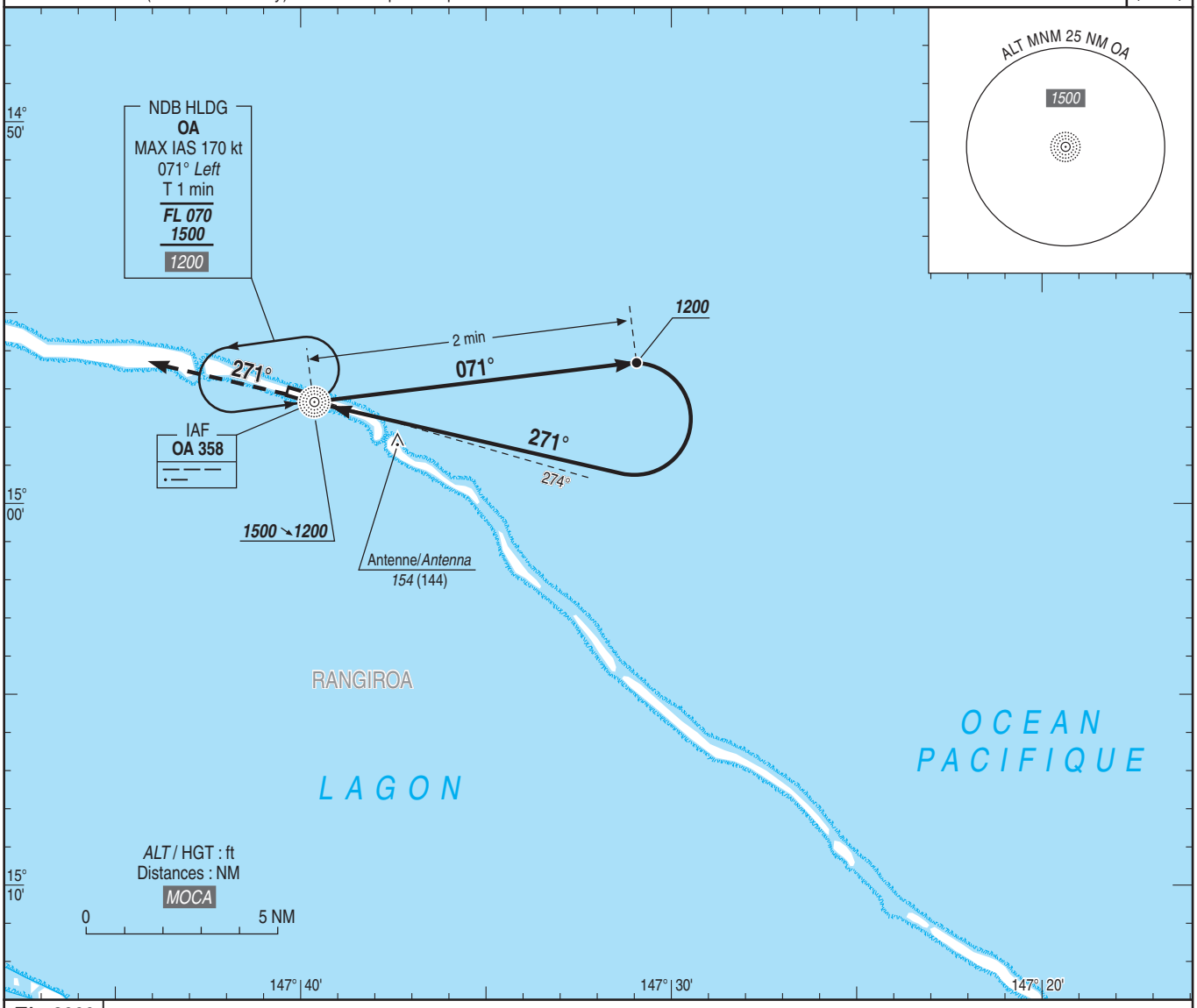
RANGIROA

CAT A B
ALT AD : 10 (1 hPa), *THR : 09*

NDB Z RWY 27

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RANGIROA Information 118.300 (FR seulement /*only*).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement /*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* TAHITI CTL 132.500 MHz ou sur /*or on* TEMSI.

VAR 12° E (2020)

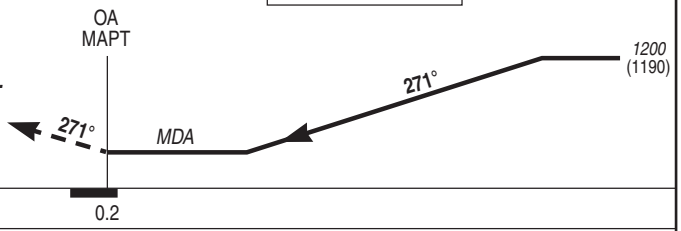


TA : 3000

API : Monter **QDR 271° OA (RM 271°)** vers ***1500*** (1490), puis rejoindre **OA.**
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 271° OA (MAG 271°)** up to **1500** (1490), then return to **OA.***
Do not turn before MAPT.
Acceleration level not studied.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis



← 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 Z			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***500*** (490)	1500	483	***500*** (490)	1500	483	***670*** (660)	1500	651
B	***510*** (500)			***510*** (500)	1600	500		1600	

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement si PCL hors service. /*Daytime only if PCL U/S.*

VSP (ft/min)	Non disponible /*Not available*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

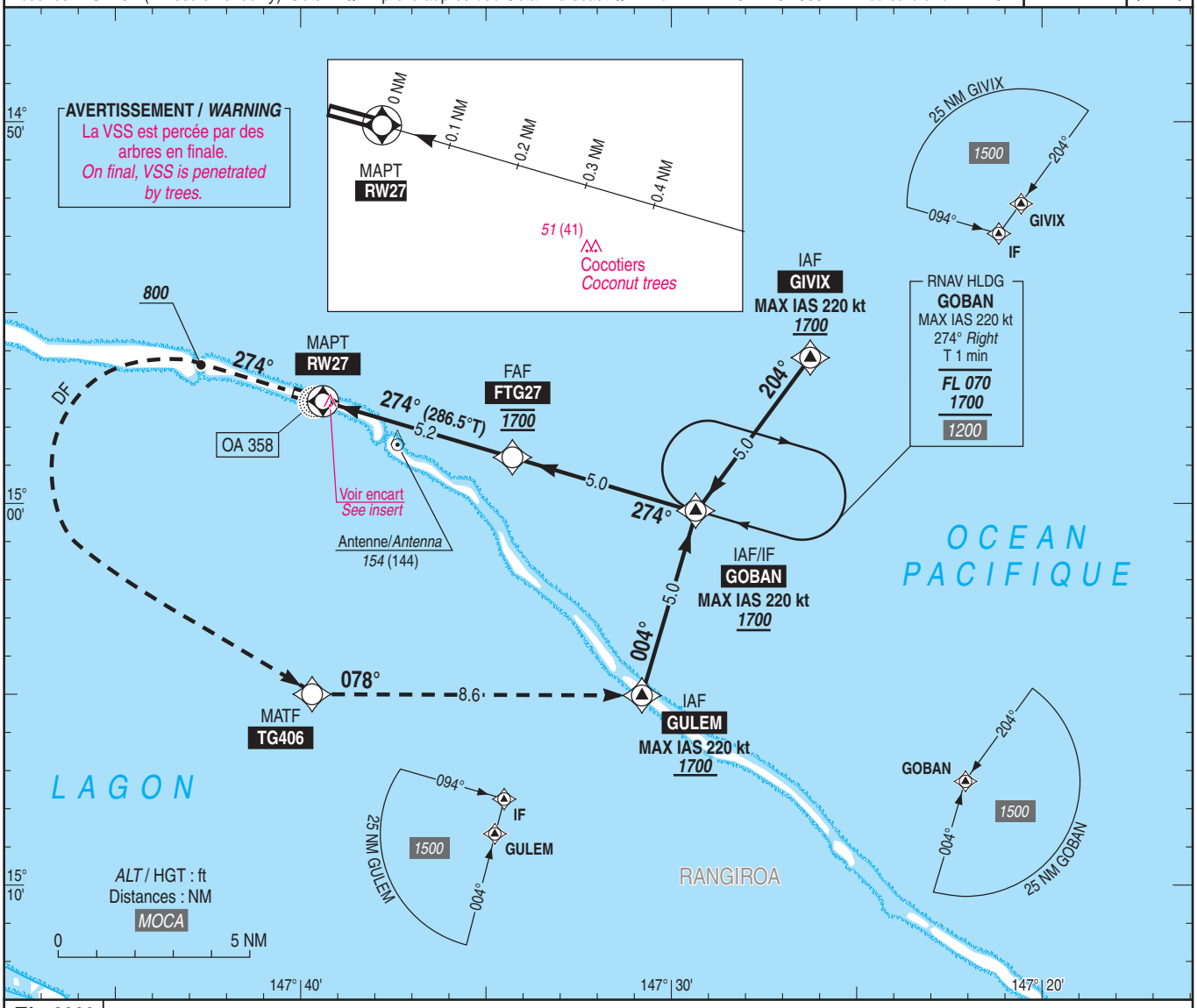
ALT AD : 10 (1 hPa), *THR : 09*

RANGIROA

RNP RWY 27

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RANGIROA Information 118.300 (FR seulement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de / *Obtain forecast QNH from* TAHITI CTL 132.500 MHz ou sur / *or on* TEMSI.

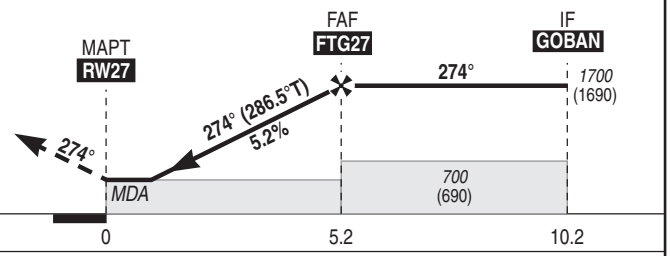
RNP APCH	VAR 12° E (2020)



TA : 3000

API : Monter **RM 274°**. A ***800*** (790), tourner à **gauche** direct vers **TG406**, puis **GULEM (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***1700*** (1690).
Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 274°**. At **800** (790), turn left direct to **TG406**, then **GULEM (MAX IAS 220 kt)** climbing up to **1700** (1690).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (440)	1500		***500*** (490)	1500	483	***670*** (660)	1500	651
B	***510*** (500)	1500	433	***510*** (500)	1600	500	***670*** (660)	1600	651
C	***610*** (600)	2400		***610*** (600)	2400	600	***760*** (750)	2400	749

DIST RW27 NM	2	3	4	5
ALT (HGT)	***695*** (685)	***1015*** (1005)	***1330*** (1320)	***1650*** (1640)

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement si PCL hors service. / *Daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	5.2 NM	4 min 25	3 min 38	3 min 06	2 min 41	2 min 23	2 min 08	1 min 56
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

© SIA

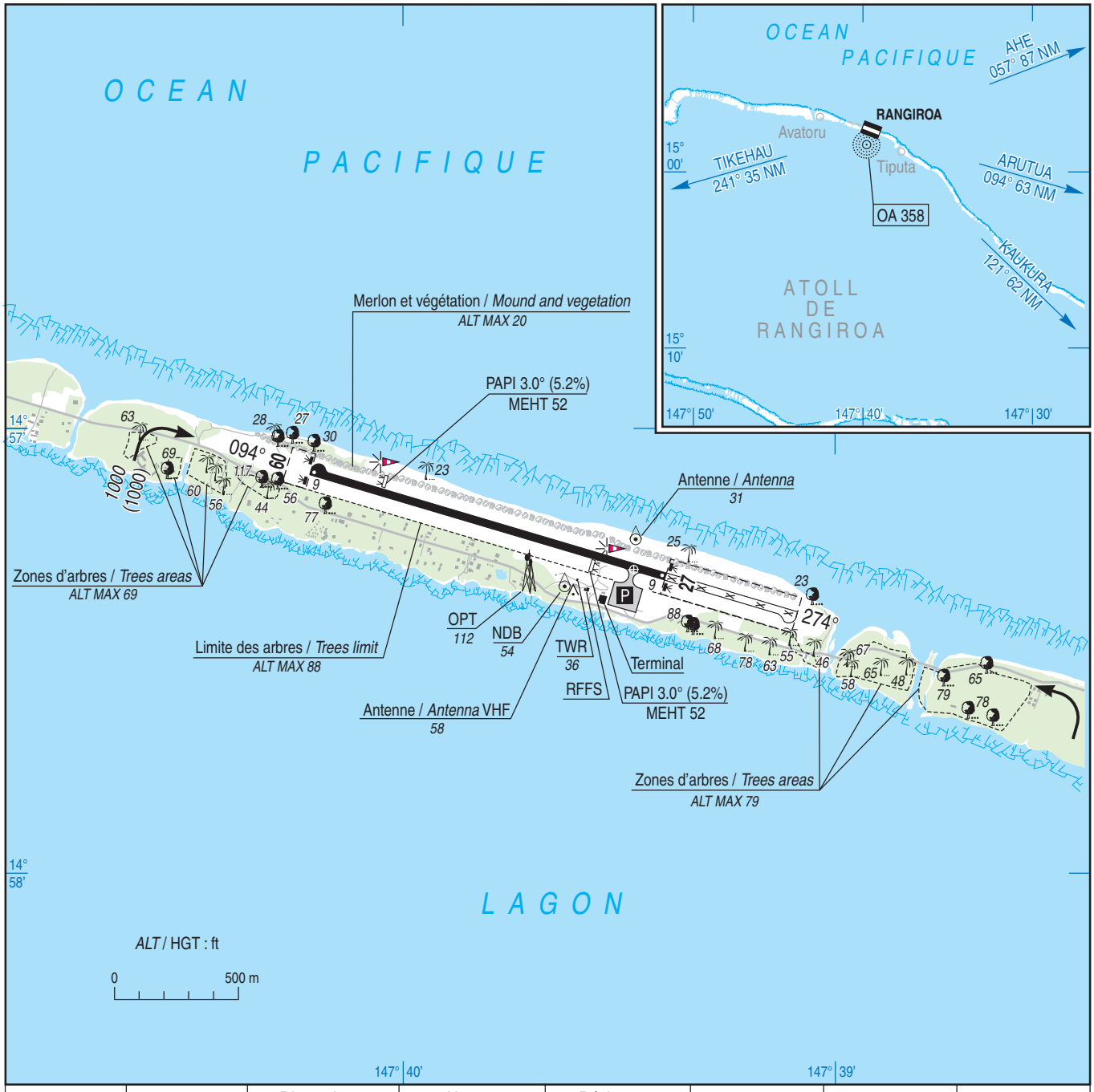
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

RANGIROA

	ALT AD : 10 ft (1 hPa) LAT : 14 57 19 S LONG : 147 39 28 W	**NTTG** VAR 12° E (2020)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : RANGIROA Information 118.300 (FR seulement/*only*). Absence ATS : **A/A** (FR seulement/*only*).



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
09 27	094 274	1536 x 30	Revêtue *Paved*	50 F/A/W/T	2101 1636	1536 1536	1536 1536

Aides lumineuses :
RWY 09/27 : BI
THR 09 : Feux non encastrés
THR 27 : Feux encastrés
PCL : voir AD 2 NTTG.23

Lighting aids *:*
RWY 09/27 : LIL
THR 09 : Elevated lights
THR 27 : Surface lights
PCL : see AD 2 NTTG.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 NTTH.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTH - HUAHINE FARE

AD 2 NTTH.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°41'18"S 151°01'43"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	THR RWY 07
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	4 km NE Fare
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	14 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	26 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.7473°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.025°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 Papeete - TAHITI
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf

AD 2 NTTH.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS HOR NOTAM Extension des horaires possible pour vols commerciaux sans émission de NOTAM. TEL : 40 54 37 94 / 40 60 61 10	AFIS NOTAM SKED Possible extension for commercial flights without issuing NOTAM. TEL : 40 54 37 94 / 40 60 61 10
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTTH.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO (Air Tahiti)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTH.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTH.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5 : Lors des vols commerciaux des compagnies assurant des vols réguliers. Niveau 2 : En dehors de ces heures et pendant les HOR publiés.	Level 5 : during commercial flight airlines providing regular flight. Level 2 : outside these SKED and during published SKED.

AD 2 NTTH.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTH.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTTH.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTH .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron safety line combined with holding-point ground marking.

AD 2 NTTH.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 NTTH.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTH .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W Aperçu de zone
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB AEROWEB-PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : (689) 40 803 335

AD 2 NTTH.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	079.58 (067)	1510 x 30	20 F/B/W/T revêtue / paved	16°41'17.92"S 151°01'43.21"W (16°41'17.57"S 151°01'41.21"W) ------ GUND NIL	THR : 14ft DTHR : 14ft
25	259.58 (247)	1510 x 30	20 F/B/W/T revêtue / paved	16°41'09.03"S 151°00'53.04"W ------ GUND NIL	THR : 13ft

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	NIL
25	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTH.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	1510	1510	1510	1450	
25	1450	1450	1450	1450	Fin des distances déclarées 60 m avant l'extrémité physique de la piste. End of declared distances 60 m before RWY end.

AD 2 NTTH.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*
07		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	49 ft					
25		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	49 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*	
07	1510 m	60 m	W	LIL	R			(1)
25	1510 m	60 m	W	LIL	R			(2)

(1) DTHR : G - BI - encastrés / G - LIL - embedded.
Extrémité de piste : BI - non encastrés / Runway end : LIL - elevated.

(2) THR : BI - non encastrés / LIL - elevated.
Raquette : B - BI - non encastrés / Turn-pad : B - LIL - elevated
Extrémité de piste : BI - non encastrés / Runway end : LIL - elevated

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTH.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*	B - LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*		
	Temps de commutation / *Switch-over time*		
5	Observations / *Remarks*	PRKG : B - BI - non encastré	Apron : B - LIL - elevated

AD 2 NTTH.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTH.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 NTTH.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	HUAHINE Information (FR)	119.300 MHz	voir/see AD 2 NTTH.3	Exploitant/Operator : Territoire

AD 2 NTTH.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*	
VOR-DME	HHN	109.65 MHz CH 33Y	H24	16°41'07.7"S 151°00'37.9"W	41 ft	200NM		072°/452 m THR 25	(1)

(1) Couverture réduite secteur/Reduced sector cover : 120°/190° MAG

AD 2 NTTH.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée : 100 m.
Largeur bande dégagée : 150 m.

20.1.2 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.
Demi-tour interdit en dehors de la raquette d'extrémité de piste.

Guidage

Marque axiale de circulation prolongée sur 30 m au lieu de 60 m.
Marques de guidage et d'identification de postes de stationnement.

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 General

Prepared strip width : 100 m.
RWY shoulder width : 150 m.

20.1.2 Taxiing

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.
Half-turn prohibited outside turn-around area at the end of RWY.

Guidance

The axial circulation mark extends for 30 m instead of 60 m.
Lead in and lead out lines and identification PRKG marks.

20.2 MOYENS DE SURVEILLANCE

Carte MVA : voir AD 2 NTTB MVA 01

20.2 ATS MEANS OF SURVEILLANCE

MVA chart : refer to AD 2 NTTB MVA 01

AD 2 NTTH.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTH.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC comuniqué de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5),
- 15 kt sur piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2)

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été réhaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 MOYENS OBLIGATOIRES

PAPI

PAPI QFU 247° obligatoire de jour et de nuit.

PAPI QFU 067° obligatoire de nuit.

22.1 GENERAL

Crosswind limitations :

- 25 kt on a dry runway (or reported RWYCC 6),
- 20 kt on a wet runway (or reported RWCC 5),
- 15 kt on a slippery wet runway (or reported RWYCC 3) and on a contaminated runway (or reported RWYCC 2)

22.2 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 COMPULSORY MEANS

PAPI

PAPI QFU 247° mandatory by day and at night.

PAPI QFU 067° mandatory by night.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTH.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible y compris en dehors ouverture organisme ATS.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR operations including out of ATS organism opening.

23.2 EQUIPEMENT AD

Point de mesure de vent, ALT 33 ft, situé à 109 m en aval du seuil décalé 07 et à 87 m de l'axe de piste côté relief donnant uniquement le vent instantané.

23.2 AD EQUIPMENT

Wind measuring mast, ALT 33 ft, located 109 m downstream from DTHR 07 and 87 m on the left side of the RWY, provides instant wind only.

23.3 PERIL ANIMALIER

SPPA occasionnel.

Péril animalier en mode dégradé, cage de capture d'animaux et fusil indisponibles en dehors des horaires des vols commerciaux réguliers et pendant les horaires RFFS de l'AD en niveau 2 publiés.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Occasional wildlife control service.

Wildlife hazard running in degraded mode, animal capture cage and rifle not available outside scheduled commercial flights and during RFFS scheduled in level 2.

23.4 OBSTACLES

Obstacles au décollage :

QFU 067° :

- Présence d'une antenne d'une altitude de 41 ft, située à 1962 m du seuil 07 et à 40 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un cocotier d'une altitude de 57 ft, situé à 2083 m du seuil 07 et à 82 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un cocotier d'une altitude de 52 ft, situé à 2084 m du seuil 07 et à 64 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un arbre d'une altitude de 53 ft, situé à 2097 m du seuil 07 et à 50 m au sud de l'axe de piste.

QFU 247° :

Présence d'un lampadaire d'une altitude de *58* ft, situé à 1527 m du seuil 25 et à 140 m au sud de l'axe de piste.

Obstacles à l'atterrissage :

QFU 067° :

- Présence d'un cocotier d'une altitude de 33 ft, situé à 186 m en amont du seuil 07 et à 160 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un arbre d'une altitude de 27 ft, situé à 148 m en amont du seuil 07 et à 162 m au sud de l'axe de piste.
- Seuil 07 : Bande aménagée légèrement réduite en largeur côté océan avant le seuil de piste.Terre-plein de bande limité par des enrochements non saillants mais formant un obstacle négatif de 2 m environ. Prudence recommandée à l'atterrissage.

QFU 247° :

- Présence d'un arbre d'une altitude de 53 ft, situé à 585 m en amont du seuil 25 et à 50 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un cocotier d'une altitude de 52 ft, situé à 572 m en amont du seuil 25 et à 64 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un cocotier d'une altitude de 57 ft, situé à 571 m en amont du seuil 25 et à 82 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'une antenne d'une altitude de 41 ft, située à 450 m en amont du seuil 25 et à 40 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'une arbre d'une altitude de 38 ft, situé à 327 m en amont du seuil 25 et à 170 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un cocotier d'une altitude de 40 ft, situé à 202 m en amont du seuil 25 et à 168 m au sud de l'axe de piste.
- Présence d'un arbre d'une altitude de 33 ft, situé à 129 m en amont du seuil 25 et à 139 m au sud de l'axe de piste.

Dégagement latéral sud :

Présence d'arbres d'une altitude MAX de 65 ft, situés au plus près à 130 mètres au sud de l'axe de piste.

23.4 OBSTRUCTIONS

Take-off obstructions :

QFU 067° :

- A 41 ft in altitude antenna located at 1962 m from THR 07 and at 40 m from Southern RWY centreline.

- A 57 ft in altitude coconut tree located at 2083 m from THR 07 and at 82 m from Southern RWY centreline.

- A 52 ft in altitude coconut tree located at 2084 m from THR 07 and at 64 m from Southern RWY centreline.

- A 53 ft in altitude tree located at 2097 m from THR 07 and at 50 m from Southern RWY centreline.

QFU 247°:

A 58 ft in altitude streetlight located at 1527 m from THR 25 and at 140 m from Southern RWY centreline.

Obstructions at landing :

QFU 067° :

- A 33 ft in altitude coconut tree located at 186 m upstream of THR 07 and at 160 m from Southern RWY centreline.

- A 27 ft in altitude tree located at 148 m upstream of THR 07 and at 162 m from Southern RWY centreline.

- THR 07 : RWY shoulder reduced in width on ocean side before RWY THR. Caution advised due to mound of earth on ocean side 2 m not exceeding the width of RWY shoulders.

QFU 247° :

- A 53 ft in altitude tree located at 585 m upstream of THR 25 and at 50 m from Southern RWY centreline.

- A 52 ft in altitude coconut tree located at 572 m upstream of THR 25 and at 64 m from Southern RWY centreline.

- A 57 ft in altitude coconut tree located at 571 m upstream of THR 25 and at 82 m from Southern RWY centreline.

- A 41 ft in altitude antenna located at 450 m upstream of THR 25 and at 40 m from Southern RWY centreline.

- A 38 ft in altitude tree located at 327 m upstream of THR 25 and at 170 m from Southern RWY centreline.

- A 40 ft in altitude coconut tree located at 202 m upstream of THR 25 and at 168 m from Southern RWY centreline.

- A 33 ft in altitude tree located at 129 m upstream of THR 25 and at 139 m from Southern RWY centreline.

Southern RWY shoulder :

Trees, MAX 65 ft in altitude, located as close as 130 m from Southern RWY centreline.

23.5 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Fortes turbulences ou cisaillement du vent en finale par vent venant du relief.

23.5 AIR NAVIGATION HAZARDS

Heavy turbulence or windshear on final by wind from the relief.

AD 2 NTTH.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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTH.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

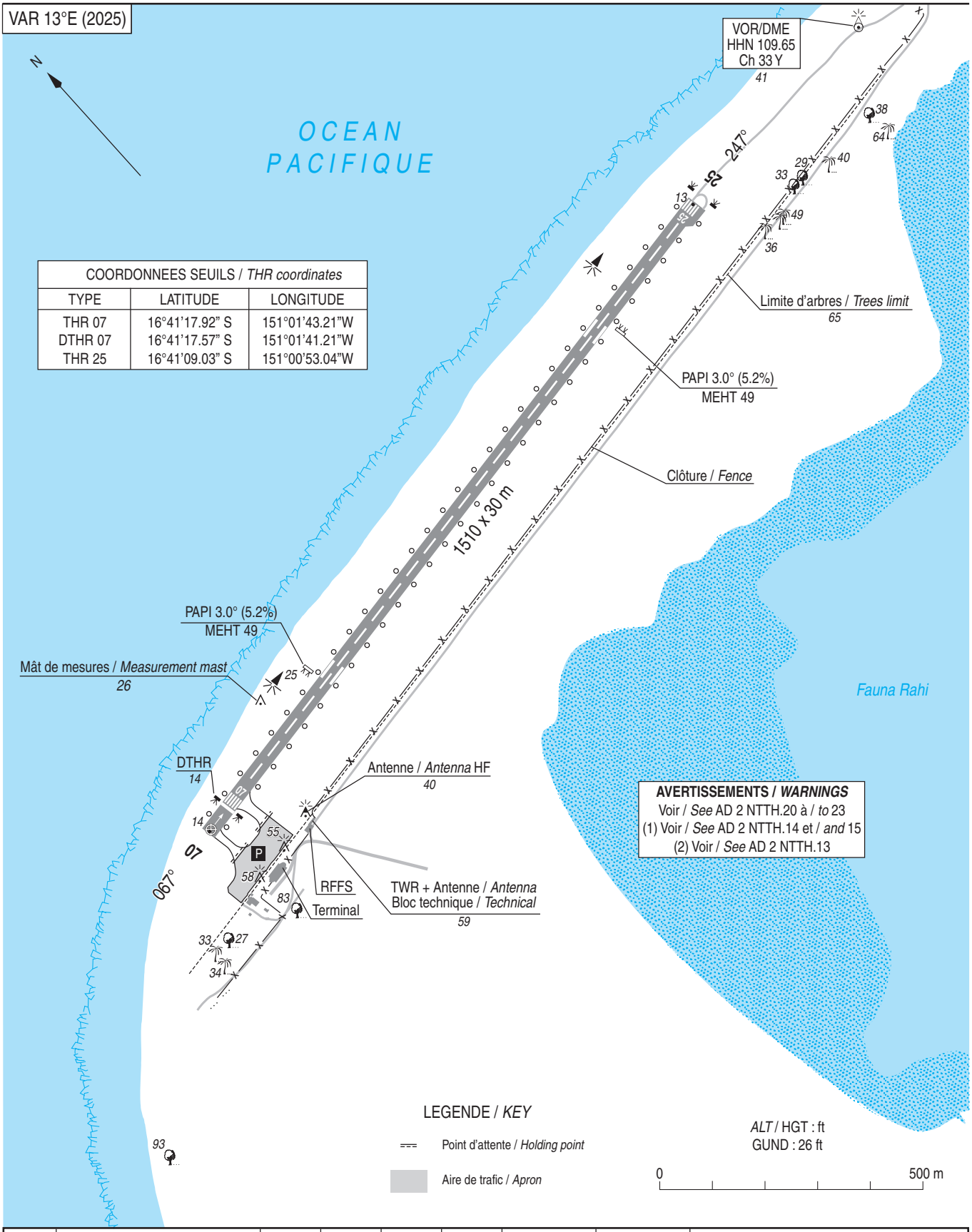
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 NTTH.3 et/*and* 18

HUAHINE FARE
16 41 18 S - 151 01 43 W
ALT AD : 14 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	16°41'17.92" S	151°01'43.21"W
DTHR 07	16°41'17.57" S	151°01'41.21"W
THR 25	16°41'09.03" S	151°00'53.04"W

RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07	NIL	LIL	1510	1510	1510	1450	Revêtue	20 F/B/W/T	800	800	-	-
25	NIL	LIL	1450 (2)	1450 (2)	1450 (2)	1450 (2)	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←						
HHN	REF ENR 4.1			X	X	X
BB	REF ENR 4.1			X	X	
UBKIM	REF ENR 4.4		X			X
UKALA	REF ENR 4.4		X			X
UDINI	REF ENR 4.4		X			X
UXINO	REF ENR 4.4		X			X
UGANI	REF ENR 4.4		X			X
UDUMA	REF ENR 4.4		X			X
NIVAL	REF ENR 4.4		X			X
IDUTA	REF ENR 4.4		X	X	X	
ORAMA	REF ENR 4.4			X	X	
TEANO	REF ENR 4.4			X	X	
VAITE	REF ENR 4.4			X	X	
REVRI	REF ENR 4.4		X		X	
BAMBI	REF ENR 4.4		X		X	
BATOP	REF ENR 4.4		X		X	
RULOM	REF ENR 4.4		X		X	
RUPAL	REF ENR 4.4		X		X	
UDOLO	REF ENR 4.4		X		X	
FAF VOR 07	16°42'26.3" S	151°08'19.5" W		X		X
FAF VOR 25	16°40'01.3" S	150°54'41.9" W		X		X
FTH07	16°42'23.9" S	151°07'56.3" W	X			X
FTH25	16°40'02.8" S	150°54'40.1" W	X			X
MTH07	16°41'28.45" S	151°02'42.70" W	X			X
RW25	16°41'09.03" S	151°00'53.04" W	X			X
TH438	16°35'35.5" S	151°04'05.2" W	X			X
TH440	16°35'11.2" S	151°01'48.1" W	X			X
TH501	16°40'16.6" S	150°55'57.6" W	X		X	
TH502	16°42'10.2" S	151°06'38.5" W	X		X	
TH503	16°39'55.2" S	151°08'25.3" W	X		X	
TH504	16°50'21.0" S	151°08'17.6" W	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

HUAHINE FARE

PRECODING RNP RWY 07

RNP RWY 07												
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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	UBKIM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA UBKIM	IF	UBKIM	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	UKALA	-	297	309.3	7.9	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	UDINI	-	247	259.6	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	UXINO	-	157	169.6	6.0	L	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA UDINI	IF	UDINI	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	UXINO	-	157	169.6	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA UXINO	IF	UXINO	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	UXINO	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FTH07	-	067	079.6	5.0	-	2000	2000	-	-	RNP APCH
	TF	MTH07	Yes	067	079.6	5.1	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	DF	TH438	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	UDINI	-	247	259.6	9.9	-	2000	-	-	-	RNP APCH

© SIA

HUAHINE FARE

PRECODING RNP RWY 25

RNP RWY 25												
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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	UBKIM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA UBKIM	IF	UBKIM	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	UGANI	-	026	038.6	9.2	-	4000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	UDUMA	-	067	079.6	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NIVAL	-	157	169.5	6.0	R	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA UDUMA	IF	UDUMA	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	NIVAL	-	157	169.5	6.0	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
→ INA NIVAL	IF	NIVAL	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	NIVAL	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FTH25	-	247	259.5	6.0	-	2000	2000	-	-	RNP APCH
	TF	RW25	Yes	247	259.6	6.1	-	-	-	-	-3.0	RNP APCH
	CA	-	-	247	259.6	-	-	1100	-	-	-	RNP APCH
	DF	TH440	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	UDUMA	-	067	079.6	11.9	-	2000	-	-	-	RNP APCH

© SIA

HUAHINE FARE
SID RNAV RWY 07
(Codage proposé / *Protected coding*)

SID RNAV RWY 07

RMK							MAG VAR 2015 12.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
IDUTA 1E											
-	CA	-	-	067	079,6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TH501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	IDUTA	-	142	154,9	62,5	-	-	-	-	RNAV1
→ **RULOM 1E**											
-	CA	-	-	067	079,6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TH503	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV1
-	TF	RULOM	-	247	259,6	19,1	-	5000	-	-	RNAV1
→ **BAMBI 1E**											
-	CA	-	-	067	079,6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	RUPAL	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV1
-	TF	BAMBI	-	277	289,3	22,4	-	4000	-	-	RNAV1

© SIA

HUAHINE FARE
SID RNAV RWY 25
(Codage proposé / *Protected coding*)

SID RNAV RWY 25											
RMK							MAG VAR 2015 12.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
IDUTA 1F											
-	CA	-	-	247	259,6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TH502	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	TH504	-	178	191,0	8,3	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	IDUTA	-	128	140,6	60,3	-	-	-	-	RNAV1
REVRI 1F											
-	CA	-	-	247	259,6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TH502	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	REVRI	-	258	271,0	8,1	-	2000	-	180	RNAV1
→ **BATOP 1F**											
-	CA	-	-	247	259,6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	UDOLO	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV1
-	TF	BATOP	-	261	273,7	19,3	-	2000	-	-	RNAV1

© SIA

SID RNAV RWY 07

CAT	A B
PBN Box	RNAV 1 - GNSS Only
Climb gradient	Pour tous les départs RWY 07, pente théorique de montée de 4.8% à maintenir jusqu'à 300 ft (286) déterminée par une zone de végétation d'altitude MAX 64 ft, située à 1830 m du THR 07 et à 215 m au Sud de l'axe de piste. Cette pente ne tient pas compte des obstacles du tableau ci-dessous. Si on fait abstraction des obstacles, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 07, theorical climb gradient 4.8% to be maintained up to 300 ft (286) determined by a vegetation area, altitude MAX 64 ft, located at 1830 m from THR 07 and at 215 m from Southern RWY centre line.* *This slope disregards the obstacles of the following table.* *If obstacles are ignored, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies.*

Obstacles	Altitude (ft)	Localisation / THR07 (m)	Localisation / sud axe piste (m) *Location / Southern RWY axis (m)*	PDG induite *Induced PDG* (%)
Cocotier / Coconut	49	1575	150	12.9
Cocotier / Coconut	40	1565	155	10.5
Cocotier / Coconut	36	1535	150	> 15

General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 60 m d'altitude. *Presence of vessels in the vicinity of AD that can measure 60 m in altitude.*

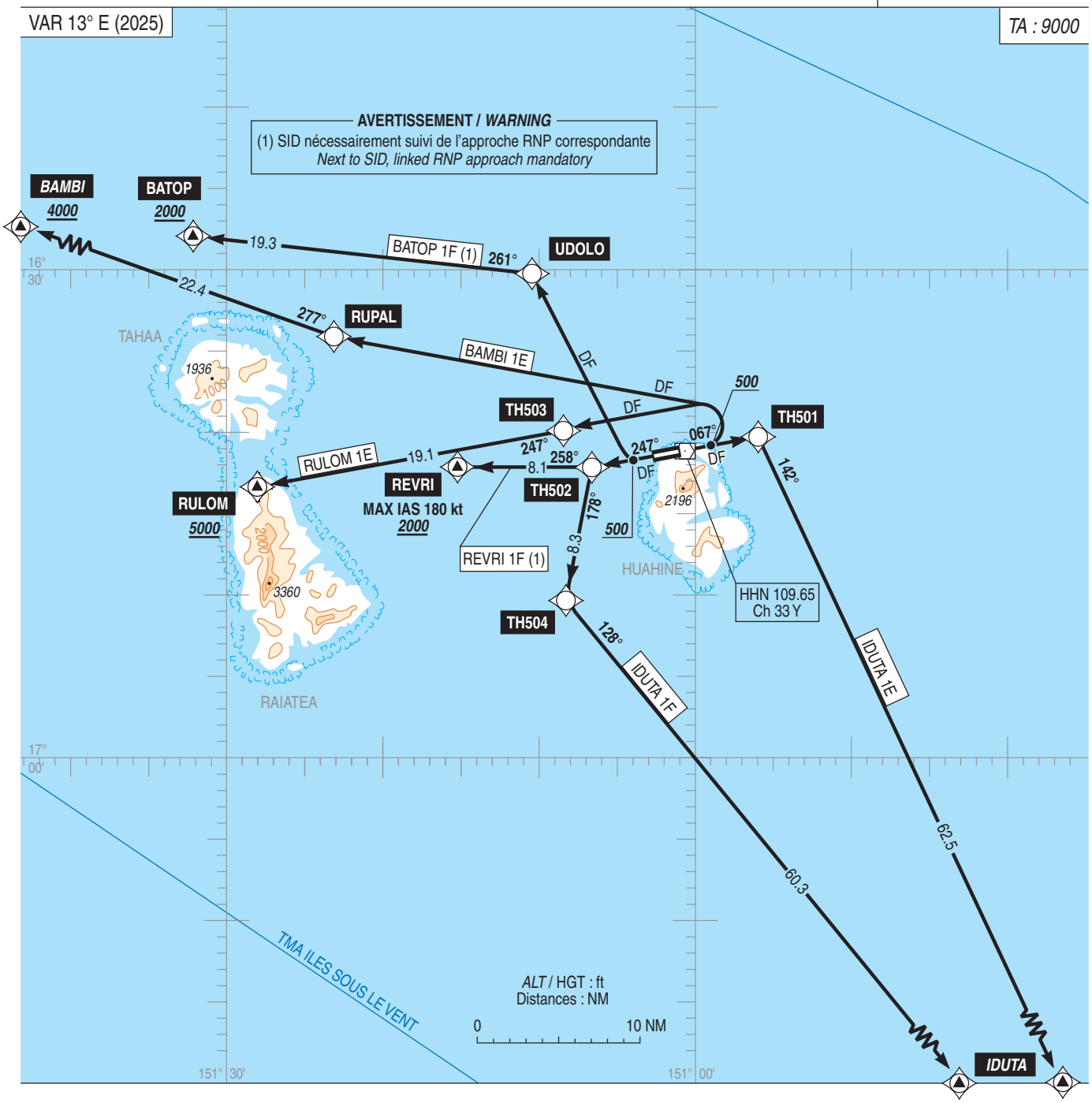
SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
IDUTA 1E	Monter RM 067° (079.6°T), à 500 ft (486), direct vers TH501, puis tourner à droite vers IDUTA en montée. *Climb MAG 067° (079.6°T), at 500 ft (486), direct to TH501, then turn right direct to IDUTA, climbing up.*	5000	
RULOM 1E	Monter RM 067° (079.6°T), à 500 ft (486), tourner à gauche direct vers TH503, puis RULOM en montée vers 5000 ft minimum. *Climb MAG 067° (079.6°T), at 500 ft (486), turn left direct to TH503, then RULOM, climbing up to 5000 ft minimum.*	5000	
BAMBI 1E	Monter RM 067° (079.6°T), à 500 ft (486), tourner à gauche direct vers RUPAL, puis BAMBI en montée vers 4000 ft minimum. *Climb MAG 067° (079.6°T), at 500 ft (486), turn left direct to RUPAL, then BAMBI, climbing up to 4000 ft minimum.*	4000	

© SIA

HUAHINE FARE
SID RNAV RWY 07-25
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B)

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
AFIS : HUAHINE Information 119.300

RNAV 1
GNSS requis / *required*

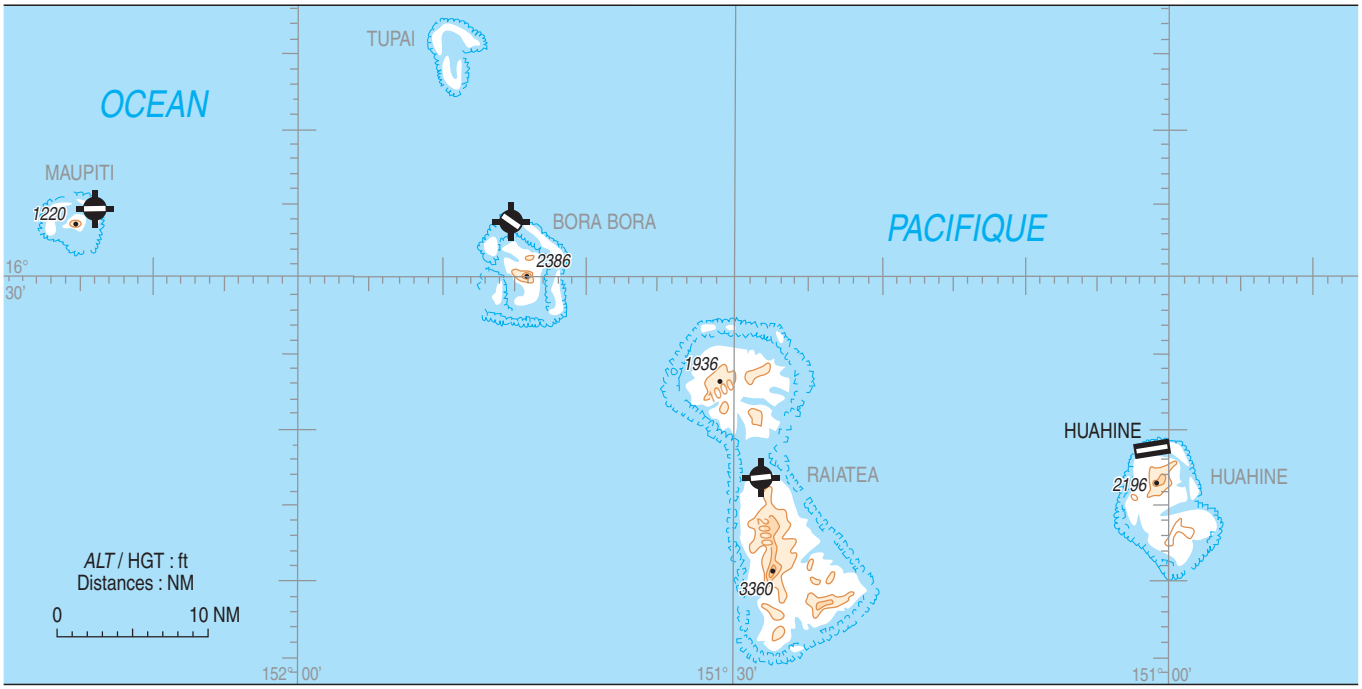


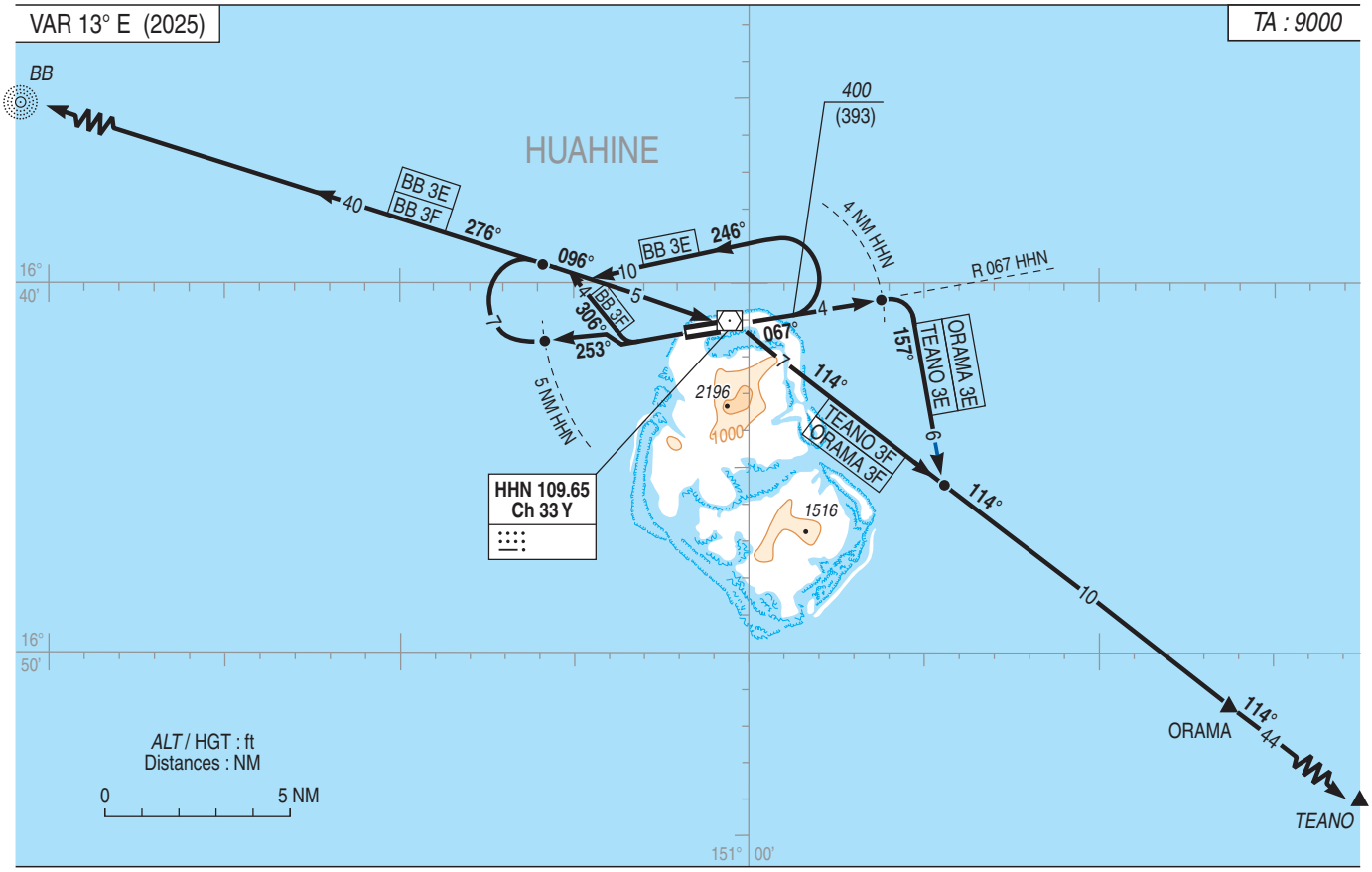
Panne de guidage GNSS / *Loss of GNSS guidance* : voir / *see* AIP ENR 1.5
Panne de radiocommunication / *Radiocommunication failure* : voir / *see* AD 2 NTTH SID RWY07-25 CONV.

© SIA

HUAHINE FARE
SID CONV RWY 07-25
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B)

APP :	TAHITI Contrôle / *Control*	134.700
AFIS :	HUAHINE Information	119.300





CONSIGNES PARTICULIERES
Sauf clairance contraire, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.
Lorsqu'une pente est spécifiée, le pilote, en cas d'impossibilité de respecter cette pente, doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le CTL en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière.

SPECIAL INSTRUCTIONS
Except otherwise instructed, ACFT must comply with standard instrument departure specifications.
Some departure can be defined with a minimum slope. Captains of ACFT not able to adhere to the latter are requested to inform ATC when starting up the engines.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
VMC : turn back to land on the aerodrome.
IMC : continue the flight up to the last clearance transmitted by ATS complying with outgoing routes towards the FL as stipulated in the FPL in force.

© SIA

HUAHINE FARE
SID CONV RWY 07-25

1) DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

RWY 07 : Monter dans l'axe RM 067° ou secteur Nord de l'axe de piste jusqu'à 2000 (1986), pente 4,8% (1) (2) à maintenir jusqu'à 300 (286), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Monter dans l'axe RM 247° ou secteur Nord de l'axe de piste jusqu'à 2000 (1986), pente 6,5% (3) (4) à maintenir jusqu'à 300 (286), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

1) OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY 07 : *Climb straight ahead MAG 067° or North sector delimited by RWY axis till 2000 (1986), slope 4.8% (1) (2) to maintain until 300 (286), then direct track climbing up to safety altitude.*

RWY 25 : *Climb straight ahead MAG 247° or North sector delimited by RWY axis till 2000 (1986), slope 6.5% (3) (4) to maintain until 300 (286), then direct track climbing up to the en-route safety altitude.*

2) ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS

2) STANDARD INITIAL DEPARTURE ROUTES

RWY	SID	Destination	Itinéraires / *Routes*
07	**TEANO 3E**	MOOREA	Monter dans l'axe et suivre le R 067 HHN (RM 067°), pente 4.8% (1) (2) à maintenir jusqu'à 300 (286). A 4 NM DME de HHN, virer à droite RM 157° pour rejoindre le R 114 HHN (RM 114°) en route vers TEANO. Monter vers le niveau assigné par l'ACC. *Climb straight ahead following R 067 HHN (MAG 067°), slope 4.8% (1) (2) to maintain until 300 (286).* *At 4 NM HHN DME, turn right MAG 157° to intercept and follow R 114 HHN (MAG 114°) towards TEANO.* *Climb up to FL assigned by ATC.*
	ORAMA 3E	TAHITI	Monter dans l'axe et suivre le R 067 HHN (RM 067°), pente 4.8% (1) (2) à maintenir jusqu'à 300 (286). A 4 NM DME de HHN, virer à droite RM 157° pour rejoindre le R 114 HHN (RM 114°) en route vers ORAMA. A ORAMA, suivre la Q422 vers IDUTA. Monter vers le niveau assigné par l'ACC. *Climb straight ahead following R 067 HHN (MAG 067°), slope 4.8% (1) (2) to maintain until 300 (286).* *At 4 NM HHN DME, turn right MAG 157° to intercept and follow R 114° HHN (MAG 114°) towards ORAMA.* *At ORAMA, follow AWY Q422 to IDUTA.* *Climb up to FL assigned by ATC.*
	BB 3E	BORA BORA MAUPITI	Monter dans l'axe RM 067°, pente 4.8% (1) (2) à maintenir jusqu'à 300 (286). A 400 (386) tourner à gauche RM 246° pour rejoindre et suivre le R 276 HHN (RM 276°) vers BB. Monter vers le niveau assigné par l'ACC. *Climb straight ahead MAG 067°, slope 4.8% (1) (2) to maintain until 300 (286).* *At 400 (386) turn left MAG 246° to intercept and follow R 276 HHN (MAG 276°) towards BB.* *Climb up to FL assigned by ATC.*
25	**TEANO 3F**	MOOREA	Monter dans l'axe et suivre le R 253 HHN (RM 253°), pente 6.5% (3) (4) à maintenir jusqu'à 300 (286). A 5 NM de HHN, virer à droite pour rejoindre et suivre le R 276 HHN (RM 096°). A HHN, suivre le R 114 HHN (RM 114°) en route vers TEANO. Monter vers le niveau assigné par l'ACC. *Climb straight ahead following R 253 HHN (MAG 253°), slope 6.5% (3) (4) to maintain until 300 (286).* *At 5 NM HHN, turn right to intercept and follow R 276 HHN (MAG 096°).* *At HHN, follow R 114 HHN (MAG 114°) towardsTEANO.* *Climb up to FL assigned by ATC.*
	ORAMA 3F	TAHITI	Monter dans l'axe et suivre le R 253 HHN (RM 253°), pente 6.5% (3) (4) à maintenir jusqu'à 300 (286). A 5 NM de HHN, virer à droite pour rejoindre et suivre le R 276 HHN (RM 096°). A HHN, suivre le R 114 HHN (RM 114°) en route vers ORAMA. A ORAMA, suivre la Q422 vers IDUTA. Monter vers le niveau assigné par l'ACC. *Climb straight ahead following R 253° HHN (MAG 253°), slope 6.5% (3) (4) to maintain until 300 (286).* *At 5 NM HHN, turn right to intercept and follow R 276 HHN (MAG 096°).* *At HHN, follow R 114 HHN (MAG 114°) towards ORAMA.* *At ORAMA, follow AWY Q422 to IDUTA.* *Climb up to FL assigned by ATC.*
	BB 3 F	BORA BORA	Après décollage, pente 6.5% (3) (4) à maintenir jusqu'à 300 (286), virer à droite en montée RM 306° pour rejoindre et suivre le R 276 HHN (RM 276°) vers BB. Monter vers le niveau assigné par l'ACC. *After take off, slope 6.5% (3) (4) to maintain until 300 (286), turn right climbing MAG 306° to intercept and follow R 276 HHN (MAG 276°) towards BB.* *Climb up to FL assigned by ATC.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

HUAHINE FARE
SID CONV RWY 07-25

Départ omnidirectionnel et SID RWY 07 : pente à 4,8%

(1) Pente théorique de montée déterminée par la végétation d'altitude 64 ft, située à 1830 m du THR 07 et à 215 m au Sud de l'axe de piste.

(2) Cette pente ne tient pas compte des obstacles suivants :

Omnidirectional departure and SID RWY 07 : slope 4.8%

(1) *Theoretical climb gradient determined by vegetation altitude 64 ft, located at 1830 m from THR 07 and at 215 m from Southern RWY centreline.*

(2) *This slope disregards the following obstacles :*

Obstacles *Obstructions*	**Localisation / THR 07 (m)** *Location / THR 07 (m)*	**Localisation / sud axe piste (m)** *Location / Southern RWY centre line (m)*	**Altitude (ft)**	**Pente /** *Slope (%)*
Cocotier *Coconut tree*	1575	150	49	12.9
Cocotier *Coconut tree*	1565	155	40	10.5
Cocotier *Coconut tree*	1535	150	36	> 15

Départ omnidirectionnel et SID RWY 25 : pente à 6,5%

(3) Pente théorique de montée déterminée par la végétation d'altitude 58 ft, située à 1700 m du THR 25 et à 185 m au Sud de l'axe de piste.

(4) Cette pente ne tient pas compte des obstacles suivants :

Omnidirectional departure and SID RWY 25 : slope 6.5%

(3) *Theoretical climb gradient determined by vegetation altitude 58 ft, located at 1700 m from THR 25 and at 185 m from Southern RWY centreline.*

(4) *This slope disregards the following obstacles :*

	Obstacles *Obstructions*	**Localisation / THR 25 (m)** *Location / THR 25 (m)*	**Localisation / sud axe piste (m)** *Location / Southern RWY centre line (m)*	**Altitude (ft)**	**Pente /** *Slope (%)*
Aux abords de l'aérogare *In the vicinity of the terminal*	Lampadaire *Streetlight*	1525	140	58	> 15
Zone étendue de végétation *Extended area of vegetation*	Antenne *Antenna*	1555	130	47	11.7
	Cocotier *Coconut tree*	1580	195	48	11.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

HUAHINE FARE

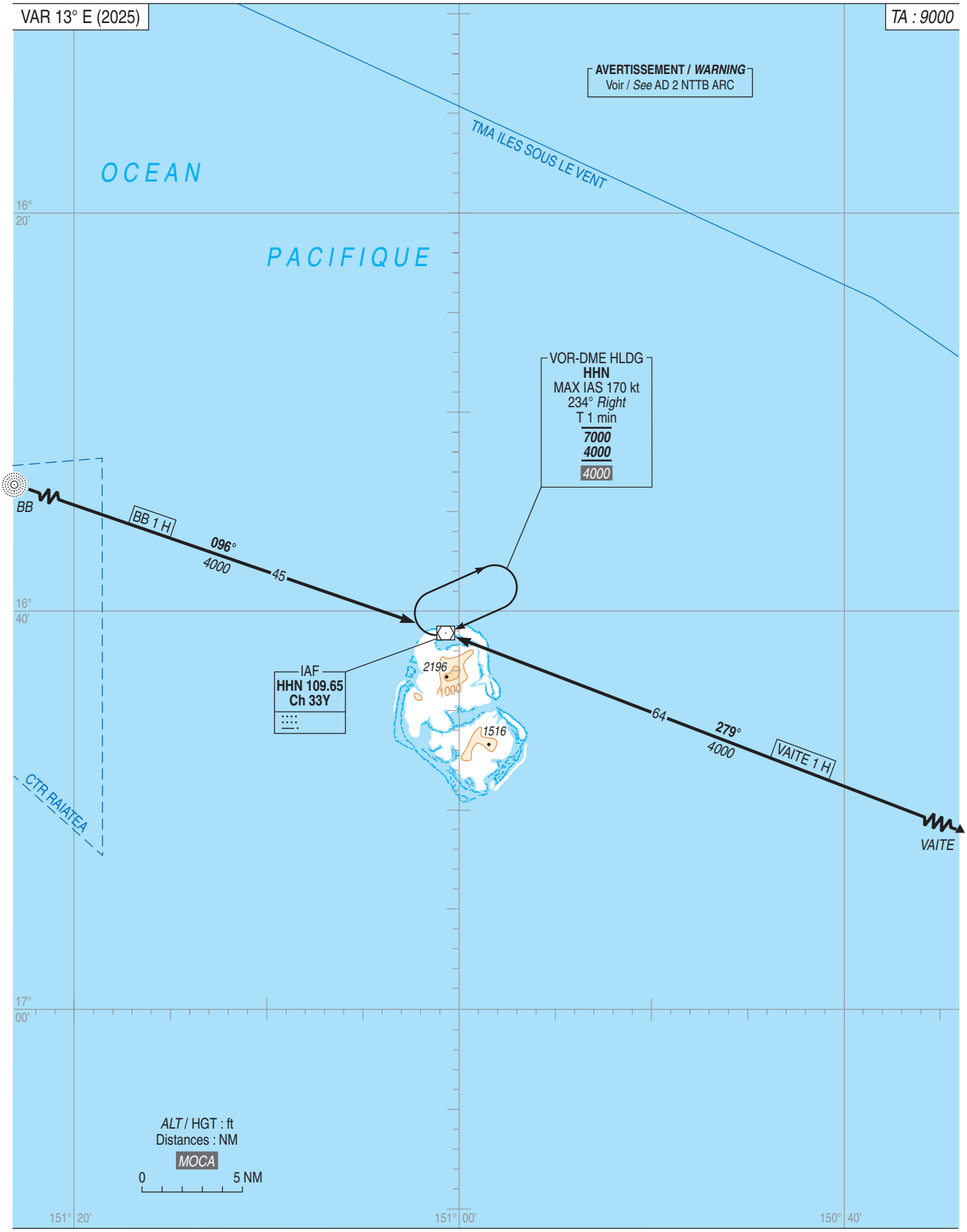
SID RNAV RWY 25	
CAT	A B
PBN Box	RNAV 1 - GNSS Only
Climb gradient	Pour tous les départs RWY 25, pente théorique de montée de 3.9% à maintenir jusqu'à 300 ft (286) déterminée par une zone de végétation d'altitude MAX 93 ft, située à 2055 m du THR 25 et à 315 m au Sud de l'axe de piste. Cette pente ne tient pas compte d'une zone d'obstacles (végétation, bâtiments, poteaux) d'altitude MAX 83 ft s'étendant depuis la DER jusqu'à 130 m en aval et située au sud de l'axe de piste à 140 m au plus proche. Si on fait abstraction des obstacles, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 25, theorical climb gradient 3.9% to be maintained up to 300 ft (286) determined by a vegetation area, altitude MAX 93 ft, located at 2055 m from THR 25 and at 315 m from Southern RWY centre line.* *This slope disregard the obstacles area (vegetation, buildings, pylons) altitude MAX 83 ft, located from DER to 130 m downstream and as close as 140 m of Southern RWY center-line.* *If obstacles are ignored, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 60 m d'altitude. *Presence of vessels in the vicinity of AD, that can measure 60 m in altitude.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
IDUTA 1F	Monter RM 247° (259.6°T), à 500 ft (486), direct vers TH502, puis tourner à gauche vers TH504, puis IDUTA en montée. *Climb MAG 247° (259.6°T), at 500 ft (486), direct to TH502, then turn left direct to TH504, then IDUTA, climbing up.*	5000	
REVRI 1F	Monter RM 247° (259.6°T), à 500 ft (486), direct vers TH502, puis REVRI en montée vers 2000 ft. *Climb MAG 247° (259.6°T), at 500 ft (486), direct to TH502, then REVRI, climbing up to 2000 ft.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTR RNP RWY 25 débutant à REVRI. *Next to SID, NTTR RNP RWY 25 starting at REVRI mandatory.*
BATOP 1F	Monter RM 247° (259.6°T), à 500 ft (486), tourner à droite direct vers UDOLO, puis BATOP en montée vers 2000 ft. *Climb MAG 247° (259.6°T), at 500 ft (486), turn right direct to UDOLO, then BATOP, climbing up to 2000 ft.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTB RNP RWY 29 débutant à BATOP. *Next to SID, NTTB RNP RWY 29 starting at BATOP mandatory.*

© SIA

HUAHINE FARE
STAR CONV RWY 07-25
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B)

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
AFIS : HUAHINE Information 119.300



AMDT 09/25 **CHG :** VAR, suppression représentation NDB HH, NDB RU et STAR RU 1H /
NDB HH representation, NDB RU and STAR RU 1H deleted, normalisation/*standardization.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

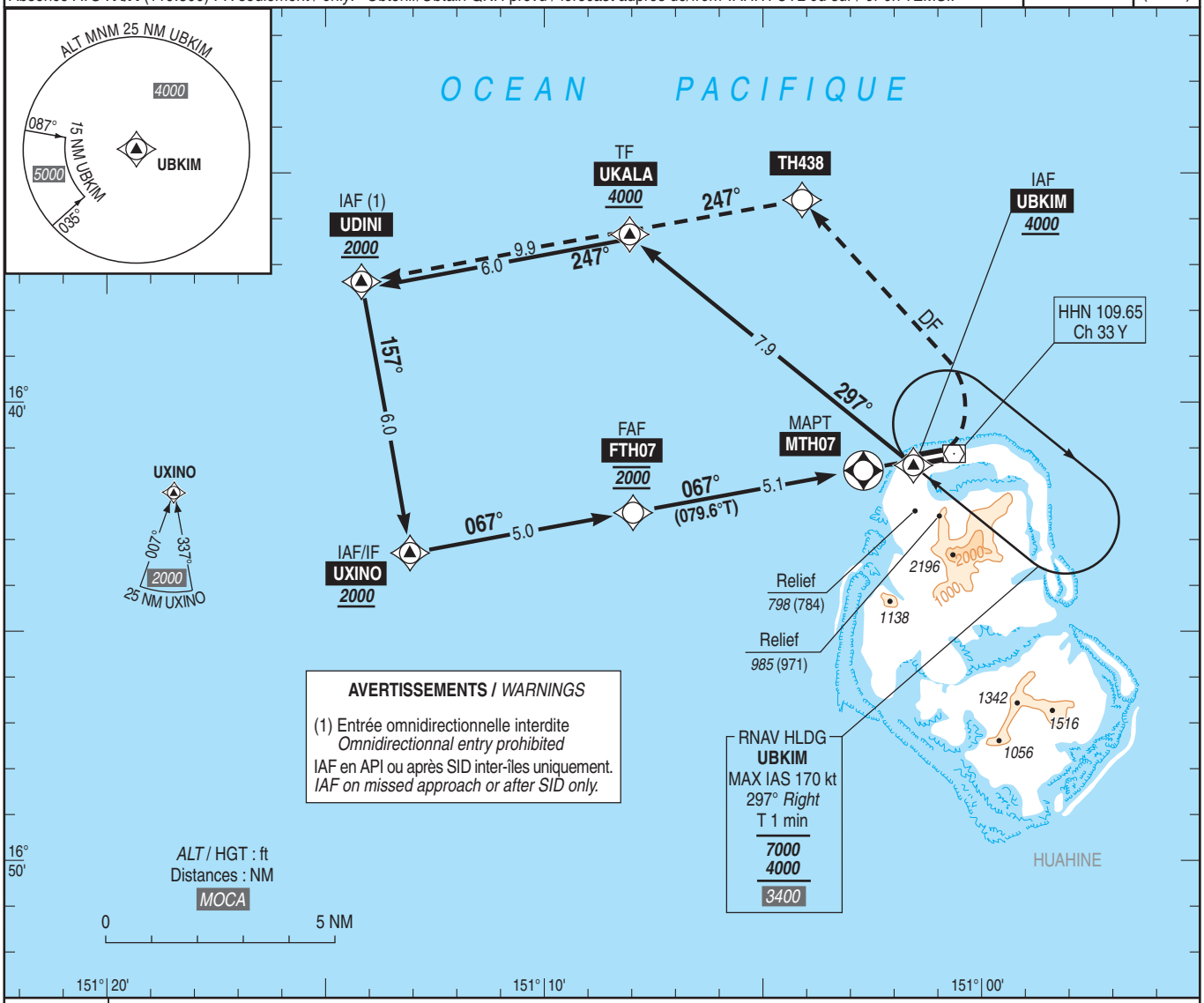
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, DTHR : 14*

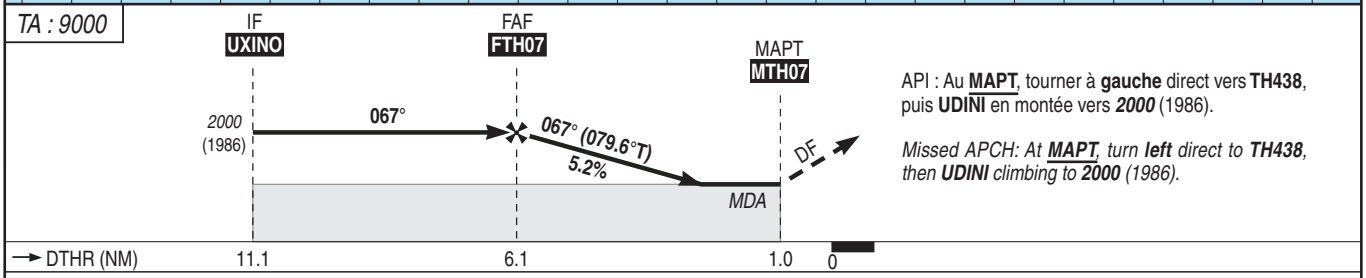
HUAHINE FARE

RNP RWY 07

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : NIL
AFIS : HUAHINE Information 119.300 (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (119.300) FR seulement / *only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de/*from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH	VAR 13°E (2025)





API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** direct vers **TH438**, puis **UDINI** en montée vers ***2000*** (1986).

*Missed APCH: At **MAPT**, turn **left** direct to **TH438**, then **UDINI** climbing to **2000** (1986).*

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)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1050*** (1030)	1500	1027	***1200*** (1180)	1500 1600	1177	***1360*** (1350)	1500 1600	1345

DIST MTH07 NM	**5**	**4**	**3**
ALT (HGT)	***1970*** (1956)	***1650*** (1636)	***1335*** (1321)

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	5.1 NM	4 min 22	3 min 50	3 min 24	3 min 04	2 min 47	2 min 33	2 min 21
FAF - DTHR	6.1 NM	5 min 14	4 min 35	4 min 04	3 min 40	3 min 20	3 min 03	2 min 49
VSP (ft/min)		370	425	475	530	580	635	690

© SIA

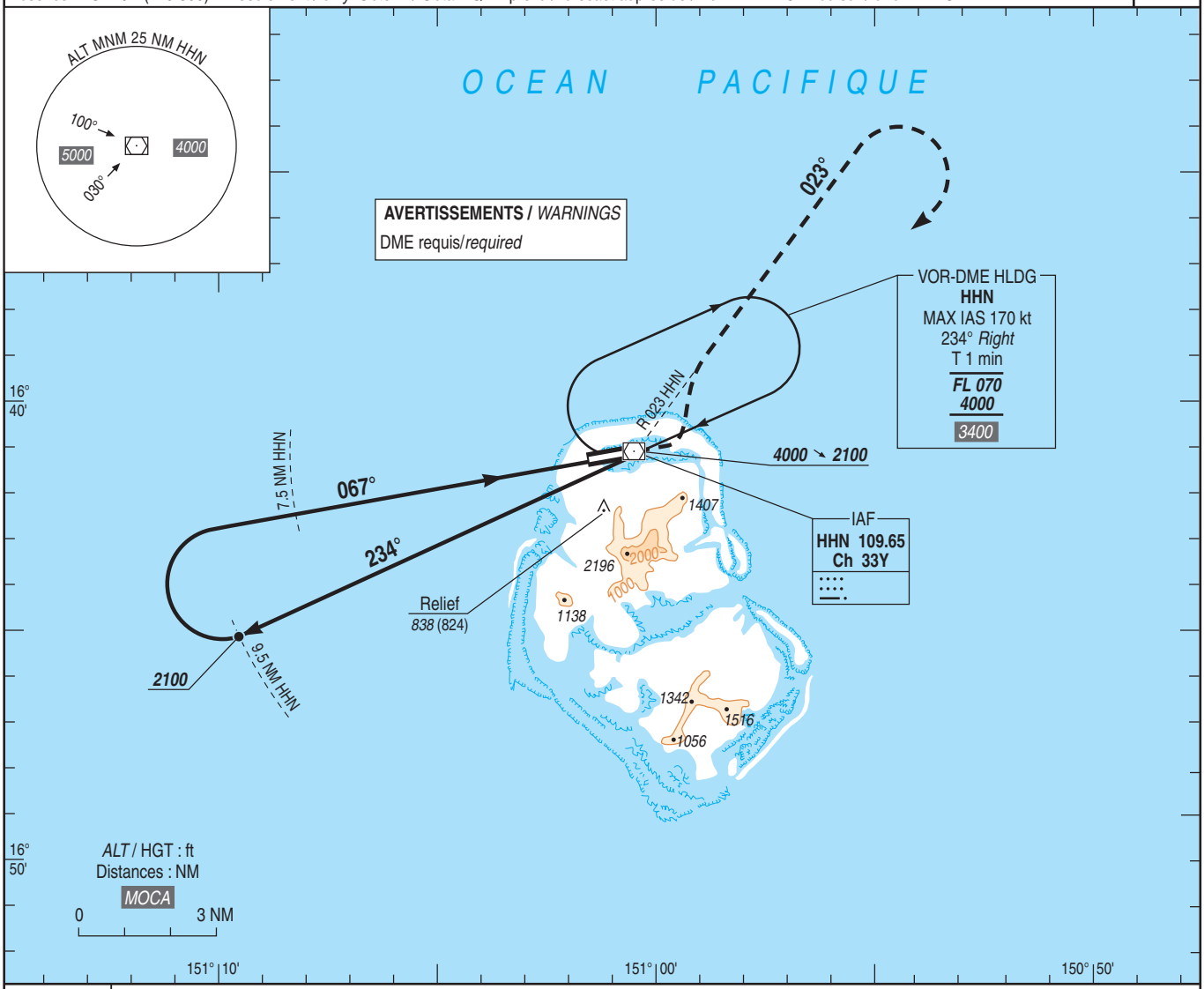
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, DTHR : 14*

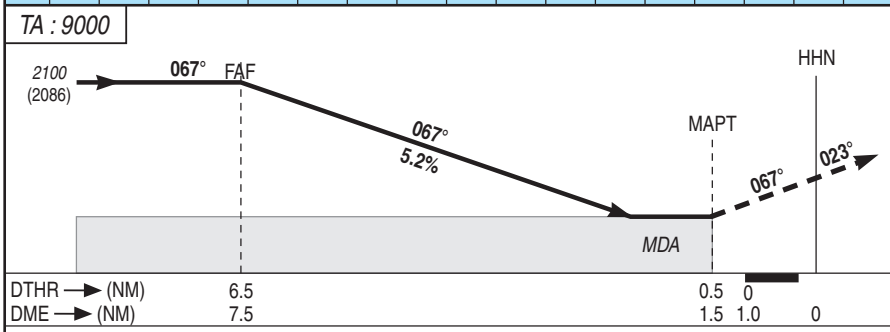
HUAHINE FARE

VOR RWY 07

APP **:** assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : NIL
AFIS : HUAHINE Information 119.300 (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (119.300) FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

VAR 13°E (2025)





API : Monter **R 247 HHN (RM 067°)**. A **HHN**, tourner à **gauche** pour rejoindre et suivre le **R 023 HHN (RM 023°)** en montée vers ***4000*** (3986).
A ***4000*** (3986), tourner à **droite** pour rejoindre HHN. Monter à *1000* (986) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 247 HHN (MAG 067°)**. At **HHN**, turn **left** to join and follow **R 023 HHN (MAG 023°)** climbing to **4000** (3986).*
*At **4000** (3986), turn **right** to join HHN.*
Climb to 1000 (986) 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	VOR			MVL / *Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***950*** (940)	1500	934	***1200*** (1180)	1500 1600	1180	***1370*** (1350)	1500 1600	1348

DME HHN				
NM	**7**	**6**	**5**	**4**
ALT (HGT)	***1945*** (1931)	***1630*** (1616)	***1315*** (1301)	***1000*** (986)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	6 NM	5 min 09	4 min 30	4 min 00	3 min 36	3 min 16	3 min 00	2 min 46
FAF - DTHR	6.5 NM	5 min 33	4 min 51	4 min 19	3 min 53	3 min 32	3 min 14	2 min 59
VSP (ft/min)		365	420	470	525	575	630	680

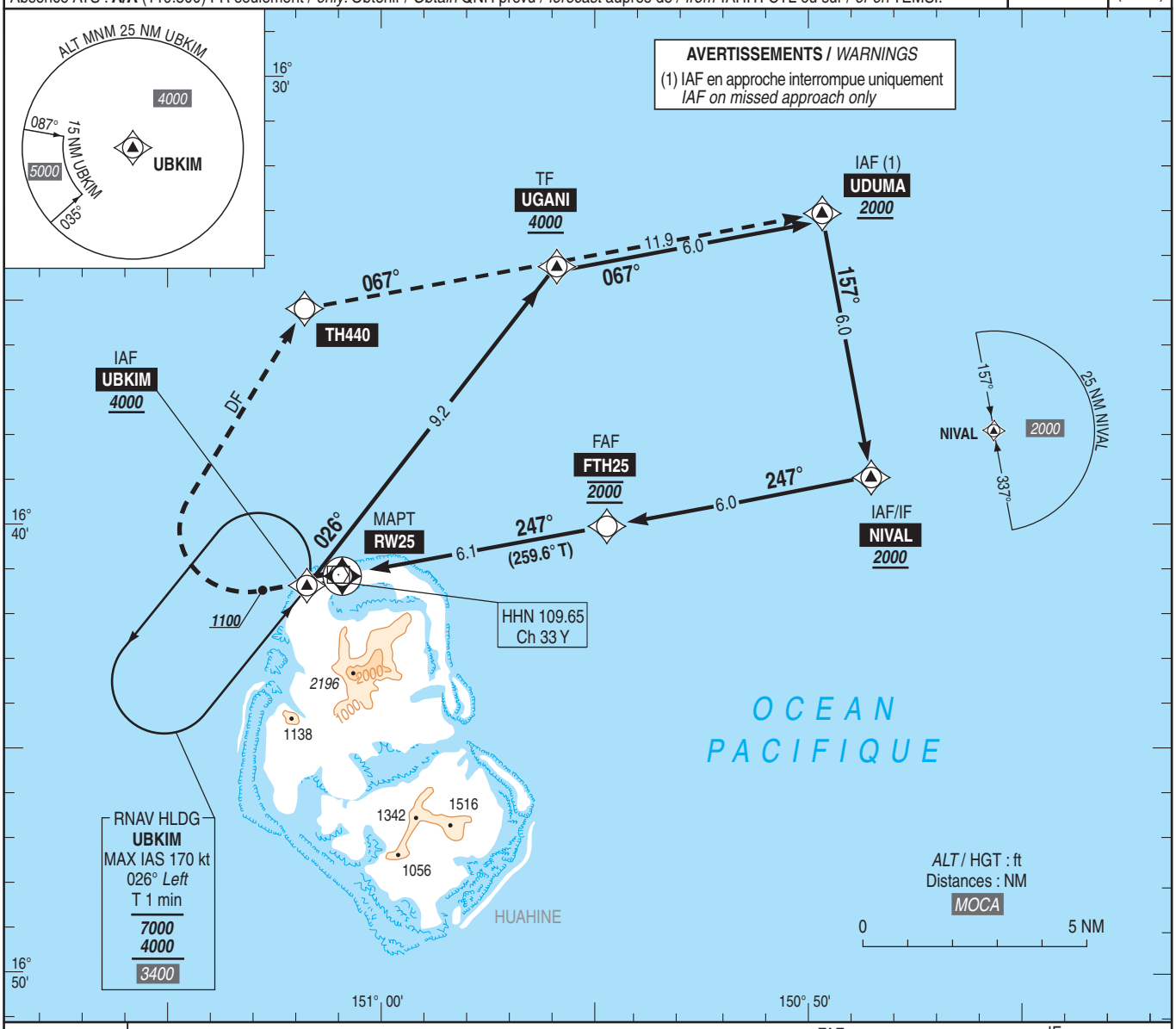
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 13*

HUAHINE FARE
RNP RWY 25

APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : NIL
AFIS : HUAHINE Information 119.300 (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (119.300) FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

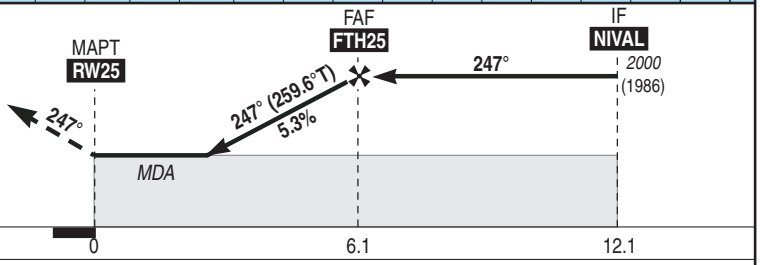
RNP APCH | VAR 13°E (2025)



TA : 9000

API : Monter **RM 247°**. A ***1100*** (1086), tourner à **droite** direct vers **TH440** puis **UDUMA** en montée vers ***2000*** (1986).
Ne pas tourner avant le MAPT.

*Missed APCH: Climb **MAG 247°**. At **1100** (1086), turn **right** direct to **TH440** then **UDUMA** climbing to **2000** (1986).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***950*** (930)	1500	928	***1200*** (1180)	1500 1600	1177	***1360*** (1350)	1500 1600	1345

DIST RW25				
NM	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT (HGT)	***1020*** (1006)	***1340*** (1326)	***1660*** (1646)	***1980*** (1966)

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - THR	6.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
		5 min 12	4 min 33	4 min 03	3 min 38	3 min 19	3 min 02	2 min 48
VSP (ft/min)		375	425	480	530	585	640	690

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

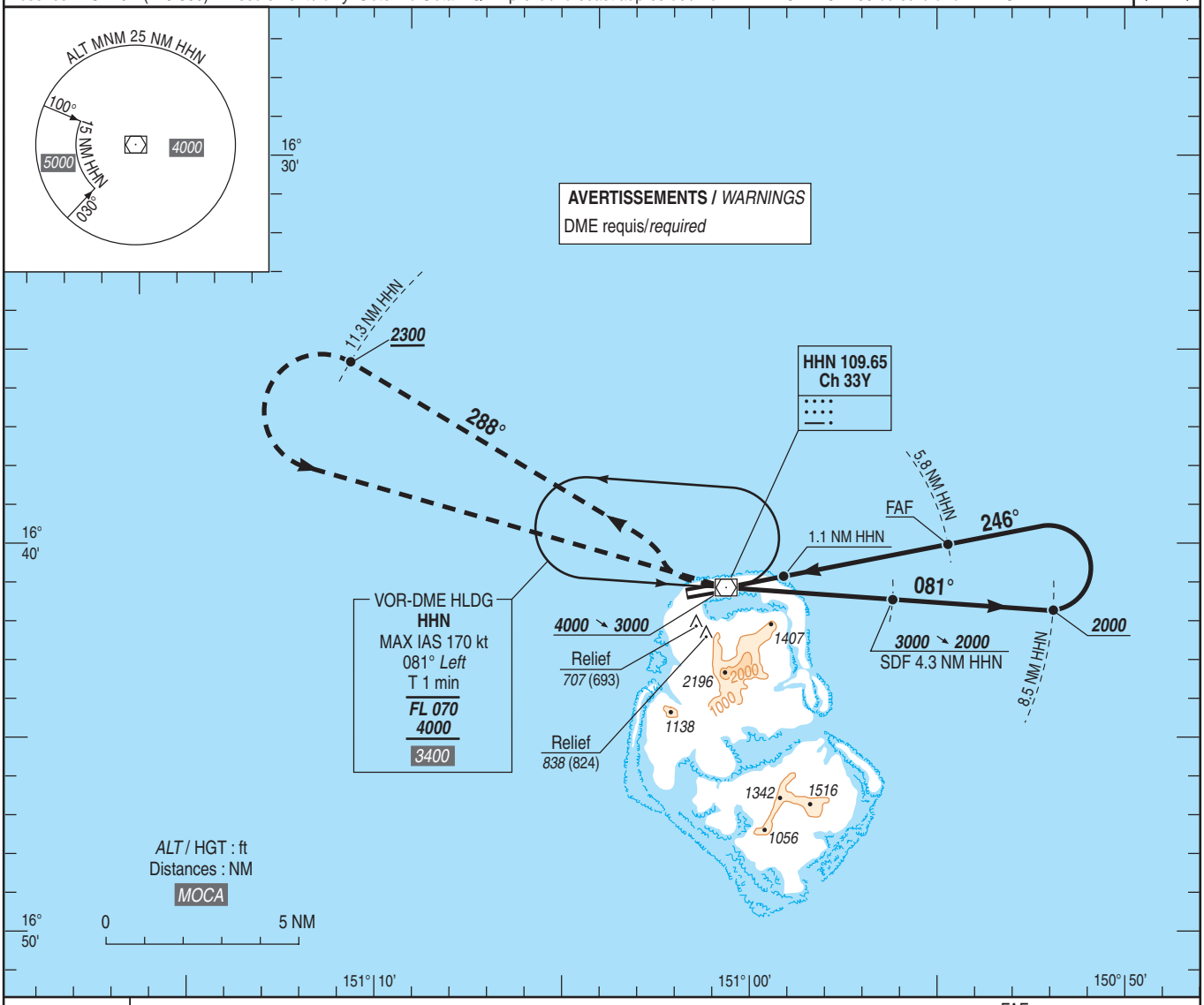
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, THR : 13*

HUAHINE FARE

VOR RWY 25

APP **:** assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
TWR : NIL
AFIS : HUAHINE Information 119.300 (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** (119.300) FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL 134.700 ou sur / *or on* TEMSI.

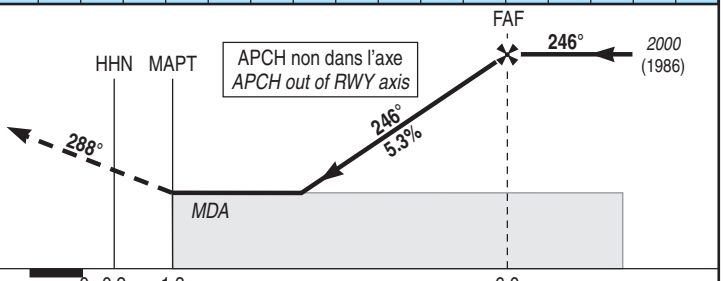
VAR 13°E (2025)



TA : 9000

API : Au MAPT, tourner à **droite** pour rejoindre le **R 288 HHN (RM 288°)** en montée vers ***2300*** (2286) **MNM**.
A **11.3 NM DME HHN**, tourner à **gauche** pour rejoindre **HHN** en montée vers ***4000*** (3986).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At MAPT, turn **right** and follow **R 288 HHN (MAG 288°)** climbing to **2300** (2286) **MNM**.*
*At **11.3 NM DME HHN** turn **left** to join **HHN** climbing to **4000** (3986).*
Acceleration level not studied.



THR ← (NM)	0	0.2	1.3	6.0
DME ← (NM)	0	1.1	5.8	

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			MVL/*Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement/*only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***700*** (690)	1500	685	***1050*** (1040)	1500 1600	1036	***1220*** (1210)	1500 1600	1204

DME HHN				
NM	**2**	**3**	**4**	**5**
ALT (HGT)	***780*** (766)	***1100*** (1086)	***1425*** (1411)	***1745*** (1731)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *(1) Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	4.7 NM	4 min 02	3 min 19	2 min 49	2 min 34	2 min 21	2 min 10
FAF - THR	6.0 NM	5 min 11	4 min 15	3 min 38	3 min 18	3 min 01	2 min 47
VSP (ft/min)		375	455	535	590	640	695

© SIA

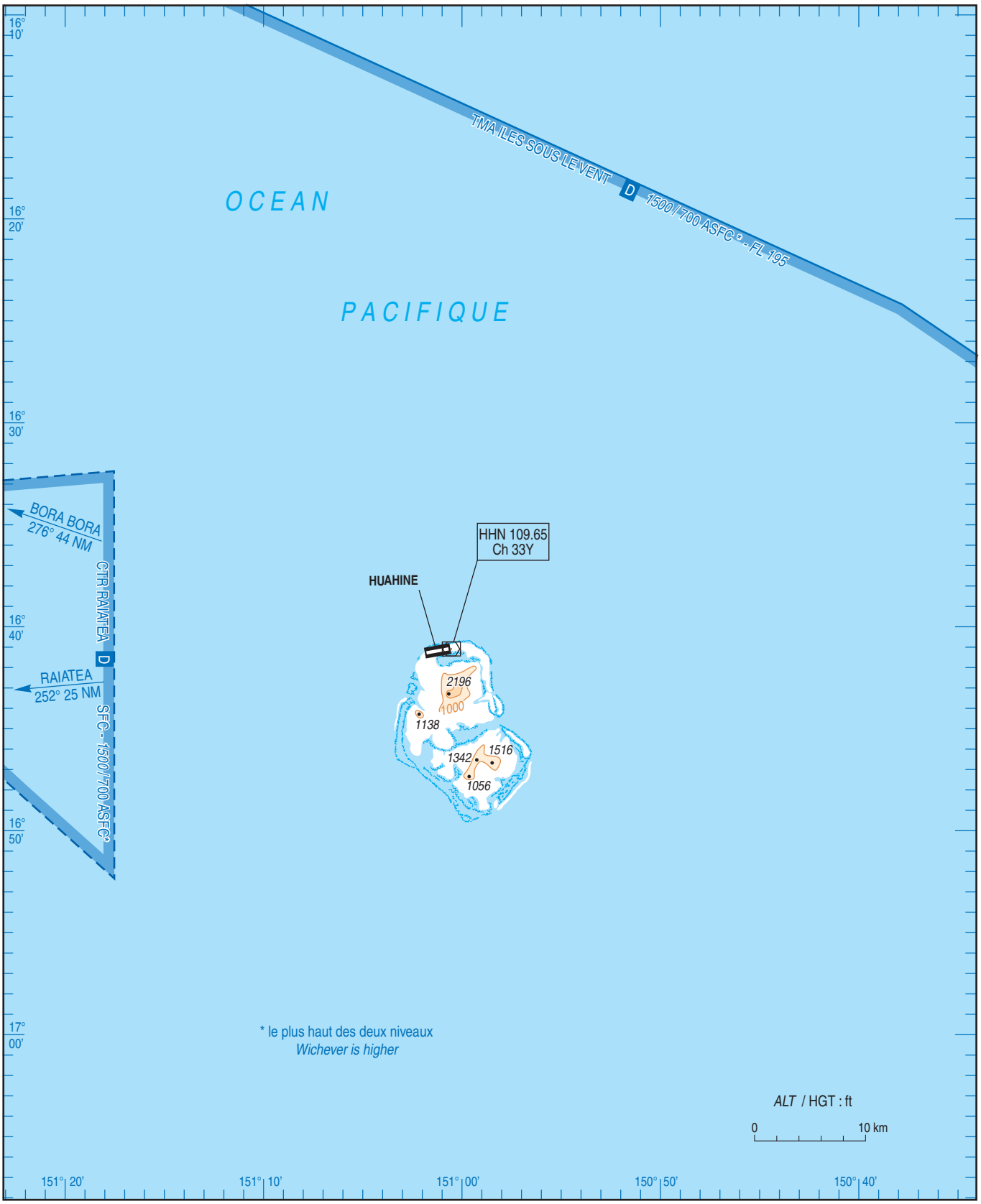
APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

HUAHINE FARE

	ALT AD : 14 ft (1 hPa) LAT : 16 41 18 S LONG : 151 01 43 W	**NTTH** VAR 13° E (2025)

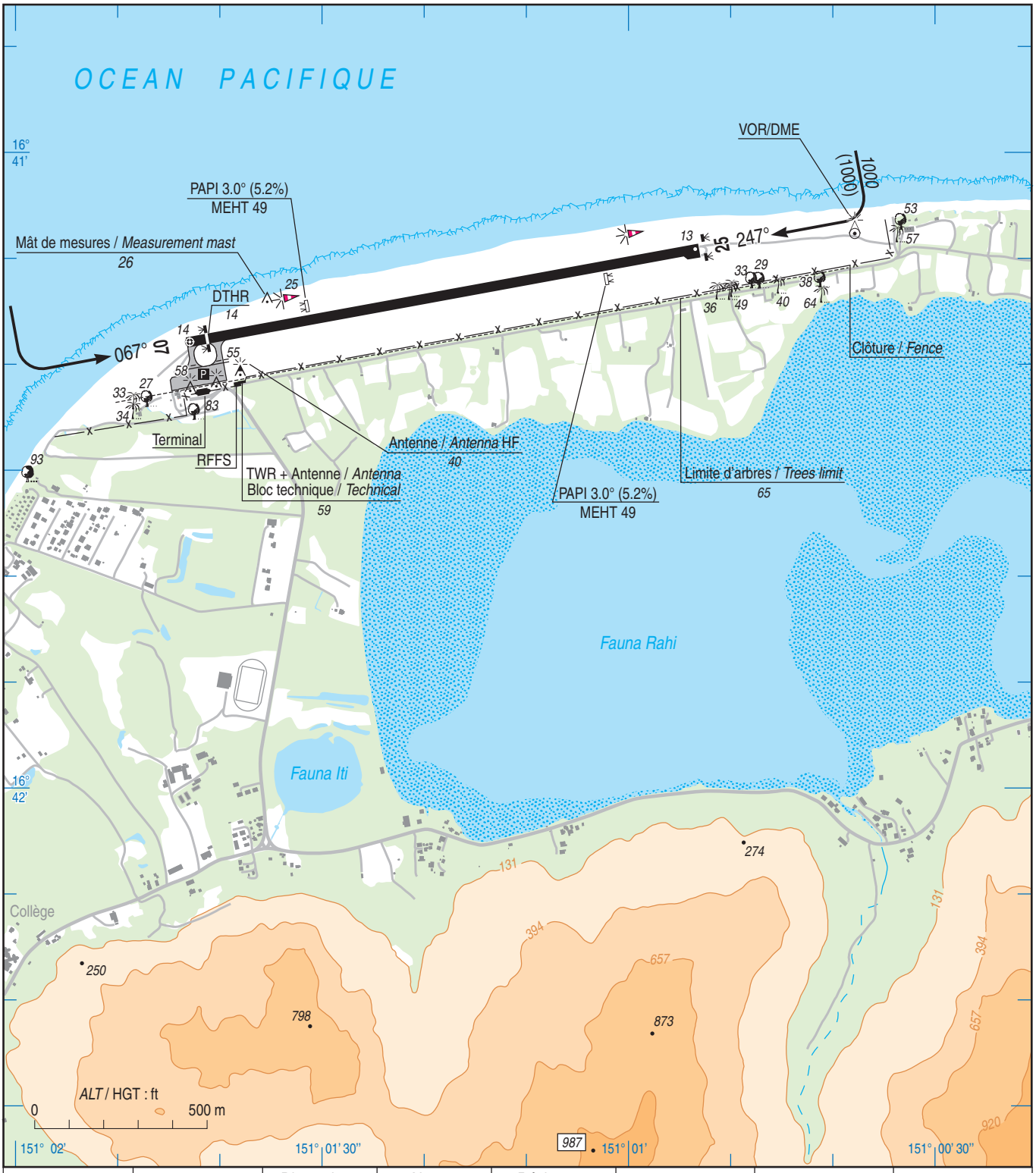
APP : assurée par / *provided by* TAHITI CTL 134.700
AFIS : HUAHINE Information 119.300 (FR uniquement / only)
Absence ATS : **A/A** (119.300) FR uniquement / *only.*



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

HUAHINE FARE



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07 25	067 247	1510 x 30	Revêtue *Paved*	20 F/B/W/T	1510 1450 (1)	1510 1450 (1)	1450 1450 (1)

Aides lumineuses :

Voir AD 2 NTTH ADC 01.

THR : BI
RWY : BI

Lighting aids :

See AD 2 NTTH ADC 01.

THR : LIL
RWY : LIL

OBSERVATIONS / *Remarks :*

(1) Voir / *See* AD 2 NTTH.13

© 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 NTTM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTM - MOOREA TEMAE

AD 2 NTTM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°29'22"S 149°45'44"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et axe TWY ALPHA	Intersection of the RWY and TWY ALPHA centerlines
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	7,5 km NE AFAREAITU	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	16 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	19 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.9866°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.024°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac.list@administration.gov.pf	

AD 2 NTTM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*	TAHITI FAA'A - H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	TWR : LUN-DIM : 1700-0400 En dehors de ces HOR : PPR 72 HR adressé à seac-pf-derog-pays-ld@regis-dgac.net TEL : (689) 40 56 11 46	TWR : MON-SUN : 1700-0400 Outside these SKED : PPR 72 HR to seac-pf-derog-pays-ld@regis-dgac.net TEL : (689) 40 56 11 46
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTTM.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTM.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	En ville	In town
2	Restaurants	En ville	In town
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location O/R	Taxis, car rental O/R
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpital à AFAREAITU	Hospital in AFAREAITU
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Banques et distributeurs automatiques de billets à MAHAREPA. Bureau de poste à MAHAREPA et PAPETOAI.	Banks and ATM in MAHAREPA. Post office in MAHAREPA and PAPETOAI.
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTM.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles, capacité de 60 places.	Fire extinguisher 50 kg of powder in front of the terminal, ACFT PRKG side. Emergency sea facilities available, 60 seats capacity.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5, pendant les horaires publiés par NOTAM et pendant les horaires des vols commerciaux réguliers. Niveau 2 en dehors de ces heures et pendant les horaires publiés. Niveau 1 en dehors de ces horaires.	Level 5, during published SKED by NOTAM and during regular commercial flights. Level 2 outside these hours and during published SKED. Level 1 outside these hours.

AD 2 NTTM.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTM.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	enrobé	paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	enrobé	paved
	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 NTTM.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Diurne	Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTM .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron area security line combined with the holding point mark.

AD 2 NTTM.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 NTTM.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : (689) 40 80 33 35

AD 2 NTTM.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	135.29 (122)	1230 x 30	25 F/B/X/T enrobé bitumineux / bituminous mix	17°29'08.96"S 149°45'56.90"W ------ GUND NIL	THR : 13ft
30	315.29 (302)	1230 x 30	25 F/B/X/T enrobé bitumineux / bituminous mix	17°29'37.38"S 149°45'27.59"W ------ GUND NIL	THR : 10ft

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	150	NIL	NIL	(1)
30	NIL	NIL	227	NIL	NIL	(2)

(1) Bande de piste avant seuil non conforme, longueur 53 m au lieu de 60 m.
Largeur bande aménagée : 150 m.
Largeur bande dégagée : 150 m.
RWY strip before THR not compliant, length 53 m instead of 60 m.
Prepared strip width : 150 m.
RWY shoulder width : 150 m.

(2) Largeur bande aménagée : 150 m.
Largeur bande dégagée : 150 m.
Prepared strip width : 150 m.
RWY shoulder width : 150 m.

AD 2 NTTM.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	1230	1380	1230	1230	
30	1230	1457	1230	1230	

AD 2 NTTM.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	42 ft					
30		G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	53 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*	
12	830 m 400 m	60 m	W Y	LIL	R			(1)
30	830 m 400 m	60 m	W Y	LIL	R			(2)

(1) PAPI RWY 12 : obligatoire de nuit / mandatory at night

(2) PAPI RWY 30 : obligatoire de jour et de nuit / mandatory by day and at night

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTM.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*	B - LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Balisage lumineux de secours : centrale électrique de secours.	Emergency lighting : emergency power plant.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	15 s.	
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTM.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTM.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*
CTR MOOREA TEMAE 17°28'59"S , 149°56'38"W - 17°32'46"S , 149°47'16"W - 17°32'45"S , 149°43'00"W - 17°29'40"S , 149°39'49"W - 17°22'05"S , 149°38'09"W - 17°17'54"S , 149°50'05"W - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 17°32'50"S , 149°36'05"W (VOR/DME TAF) - 17°28'59"S , 149°56'38"W	D	1500ft AMSL ---------- SFC	TWR TEMAE Tour (FR) TEMAE Tower (EN)	HOR ATC : voir/see AD 2.3

AD 2 NTTM.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	TEMAE Tour (FR) *TEMAE Tower (EN)*	118.700 MHz	HO	
A/A	TEMAE (FR)	118.700 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 NTTM.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 NTTM.20 Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Roulage interdit hors RWY et TWY..

Voies de circulation parallèles à la piste définitivement inutilisables.

Suppression matérialisée par des croix de Saint André et balisage lumineux désactivé.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour les aéronefs de MTOW supérieure à 11 t.

20.1 GROUND HANDLING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

TWY parallel to the RWY definitely unusable.

Suppression materialised with St. Andrew's cross and lighting system deactivated.

Half turn prohibited outside turn-around areas located at the end of RWY for ACFT whose MTOW greater than 11 t.

AD 2 NTTM.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTM.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Limitations vent traversier :

- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée

22.1 USAGE LIMITATIONS

Crosswind limitations :

- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY

22.2 VOLS AU DEPART

Durant les périodes d'activité parachutage, pour tous les vols, demande mise en route obligatoire pendant HOR ATS.

Obstacle le plus pénalisant : relief coté 197 ft situé à 400 m à gauche de l'axe et à 920 m de la DER (RWY 30).

22.2 DEPARTING FLIGTHS

During jumping activity, for all flights, start up clearance compulsory during ATS SKED.

Controlling obstacle : 197 ft high relief located 400 m left from the axis and 920 m from DER (RWY 30).

22.3 VOLS VFR

22.3 VFR FLIGHTS

Points	Coordonnées *Coordinates*	Noms *Names*
EM	17° 28' 14" S - 149° 46' 48" W	Côte Nord, PK 2.8. Passe Avaiti (Tiahia) à environ 700 m de la côte. *North coast, KP 2.8. Avaiti (Tiahia) pass, about 700 m from the coast.*
NM	17° 20' 08" S - 149° 43' 07" W	En mer / *At sea* R 319 / 14.3 NM TAF
S1	17° 33' 22" S - 149° 46' 51" W	A 840 m des côtes de Moorea, à 670 m de Motu Ahi, verticale passe de Tupapaurau (baie de Putoa). *At 840 m from Moorea coast, at 670 m from Motu Ahi, overhead Tupapaurau pass (Putoa bay)*
SM	17° 35' 16" S - 149° 48' 04" W	A 320 m des côtes de Moorea, verticale baie de Aharoa. *At 320 m from Moorea coast, overhead Aharoa bay.*
W1	17° 28' 38" S - 149° 49' 31" W	A 1000 m des côtes de Moorea, verticale passe de Avaroa, travers baie de Cook. *At 1000 m from Moorea coast, overhead Avaroa pass, abeam Cook bay.*
WM	17° 29' 33" S - 149° 55' 11" W	A 660 m des côtes de Moorea, Motu Fareone. *At 660 m from Moorea coast, Motu Fareone.*

Sur instruction ATC, au point S1, les ACFT seront en attente à 2000 ft MAX

Sauf instruction contraire TEMAE TWR, les aéronefs en VFR se reporteront obligatoirement aux points suivants :

1 - En provenance de TAHITI FAA'A :

TORAL, BOBIX, ATANU, DOFIN si autorisé vers ces points.

2 - En provenance ou à destination de TETIAROA à 1500 ft ou au dessous : NM.

3 - En provenance ou à destination des "Iles sous le Vent" à 1500 ft ou au dessous : WM, W1. A destination du point WM, si le contact radio n'est pas établi avec TEMAE TWR , contacter TAHITI APP, en donnant l'heure et l'altitude estimées au point WM.

4 - En provenance ou à destination du Tour de l'île de Moorea à 1500 ft ou au dessous : W1, WM, SM, S1 Si le contact radio n'est pas établi avec TEMAE TWR, contacter TAHITI APP.

On ATC instruction, at point S1, ACFT will be holding at 2000 ft MAX.

Unless otherwise instructed by TEMAE TWR, VFR ACFT will report compulsorily to the following points:

1 - Coming from TAHITI FAA'A :

TORAL, BOBIX, ATANU, DOFIN if authorized to these points.

2 - Coming from or going to TETIAROA at 1500 ft or under : NM.

3 - Coming from or going to "Iles sous le Vent" at 1500 ft or under : WM, W1. Coming to point WM, if radio contact is not established with TEMAE TWR, contact TAHITI APP, with estimated hour and altitude at point WM.

4 - Coming from or going to Moorea Island Tour at 1500 ft or under: W1, WM, SM, , S1 If radio contact is not established with TEMAE TWR, contact TAHITI APP.

22.4 PERTE DE RADIOCOMMUNICATION

Aéronefs en vol VFR : (arrêté du 12 juillet 2019, paragraphe 4.4.1.).

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

Durant les horaires de fonctionnement TWR :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller,
- après le décollage, le pilote commandant de bord fait demi-tour ou atterrit sur l'aérodrome approprié le plus proche,
- à l'arrivée après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit suivre cette dernière clairance et poursuivre jusqu'à l'atterrissage,
- à l'arrivée avant d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord doit :

a) procéder à un examen de l'aérodrome, depuis une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome, et portant sur les manches à air et l'état de la surface de l'aire de manoeuvre, afin de déterminer la piste à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent,

b) observer la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome,

c) venir s'intégrer au début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage,

22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Aircraft in VFR flight : (ministerial order of July 12th 2019, paragraph 4.4.1.).

If the radiocommunication equipment fails :

During the TWR operating hours :

- upon departure, the pilot-in-command must not take off,

- after take-off, the pilot-in-command turns around or lands at the closest relevant aerodrome,

- upon arrival, after receiving clearance to join aerodrome traffic, the pilot-in-command must follow this clearance and proceed flight until landing,

- upon arrival before receiving joining clearance, the pilot-in-command must:

a) from a height greater than the top of the aerodrome traffic circuits, inspect the aerodrome's air socks and condition of the maneuvering area's surface, in order to decide which runway to use and to ensure that there is no apparent danger of using the aerodrome,

b) observe the position of the other aircraft in the aerodrome traffic,

c) join at the beginning of downwind at the height of the aerodrome traffic circuit, ensuring visual separation with the aircraft already in the aerodrome traffic and leaving them the right of way,

© Service de l'Information Aéronautique, France

d) poursuivre alors jusqu'à l'atterrissage,
e) après l'arrivée, prendre contact par TEL avec le responsable de la TWR.

d) proceed until landing,
e) after arrival, contact the TWR supervisor by phone.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTM.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD interdit de nuit aux aéronefs de MTOW supérieur à 20 t.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

AD forbidden at night for ACFT whose MTOW greater than 20 t.

23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME

23.2.1 Equipement de surveillance du trafic

AD équipé d'une visualisation ADS-B.

La mise à disposition d'une visualisation ADS-B ne modifie en aucun cas la nature du service rendu au titre du contrôle d'aérodrome. Elle permet de mettre en oeuvre les fonctions de surveillance et d'assistance au titre des services du contrôle d'aérodrome, d'information de vol et d'alerte.

23.2 AD EQUIPMENT

23.2.1 Traffic surveillance equipment

AD equipped with an ADS-B display.

The provision of ADS-B display does not, under any circumstances, change the nature of the service provided by aerodrome control. It enables assistance and surveillance to be provided under the terms of aerodrome traffic control, flight information and alert services.

23.2.2 Système de télécommande VHF de balisage

Il dépend de la lumière ambiante mesurée par une cellule photoélectrique pour l'ensemble des fonctions télécommandées. Il ne peut être utilisé que de nuit et en l'absence de l'organisme ATC.

PCL :

Balisage lumineux pouvant être télécommandé par VHF sur la fréquence TWR 118.700.

- niveau de brillance MIN : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI,
- niveau de brillance MAX : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Fonctionnement :

30 minutes et prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

23.2.2 VHF lighting remote control system

It depends on the ambient light measured by a photoelectric cell. It can be used only at night and in ATC absence.

PCL :

Lighting aids remote-controlled by VHF on TWR frequency 118.700.

- *MNM brighting level : 3 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI,*
- *MAX brighting level : 5 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU.*

Lighting extinction after 30 min.

Operating :

30 min and extension of 30 min after 3 or 5 microphone switch actions.

In case of failure :

Wait 10 sec before another switch action.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation in the PAPI, threatening the stability of the glide path.

23.3 OBSTACLES

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles critiques (arbres) à proximité de la bande aménagée et dans les trouées d'envol.

QFU 122°

- Route située dans la trouée d'envol, altitude 4 ft et gabarit routier de 20 ft dont le tracé varie de : 88 m au Nord de l'axe de piste à 1387 m du seuil 12, à 105 m au Sud de l'axe de piste à 1508 m du seuil 12,
- Présence d'une clôture de 5 ft de haut à 72 m de l'axe de piste, partant de 800 m du seuil 12 jusqu'à 640 m à l'Est, bande aménagée réduite à 72 m sur cette portion,
- La VSS est percée par de la végétation d'ALT MAX 95 ft située au plus près à 60 m au Nord de l'axe de piste et de 170 m à 380 m en amont du seuil 12.

Dégagement latéral Nord-Est de la piste et du prolongement dégagé

- Présence d'une clôture de 6 ft et d'une route de 4 ft d'altitude et 20 ft de gabarit routier à 80 m de l'axe de piste,
- Présence d'une ligne continue d'arbres de hauteur moyenne 82 ft située à 90 m de l'axe de piste.

Dégagement latéral Sud-Est de la piste et du prolongement dégagé

Présence d'une clôture de 6 ft de haut à 70 m de l'axe de piste.

QFU 302°

Présence d'un point de mesure de vent de 10 m de haut situé à 1230 m du seuil 30, à 62 m de l'axe de piste, côté lac.

Route située dans la trouée d'envol, 3 ft d'altitude et 20 ft de gabarit routier, dont le tracé varie de 75 m au nord de l'axe de piste à 1457 m du seuil 30, à 75 m au sud de l'axe de piste à 1802 m du seuil 30.

Dégagement latéral Nord-Est de la piste et du prolongement dégagé

- Présence d'une clôture de hauteur 5 ft et d'une route à 80 m de l'axe de piste,
- Présence de cocotiers de hauteur 82 ft situés à 90 m de l'axe de piste.

Travaux de nettoyage de bandes possible hors HS.

23.3 OBSTRUCTIONS

Air crews' attention is drawn towards obstacles (trees) in the vicinity of the RWY shoulder and TKOF funnels.

QFU 122°

- *Road located within the take-off funnel, altitude 4 ft and road gauge of 20 ft with an approximation of the route of: 88 m North of the RWY centerline at 1387 m from THR 12 to 105 m South of the RWY centerline at 1508 m from THR 12,*
- *Presence of a fence 5 ft in height at 72 m from RWY centerline, starting from 800 m from THR 12 up to 640 m East, prepared strip reduced to 72 m for this strip section,*
- *VSS penetrated by a 95 ft MAX ALT vegetation located at the nearest 60 m North of runway axis and 170 to 380 m up threshold 12.*

North-East shoulder of runway and clearway

- *Presence of a 6 ft-high fence and a road of 4 ft altitude and 20 ft of road gauge, located 80 m out of RWY centerline,*
- *Presence of a continuous line of trees, average height 82 ft, located 90 m out of RWY centreline.*

South-East shoulder of runway and clearway

Presence of a fence 6 ft in height at 80 m of RWY centreline.

QFU 302°

Presence of 10 m-high wind measurement mast located 1230 m out of threshold 30, 62 m from runway axis, lake side.

Road located in the take-off funnel, 3 ft altitude and 20 ft of road gauge, ranging from 75 m north of the RWY centerline at 1457 m from THR 30, to 75 m south of the RWY centerline at 1802 m from THR 30.

North-East shoulder of runway and clearway

- *Presence of a 5 ft-high fence and a road located 80 m out of RWY centreline,*
- *Presence of 82 ft-high palm trees located 90 m out of RWY centreline.*

RWY shoulder cleaning outside HS.

23.4 PERIL ANIMALIER

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

© Service de l'Information Aéronautique, France

Occasionnel et en mode dégradé. Cage de capture d'animaux et fusil indisponibles en dehors des horaires des vols commerciaux réguliers et pendant les horaires RFFS publiés de l'AD en niveau 2.

Random and in downgraded mode. Animal capture cage and rifle not available outside scheduled commercial flights and during published RFFS schedules of AD in Level 2.

23.5 ACTIVITES DIVERSES

Parachutage (N° 21) : voir ENR 5.5

Voltige (N° 20) : voir ENR 5.5

23.5 VARIOUS ACTIVITIES

Parachuting (NR 21): see ENR 5.5

Aerobatics (NR 20) : see ENR 5.5

23.6 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Turbulences très fortes par vent de Sud ou Sud Ouest.

Fortes turbulences ou cisaillement de vent en finale aux deux QFU.

HOTSPOT 1 (QFU 122°) :

Le panneau indicateur de sortie de piste vers TWY ALPHA est situé à seulement 13 m du TWY.

HOTSPOT 2 (QFU 302°) :

Le panneau indicateur de sortie de piste vers TWY BRAVO est situé à seulement 13 m du TWY.

23.6 AIR NAVIGATION HAZARDS

Very strong turbulences due to wind from South or South West.

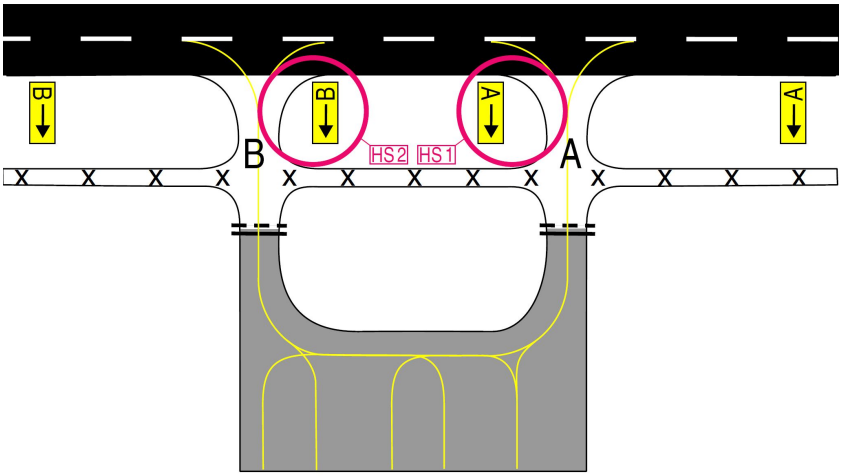
Strong turbulences or windshear on final in both QFU.

HOTSPOT 1 (QFU 122°) :

The runway exit sign to TWY ALPHA is located only 13 m before the TWY entrance.

HOTSPOT 1 (QFU 302°) :

The runway exit sign to TWY BRAVO is located only 13 m before the TWY entrance.



AD 2 NTTM.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 NTTM.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 *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

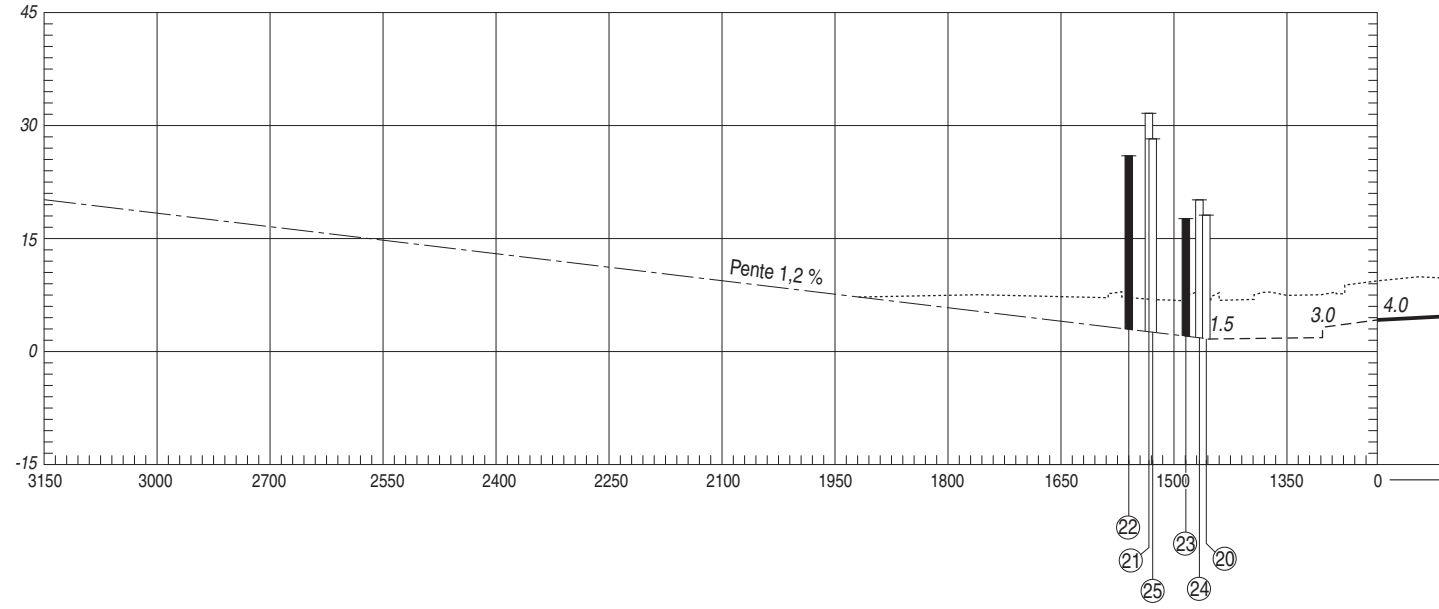
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

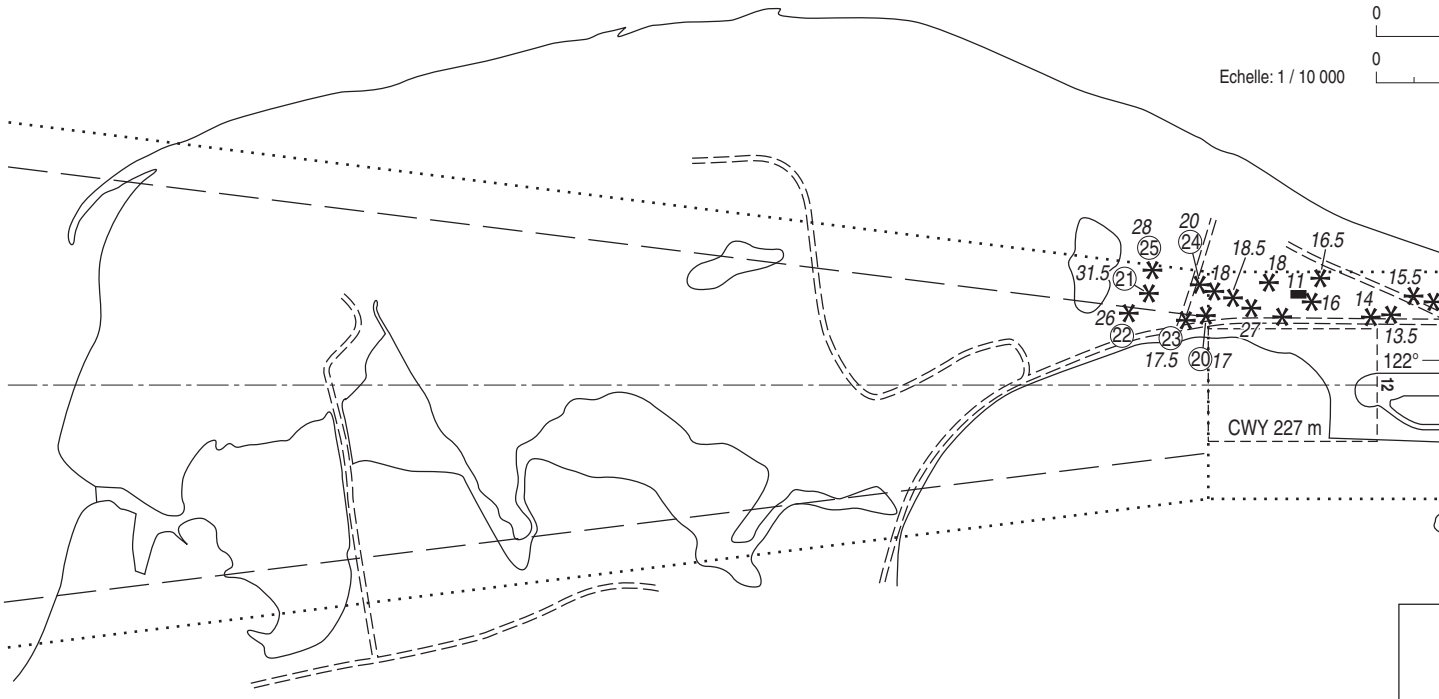
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

MOOREA TEMAE
RWY 12/30

VAR 13° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES





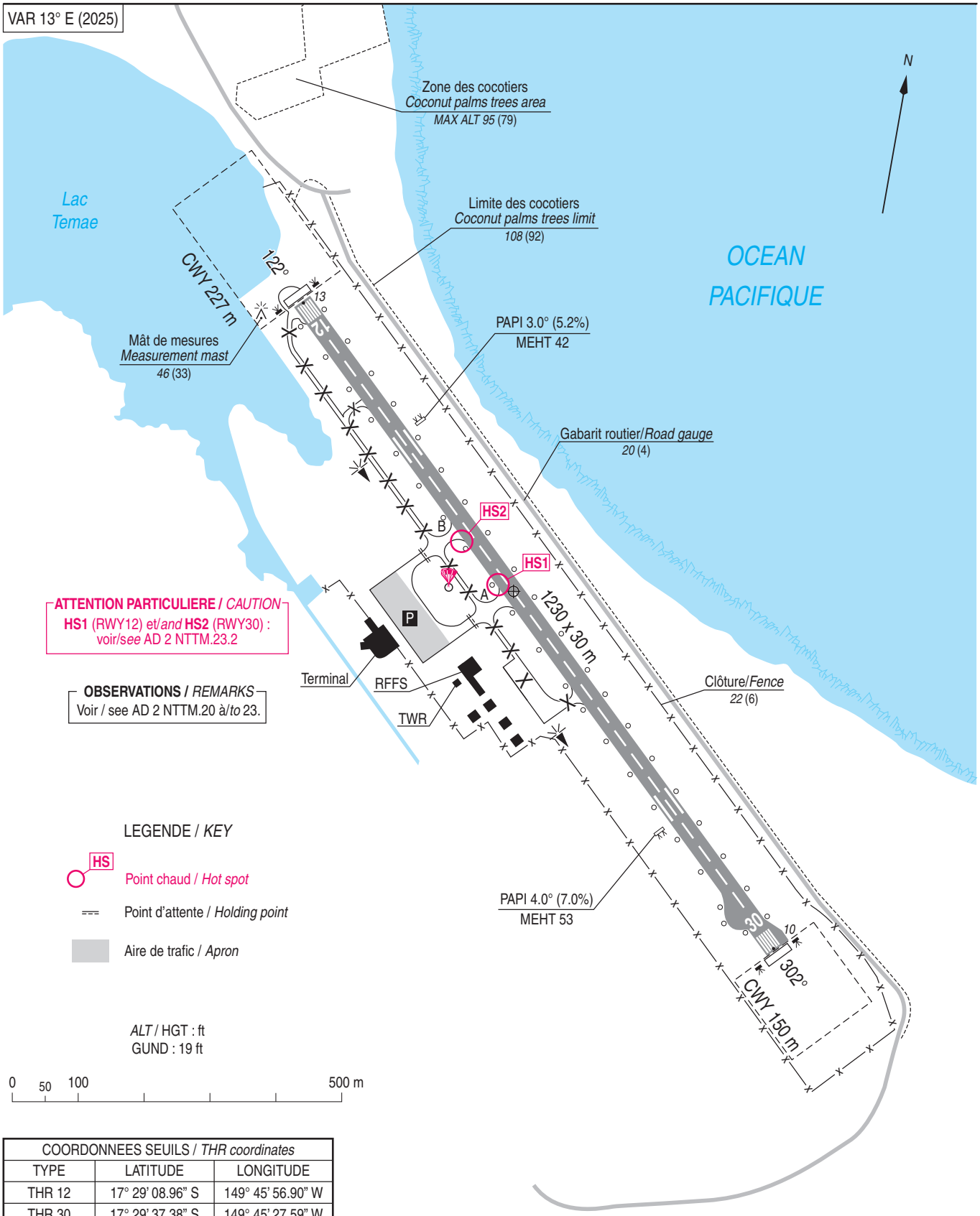
Levé exécuté par GeometriX en décembre 2016
Nivellement rattaché au EGM96 (Earth Gravitational Model 1996)

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATS : voir/*see* AD 2 NTTM.18

MOOREA **TEMAE**
17 29 22 S - 149 45 44 W
ALT AD : 16 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	17° 29' 08.96" S	149° 45' 56.90" W
THR 30	17° 29' 37.38" S	149° 45' 27.59" W

RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)		
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	
12 30	NIL NIL	LIL LIL	1230 1230	1380 1457	1230 1230	1230 1230	Revêtue *Paved*	25 F/B/X/T	800 800	800 800	

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
TAF	REF ENR 4.1		X	X	X
TIARE	REF ENR 4.4		X	X	X
TEANO	REF ENR 4.4		X	X	X
MORNI	REF ENR 4.4	X			X
MOSMA	REF ENR 4.4	X			X
IKELO	REF ENR 4.4		X	X	
VAITE	REF ENR 4.4		X	X	
ATANU	REF ENR 4.4	X	X	X	
BOBIX	REF ENR 4.4	X	X	X	
TORAL	REF ENR 4.4	X	X	X	
KARNO	REF ENR 4.4	X		X	
SALUT	REF ENR 4.4	X		X	
FTM12	17°24'34.9" S 149°50'39.4" W	X			X
MTM12	17°26'47.64" S 149°48'22.63" W	X			X
TM410	17°21'51.0" S 149°47'48.8" W	X			X
TM501	17°27'05.4" S 149°42'50.7" W	X		X	
TM502	17°42'56.3" S 149°54'42.3" W	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

MOOREA TEMAE
PRECODING RNP RWY 12

RNP RWY 12												
RMK	-							MAG VAR 2025 13.0°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	MOSMA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOSMA	IF	MOSMA	-	-	-	-	-	2100	-	170	-	1.0
	TF	MORNI	-	212	225.3	3.5	-	2100	-	-	-	1.0
INA MORNI	IF	MORNI	-	-	-	-	-	2100	-	-	-	1.0
APCH	IF	MORNI	-	-	-	-	-	2100	-	-	-	1.0
	TF	FTM12	-	122	135.3	3.5	-	2100	2100	-	-	1.0
	TF	MTM12	Yes	122	135.3	3.1	-	-	-	-	- 3.00 / -	0.3
	DF	TM410	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	MOSMA	-	297	309.6	3.5	-	2100	-	170	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MOOREA TEMAE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 12

RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 13.0°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	Navigation Accuracy (NM)
SALUT 4S											
-	CA	-	-	122	135.3	-	-	500	-	-	1.0
-	DF	BOBIX	Yes	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	DF	TORAL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	SALUT	-	035	048.3	11.3	-	3000	-	-	1.0
KARNO 4S											
-	CA	-	-	122	135.3	-	-	500	-	-	1.0
-	DF	ATANU	Yes	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	DF	TM502	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	KARNO	-	125	138.0	3.0	L	3000	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MOOREA TEMAE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 30											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 13.0°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	Navigation Accuracy (NM)
SALUT 4N											
-	CA	-	-	302	315.3	-	-	500	-	-	1.0
-	DF	TM501	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	BOBIX	Yes	129	141.6	4.2	-	-	-	-	1.0
-	DF	TORAL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	SALUT	-	035	048.2	11.3	-	3000	-	-	1.0
KARNO 4N											
-	CA	-	-	302	315.3	-	-	500	-	-	1.0
-	DF	TM501	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ATANU	Yes	154	166.7	4.7	-	-	-	-	1.0
-	DF	TM502	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	KARNO	-	125	138.0	3.0	L	3000	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MOOREA TEMAE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 12	
CAT	A B
PBN Box	GNSS uniquement / *only* - RNAV 1
Climb gradient	(1) PDG 5,7 % à maintenir jusqu'à 300 ft, déterminée par le cocotier d'altitude 54 ft situé à 220 m de la DER et 30 m à gauche de l'axe de piste. Cette pente fait abstraction des obstacles suivants :

Obstacles	Altitude (ft)	Localisation / DER (m)	Localisation / axe de piste (m)	PDG induite (%)
Cocotiers	MAX 81	De 10 à 200 m de la DER	Au plus près 90 m à gauche de l'axe	> 15
Forêt	MAX 102	Depuis la DER jusqu'à 150 m	Au plus près 80 m à droite de l'axe	> 15
Cocotiers	MAX 100	De 230 à 370 m de la DER	Au plus près 150 m à gauche de l'axe	8.7
Cocotier	68	A 240 m de la DER	A 200 m à droite de l'axe	6.2
Cocotiers	MAX 92	De 260 à 350 m de la DER	Au plus près à 80 m à droite de l'axe	7.1

Maintain PDG 5.7 % up to 300 ft, gradient determined by coconut tree altitude 54 ft located at 220 m from DER and 30 m left of runway axis. This gradient ignores the following obstacles :

Obstacles	*Altitude (ft)*	*Localisation / DER (m)*	*Localisation / runway axis (m)*	*Induced PDG (%)*
Coconut trees	*MAX 81*	*From 10 to 200 m from DER*	*At the closest 90 m left of axis*	*> 15*
Forest	*MAX 102*	*From DER up to 150 m*	*At the closest 80 m right of axis*	*> 15*
Coconut trees	*MAX 100*	*From 230 to 370 m from DER*	*At the closest 150 m left of axis*	*8.7*
Coconut tree	*68*	*At 240 m from DER*	*At 200 m right of axis*	*6.2*
Coconut trees	*MAX 92*	*From 260 to 350 m from DER*	*At the closest 80 m right of axis*	*7.1*

(2) PDG 4,5 % à maintenir jusqu'à 3000 ft, déterminée par le relief d'altitude 1575 ft de la pointe Sud de l'île de Moorea.

Maintain PDG 4.5 % up to 3000 ft, gradient determined by mountain altitude 1575 ft located at south tip of Moorea island.

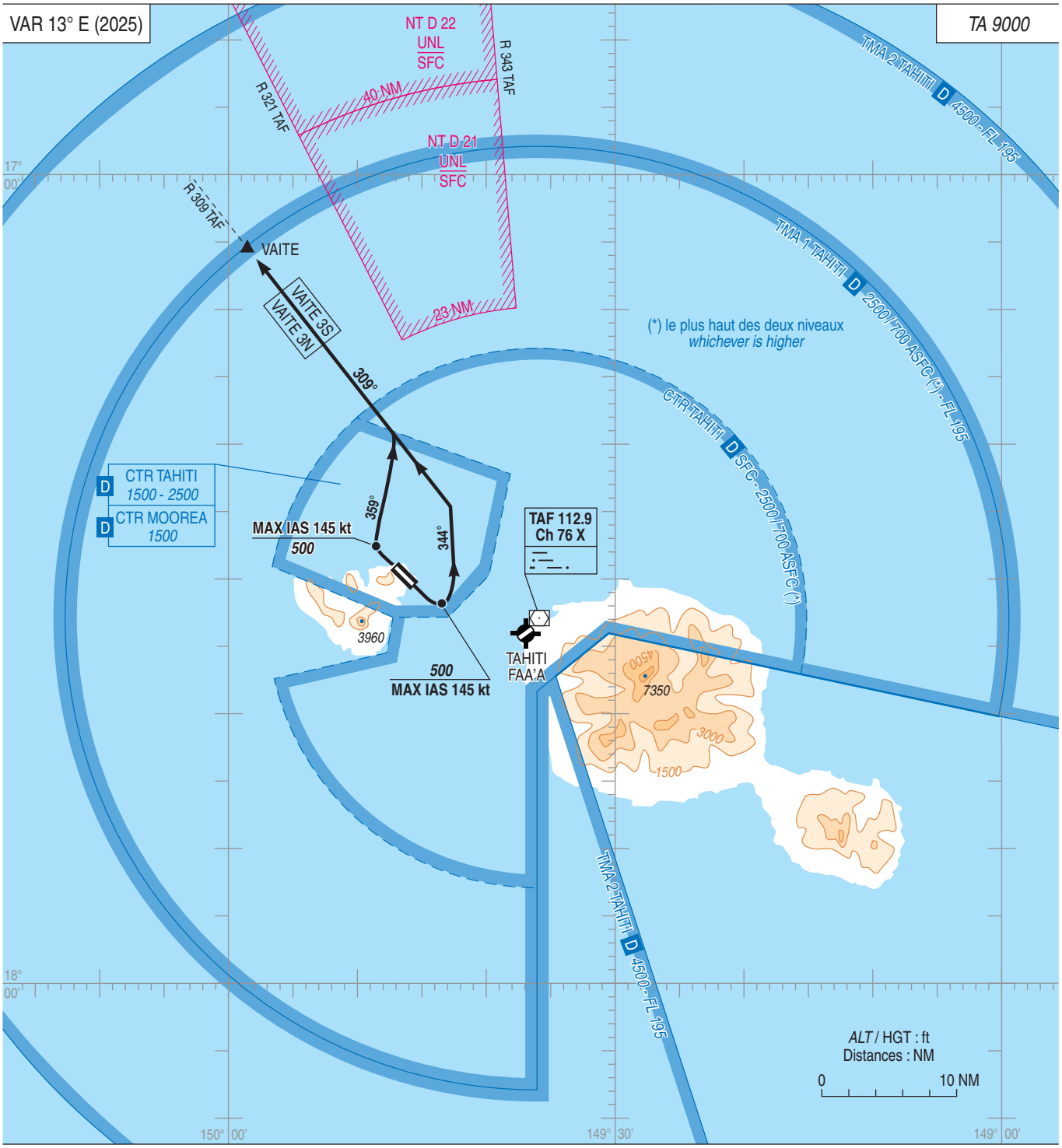
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 60 m d'altitude. *Presence of vessels in the vicinity of AD, that can measure 60 m in altitude.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
SALUT 4S	Monter (1) RM 122°, à 500 ft tourner à gauche direct vers BOBIX puis direct TORAL, puis poursuivre vers SALUT à 3000 ft MNM. *Climb (1) MAG 122°, at 500 ft turn left direct to BOBIX then direct TORAL, then SALUT climbing up at 3000 ft MNM.*	3000	SID suivi de l'approche NTAA RNP RWY 22 ou d'un guidage. *Next to SID proceed NTAA RNP RWY 22 or guidance.*
KARNO 4S	Monter (1) (2) RM 122°, à 500 ft tourner à gauche direct vers ATANU, puis tourner à droite direct vers TM502, puis KARNO en montée vers 3000 ft MNM. *Climb (1) (2) MAG 122°, at 500 ft turn left direct to ATANU, then turn right direct to TM502, then KARNO climbing up to 3000 ft MNM.*	3000	SID suivi de l'approche NTAA RNP RWY 04 ou de l'attente à KARNO ou d'un guidage. *Next to SID proceed NTAA RNP RWY 04 or holding at KARNO or guidance.*

© SIA

MOOREA TEMAE
SID CONV RWY 12-30

ATIS : TAHITI	128.800
APP : TAHITI Approche / *Approach*	121.300
TWR : TEMAE Tour / *Tower*	118.700



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

En VMC : faire demi-tour et atterrir sur la piste en service au moment du départ.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la CTR de TAHITI, au dernier niveau assigné et ensuite entreprendre la montée vers le niveau plan de vol.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

On VMC : turn back to land on the RWY used for departure.
On IMC : continue flight up to the limits of the CTR of TAHITI, at the last assigned FL, then proceed climbing towards the FL as stipulated in the current fligt plan.

AMDT 09/25 **CHG :** VAR, suppression SID IKELO 3N et 3S, suppression NDB FA et MO, plafond CTR TAHITI et plancher TMA 1 TAHITI.
VAR, SID IKELO 3N and 3S deleted, NDB FA and MO deleted, CTR TAHITI upper limit and TMA 1 TAHITI lower limit.

© SIA

MOOREA TEMAE
SID CONV RWY 12-30

RWY	SID	PROCEDURE	LIMITATIONS	DESTINATION
12	VAITE 3S	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 344° pour intercepter et suivre le R 309 TAF (309°) vers VAITE. *Climb straight ahead. At 500 ft, turn left MAG 344° to intercept and follow R 309 TAF (309°) towards VAITE.*	CAT A, B Pente ATS / *ATS Slope* MNM 5 % (1)	Iles sous le Vent
30	VAITE 3N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à droite RM 359° pour intercepter et suivre le R 309 TAF (309°) vers VAITE. *Climb straight ahead. At 500 ft, turn right MAG 359° to intercept and follow R 309 TAF (309°) towards VAITE.*	CAT A, B Pente ATS / *ATS Slope* MNM 7 % (2)	Iles sous le Vent

(1) Pente ATS à 5 % à maintenir jusqu'à interception du R 309 TAF (309°).

(2) Pente théorique de montée à 7 % déterminée par obstacle (relief) côté 197 ft, situé à 400 m à gauche de l'axe et à 920 m de la DER. Si abstraction de cet obstacle, la pente théorique de montée est de 3.3 %.

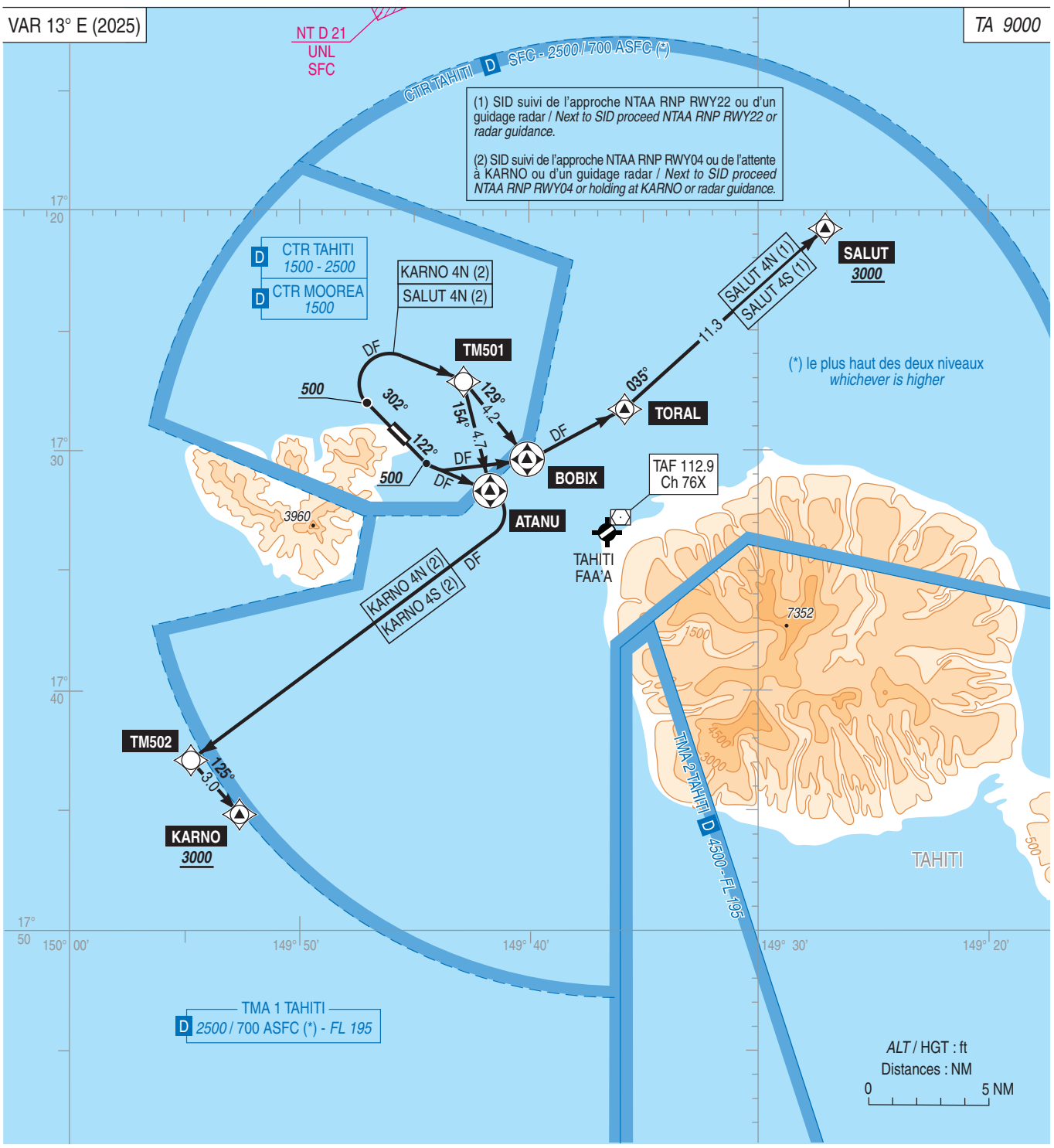
(1) Maintain ATS slope 5 % until interception of R 309 TAF (309°).

(2) Theoretical climb slope 7 % is determinated by obstacle (relief) elevation 197 ft, located at 400 m to the left of RWY axis and at 920 m from DER. Otherwise, theoretical climb slope 3.3 %.

© Service de l'Information Aéronautique, France

MOOREA TEMAE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

ATIS : TAHITI	128.800	**RNAV 1**
APP : TAHITI Approche / *Approach*	121.300	GNSS requis / *required*
TWR : TEMAE Tour / *Tower*	118.700	



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Poursuivre sur le SID jusqu'à l'IAF et débuter la procédure RNAV associée.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
Continue SID up to IAF and proceed to associated RNAV approach.

PANNE DE GUIDAGE GNSS
Voir AIP ENR 1.5.

LOSS OF GNSS GUIDANCE
See AIP ENR 1.5.

AMDT 09/25 **CHG :** VAR, suppression NDB FA et MO, plafond CTR TAHITI et plancher TMA 1 TAHITI.
VAR, NDB FA and MO deleted, CTR TAHITI upper limit and TMA 1 TAHITI lower limit.

© SIA

MOOREA TEMAE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 30	
CAT	A B
PBN Box	GNSS uniquement / *only* - RNAV 1
Climb gradient	PDG 6,7 % à maintenir jusqu'à 300 ft, déterminée par le cocotier d'altitude 60 ft situé à 200 m de la DER et 180 m à gauche de l'axe. Cette pente fait abstraction de la zone d'arbre d'altitude MAX 48 ft située à 70 m de la DER sur une longueur de 120 m et au plus près à 18 m à droite de l'axe de piste. S'il n'est pas fait abstraction de cette zone, la PDG induite est de 12,4 %. Cette pente fait abstraction de la zone de cocotiers d'altitude MAX 54 ft située à 29 m de la DER sur une longueur de 20 m et au plus près à 150 m à droite de l'axe de piste. S'il n'est pas fait abstraction de cette zone, la PDG induite est > 15 %. *Maintain PDG 6.7 % up to 300 ft, gradient determined by coconut tree altitude 60 ft located at 200 m from DER and 180 m left of runway axis.* *This gradient ignores the following obstacles : tree zone altitude MAX 48 ft located at 70 m from DER on 120 m length and at 18 m at the closest on the right of runway axis. If the obstacle is not ignored, induced PDG is 12,4 %.* *This gradient ignores the following obstacles : coconut tree zone altitude MAX 54 ft located at 29 m from DER on 20 m length and at 150 m at the closest on the right of runway axis. If the obstacle is not ignored, induced PDG is > 15 %.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 60 m d'altitude. *Presence of vessels in the vicinity of AD, that can measure 60 m in altitude.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
SALUT 4N	Monter RM 302°, à 500 ft tourner à droite direct vers TM501 puis BOBIX puis tourner à gauche direct vers TORAL, puis poursuivre vers SALUT à 3000 ft MNM. *Climb MAG 302°, at 500 ft turn right direct to TM501 then BOBIX then turn left direct to TORAL, then continue to climb to SALUT at 3000 ft MNM.*	3000	SID suivi de l'approche NTAA RNP RWY 22 ou d'un guidage. *Next to SID proceed NTAA RNP RWY 22 or guidance.*
KARNO 4N	Monter RM 302°, à 500 ft tourner à droite direct vers TM501 puis ATANU puis tourner à droite direct vers TM502, puis poursuivre vers KARNO à 3000 ft MNM. *Climb MAG 302°, at 500 ft turn right direct to TM501 then ATANU then turn right direct to TM502, then proceed to KARNO climbing at 3000 ft MNM.*	3000	SID suivi de l'approche NTAA RNP RWY 04 ou de l'attente à KARNO ou d'un guidage. *Next to SID proceed NTAA RNP RWY 04 or holding at KARNO or guidance.*

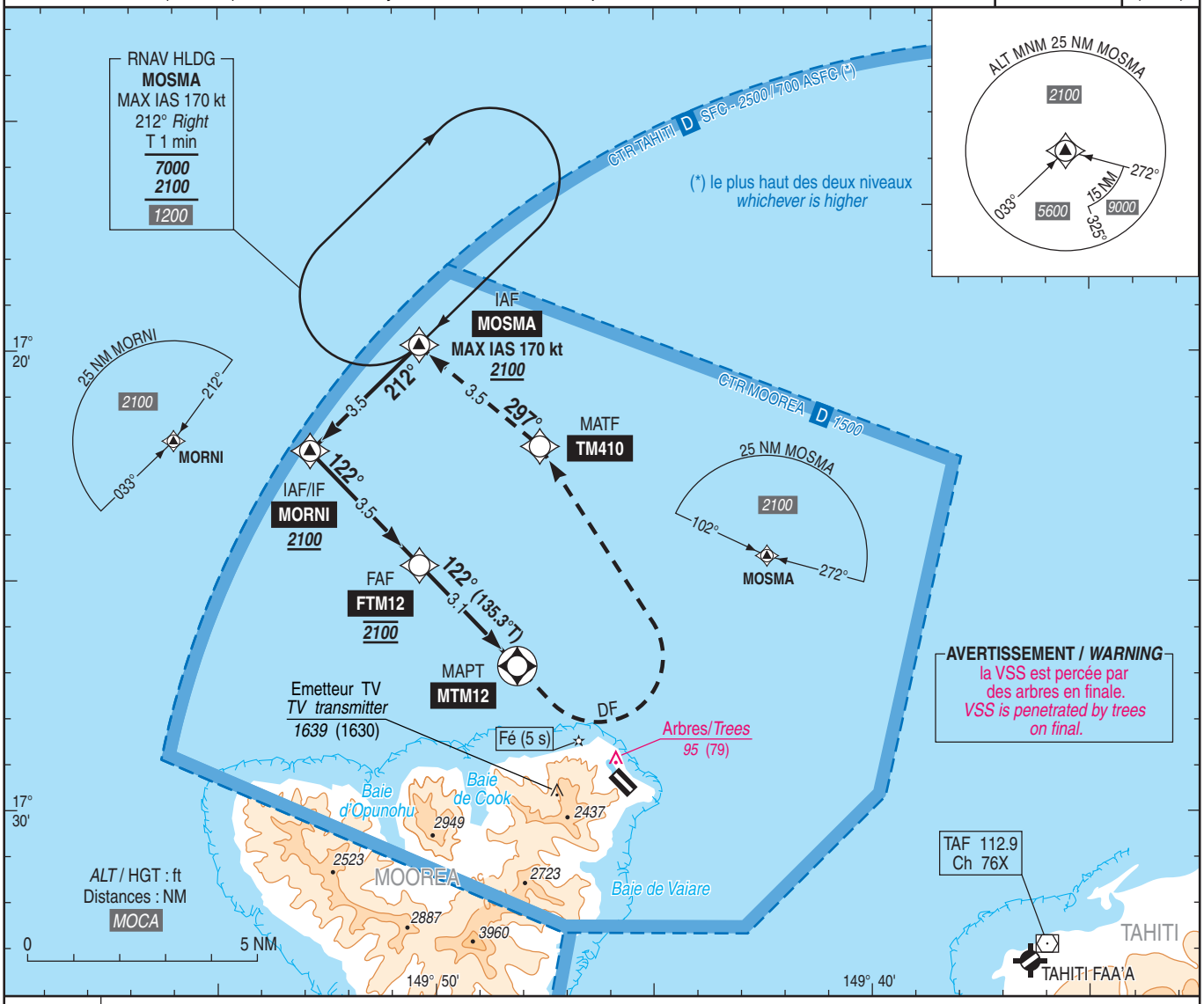
© SIA

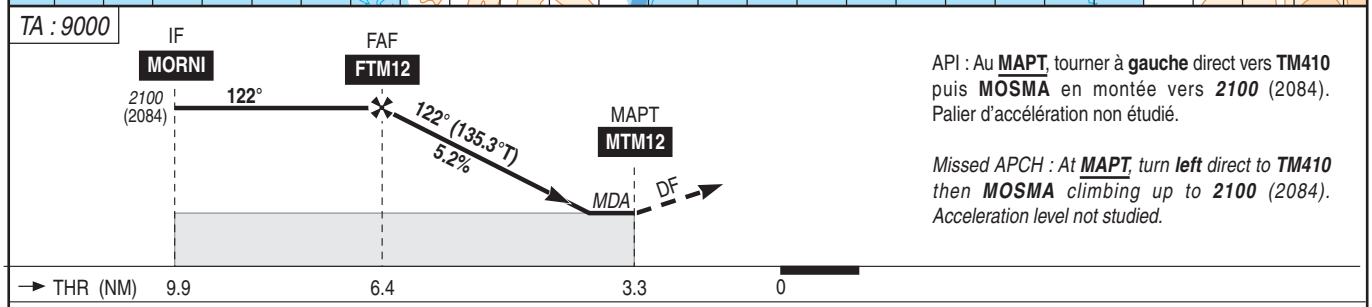
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 16 (1 hPa)**, THR : 13*

MOOREA **TEMAE**

RNP RWY 12

APP : assurée par/*provided by* TAHITI Approche/*Approach* 121.300 **TWR** : TEMAE Tour/*Tower* 118.700 Absence ATS : **A/A** (118.700) FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH auprès de / *from* TAHITI CTL	**RNP APCH**	VAR 13° E (2025)





API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** direct vers **TM410** puis **MOSMA** en montée vers ***2100*** (2084). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left** direct to **TM410** then **MOSMA** climbing up to **2100** (2084). 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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (1)		MVL / *Circling* (1) Absence ATS (2)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***1120*** (1100)	1500	1097	***1320*** (1300)	1500	***1400*** (1390)	1500
B				***1450*** (1430)	1600	***1530*** (1520)	1600

DIST MTM12				
NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***2070*** (2054)	***1750*** (1734)	***1430*** (1414)

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 30 : Main droite. MVL interdites au Sud de la piste / *AD circuit RWY 30 : Right hand. Circling prohibited South of RWY.*
(2) Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.1 NM	2 min 39	2 min 11	1 min 52	1 min 41	1 min 33	1 min 26
FAF - THR	6.4 NM	5 min 29	4 min 31	3 min 50	3 min 29	3 min 12	2 min 57
VSP (ft/min)		370	450	530	585	635	690

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MOOREA **TEMAE**

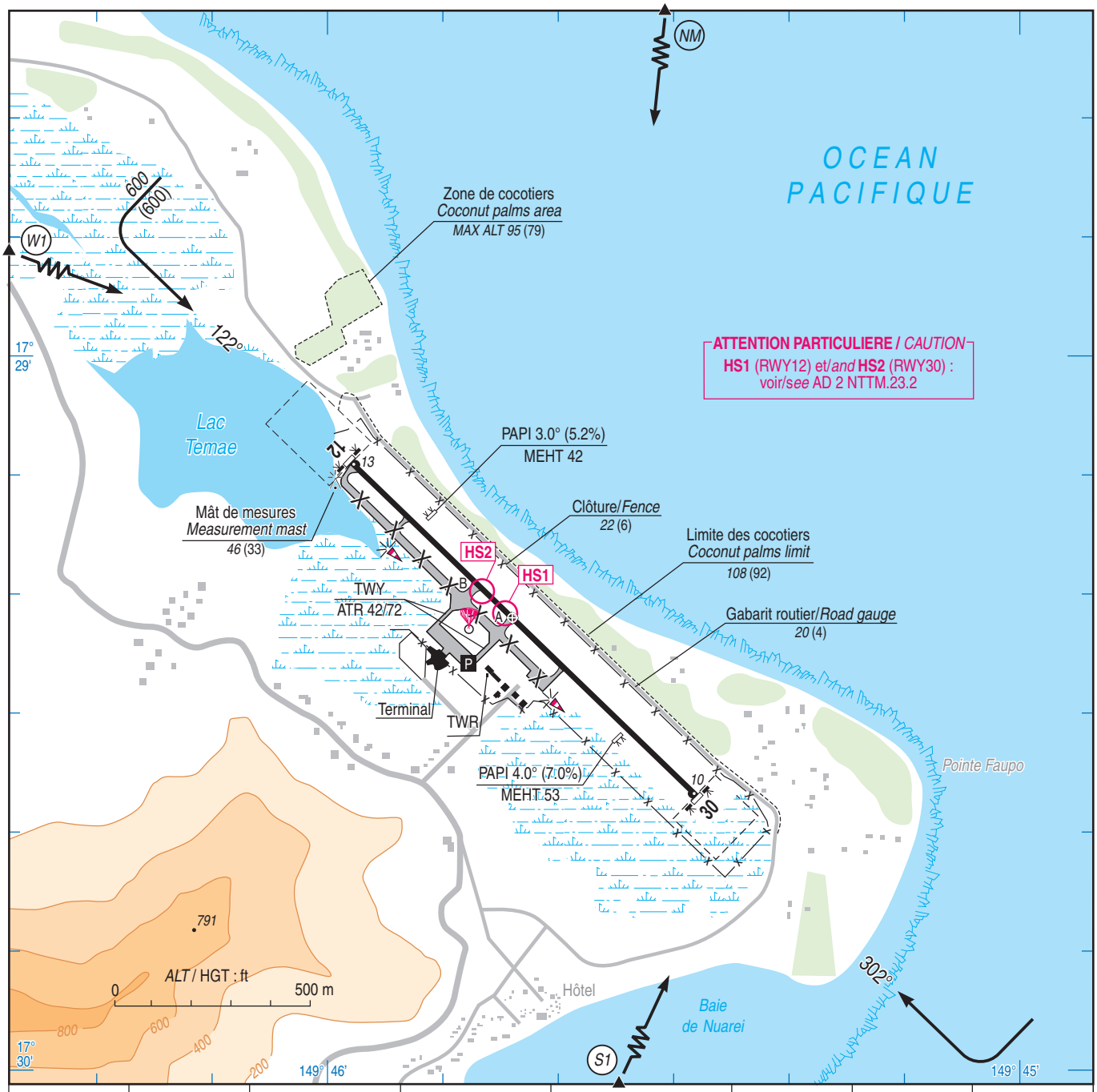
	ALT AD : 16 ft (1 hPa) LAT : 17 29 22 S LONG : 149 45 44 W	**NTTM** VAR 13° E (2025)

APP : TAHITI Approche / *Approach* 121.300
TWR : 118.700
Absence ATS : **A/A** (118.700) FR seulement / only

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

MOOREA **TEMAE**



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	122 302	1230 x 30	Revêtue *Paved*	25 F/B/X/T	1380 1457	1230 1230	1230 1230

Aides lumineuses :
RWY 12/30 : BI

Lighting aids :
RWY 12/30 : LIL

© 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 NTTO.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTO - HAO

AD 2 NTTO.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	18°03'51"S 140°57'26"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	THR RWY 12
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	8 km NW OTEPA
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	15 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-24 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.9932°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.012°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 98713 PAPEETE TAHITI
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp.dac@administration.gov.pf

AD 2 NTTO.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS HOR RFFS	
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTTO.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	TRO - SHELL	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Pas de réserve de carburant disponible pour gros porteurs.	No fuel reserve available for wide-body aircraft.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*		
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTO.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	- Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places). - Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT.	- Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats). - Level 1 : a 50 kg fire extinguisher powder in the front of terminal, ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	VEN : niveau 2 HS. SAM à JEU : niveau 4 HS. Dégagement ETOPS : niveau 4. Hors HS : PPR PN 48 HR à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors des horaires publiés.	FRI : level 2 HS. SAT to THU : level 4 HS. Alternate for ETOPS flight : level 4. Outside HS : PPR PN 48 HR to the AD administration. Level 1 outside published scheduled.

AD 2 NTTO.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	34 F/B/W/U	
2	Largeur TWY / *TWY width*	25 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance des TWY / *TWY strength*	34 F/B/W/U	
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 NTTO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTO .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Panneaux d'identification de piste non éclairés. Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	RWY designation signs unlighted. Apron safety line combined with holding point marking.

AD 2 NTTO.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 NTTO.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI-FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTO .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W Aperçu de zone / overview of the area METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB AEROWEB-PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTTO.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	134.77 (122)	3343 x 45	47 F/B/W/U revêtue / paved	18°03'51.27"S 140°57'25.55"W ------ GUND NIL	THR : 15ft
30	314.77 (302)	3343 x 45	47 F/B/W/U revêtue / paved	18°05'07.86"S 140°56'04.84"W ------ GUND NIL	THR : 15ft

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	NIL	NIL	NIL	NIL
30	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTO.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	3343	3343	3343	3343	
30	3343	3343	3343	3343	

AD 2 NTTO.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		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 ft					
30		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	65 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*	
12	3343 m	60 m	W	LIL	R			(1)
30	3343 m	60 m	W	LIL	R			(2)

(1) PAPI RWY 12 obligatoire de nuit / mandatory at night.

(2) PAPI RWY 30 obligatoire de nuit / mandatory at night.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTO.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*		
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	B-LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène : 110 kVA	Generator : 110 kVA
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Inférieur à 15 s.	Less than 15 s.
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTO.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTO.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 NTTO.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	HAO Information (FR)	119.100 MHz	OTHER	Exploitant/Operator : Territoire
A/A	HAO (FR)	119.100 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 NTTO.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	HAO	370 kHz	H24	18°04'55.0"S 140°56'25.6"W	51 ft	200NM		125°/2651 m ARP	(1)
(1) Modulation A2									

AD 2 NTTO.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Largeur bande aménagée : 120 m.

Largeur bande dégagée : 120 m.

Zone meuble longitudinale située dans la bande aménagée à 45 m de l'axe de piste sur toute la longueur de piste.

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 General

Prepared strip width : 120 m.

RWY shoulder width : 120 m.

Longitudinal loose area located in the prepared strip at 45 m of the RWY axis on the entire length of RWY.

AD 2 NTTO.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTTO.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Limitations vent traversier pour ACFT de MTOW supérieure à 20 t :

- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6),
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC communiqué de 5),
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC communiqué de 3) et piste contaminée (ou RWYCC communiqué de 2).

22.1 GENERAL

Cross wind limitations for ACFT with MTOW exceeding 20 t :

- 25 kt on a dry RWY (or reported RWYCC 6),

- 20 kt on a wet RWY (or reported RWYCC 5),

- 15 kt on a slippery wet RWY (or reported RWYCC 3) and on a contaminated RWY (or reported RWYCC 2).

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En l'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.2 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22. 3 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 12 : Monter dans l'axe et suivre le QDR 122° de HAO jusqu'à *1000* (885), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 30 : Monter dans l'axe et suivre le QDR 302° de HAO jusqu'à *1000* (885), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22. 3 OUTBOUND AIRCRAFT

Recommended instructions for IFR departures

***RWY 12** : Climb straight ahead and follow QDR 122° HAO up to 1000 (885), then direct route climbing up to en route safety altitude.*

***RWY 30** : Climb straight ahead and follow QDR 302° HAO up to 1000 (885), then direct route climbing up to en route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTO.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible en-dehors ouverture organisme ATS.

Alimentation des feux de bords de piste non conforme : AD ne pouvant être choisi en dégagement de nuit.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR operations outside ATS opening hours.

Runway edge lights power supply not compliant : AD can not be selected as alternate by night.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence d'arbustes d'altitude 20 ft, longeant la piste à 110 m de l'axe côté lagon.

Route avec un gabarit routier ALT 20 ft, longeant la piste à 100 m de l'axe, coté lagon.

QFU 122° : dans la trouée de décollage les obstacles sont limités sous un plan de 3 %.

Présence dans la bande dégagée d'un merlon de protection HGT 10 ft côté océan à 75 m de l'axe de piste, sur toute la longueur de la piste.

Présence d'un merlon de protection côté océan, d'une hauteur de 10 ft, débutant à 3343 m du seuil 30 et à 15 m au Nord de l'axe de piste.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Presence of shrubs, 20 ft altitude, along the runway, 110 m from the RWY centerline on the lagoon side.

Road with ALT 20 ft road gauge, along the RWY, 100 m away from the RWY centerline, on the lagoon side.

QFU 122° : in the TKOF funnel, obstructions are limited below a 3 % slope.

A mound HGT 10 ft is located on the RWY shoulder (ocean side) at 75 m from RWY centre line, along the entire length of the RWY.

A mound HGT 10 ft is located on the ocean side, at 3343 m from THR 30 and 15 m North of the RWY center line.

AD 2 NTTO.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 NTTO.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 *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

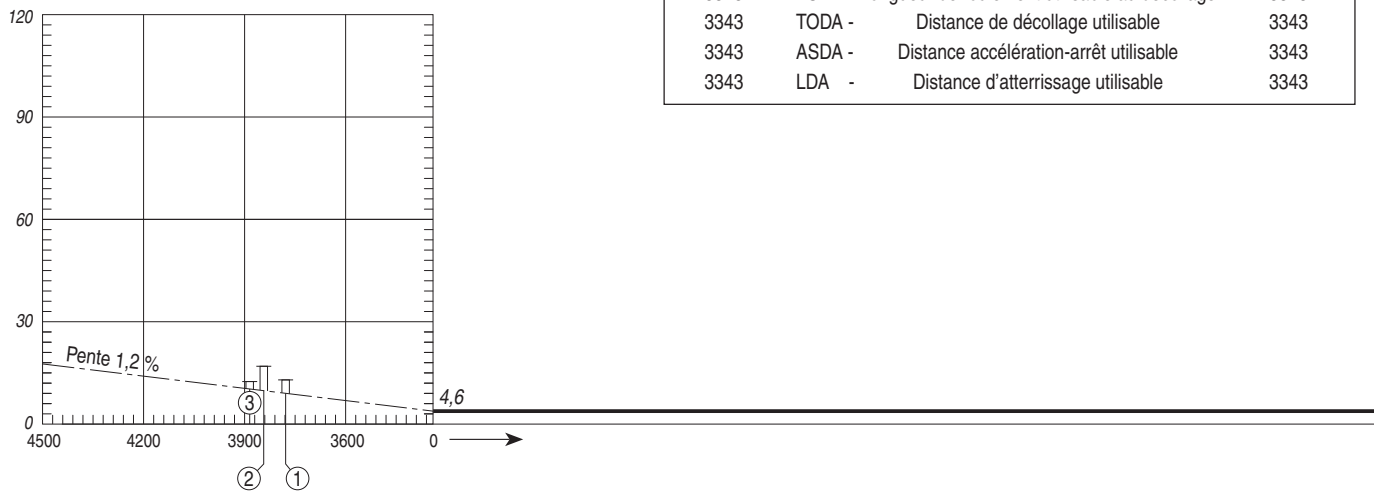
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

HAO
RWY 12/30

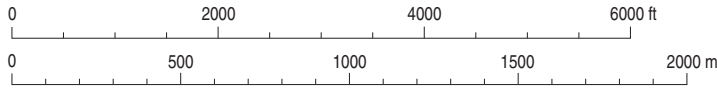
VAR 13° E (20)

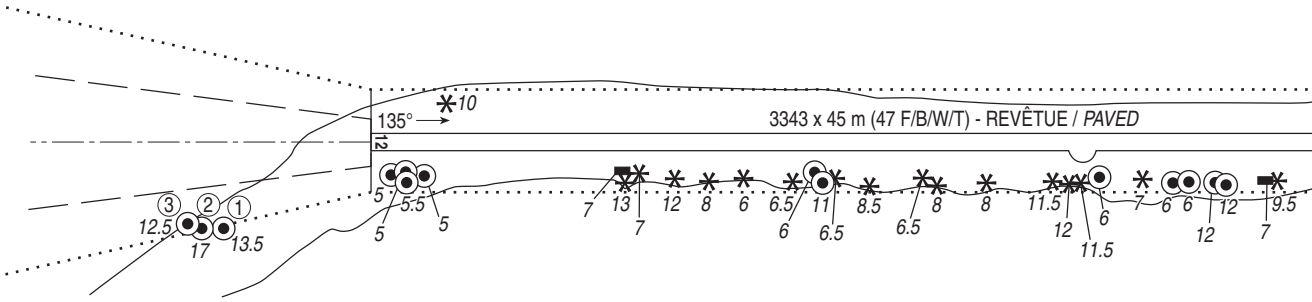
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 12		RWY 30
3343	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	3343
3343	TODA - Distance de décollage utilisable	3343
3343	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	3343
3343	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	3343



Echelle: 1 / 22 000





LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERE

- (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'INTERIE DE LA TROUEE D'ENVO
- (5) OBSTACLE A L'EXTERIE DE LA TROUEE D'ENVO
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OB

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en novembre 2012
Nivellement rattaché au EGM96 (Earth Gravitational Model 1996)

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : 119.100 (FR seulement/*only*)

HAO
18 03 51 S - 140 57 26 W
ALT AD : 15 (1 hPa)

VAR 13° E (20)

OCEAN PACIFIQUE

TWR
56 (41)

Digue
Sea wall

RFFS

OBSERVATIONS / *REMARKS*
Voir / *See* AD 2 NTTO.4 et / *and* 20 à / *to* 23.

122°

P

15°

Entrepôt carburant
Fuel storage

Terminal

Pylone / *Pylon*
125 (110)

PAPI 3.0° (5.2%)
MEHT 46

Merlon / *Mound*
10 AGL

17

3343 x 45 m

LAGON

Ligne d'arbustes / *Bushes line*
MAX ALT 35 (20)

27

NDB
HAO 370

PAPI 3.0° (5.2%)
MEHT 65

15°

302°

18° 04'

18° 05'

18° 06'

140° 58'

140° 57'

140° 56'

LEGENDE / *KEY*

Point d'attente
Holding point

Aire de trafic
Apron

ALT / HGT : ft
GUND : - 24 ft

0 500 m

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	18° 03' 51.27" S	140° 57' 25.55" W
THR 30	18° 05' 07.86" S	140° 56' 04.84" 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
12	NIL	BI /*LIL*	3343	3343	3343	3343	Revêtue *Paved*	47 F/B/W/U	800	800	800	800
30	NIL	BI /*LIL*	3343	3343	3343	3343			800	800	800	800

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
HAO	REF ENR 4.1		X		X
OBLEK	REF ENR 4.4	X			X
ODODO	REF ENR 4.4	X			X
OKATA	REF ENR 4.4	X			X
OLDIS	REF ENR 4.4	X			X
OREVA	REF ENR 4.4	X			X
OSRAN	REF ENR 4.4	X			X
TO401	18°00'19.1" S 141°01'09.0" W	X			X
TO402	18°08'39.9" S 140°52'21.2" W	X			X
TO403	17°56'46.8" S 141°04'52.3" W	X			X
TO404	18°12'11.9" S 140°48'37.4" W	X			X
TO411	18°07'57.4" S 141°05'28.0" W	X			X
TO412	18°12'58.4" S 141°00'22.8" W	X			X
RW12	REF THR12 NTTO AD 2.12	X			X
RW30	REF THR30 NTTO AD 2.12	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

HAO
PRECODING RNP RWY 12

RNP RWY 12												
RMK	-							MAG VAR 2020 13.0°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	-	ODODO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OBLEK	IF	OBLEK	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TO403	-	032	044.8	5.0	-	1660	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA ODODO	IF	ODODO	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TO403	-	122	134.8	5.0	-	1660	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA OREVA	IF	OREVA	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TO403	-	212	224.8	5.0	-	1660	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	TO403	-	-	-	-	-	1660	-	-	-	RNP APCH
	TF	TO401	-	122	134.8	5.0	-	1660	1660	-	-	RNP APCH
	TF	RW12	Yes	122	134.8	5.0	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	FA/CA	-	-	122	134.8	-	-	800	-	240	-	RNP APCH
	DF	TO411	-	-	-	-	R	-	-	240	-	RNP APCH
	TF	OBLEK	-	326	338.7	8.2	-	1660	-	220	-	RNP APCH

© SIA

HAO
PRECODING RNP RWY 30

RNP RWY 30												
RMK	-							MAG VAR 2020 13.0°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	-	OSRAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKATA	IF	OKATA	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TO404	-	032	044.8	5.0	-	1660	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA OLDIS	IF	OLDIS	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TO404	-	212	224.7	5.0	-	1660	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
INA OSRAN	IF	OSRAN	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	RNAV 1 / RNP APCH
	TF	TO404	-	302	314.7	5.0	-	1660	-	-	-	RNAV 1 / RNP APCH
APCH	IF	TO404	-	-	-	-	-	1660	-	-	-	RNP APCH
	TF	TO402	-	302	314.7	5.0	-	1660	1660	-	-	RNP APCH
	TF	RW30	Yes	302	314.8	5.0	-	-	-	-	-3.0°	RNP APCH
	FA/CA	-	-	302	314.8	-	-	800	-	240	-	RNP APCH
	DF	TO412	-	-	-	-	L	-	-	240	-	RNP APCH
	TF	OKATA	-	097	109.9	8.2	-	1660	-	220	-	RNP APCH

© SIA

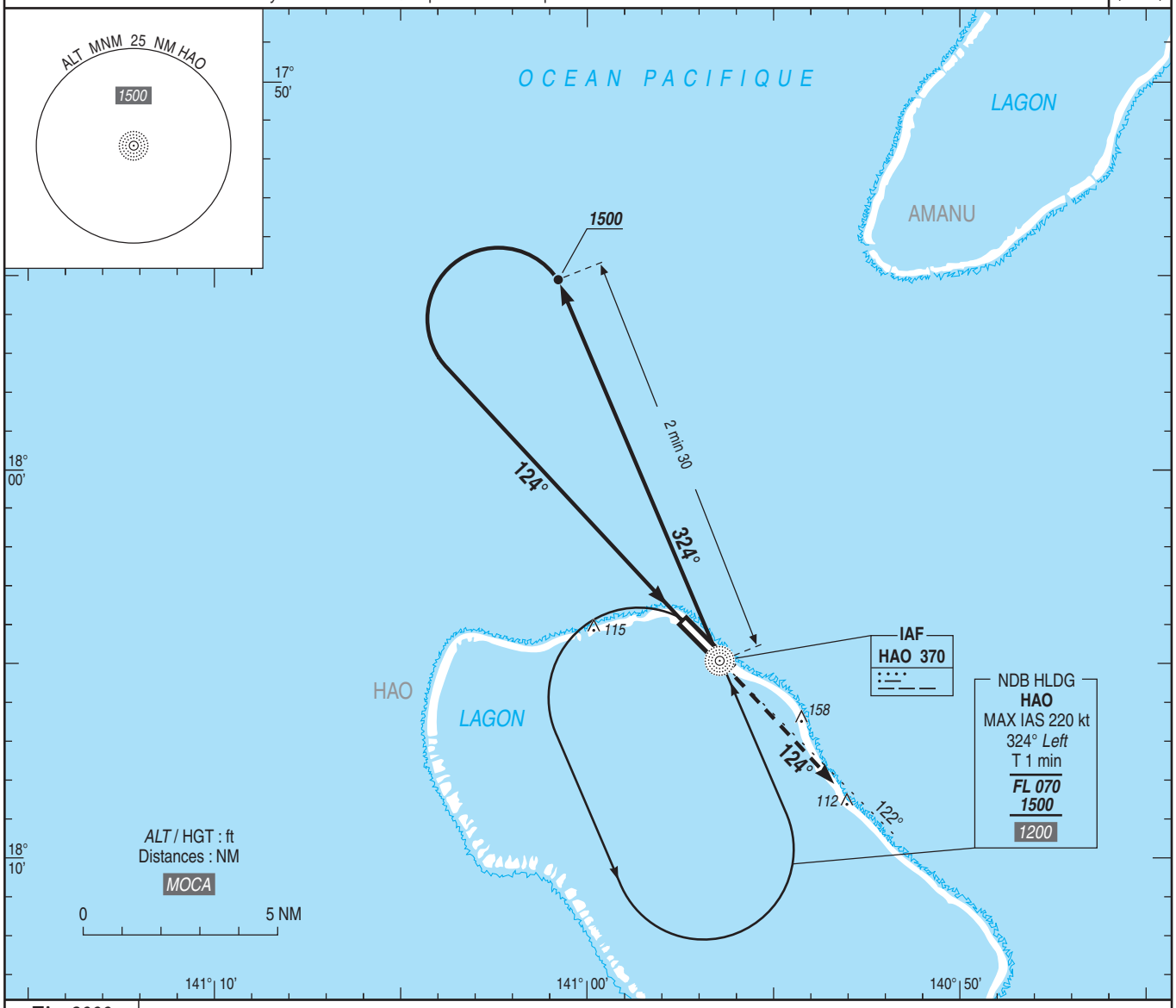
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT C D
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

HAO

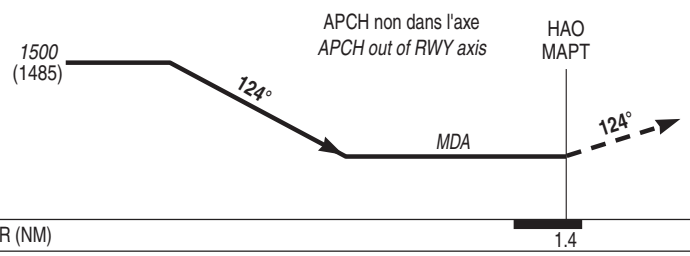
NDB W RWY 12

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : HAO information 119.100 (FR).
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu/*forecast* auprès de/*from* Tahiti CTL ou sur/*or on* TEMSI.

VAR
13° E
(2020)



TA : *3000*



API : Monter au **QDR 124°** de **HAO** (RM 124°) vers ***1500*** (1485).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 124° HAO** (MAG 124°) up to **1500** (1485).*
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 W			MVL /*Circling*			MVL /*Circling* Absence ATS HJ seulement /*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
C	***620*** (600)	2400	428	***620*** (600)	2400	600	***720*** (710)	2400	705
D	***720*** (700)	3600		***720*** (700)	3600	700		3600	

Observations / *Remarks* : NIL.

© SIA

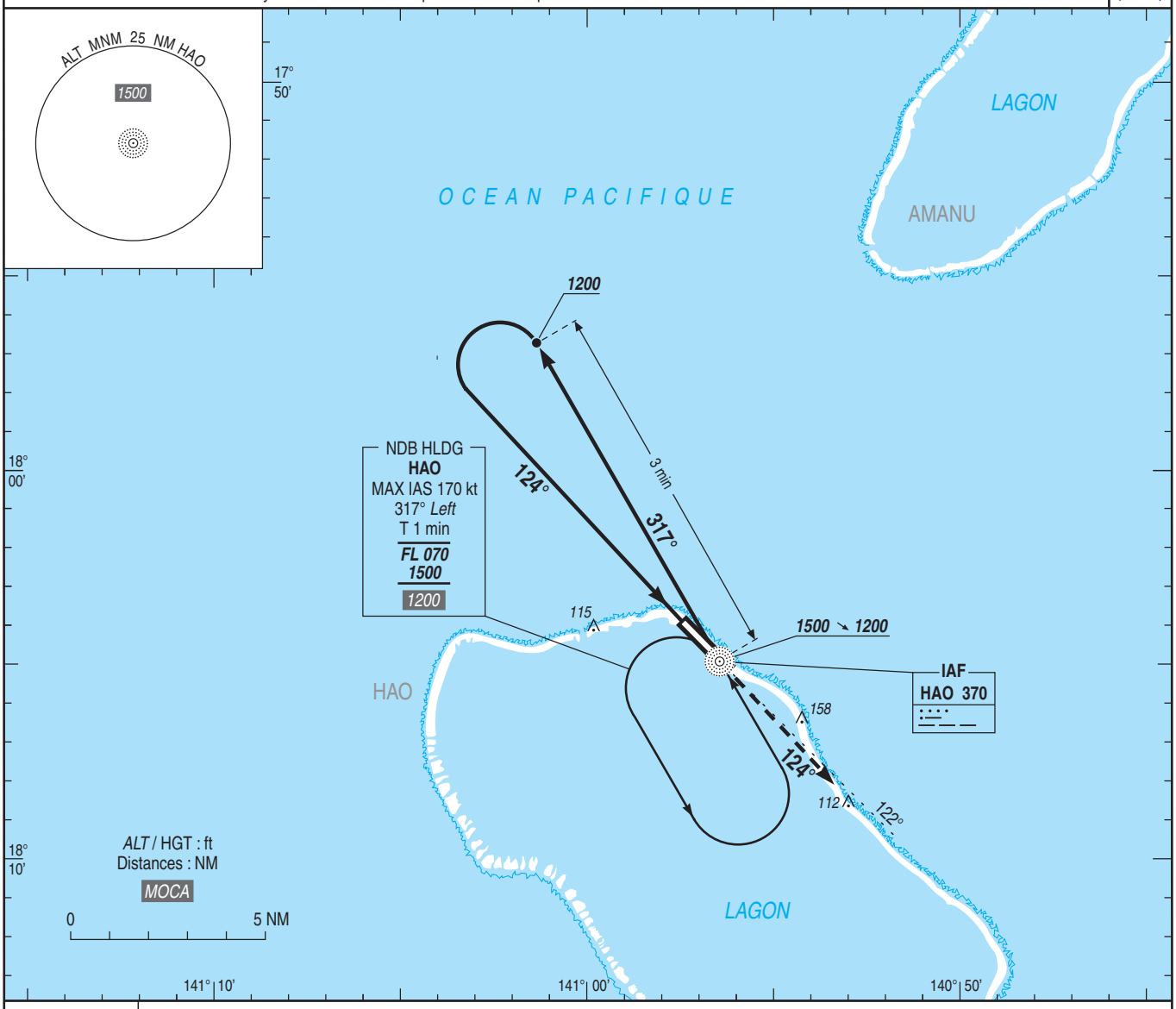
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

HAO

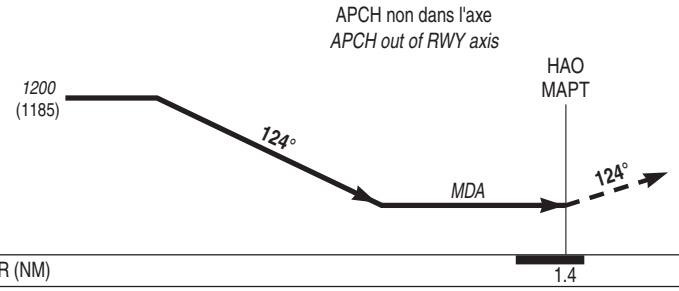
NDB Y RWY 12

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : HAO information 119.100 (FR).
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu/*forecast* auprès de/*from* Tahiti CTL ou sur/*or on* TEMSI.

VAR 13° E (2020)



TA : 3000



API : Monter au **QDR 124°** de **HAO** (RM 124°) vers ***1500*** (1485).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 124° HAO** (MAG 124 °) up to **1500** (1485).*
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 Y			MVL /*Circling*			MVL /*Circling* Absence ATS HJ seulement /*only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	428	***460*** (440)	1500	438	***630*** (610)	1500	606
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

Observations / *Remarks* : NIL.

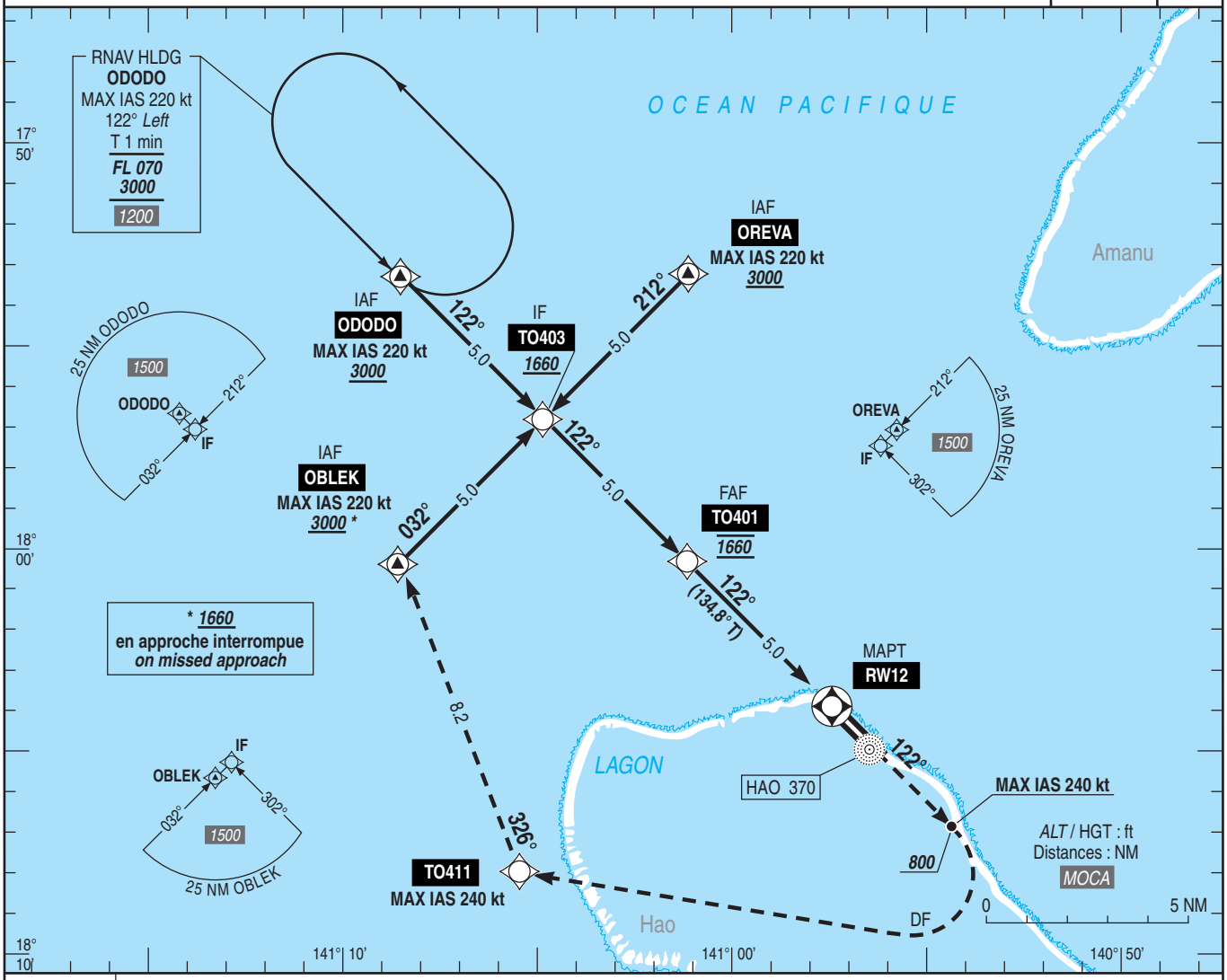
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

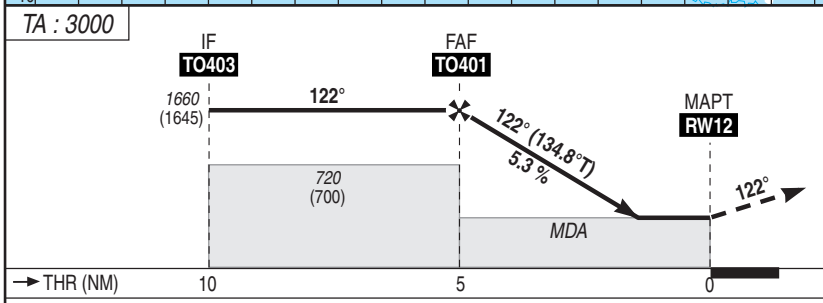
HAO

RNP RWY 12

APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : HAO information 119.100 (FR seulement/*only*). Absence ATS : **A/A** (119.100) (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur TEMSI / *Obtain QNH forecast from TAHITI CTL or on TEMSI.*	**RNP APCH**	VAR 13°E (2020)



TA : 3000



API : Monter **122°**. A ***800*** (785), tourner **à droite direct vers TO411** puis **OBLEK** en montée vers ***1660*** (1645).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **122°**. At **800** (785), turn **right direct to TO411** then **OBLEK** climbing up to **1660** (1645).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***420*** (400)	1500	379	***450*** (430)	1500	428	***620*** (600)	1500	596
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500	***620*** (600)	1600	596
C	***620*** (600)	2400		***620*** (600)	2400	600	***710*** (700)	2400	695
D	***720*** (700)	3600		***720*** (700)	3600	700	***720*** (700)	3600	700

DIST RW12				
NM	**5**	**4**	**3**	**2***
ALT (HGT)	***1660*** (1645)	***1340*** (1325)	***1020*** (1005)	***705*** (690)

* CAT A, B, C seulement / *only*

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5.0 NM	70 kt 4 min 17	85 kt 3 min 32	100 kt 3 min 00	115 kt 2 min 37	130 kt 2 min 18	160 kt 1 min 53	185 kt 1 min 37
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	985

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

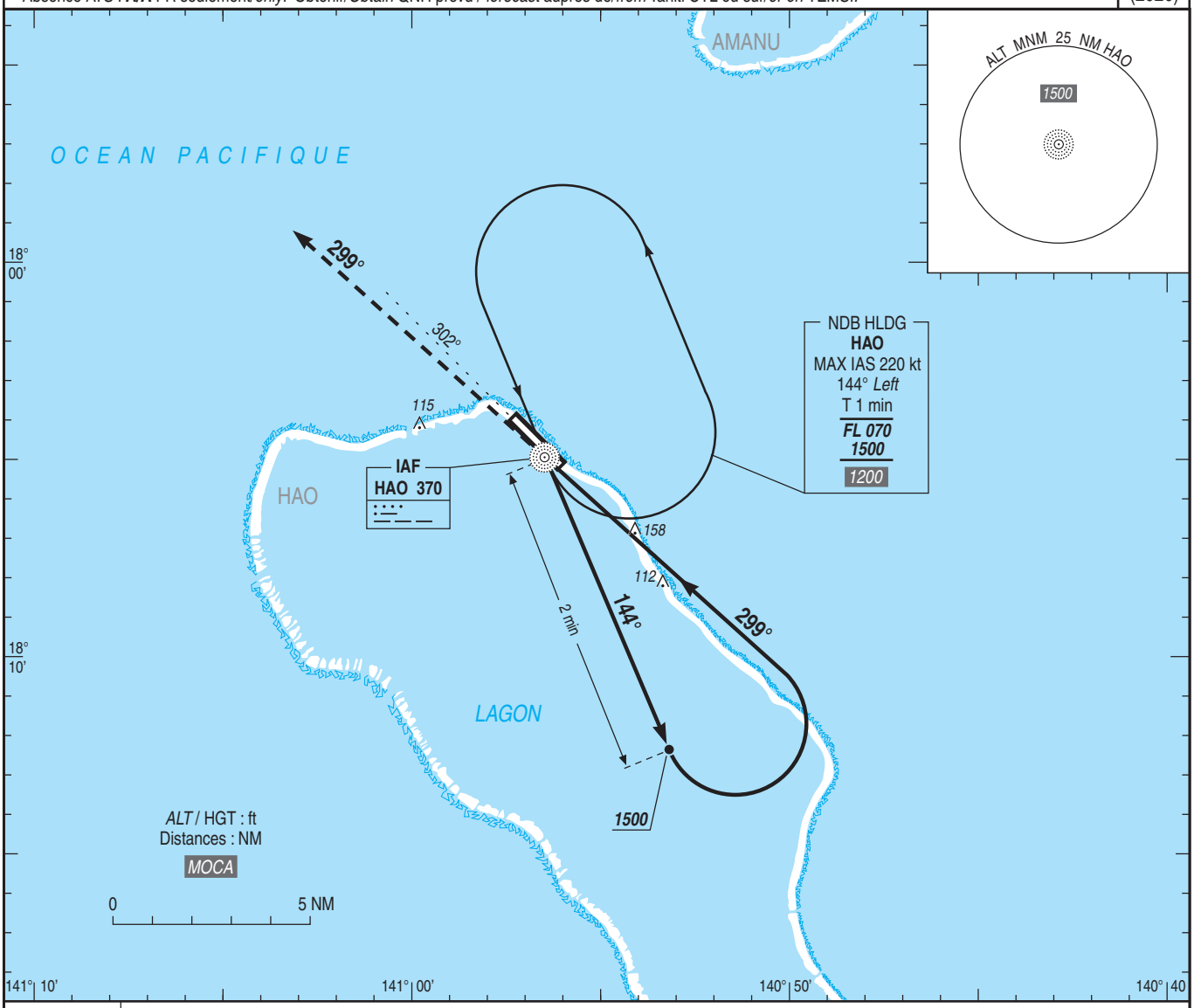
HAO

CAT C D
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

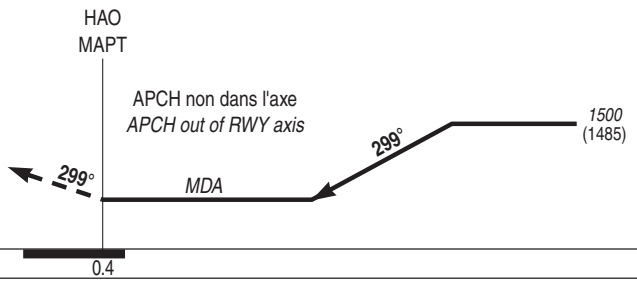
NDB W RWY 30

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : HAO information 119.100 (FR).
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de/*from* Tahiti CTL ou sur/*or on* TEMSI.

VAR
13° E
(2020)



TA : 3000



API : Monter au **QDR 299°** de **HAO** (RM 299°) vers ***1500*** (1485).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 299° HAO** (MAG 299°) up to **1500** (1485).*
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 W			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
C	***620*** (600)	2400	438	***620*** (600)	2400	600	***720*** (710)	2400	705
D	***720*** (700)	3600		***720*** (700)	3600	700		3600	

Observations / *Remarks* : NIL

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

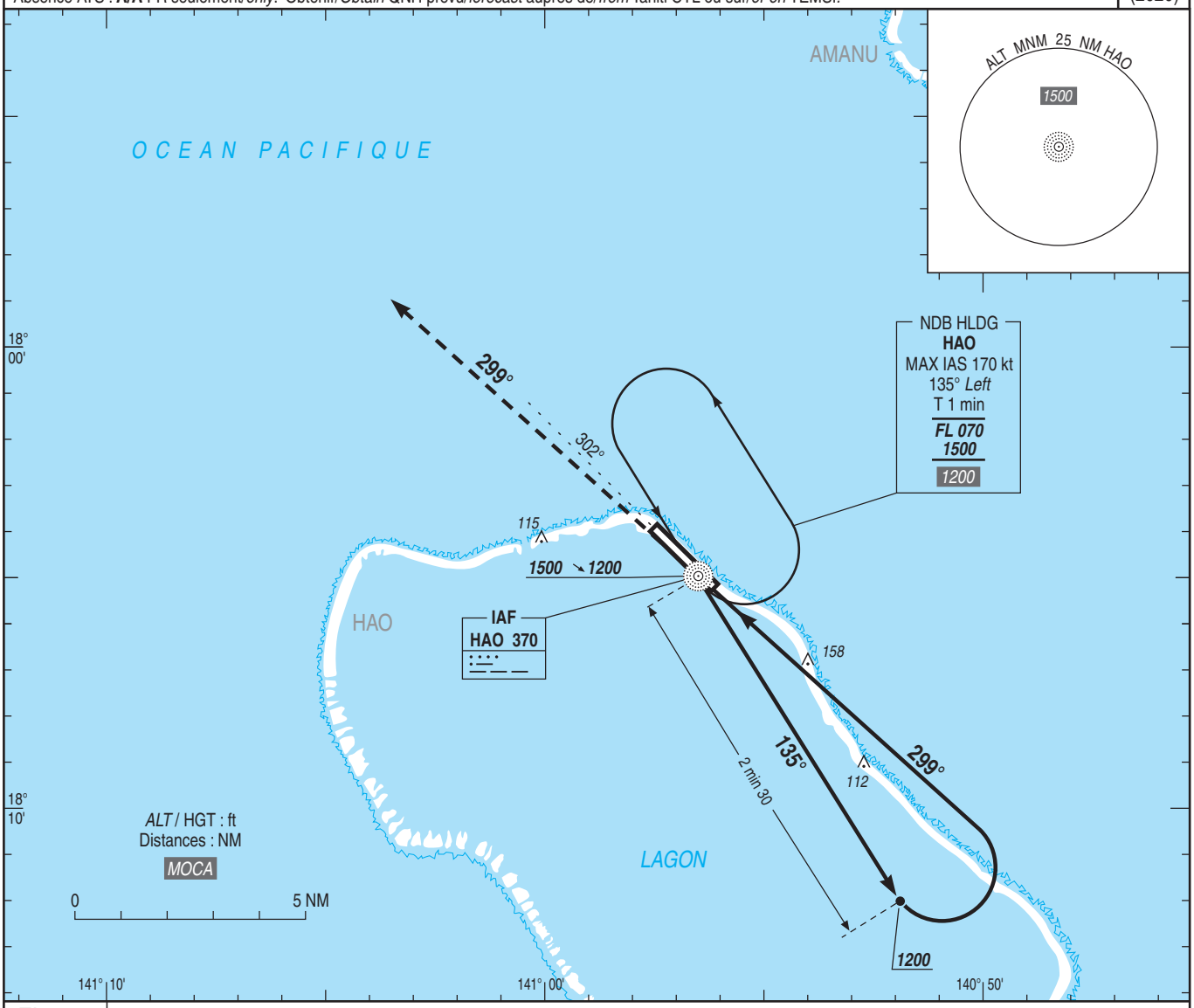
HAO

CAT A B
***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

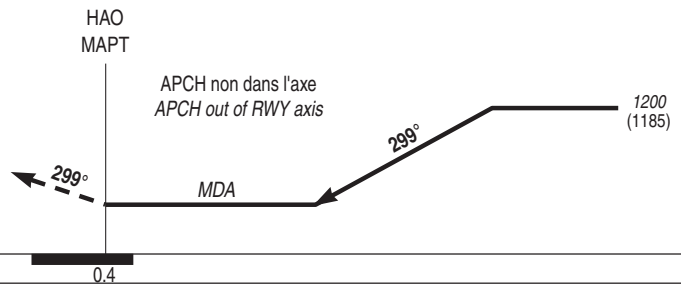
NDB Y RWY 30

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : HAO information 119.100 (FR).
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH prévu/*forecast* auprès de/*from* Tahiti CTL ou sur/*or on* TEMSI.

VAR
13° E
(2020)



TA : 3000



API : Monter au **QDR 299°** de **HAO** (RM 299°) vers ***1500*** (1485).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **QDR 299° HAO** (MAG 299°) up to **1500** (1485).*
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 Y			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***450*** (430)	1500	438	***460*** (440)	1500	438	***630*** (610)	1500	606
B	***520*** (500)			***520*** (500)	1600	500		1600	

Observations / *Remarks* : NIL

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS — HAO

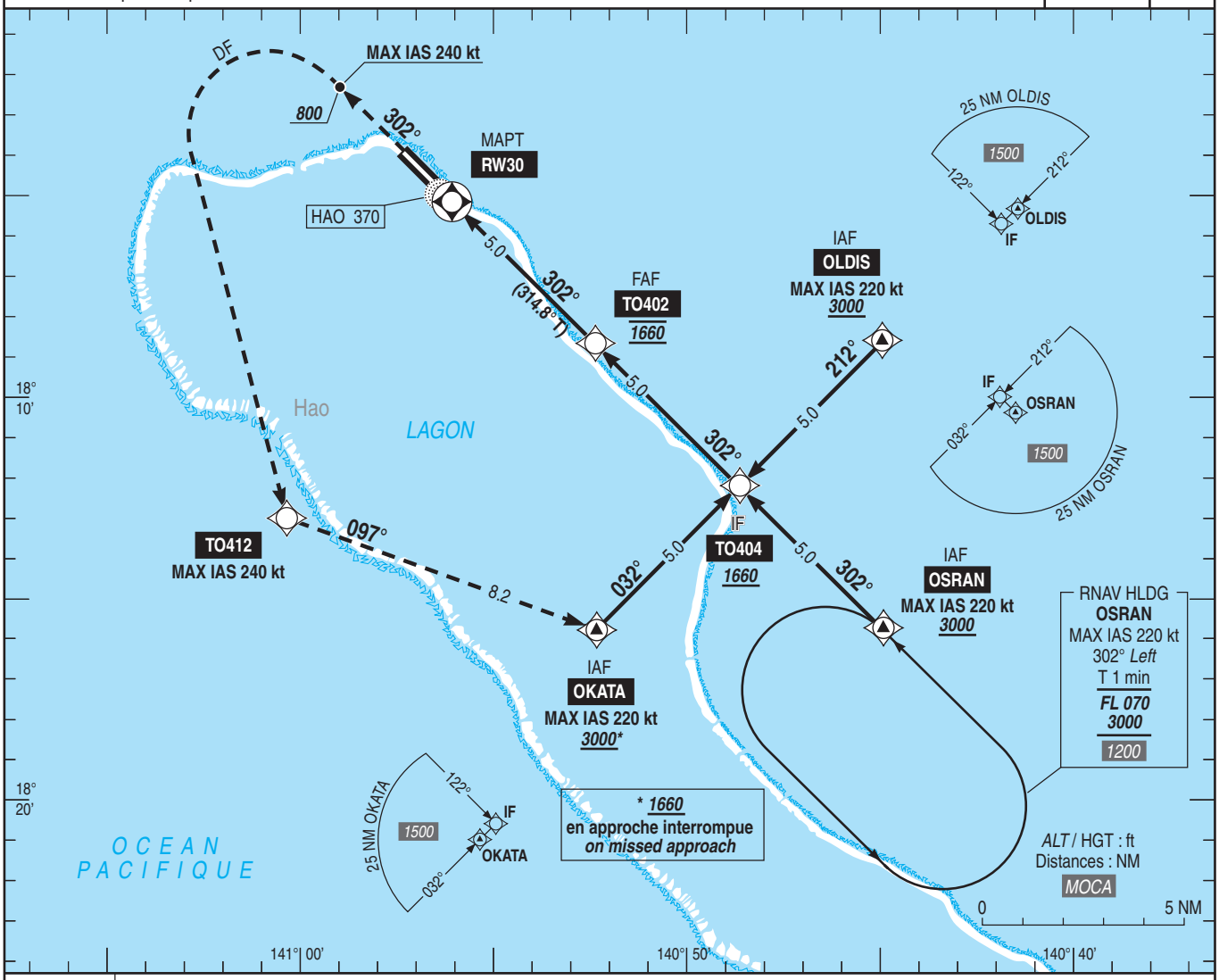
Instrument approach

CAT A B C D

***ALT AD : 15 (1 hPa)**, THR : 15*

RNP RWY 30

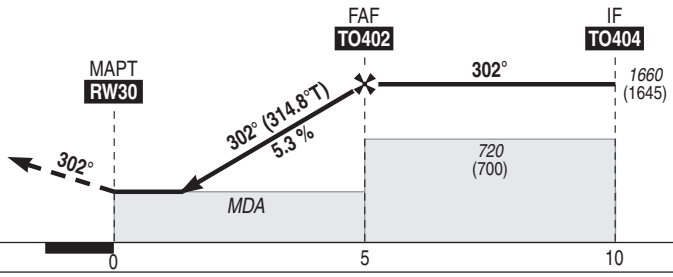
APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : HAO information 119.100 (FR seulement/*only*). Absence ATS : **A/A** (119.100) (FR seulement/*only*). Obtenir QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur TEMSI / *Obtain QNH forecast from TAHITI CTL or on TEMSI.*	**RNP APCH**	VAR 13°E (2020)



TA : 3000

API : Monter **302°**. A ***800*** (785), tourner **à gauche**
direct vers TO412 puis **OKATA** en montée vers ***1660*** (1645).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **302°**. At **800** (785), turn **left***
***direct to TO412** then **OKATA** climbing up to **1660** (1645).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling*			MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***420*** (400)	1500	379	***450*** (430)	1500	428	***620*** (600)	1500	596
B	***520*** (500)	1500		***520*** (500)	1600	500	***620*** (600)	1600	596
C	***620*** (600)	2400		***620*** (600)	2400	600	***710*** (700)	2400	695
D	***720*** (700)	3600		***720*** (700)	3600	700	***720*** (700)	3600	700

DIST RW30					
NM	**2***	**3**	**4**	**5**	
ALT (HGT)	***705*** (690)	***1020*** (1005)	***1340*** (1325)	***1660*** (1645)	* CAT A, B, C seulement / *only*

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5.0 NM	70 kt 4 min 17	85 kt 3 min 32	100 kt 3 min 00	115 kt 2 min 37	130 kt 2 min 18	160 kt 1 min 53	185 kt 1 min 37
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	985

© SIA

APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

HAO

	ALT AD : 15 ft (1 hPa) LAT : 18 03 51 S LONG : 140 57 26 W	**NTTO** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 119.100 (FR seulement/*only*). Absence ATS : **A/A** (119.100) FR seulement/*only*.

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	122 302	3343 x 45 m	Revêtue *Paved*	47 F/B/W/U	3343 3343	3343 3343	3343 3343

Aides lumineuses :
RWY 12/30 : BI

Lighting aids :
RWY 12/30 : LIL

© 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 NTTP.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTP - MAUPITI

AD 2 NTTP.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°25'35"S 152°14'33"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2 km N village
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	22 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	20 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.6715°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.025°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti
	Telephone	(689) 40 543 794
	FAX	(689) 40 543 792
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf

AD 2 NTTP.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	AFIS : HOR RFFS	AFIS : RFFS SKED
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTTP.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTP.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTP.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques de secours disponibles, capacité de 60 places. Niveau 1 : extincteur de 50 kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Emergency sea facilities available, 60 seats capacity. Level 1 : 50 kg powder extinguisher in front of the terminal on ACFT apron side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HS : Niveau 3 Hors HS : O/R PN 48 HR ouvrées avant le vol auprès du BRIA. JEU et SAM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées à adresser au gestionnaire de l'AD. Niveau 1 en dehors de ces HOR.	HS : Level 3 Outside HS : O/R PN 48 working HR before the flight, from the ATS reporting office. THU and SAT : not provided PPR PN 48 working HR to the AD administration. Level 1 outside these SKED.

AD 2 NTTP.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTP.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Bituminous mix
	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 NTTP.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	OUI : Diurne	YES : Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	OUI : Diurne	YES : Day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTP .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTP.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 NTTP.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTP .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTTP.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	088.60 (076)	955 x 23	13 F/A/X/T enrobé bitumineux / bituminous mix	16°25'35.77"S 152°14'53.33"W (16°25'35.75"S 152°14'52.62"W) ------ GUND NIL	THR : 11ft DTHR : 11ft
26	268.60 (256)	955 x 23	13 F/A/X/T enrobé bitumineux / bituminous mix	16°25'35.01"S 152°14'21.14"W ------ GUND NIL	THR : 22ft

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	375	NIL	NIL	(1)
26	NIL	NIL	396	NIL	NIL	(2)

(1) Bande de piste avant seuil non conforme. Longueur de 30 m au lieu de 60 m. Bordure de bande de piste protégée par un ouvrage bétonné côté océan.
(1) RWY strip before THR not compliant. Length of 30 m instead of 60 m. Edge of RWY strip protected by a concrete work on ocean side.

(2) Bande de piste avant seuil non conforme. Longueur de 30 m au lieu de 60 m. Bordure de bande de piste protégée par un ouvrage bétonné côté océan.
(2) RWY strip before THR not compliant. Length of 30 m instead of 60 m. Edge of RWY strip protected by a concreted work on ocean side.

AD 2 NTTP.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	925	1300	925	904	LDA = 904 m représente la longueur totale utilisable à l'atterrissage avec un seuil décalé de 21 m et 30 m de distance de sécurité en fin de piste. Longueur revêtue = 955 m = 21 m + LDA + 30 m = ASDA + 30 m LDA = 904 m is the total length available for landing with a displaced threshold distance of 21 m and a safety distance of 30 m at the end of the RWY. Paved length = 955 m = 21 m + LDA + 30 m = ASDA + 30 m
26	904	1300	904	904	LDA = 904 m représente la longueur totale utilisable à l'atterrissage avec 51 m de distance de sécurité en fin de piste. Longueur revêtue = 955 m = LDA + 51 m = ASDA + 51 m LDA = 904 m is the total length available for landing with a safety distance of 51 m at the end of the RWY. Paved length = 955 m = LDA + 51 m = ASDA + 51 m

AD 2 NTTP.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 NTTP.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 NTTP.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTP.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 NTTP.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	MAUPITI Information (FR)	118.300 MHz	Voir/See AD 2 NTTP.3	Exploitant/Operator : DAC Polynésie Française
A/A	MAUPITI (FR)	118.300 MHz	OTHER	Absence ATS

AD 2 NTTP.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 NTTP.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.	*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*
Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste.	*Half turn prohibited out of turn-around area at end of RWY.*
Un seul mouvement d'aéronef autorisé à la fois sur l'aire de manoeuvre.	*Only one ACFT at a time moving on the manoeuvring area.*
Point d'arrêt situé à une distance de 41,5 m de l'axe de piste, au lieu de 75 m.	*Holding point located 41.5 m from RWY centreline, instead of 75 m.*
Largeur bande aménagée : 80 m.	*Prepared strip width: 80 m.*
Largeur bande dégagée : 150 m.	RWY shoulder width: 150 m.

AD 2 NTTP.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTTP.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 LIMITATIONS VENT TRAVERSIER

- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée,
- 15 kt sur piste contaminée.

22.1 CROSS WIND LIMITATIONS

- 25 kt dry RWY,
- 20 kt wet RWY,
- 15 kt contaminated RWY.

22.2 VOLS AU DEPART

Au décollage, au premier contact avec TAHITI INFORMATION, le pilote devra spécifier l'itinéraire précis de son vol de navigation.

22.2 OUTBOUND AIRCRAFT

For take-off, at the first contact with TAHITI INFORMATION, the pilot will specify the navigation routing.

22.3 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence de l'ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de Tahiti CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

À l'atterrissage, en dehors des heures d'ouverture de l'organisme AFIS, la clôture du plan de vol s'effectue :

- via la tour de contrôle de BORA BORA aux heures d'ouverture,
- soit à la verticale du terrain soit en finale avec TAHITI INFORMATION,
- soit au PRKG par téléphone.

22.3 INBOUND FLIGHTS

In case of absence of ATS, no local QNH, obtain forecast QNH from Tahiti CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

For landing, outside AFIS HOR, close the FPL :

- via BORA BORA TWR, during opening hours,
- overhead AD or in final with TAHITI INFORMATION,
- by telephone after landing.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTP.23 **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Point de mesure de vent situé à 460 m du seuil 08 et à 155 m au Sud de l'axe de piste donnant uniquement le vent instantané.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Wind measuring mast located 460 m from THR 08 and 155 m South of the RWY centreline providing instant wind only.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Obstacles :

Arbres HGT 66 ft situés à 100 m de part et d'autre de l'axe de piste dans les dégagements latéraux.

Obstacles au décollage :

Au QFU 076° en l'absence de RFFS, circulation possible de véhicules dans les 200 derniers mètres de la bande RWY 08.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Obstructions :

Trees HGT 66 ft located at 100 m on each side from RWY centreline within RWY shoulders.

Obstructions at take off :

QFU 076°: in the absence of RFFS, possible vehicle movements in the last 200 m of RWY 08.

AD 2 NTTP.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 NTTP.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.

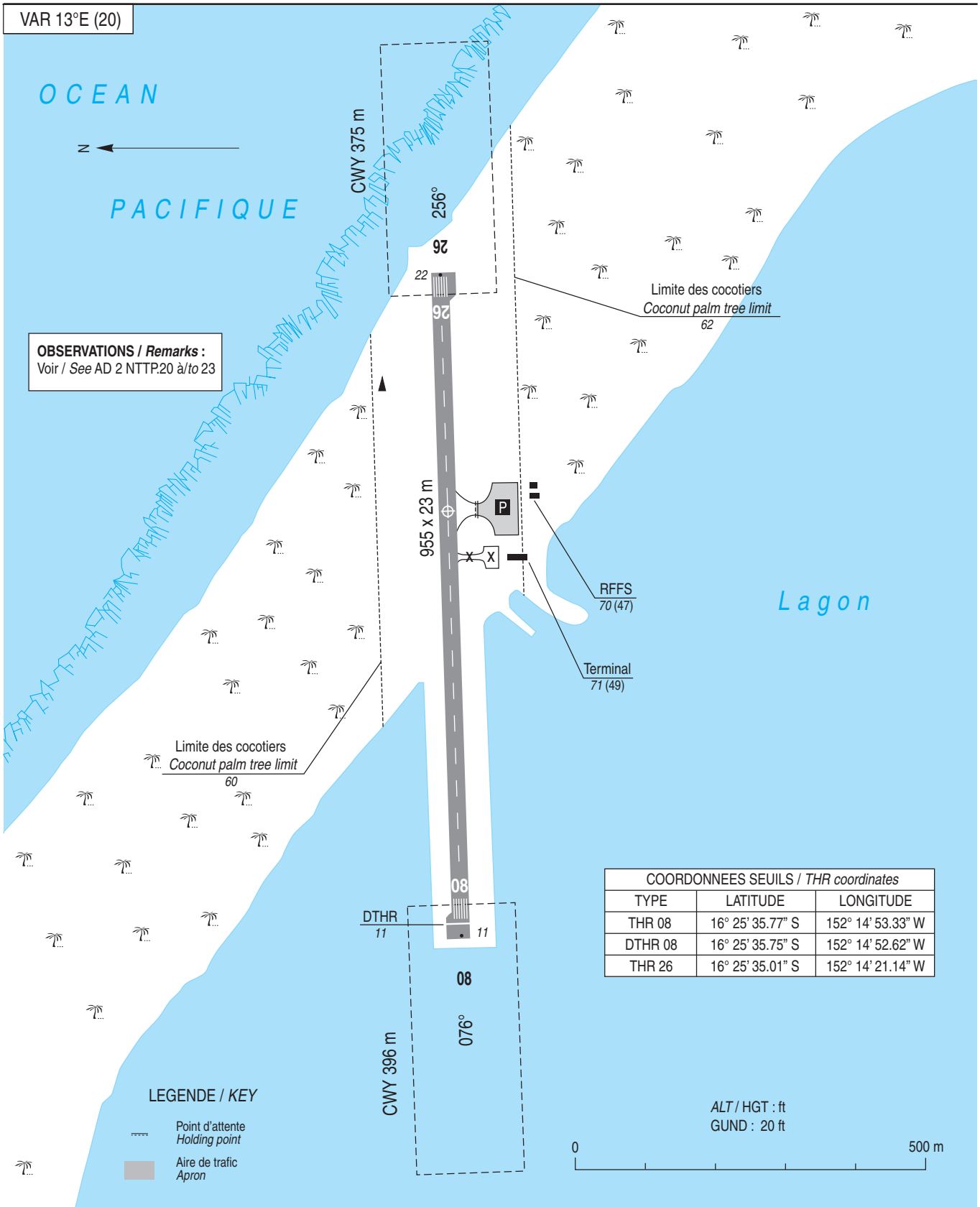
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : 118.300 (FR)
(Voir / *See* AD 2 NTTP.3 et / *and* 18)

MAUPITI
16 25 35 S - 152 14 33 W
ALT AD : 22 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 08	16° 25' 35.77" S	152° 14' 53.33" W
DTHR 08	16° 25' 35.75" S	152° 14' 52.62" W
THR 26	16° 25' 35.01" S	152° 14' 21.14" 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
08	NIL	NIL	925	1300	925	904 (1)	Revêtue *Paved*	13 F/A/X/T	800	800	-	-
26	NIL	NIL	904	1300	904	904 (2)			800	800	-	-

(1) (2) Voir / *See* AD 2 NTTP.13

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
RW08	16°25'35.75" S 152°14'52.62" W	X			X

BAMBI	REF Enr 4.4	X		X	
BOKAL	REF Enr 4.4	X		X	
MULER		X			
MUSIL		X			
MEREV		X			
MEKES		X			
MOXUL		X			
MANAX		X			
REVKO	REF Enr 4.4	X		X	
RULOM	REF Enr 4.4	X		X	
SUDOR	REF Enr 4.4	X		X	

TB504	16°35'37.1" S 151°48'39.8" W	X		X	
TP401	16°25'43.3" S 152°20'14.0" W	X			
TP402	16°25'27.4" S 152°09'02.0" W	X			
TP403	16°20'54.9" S 152°19'37.3" W	X			
TP404	16°25'32.63" S 152°12'41.29" W	X			
TP406	16°20'51.8" S 152°09'53.1" W	X			
TP501	16°28'56.4" S 152°09'43.6" W	X		X	
TP502	16°23'41.9" S 152°11'14.0" W	X		X	

© SIA

MAUPITI

PRECODING RNP RWY 08

RNP RWY 08												
RMK	-							MAG VAR 2015 12.5°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 (m)	NAV Spec
HDLG	-	MOXUL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MEKES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MEKES	IF	MEKES	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	TP403	-	301	313.6	6.7	-	2500	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	MULER	-	258	270.9	5.7	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	MOXUL	-	166	178.6	5.0	L	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
INA MULER	IF	MULER	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	MOXUL	-	166	178.6	5.0	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
→ INA MOXUL	IF	MOXUL	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
APCH	IF	MOXUL	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNP APCH
	TF	TP401	-	076	088.6	5.0	-	1700	1700	-	-	RNP APCH
	TF	RW08	Yes	076	088.6	5.1	-	-	-	-	- 3.0 / 15	RNP APCH
	CA	-	-	076	088.6	-	-	1000	-	-	-	RNP APCH
	DF	TP403	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MULER	-	258	270.9	5.7	-	1700	-	-	-	RNP APCH

© SIA

MAUPITI

PRECODING RNP RWY 26

RNP RWY 26												
RMK	-							MAG VAR 2015 12.5°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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	MEREV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MEREV	IF	MEREV	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	MANAX	-	345	357.3	4.6	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
INA MUSIL	IF	MUSIL	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	MANAX	-	166	178.5	5.0	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
→ INA MANAX	IF	MANAX	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
APCH	IF	MANAX	-	-	-	-	-	1700	-	-	-	RNP APCH
	TF	TP402	-	256	268.5	5.0	-	1700	1700	-	-	RNP APCH
	TF	TP404	Yes	256	268.6	3.5	-	-	-	-	- 3.0 / 15	RNP APCH
	DF	TP406	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MUSIL	-	072	084.5	5.7	-	1700	-	-	-	RNP APCH

© SIA

MAUPITI
SID RNAV RWY 08 BOKAL - REVKO
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 08											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 12.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
BOKAL 1G											
-	CA	-	-	076	088.6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	BOKAL	-	-	-	-	L	2000	-	-	RNAV1
REVKO 1G											
-	CA	-	-	076	088.6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TP501	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV1
-	TF	SUDOR	-	113	125.2	25.8	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	REVKO	-	085	097.4	6.6	-	2000	-	-	RNAV1

© SIA

MAUPITI
SID RNAV RWY 26 BAMBI - RULOM
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 26											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 12.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
BAMBI 1H											
-	CA	-	-	256	268.6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TP502	-	-	-	-	R		-	-	RNAV1
-	TF	BAMBI	-	084	096.7	25.2	-	4000	-	-	RNAV1
RULOM 1H											
-	CA	-	-	256	268.6	-	-	500	-	-	RNAV1
-	DF	TP502	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV1
-	TF	TB504	-	106	118.7	24.7	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	RULOM	-	099	111.4	21.3	-	5000	-	-	RNAV1

© SIA

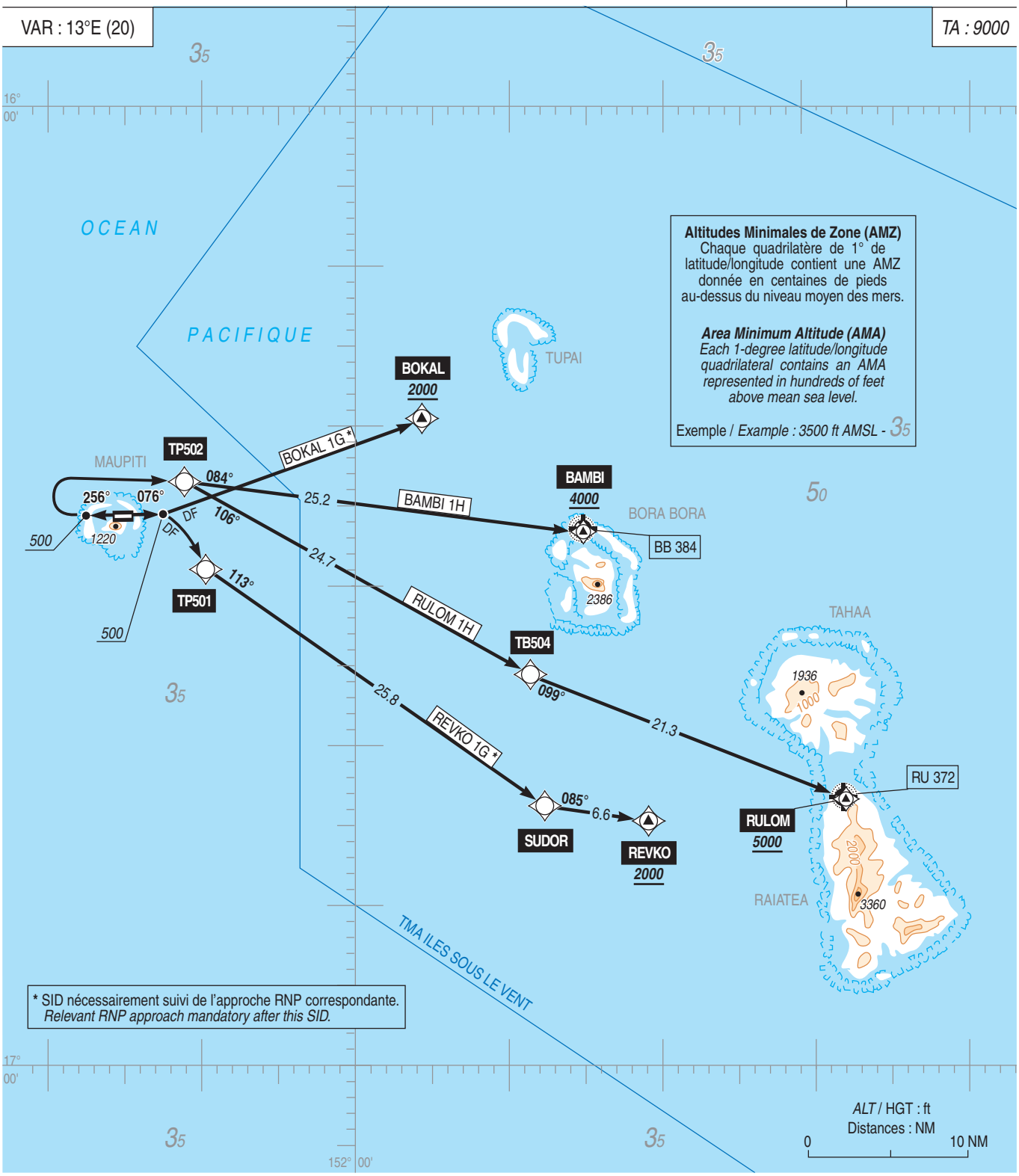
MAUPITI

SID RNAV du réseau Inter-îles / *RNAV SID Inter-islands network*

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : TAHITI CTL 134.700
TWR : NIL
AFIS : MAUPITI Information 118.300 (FR).
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only.* Obtenir QNH auprès de / *Obtain QNH from* TAHITI CTL.

RNAV 1
GNSS uniquement / *only*



PERTE DE GUIDAGE GNSS
Voir ENR 1.5.

LOSS OF GNSS GUIDANCE
See ENR 1.5.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le CTL en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le FPL.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
VMC : turn back to land on the aerodrome.
IMC : continue the flight up to the latest clearance transmitted by ATC complying with outgoing routes towards the FL as stipulated in the FPL in force.

© SIA

MAUPITI
SID RNAV RWY 08 BOKAL - REVKO
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 08	
CAT	A B
PBN Box	RNAV 1 - GNSS *only*
Climb gradient	
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome ALT MAX 197 ft AMSL. *Presence of vessels in the vicinity of the AD MAX ALT 197 ft AMSL.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BOKAL 1G	Monter RM 076° (088.60°T), à 500 ft AMSL direct vers BOKAL, en montée vers 2000 ft AMSL. *Climb MAG 076° (088.60°T), at 500 ft AMSL direct to BOKAL, climbing up to 2000 ft AMSL.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTB RNP RWY 11 Y ou Z débutant à BOKAL. *Next to SID, NTTB RNP RWY 11 Y or Z starting at BOKAL mandatory.*
REVKO 1G	Monter RM 076° (088.60°T), à 500 ft AMSL direct vers TP501, puis SUDOR, puis REVKO, en montée vers 2000 ft AMSL. *Climb MAG 076° (088.60°T), at 500 ft AMSL direct to TP501, then SUDOR, then REVKO, climbing up to 2000 ft AMSL.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTR RNP RWY 07 débutant à REVKO. *Next to SID, NTTR RNP RWY 07 starting at REVKO mandatory.*

© SIA

MAUPITI
SID RNAV RWY 26 BAMBI - RULOM
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 26	
CAT	A B
PBN Box	RNAV 1 - GNSS *only*
Climb gradient	Pour tous les départs RWY 26, pente théorique de montée de 4,1 %, à maintenir jusqu'à 300 ft déterminée par une forêt d'arbres d'altitude MAX 80 ft, située à 1809 m du THR 26 et à 278 m au Nord de l'axe de piste. *For all outbound traffic from RWY 26, theoretical climb gradient 4.1 % to be maintained up to 300 ft determined by a forest of trees, altitude MAX 80 ft, located 1809 m from THR 26 and 278 m North of the runway axis.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	Présence de navires aux abords de l'aérodrome ALT MAX 197 ft AMSL. *Presence of vessels in the vicinity of the AD MAX ALT 197 ft AMSL.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BAMBI 1H	Monter RM 256° (268.60°T), à 500 ft AMSL direct vers TP502, puis BAMBI, en montée vers 4000 ft AMSL. *Climb MAG 256° (268.60°T), at 500 ft AMSL direct to TP502, then BAMBI, climbing up to 4000 ft AMSL.*	4000	
RULOM 1H	Monter RM 256° (268.60°T), à 500 ft AMSL direct vers TP502, puis TB504, puis RULOM, en montée vers 5000 ft AMSL. *Climb MAG 256° (268.60°T), at 500 ft AMSL direct to TP502, then TB504, then RULOM, climbing up to 5000 ft AMSL.*	5000	

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

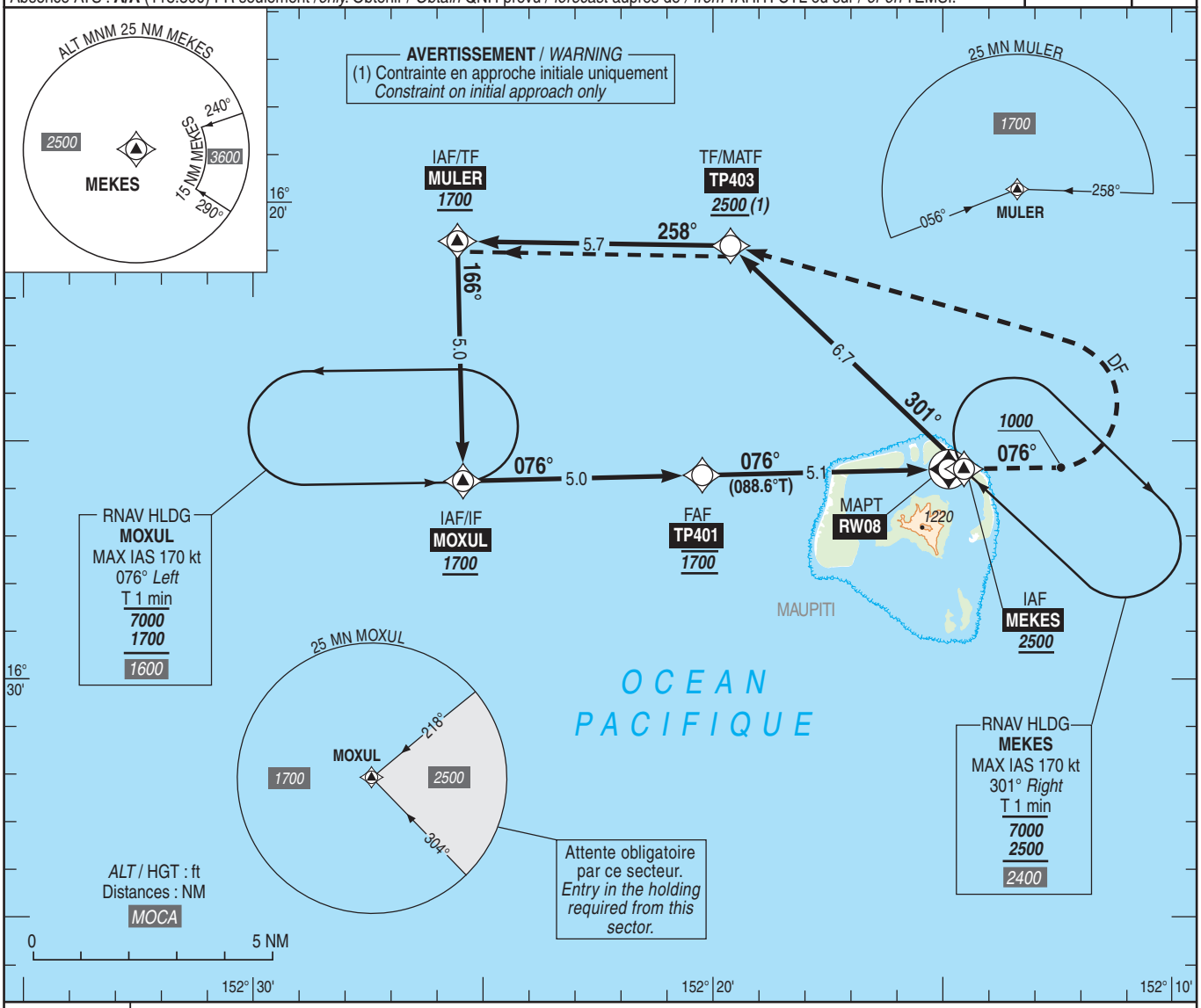
***ALT AD : 22 (1 hPa)**, DTHR : 11*

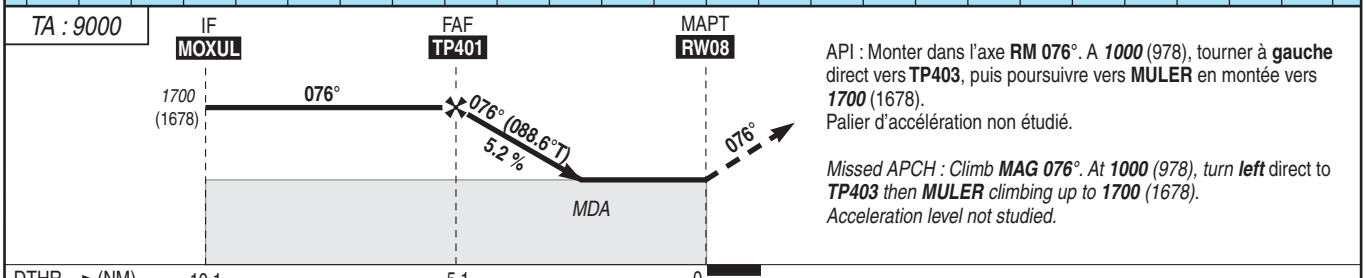
MAUPITI

RNP RWY 08

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MAUPITI Information 118.300 (FR seulement /*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement /*only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH | VAR 13°E (2020)





API : Monter dans l'axe **RM 076°**. A ***1000*** (978), tourner à **gauche** direct vers **TP403**, puis poursuivre vers **MULER** en montée vers ***1700*** (1678).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **MAG 076°**. At **1000** (978), turn **left** direct to **TP403** then **MULER** climbing up to **1700** (1678).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***830*** (800)	1500	800	***1120*** (1100)	1500 1600	1094	***1290*** (1270)	1500 1600	1262

DIST RW08			
NM	**5**	**4**	**3**
ALT (HGT)	***1650*** (1628)	***1335*** (1313)	***1015*** (993)

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP PAC-P ENR 1.5.

FAF - DTHR 5.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
	4 min 25	3 min 52	3 min 26	3 min 05	2 min 49	2 min 35	2 min 23
VSP (ft/min)	370	425	480	530	585	635	690

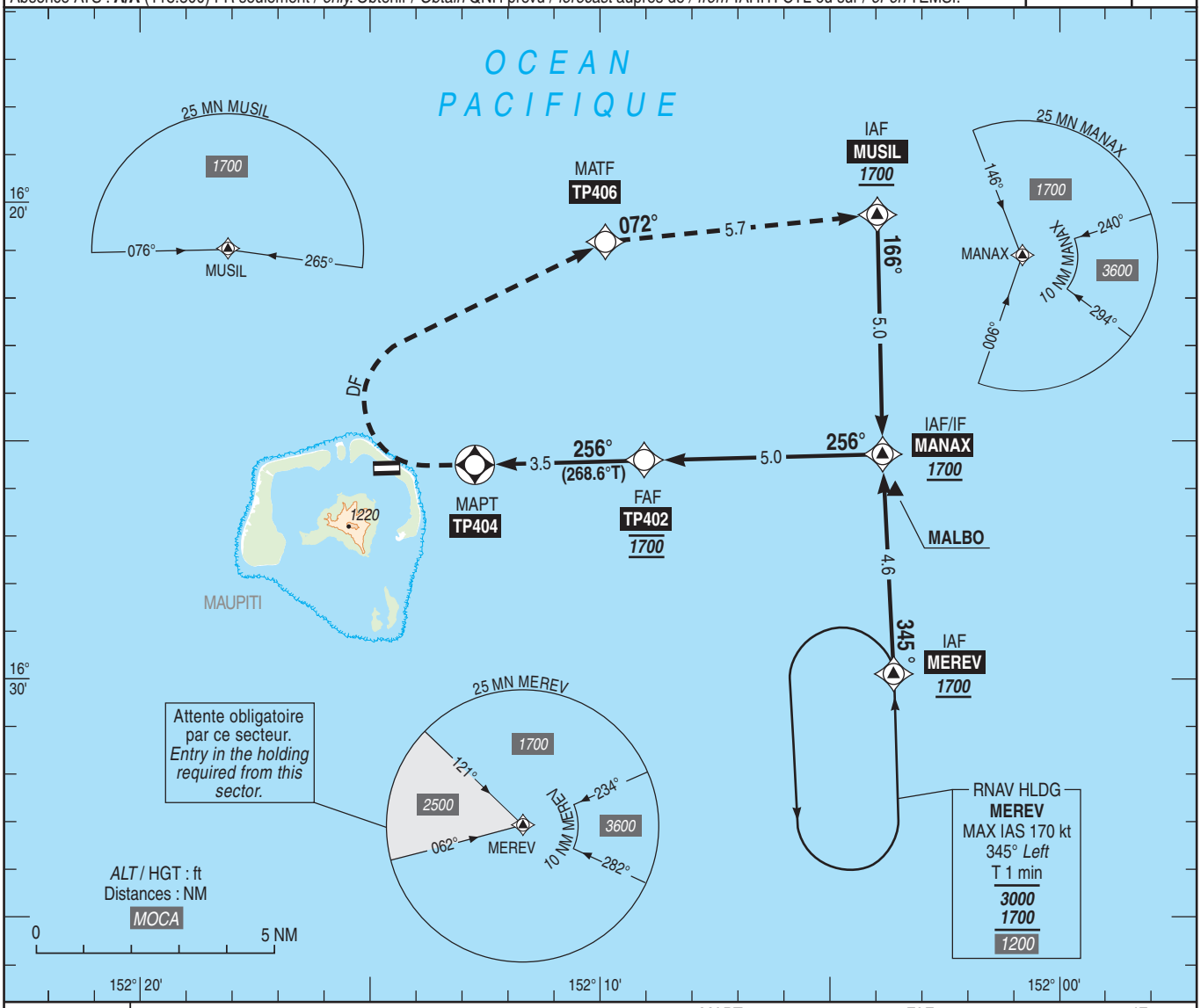
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 22 (1 hPa)**, THR : 22*

MAUPITI
RNP RWY 26

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : MAUPITI Information 118.300 (FR uniquement/*only*).
Absence ATS : **A/A** (118.300) FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH prévu / *forecast* auprès de / *from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

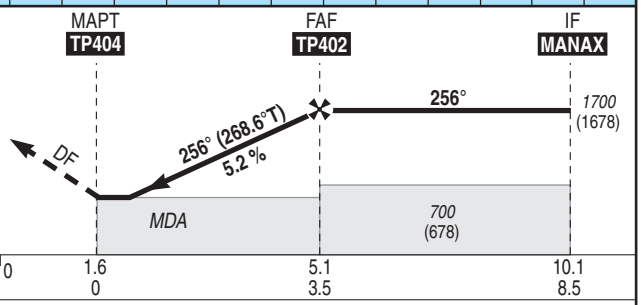
RNP APCH | VAR 13°E (2020)



TA : 9000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **TP406** puis **MUSIL** en montée vers ***1700*** (1678).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At **MAPT** turn **right** direct to **TP406** then **MUSIL** climbing up to **1700** (1678).*
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 AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling* (1)			MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***630*** (610)	1500	608	***1150*** (1130)	1500 1600	1127	***1320*** (1300)	1500 1600	1295

DIST TP404			
NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1535*** (1513)	***1220*** (1198)	***900*** (878)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP PAC-P ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.5 NM	3 min 01	2 min 38	2 min 20	2 min 06	1 min 55	1 min 45	1 min 37
FAF - THR	5.1 NM	4 min 23	3 min 50	3 min 24	3 min 04	2 min 47	2 min 33	2 min 22
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	690

© SIA

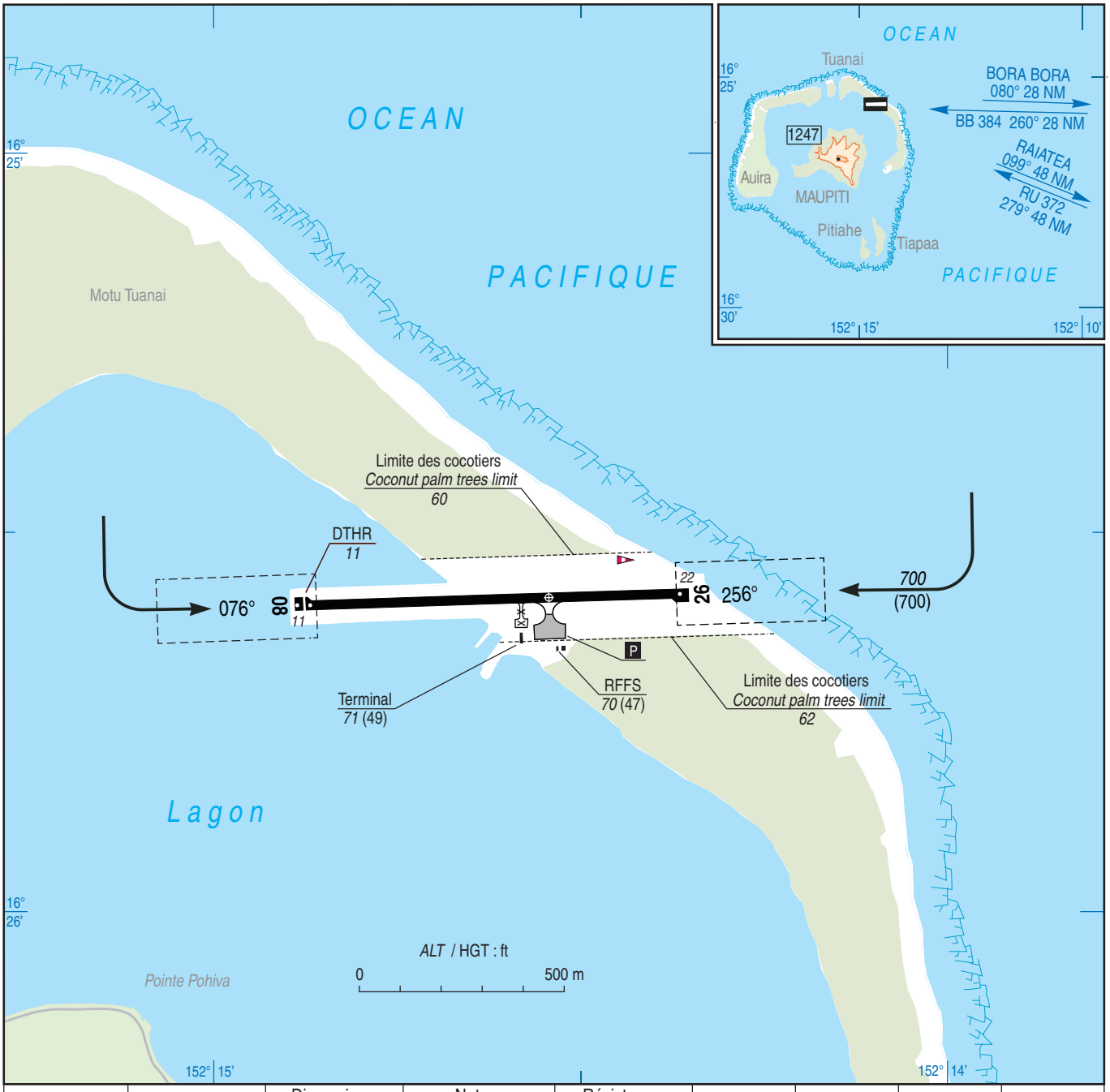
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MAUPITI

	ALT AD : 22 ft (1 hPa) LAT : 16 25 35 S LONG : 152 14 33 W	**NTTP** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 118.3 (FR) (Voir / *See* AD 2 NTTP.3). Absence ATS : **A/A** (118.3) FR uniquement / *only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
08 26	076 256	955 x 23	Revêtue *Paved*	13 F/A/X/T	925 904	1300 1300	925 904	904 (1) 904 (2)

Observations / *Remarks* : (1) (2) Voir / *See* AD 2 NTTP.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 NTTR.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTR - RAIATEA UTUROA

AD 2 NTTR.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°43'23"S 151°28'01"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY principal	RWY and main TWY intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2,4 km NW Uturoa	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	7 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	31 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.7593°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.025°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SAS FENUA AIRPORTS	
	Adresse / *Address*	BP 6002- 98702 Faa'a Centre	
	Telephone	(689) 40 86 62 36 FENUA AIRPORTS	
	FAX	NIL	
	TELEX	NIL	
	AFS	NIL	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTR.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-JEU : 1730-0130 / VEN : 1730-0030	MON-THU : 1730-0130 / FRI : 1730-0030
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*	TAHITI FAA'A - H24 / RAIATEA - H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	TAHITI FAA'A - H24	
7	ATS	HOR ATC : LUN-JEU : 1630-0530 VEN : 1645-0615 SAM : 1645-0700 DIM : 1745-0645 Extension possible sans émission de NOTAM. seac-pf-sna-dca-nttr-bf@aviation-civile.gouv.fr TEL : (689) 40 60 04 90 Adresse postale : BP 39, 98735 UTUROA	ATC SKED : MON-THU : 1630-0530 FRI : 1645-0615 SAT : 1645-0700 SUN : 1745-0645 Extension possible without issuing a NOTAM. seac-pf-sna-dca-nttr-bf@aviation-civile.gouv.fr TEL : (689) 40 60 04 90 Postal address : BP 39, 98735 UTUROA
8	Avitaillement / *Fueling*	AIR TAHITI Tél/Phone : 40 600 440	
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
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 NTTR.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburant/Fuel: 100 LL (ACB) - TRO (AIR TAHITI). Lubrifiant/Lubricant: NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	Assistance / Handling : AIR TAHITI Escale Internationale BP 6012 FAA'A, FAX : (689) 40 86 42 04 - TEL : (689) 40 86 42 02/09 - TELEX : SITA CODE PPTKKVT

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTR.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels		
2	Restaurants	Snack sur AD	Snack on AD
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de locations	Taxis, Rental cars
4	Services médicaux / *Medical facilities*		
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 NTTR.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : un extincteur poudre 50 kg en façade d'aérogare, côté PRKG ACFT. Moyens nautiques de secours disponibles (capacité de 60 places).	Level 1: one 50 kg fire powder extinguisher in front of the terminal, ACFT apron side. Emergency sea facilities available (capacity of 60 seats).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5 : lors des vols commerciaux programmés des compagnies assurant des vols réguliers. Niveau 2 en dehors de ces heures et pendant les HOR publiés. Niveau 1 en dehors des HOR publiés.	Level 5 : for commercial flights operated by scheduled airlines. Level 2 outside these SKED and during published SKED. Level 1 outside published SKED.

AD 2 NTTR.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*		
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
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*		
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. Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3.	Assessment and reporting of RWY surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2. GRF operational hours are published in AD 2.3.

AD 2 NTTR.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	PRKG A revêtement anti-k PRKG B revêtement anti-k PRKG C revêtement anti-k PRKG D revêtement anti-k	PRKG A Fuel-resistant Asphalt PRKG B Fuel-resistant Asphalt PRKG C Fuel-resistant Asphalt PRKG D Fuel-resistant Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	8 F/B/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY SIERRA : 15m, TWY GOLF : 4m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé bitumineux	Asphalt
	Résistance des TWY / *TWY strength*	17 F/B/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*	PRKG A : uniquement pour les aéronefs de CODE B PRKG B, C et D multidirectionnels	PRKG A : only for aircfraft of CODE B PRKG B, C and D : multidirectional

AD 2 NTTR.9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Oui	Yes
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Oui	Yes
4	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTR.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 NTTR.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTR.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	083.86 (071)	1400 x 30	17 F/B/W/T revêtue / paved	16°43'24.98"S 151°28'20.55"W (16°43'24.95"S 151°28'20.29"W) ----- GUND NIL	THR : 6ft DTHR : 6ft
25	263.86 (251)	1400 x 30	17 F/B/W/T revêtue / paved	16°43'20.12"S 151°27'33.55"W (16°43'20.15"S 151°27'33.83"W) ----- 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
07	NIL	NIL	303	NIL	NIL	NIL
25	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTR.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	1392	1695	1392	1384	Fin des TORA, ASDA et LDA située 8 m avant l'extrémité physique de la piste 07. Début de LDA décalée de 8 mètres après le seuil physique de piste. End of TORA, ASDA and LDA located 8 m before RWY 07 physical end. LDA begins 8 metres after physical THR.
25	1392	1392	1392	1384	Fin des distances déclarées située 8 m avant l'extrémité physique de la piste 25. Début de LDA décalée de 8 mètres après le seuil physique de piste. End of declared distances located 8 m before RWY 25 physical end LDA begins 8 metres after physical THR.

AD 2 NTTR.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*
07		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 ft					
25		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 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*	
07	1400 m	60 m	W	LIL	R			(1)
25	1400 m	60 m	W	LIL	R			(2)

(1) Feux de fin de piste situés à 8 m au delà des distances déclarées
RWY end lights located 8 m beyond declared distances.
Le balisage lumineux est installé à 8 m en amont du seuil de piste 07
The lighting markings is installed 8 m upstream of the runway threshold 07

(2) Feux de fin de piste situés à 8 m au delà des distances déclarées
RWY end lights located 8 m beyond declared distances
Le balisage lumineux est installé à 8 m en amont du seuil de piste 25
The lighting markings is installed 8 m upstream of the runway threshold 25
Surface de protection obstacle PAPI 25 limitée à 11 km au lieu de 15 km.
PAPI 25 obstacle protection surface limited to 11 km instead of 15 km.

AD 2 NTTR.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*	B	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène : 2 x 30 kVA	Generator set : 2 x 30 kVA
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Entre 1 SEC et 15 SEC.	Between 1 SEC and 15 SEC.
5	Observations / *Remarks*	Balisage diurne. Marquage de guidage et d'identification des postes de stationnement.	Daytime markings. Markings for surface movements guidance and aircraft stands ID.

AD 2 NTTR.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTR.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*
CTR RAIATEA UTUROA 16°33'03"S , 151°25'43"W - 16°32'24"S , 151°17'35"W - 16°52'18"S , 151°17'35"W - 16°44'01"S , 151°27'09"W - 16°44'01"S , 151°28'13"W - 16°54'23"S , 151°31'30"W - 16°42'59"S , 151°43'06"W - 16°34'23"S , 151°33'45"W - 16°38'58"S , 151°30'47"W - 16°39'28"S , 151°27'08"W - 16°33'03"S , 151°25'43"W	D	1500ft AMSL 700ft ASFC ---------- SFC	TWR RAIATEA Tour (FR) RAIATEA Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2.3 Exploitant/Operator : AVA Limites verticales - Plafond : le plus haut des 2 niveaux. Vertical limits - Upper limit : whichever is higher.

AD 2 NTTR.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	RAIATEA Tour (FR) *RAIATEA Tower (EN)*	118.500 MHz	Voir/See AD 2.3	Exploitant/Operator : AVA Assure APP/APP operations
VDF	RAIATEA Gonio (FR) *RAIATEA Homer (EN)*	118.500 MHz	HX	Exploitant/Operator : AVA Assure APP/APP operations
A/A	RAIATEA (FR)	118.500 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 NTTR.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 NTTR.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Demi-tour interdit en dehors des raquettes.

Revêtement fortement dégradé avec présence de gravillons. Roulage avec prudence.

Bretelle d'accès au PRKG ACB non revêtue limitée aux ULM basés, uniquement de jour.

20.1.2 Stationnement

A l'attention de l'aviation générale, le stationnement des aéronefs sur la plateforme de Raiatea est assujetti à l'accord de l'exploitant d'aérodrome.

Transmettre une demande aux adresses suivantes avec un PPR de 48 HR durant les jours ouvrés avant 15H30 LOC : vigienttr@fenua-airports.com, nancy.agnieray-barrier@fenua-airports.com et teva.pothier@fenua-airports.com

Le parking aviation de l'aérodrome est réservé en priorité :

1/ ACFT effectuant des vols commerciaux réguliers : 3 postes de stationnement doivent être réservés en permanence à cette catégorie d'ACFT.

2/ Autres ACFT : En fonction de la primeur de la demande exprimée lors du dépôt du FPL au BRIA.

Assistance obligatoire pour tout ACFT privé non basé en Polynésie Française.

20.2 MOYENS DE SURVEILLANCE ATS

Carte MVA : voir AD 2 NTTB MVA 01

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 Taxiing

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Half turn prohibited out of turn pads.

Pavement heavily degraded, presence of gravel. Taxiing with caution.

TWY to access ACB PRKG is unpaved and limited to based ULMs, daytime only.

20.1.2 Parking

Private flights must obtain prior permit from AD operator for parking at Raiatea aerodrome.

Request must be sent with PPR 48 HR during working days before 03:30 PM local time to : vigienttr@fenua-airports.com, nancy.agnieray-barrier@fenua-airports.com and teva.pothier@fenua-airports.com

The aviation apron in decreasing priority is reserved for following ACFT :

1/ Commercial scheduled flights : 3 stands shall be permanently reserved for this category of ACFT.

2/ Other ACFT : Depending on the preview request during the filing FPL with BRIA.

Mandatory handling for all private ACFT not based in French Polynesia.

20.2 ATS MEANS OF SURVEILLANCE

MVA chart : see AD 2 NTTB MVA 01

AD 2 NTTR.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTTR.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GENERALITES

22.1.1 RESTRICTIONS

Restrictions vent traversier pour aéronefs de MTOW > 20 t :
- 25 kt sur piste sèche (ou RWYCC communiqué de 6)
- 20 kt sur piste mouillée (ou RWYCC de 5)
- 15 kt sur piste mouillée glissante (ou RWYCC de 3) ou piste contaminée (ou RWYCC de 2).

En raison de dégagements aéronautiques associés aux pistes 07 et 25 de l'aérodrome de Raiatea correspondant à ceux spécifiés pour les pistes à vue :

Les approches directes définies sur les pistes 07 et 25 de l'aérodrome sont dotées, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDH supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue, avec une VIS réduite à 1500 mètres par dérogation de l'autorité de surveillance pour les aéronefs de catégorie B.

Aéronef de catégorie A : MDH 400ft ; VIS 1500 m

Aéronef de catégorie B : MDH 500ft ; VIS 1500 m.

En raison de la largeur de la voie de circulation Golf non conforme :

Accès réservé aux ULM et aéronefs basés de code 1A ;

Accès réservé aux aéronefs acceptés de code 1A pour les seuls pilotes autorisés (demande à adresser au SEAC-PF - Département Surveillance) ;

Lors de la préparation des vols, le CDB doit prendre connaissance de la largeur de la voie de circulation par examen de la documentation aéronautique et s'assurer de sa compatibilité avec les possibilités définies dans son manuel de vol.

Alimentation électrique et dispositif de balisage lumineux :

En raison du temps de commutation compris entre 1 et 15 secondes,

Les décollages des pistes 07 et 25 ne sont pas autorisés de jour et de nuit par RVR inférieure à 800 mètres.

En raison de l'absence de feux de protection de piste au niveau du point d'attente avant piste :

Les décollages des pistes 07 et 25 ne sont pas autorisés par RVR inférieure à 550 mètres.

En raison de la position des feux de seuil / feux d'extrémité de piste non conforme :

L'attention des équipages est attirée sur le fait que les feux de seuil de seuil de piste / feux d'extrémité de piste ne sont pas alignés aux seuils décalés.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

En cas d'absence ATS, pas de QNH local, obtenir le QNH prévu auprès de TAHITI CTL ou sur la TEMSI. Seuls les minima MVL sans ATS peuvent être utilisés. Ils ont été rehaussés de la tolérance applicable aux prévisions météo (de 2 à 4 hPa soit 56 à 112 ft) et de la valeur de l'amplitude maximale de la marée barométrique (3 hPa soit 84 ft supplémentaires).

22.3 VOLS DE NUIT

Les MVL de nuit en dehors des horaires ATS sont autorisées uniquement si PCL en service.

Trajets VFR de nuit en CTR RAIATEA :
Les itinéraires VFR de nuit ci-dessous peuvent être utilisés à une altitude minimale de 1000 ft.
Hors itinéraire, le pilote est responsable.
Trajet n° 1 : Aérodrome de RAIATEA - Point T
Trajet n° 2 : Aérodrome de RAIATEA - Point H
Trajet n° 3 : Point H - Point E
Trajet n° 4 : Point E - Point F
Trajet n° 5 : Point F - Point H

22.4 MOYENS OBLIGATOIRES

PAPI obligatoire de nuit.

22.1 GENERAL

22.1.1 LIMITATIONS

Crosswind limitations for ACFT whose MTOW > 20 t :
- 25 kt on a dry runway (or RWYCC communicated as 6)
- 20 kt on a wet runway (or RWYCC of 5)
- 15 kt on a wet, slippery runway (or RWYCC of 3) or a contaminated runway (or RWYCC of 2).

Due to aeronautical clearances associated with runways 07 and 25 at Raiatea Aerodrome, corresponding to those specified for visual runways :

The direct approaches defined on runways 07 and 25 of the aerodrome are equipped, for each category of aircraft concerned, with a minimum descent height (MDH) greater than the minimum prescribed value for visual maneuvers and a maximum visibility range (RVR) greater than the minimum prescribed value for visual maneuvers, with a visual visibility (VIS) reduced to 1500 meters by derogation from the supervisory authority for Category B aircraft.

Category A aircraft : MDH 400 ft ; VIS 1500 m

Category B aircraft : MDH 500 ft ; VIS 1500 m.

Due to the non-compliant width of the Golf taxiway :

Access is restricted to ULM and Code 1A based aircraft ;

Access is restricted to accepted Code 1A aircraft for authorized pilots only (requests should be sent to the SEAC-PF - Surveillance Department) ;

When preparing flights, the pilot-in-command must review the taxiway width in the aeronautical documentation and ensure its compatibility with the capabilities defined in their flight manual.

Power Supply and Runway Lighting System :

Due to a switching time of between 1 and 15 seconds,

Takeoffs from runways 07 and 25 are not permitted day or night with an RVR (Runway Value Range) of less than 800 meters.

Due to the absence of runway guard lights at the holding point :

Takeoffs from runways 07 and 25 are not permitted with an RVR of less than 550 meters.

Due to the non-compliant positioning of the threshold/runway end lights :

Crews must be aware the runway threshold/runway end lights are not aligned with the displaced thresholds.

22.2 INBOUND FLIGHTS

In case of ATS absence, no local QNH, obtain forecast QNH from TAHITI CTL or from TEMSI. Only circling without ATS minimums can be used. These minimums have been increased with the maximum tolerance applicable to forecast QNH (from 2 to 4 hPa or 56 to 112 ft) and the value of the maximum amplitude of the barometric tide (an additional 3 hPa or 84 ft).

22.3 NIGHT FLIGHTS

Circling at night outside ATS SKED is allowed only if PCL serviceable.

Night VFR routes within RAIATEA CTR :
Night VFR routes listed bellow can be used at a minimum altitude of 1000 ft.
Outside route, pilot is responsible for obstacle clearance.
- Route No. 1 : RAIATEA aerodrome - Point T
- Route No. 2 : RAIATEA aerodrome - Point H
- Route No. 3 : Point H - Point E
- Route No. 4 : Point E - Point F
- Route No. 5 : Point F - Point H

22.4 COMPULSORY MEANS

PAPI mandatory by night.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTR.23 **Informations supplémentaires** ***Additional Information***

23.1 DIVERS

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité IFR possible y compris en dehors ouverture organisme ATS.

Assistance obligatoire pour tout ACFT privé non basé en Polynésie Française.

23.1 MISCELLANEOUS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Possible IFR activity outside ATS operating hours.

Mandatory handling for all private ACFT not based in French Polynesia.

23.2 EQUIPEMENT DE L'AERODROME

Le système de télécommande VHF de balisage dépend de la lumière ambiante mesurée par une cellule photoélectrique pour l'ensemble des fonctions télécommandées.

Il ne peut être utilisé que de nuit et en l'absence de l'organisme ATS.

Il est commandé par coups d'alternats sur la fréquence TWR.

- 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + WDI + PAPI aux 2 QFU. Niveau de brillance MNM.

- 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU. Niveau de brillance MAX.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

Par mesure de sécurité, au début de l'approche finale, la temporisation devrait être relancée par l'équipage par le nombre de coups d'alternat qui convient afin d'éviter l'extinction inopinée en finale.

23.2 AD EQUIPMENT

For all the remoted functions, the lighting remote control system depends on the ambient light measured by a photoelectric cell.

It can be used only at night and in ATS absence.

It is remote-controlled by VHF on TWR frequency.

- 3 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + WDI + PAPI for both QFU. Minimum brighting level.

- 5 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU. Maximum brighting level.

Lighting extinction after 30 min.

Extension of 30 min after 3 or 5 microphone switch actions.

In case of failure :

Wait 10 sec before another switch action.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation in the PAPI, threatening the stability of the glide path.

For security reasons, at the beginning of final approach, timer should be restarted by crew by the appropriate number of switch actions to avoid sudden extinction in final.

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

23.4 OBSTACLES

Présence de navires aux abords de l'aérodrome pouvant mesurer 45 m d'altitude.

Dégagements latéraux :

présence de bâtiments et d'arbres d'une altitude de 21 ft à 93 ft, situées au plus près à 83 mètres de l'axe de piste côté montagne.

QFU 071 :

présence d'une zone d'obstacles (bâtiments, arbres), altitude MAX 41 ft, située au plus près à 1695 m du THR 07 et à 130 m de l'axe de piste côté montagne.

présence d'une zone d'obstacles (bâtiments, et arbres), altitude MAX 50 ft, située au plus près à 1828 m du THR 07 et à 27 m de l'axe de piste côté montagne dont :

- cocotier d'une altitude de 35 ft situé à 1828 m du THR 07 et à 97 m au sud de l'axe de piste.

- arbre d'une altitude de 31 ft, situé à 1884 m du THR 07 et à 85 m au sud de l'axe de piste.

- cocotier d'une altitude de 50 ft situé à 1894 m du THR 07 et à 111 m au sud de l'axe de piste.

- cocotier d'une altitude de 33 ft situé à 1929 m du THR 07 et à 67 m au sud de l'axe de piste..

- arbre d'une altitude de 42 ft, situé à 1985 m du THR 07 et à 92 m au sud de l'axe de piste.

- cocotier d'altitude 61 ft situé à 1950 m du THR 07 et à 180 m de l'axe de piste côté montagne.

QFU 251 :

- présence d'une zone d'obstacles (poteau électrique et arbres), altitude MAX 58 ft, située au plus près à 1406 m du THR 25 et à 90 m de l'axe de piste côté montagne.

- arbre d'altitude 57 ft situé à 1590 m du THR 25 et à 190 m de l'axe de piste côté montagne.

23.4 OBSTRUCTIONS

Presence of vessels in the vicinity of AD, that can measure 45 m in altitude.

RWY shoulders :

presence of constructions, and trees, altitude 21 ft to 93 ft, located as close as 83 m from RWY centre line on mountain side.

QFU 071 :

presence obstructions zone (constructions and trees), altitude MAX 41 ft, located as close as 1695 m from THR 07 and at 130 m from RWY centre line on mountain side.

presence obstructions zone (constructions and trees), altitude MAX 50 ft, located as close as 1828 m from THR 07 and at 27 m from RWY centre line on mountain side including :

- a 35 ft in altitude coconut located at 1828 m from THR 07 and at 97 m from Southern RWY centre line.

- a 31 ft in altitude tree located at 1884 m from THR 07 and at 85 m from Southern RWY centre line.

- a 50 ft in altitude coconut located at 1894 m from THR 07 and at 111 m from Southern RWY centre line.

- a 33 ft in altitude coconut located at 1929 m from THR 07 and at 67 m from Southern RWY centre line.

- a 42 ft in altitude tree located at 1985 m from THR 07 and at 92 m from Southern RWY centre line.

- coconut altitude 61 ft located at 1950 m from THR 07 and at 180 m from RWY centre line on mountain side.

QFU 251 :

- presence obstructions zone (power pole and trees), altitude MAX 58 ft, located as close as 1406 m from THR 25 and at 90 m from RWY centre line on mountain side.

- tree altitude 57 ft located at 1590 m from THR 25 and at 190 m from RWY centre line on mountain side.

23.5 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

En dehors HOR ATS, feux routiers non activés, risque de traversée inopinée de véhicules ou de personnes sur la piste.

Très fortes turbulences par vent du Sud et Sud Est ou cisaillement du vent en finale par vent venant du relief.

23.5 AIR NAVIGATION HAZARDS

Outside ATS SKED, traffic lights are not operative, risk of cars or people crossing RWY at any time.

Very heavy turbulences with S-SE wind or windshear in final by wind from the relief.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Passages inopinés de bateaux et de fly-surfs près des seuils de piste pouvant interférer avec les trouées d'envol.

Risk of boats and fly-surfs crossing within TKOF funnels close to THR.

Passages occasionnels d'embarcations empruntant le canal qui longe la piste sur les 400 premiers mètres du QFU 071° à 60 m environ au sud de l'axe.

Risk of boats taking the canal along the RWY on the 400 first meters of QFU 071° approximately at 60 m from the south of the axis.

AD 2 NTTR.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 NTTR.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.

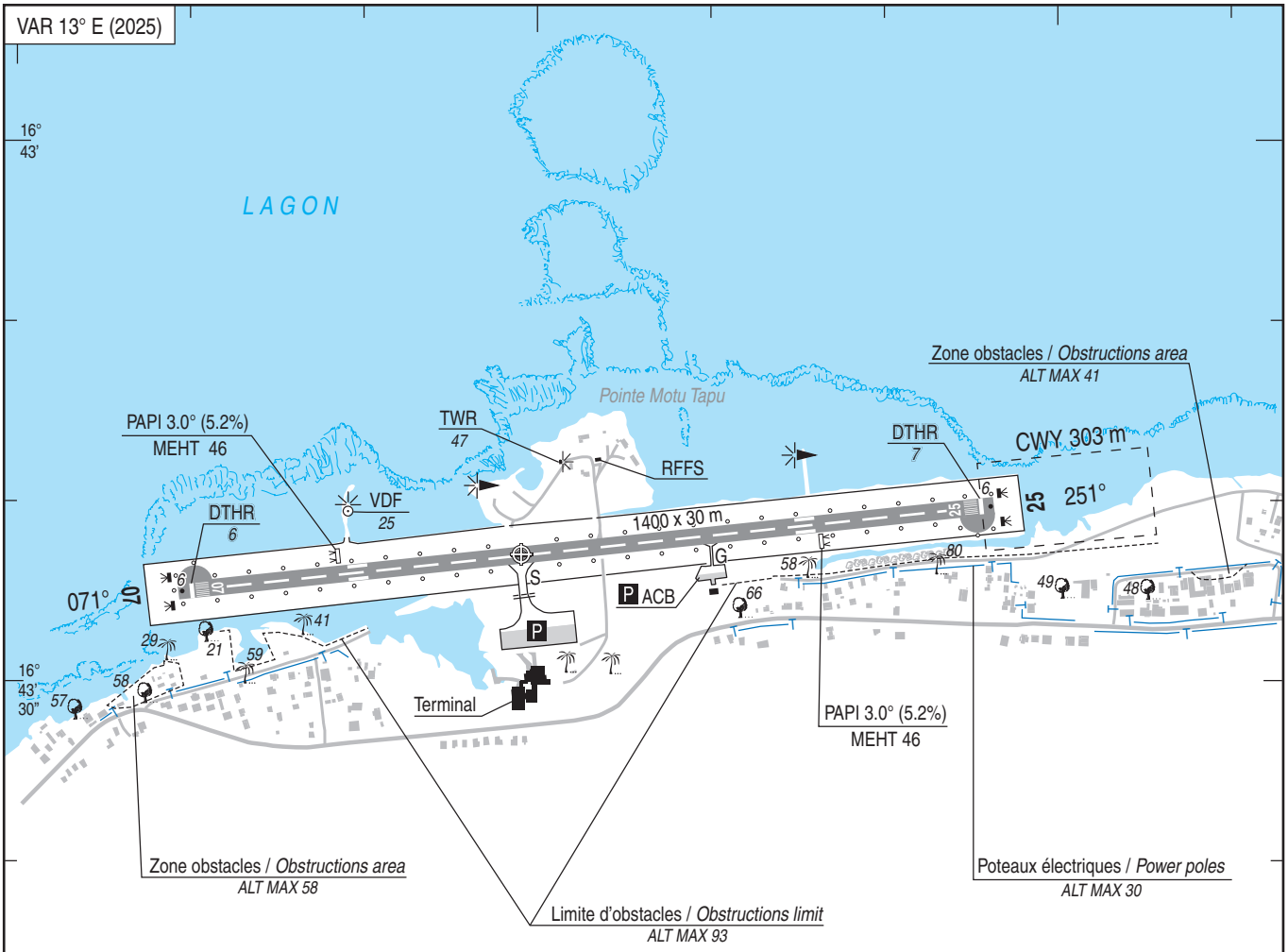
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
RWY 07 RNP RWY 25	Sans objet / Not applicable. LNAV

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir / *see* AD 2 NTTR.18

RAIATEA UTUROA
16 43 23 S - 151 28 01 W
ALT AD : 7 (1 hPa)



OBSERVATIONS / *REMARKS*

(1) Distances déclarées / *Declared distances* : voir / *see* AD 2 NTTR.13
Voir / *See* AD 2 NTTR 20 à/*to* 23.

16° 44'

LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

ALT / HGT : ft
GUND : 31 ft

0 50 100 500 m

151° 27' 30"

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	16° 43' 24.98" S	151° 28' 20.55" W
DTHR 07	16° 43' 24.95" S	151° 28' 20.29" W
THR 25	16° 43' 20.12" S	151° 27' 33.55" W
DTHR 25	16° 43' 20.15" S	151° 27' 33.83" W

151° 28' 30" 151° 28'

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
07	NIL	LIL	1392	1695	1392	1384	Revêtue	17 F/B/W/T	550*	550*	-	-
25	NIL	LIL	1392	1392	1392	1384	*Paved*		550*	550*	-	-
									* 800 m HN * Absence ATS : 1000 m HJ/HN			

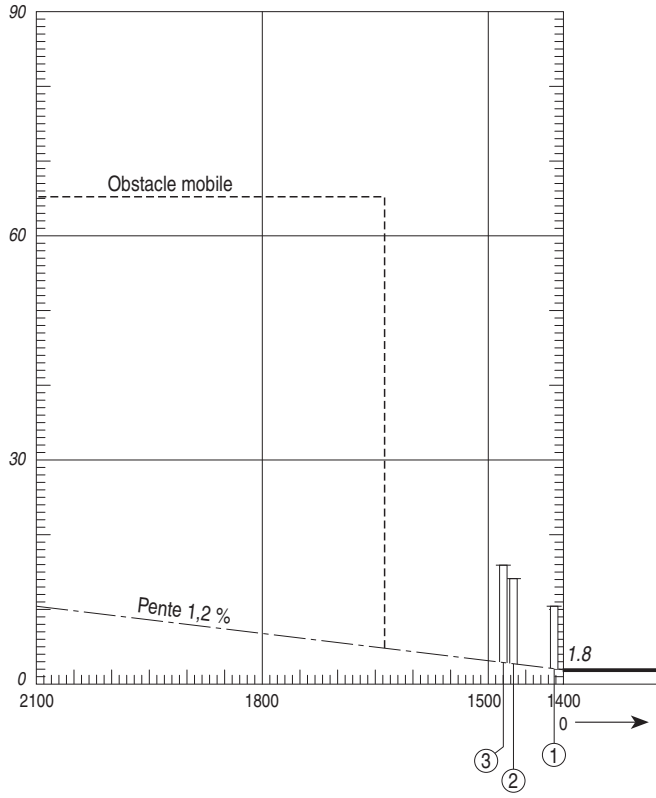
© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

RAIATEA UTUROA
RWY 07/25

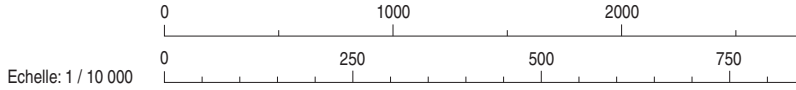
VAR 13° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

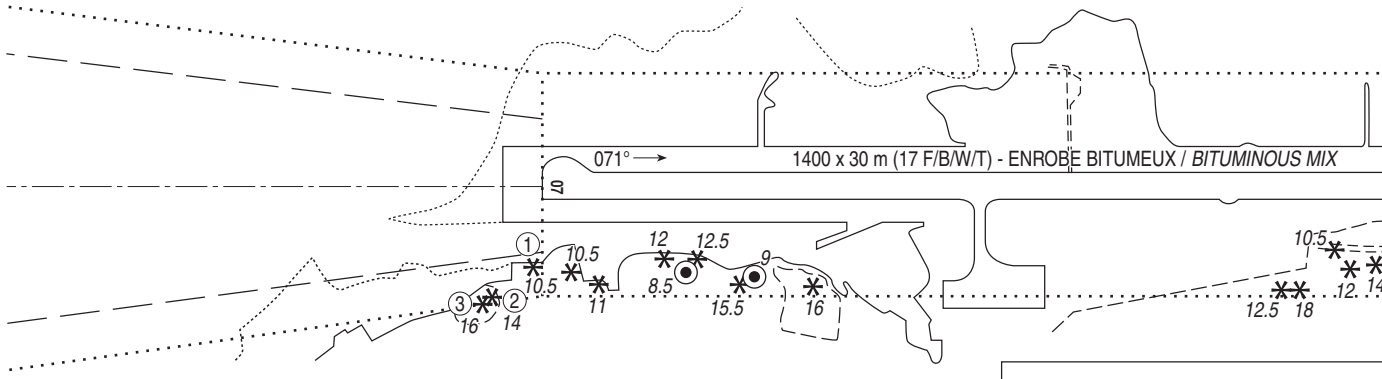


DISTANCES DECLAREES		
RWY 07		RWY 25
1392*	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	1392*
1695*	TODA - Distance de décollage utilisable	1392*
1392*	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	1392*
1384*	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	1384*

* Voir / *See* AD 2 NTTR AD 2.13



Echelle: 1 / 10 000



NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTAC

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BO

MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE

BATIMENT OU CONSTRUCTION I

OBSTACLE NATUREL A L'INTERIE
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL

Levé exécuté en octobre 2023.
Nivellement rattaché au système NGPF (Nivellement Général de la Polynésie Française).

TOLERANCES CON

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BB	REF ENR 4.1		X	X	
HHN	REF ENR 4.1		X	X	
BAMBI	REF ENR 4.4	X		X	
BELBO	REF ENR 4.4	X		X	
IDUTA	REF ENR 4.4	X		X	
MEKES	REF ENR 4.4	X		X	
MEREV	REF ENR 4.4	X		X	
ONURI	REF ENR 4.4		X	X	
REDOK	REF ENR 4.4	X			X
REVKO	REF ENR 4.4	X			X
REVRI	REF ENR 4.4	X			X
RIBRA	REF ENR 4.4	X			X
RULOM	REF ENR 4.4	X			X
RUPAL	REF ENR 4.4	X		X	
RUTIX	REF ENR 4.4	X			X
SALAN	REF ENR 4.4	X		X	
TEANO	REF ENR 4.4		X	X	
UBKIM	REF ENR 4.4	X		X	
UXINO	REF ENR 4.4	X		X	
FTR07	16°44'04.2" S 151°34'39.9" W	X			X
FTR25	16°42'40.7" S 151°21'14.2" W	X			X
MTR07	16°43'39.11" S 151°30'37.04" W	X			X
MTR25	16°43'03.37" S 151°24'52.24" W	X			X
TB503	16°33'22.2" S 151°40'39.0" W	X		X	
TB504	16°35'37.1" S 151°48'39.8" W	X		X	
TR410	16°38'57.8" S 151°34'06.5" W	X			X
TR430	16°41'20.9" S 151°24'54.9" W	X			X
TR431	16°51'51.0" S 151°17'46.6" W	X			X
TR432	16°58'01.6" S 151°26'42.2" W	X			X
TR433	16°48'47.1" S 151°40'25.7" W	X			X
TR434	16°43'46.5" S 151°31'48.4" W	X			X
TR435	16°55'17.6" S 151°30'46.7" W	X			X
TR436	16°47'01.3" S 151°14'28.2" W	X			X
TR501	16°42'47.6" S 151°22'20.7" W	X		X	
TR502	16°43'56.3" S 151°33'23.7" W	X		X	
TR504	16°54'18.4" S 151°32'14.5" W	X		X	
TR506	16°42'07.6" S 151°28'02.5" W	X		X	
TR508	16°37'46.7" S 151°34'39.6" W	X		X	
TR509	16°31'00.0" S 151°32'13.9" W	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

RAIATEA UTUROA

PRECODING RNP RWY 07

RNP RWY 07												
RMK	-							MAG VAR 2025 12.8°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RULOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RULOM	IF	RULOM	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	TF	TR410	-	294	307.0	7.3	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	RUTIX	-	251	263.9	7.1	-	2000	-	-	-	1.0
	TF	REVKO	-	161	173.9	5.0	L	2000	-	-	-	1.0
INA RUTIX	IF	RUTIX	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	-
	TF	REVKO	-	161	173.9	5.0	-	2000	-	-	-	1.0
INA REVKO	IF	REVKO	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	-
APCH	IF	REVKO	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	-
	TF	FTR07	-	071	083.9	6.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MTR07	Yes	071	083.9	3.9	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	DF	TR430	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	TR431	-	134	146.8	12.5	R	-	-	-	-	1.0
	TF	TR432	-	222	234.3	10.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	TR433	-	292	304.9	16.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	REVKO	-	341	353.9	4.1	-	2000	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

RAIATEA UTUROA

PRECODING RNP RWY 25

RNP RWY 25												
RMK	-							MAG VAR 2025 12.8°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RULOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RULOM	IF	RULOM	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	TF	REDOK	-	029	041.3	8.9	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	RIBRA	-	071	083.8	6.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	REVRI	-	161	173.8	6.0	-	2000	-	-	-	1.0
INA REVRI	IF	REVRI	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	-
APCH	IF	REVRI	-	-	-	-	-	2000	-	-	-	-
	TF	FTR25	-	251	263.8	6.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MTR25	Yes	251	263.8	3.5	-	-	-	-	-3.00 / -	0.3
	TF	TR434	-	251	263.8	6.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	TR435	-	162	175.1	11.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	TR432	-	112	124.9	4.8	-	-	-	-	-	1.0
	TF	TR431	-	042	054.3	10.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	TR436	-	021	033.4	5.8	-	-	-	-	-	1.0
	TF	REVRI	-	341	353.8	5.0	-	2000	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

RAIATEA
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 07

RMK	GNSS Only						MAG VAR 2020 12.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
IDUTA 1C											
-	CA	-	-	071	083.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	IDUTA	-	124	136.4	74.9	-	-	-	-	RNAV 1
UXINO 1C											
-	CA	-	-	071	083.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	UXINO	-	081	093.3	8.9	-	2000	-	-	RNAV 1
BAMBI 1C											
-	CA	-	-	071	083.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RUPAL	-	342	355.0	8.7	L	-	-	-	RNAV 1
→ -	TF	TR509	-	277	289.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAMBI	-	277	289.4	13.2	-	4000	-	-	RNAV 1
→ **MEKES 1C**											
-	CA	-	-	071	083.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR501	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RUPAL	-	342	355.0	8.7	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	TR509	-	277	289.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	TB503	-	241	253.7	8.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	TB504	-	241	253.8	8.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MEKES	-	279	291.8	26.8	-	2500	-	-	RNAV 1

© SIA

RAIATEA
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for CAT A, B*)

SID RNAV RWY 25

RMK	GNSS Only						MAG VAR 2020 12.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	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)	NAV Spec
SALAN 1D											
-	CA	-	-	251	263.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR502	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	TR504	-	161	173.9	10.4	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	SALAN	-	112	125.0	8.8	-	-	-	-	RNAV 1
BELBO 1D											
-	CA	-	-	251	263.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR502	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
→ -	TF	TR508	-	336	348.8	6.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BELBO	-	355	008.2	3.9	-	2000	-	-	RNAV 1
UBKIM 1D											
-	CA	-	-	251	263.9	-	-	2500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR506	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	UBKIM	-	075	088.2	25.3	-	4000	-	-	RNAV 1
→ **MEREV 1D**											
-	CA	-	-	251	263.9	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	TR502	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	TB504	-	287	299.4	16.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MEREV	-	279	291.5	15.4	-	1700	-	-	RNAV 1

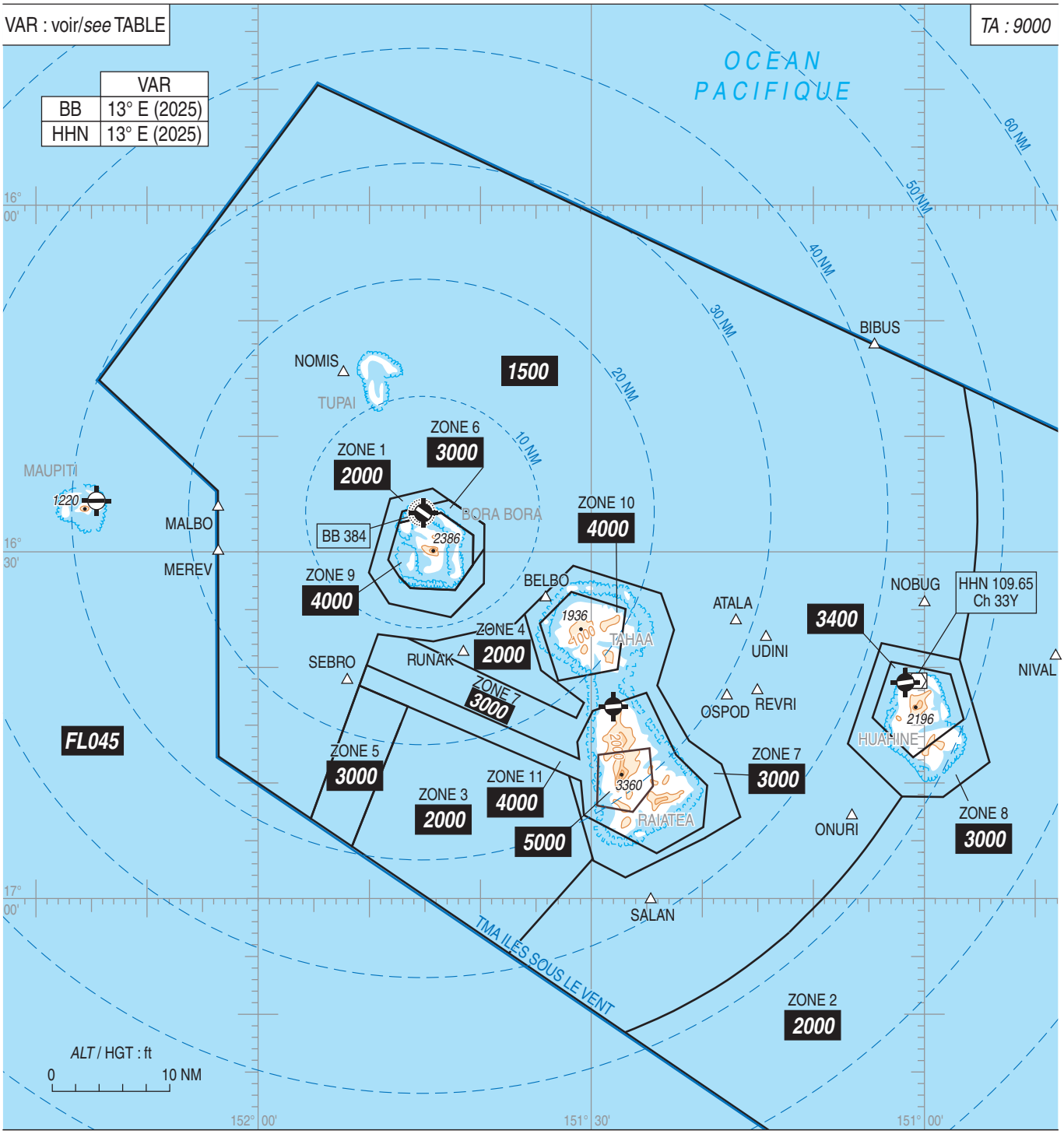
© SIA

ILES SOUS LE VENT

Altitudes Minimales de Guidage

Minimum Vectoring Altitudes

TAHITI Contrôle / *Control*	134.700
TWR : BORA BORA Tour / *Tower*	118.900
HUAHINE Tour / *Tower*	119.300
RAIATEA Tour / *Tower*	118.500
AFIS : MAUPITI Information	118.300

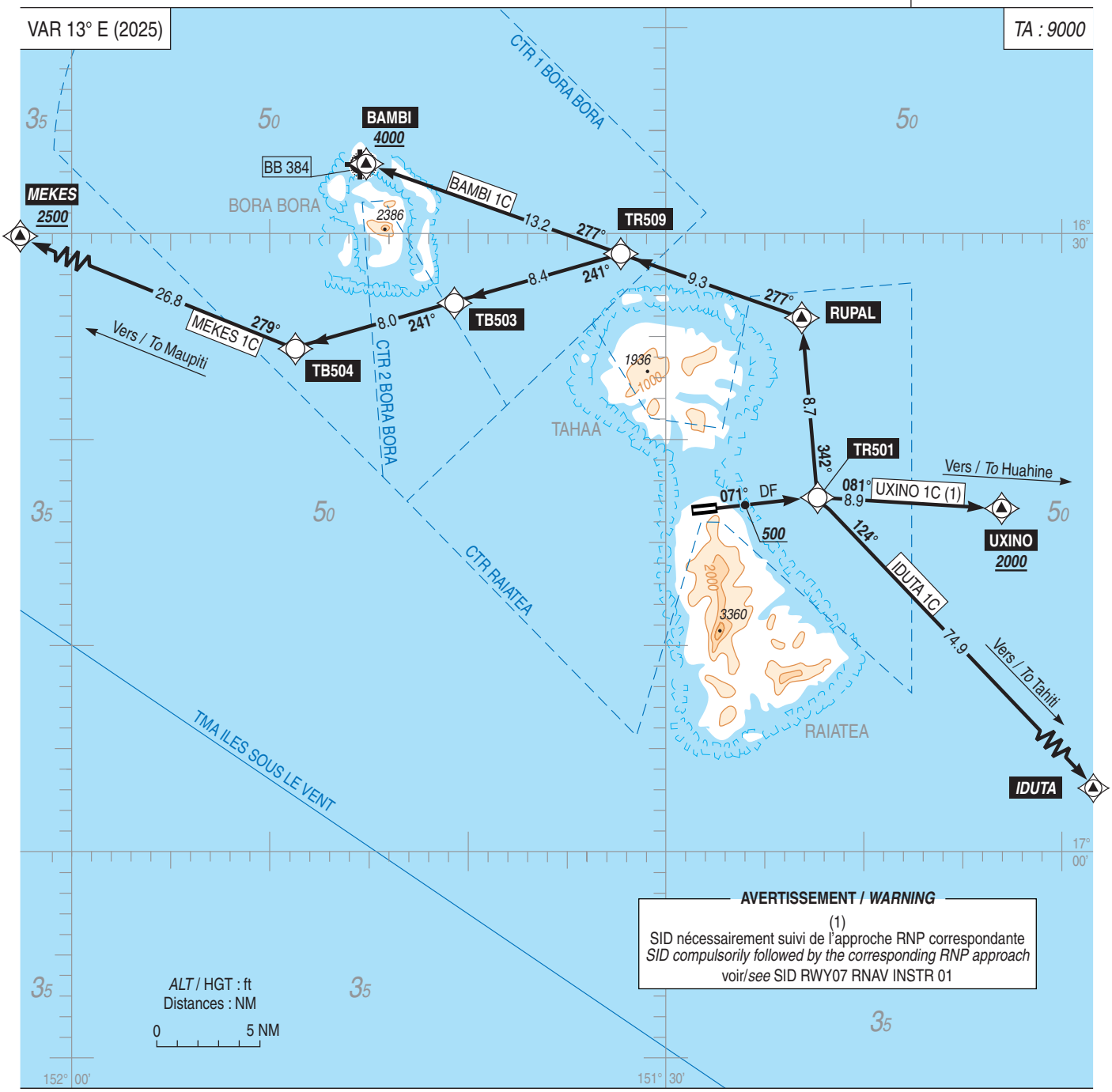


© SIA

RAIATEA
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

TWR : RAIATEA Tour/*Tower* 118.500
APP : TAHITI Contrôle/*Control* 134.700

RNAV 1
GNSS uniquement / *only*



Panne de guidage GNSS : voir AIP ENR 1.5

Loss of GNSS guidance : *see AIP ENR 1.5*

Panne de radiocommunication
En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le CTL en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière prévu au plan de vol.

Radiocommunication failure
VMC : turn back to land on the aerodrome.
IMC : continue the flight up to the latest clearance transmitted by ATC complying with the outgoing routes towards the FL as stipulated in the FPL in force.

Altitudes Minimales de Zones (AMZ)
Chaque quadrilatère de 1° de latitude / longitude contient une AMZ donnée en centaines de pieds au-dessus du niveau moyen des mers.

Exemple 3500 ft AMSL : 35

Area Minimum Altitude (AMA)
Each 1° latitude / longitude quadrilateral contains an AMA represented in hundreds of feet above mean sea level.

Example 3500 ft AMSL : 35

© SIA

RAIATEA
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

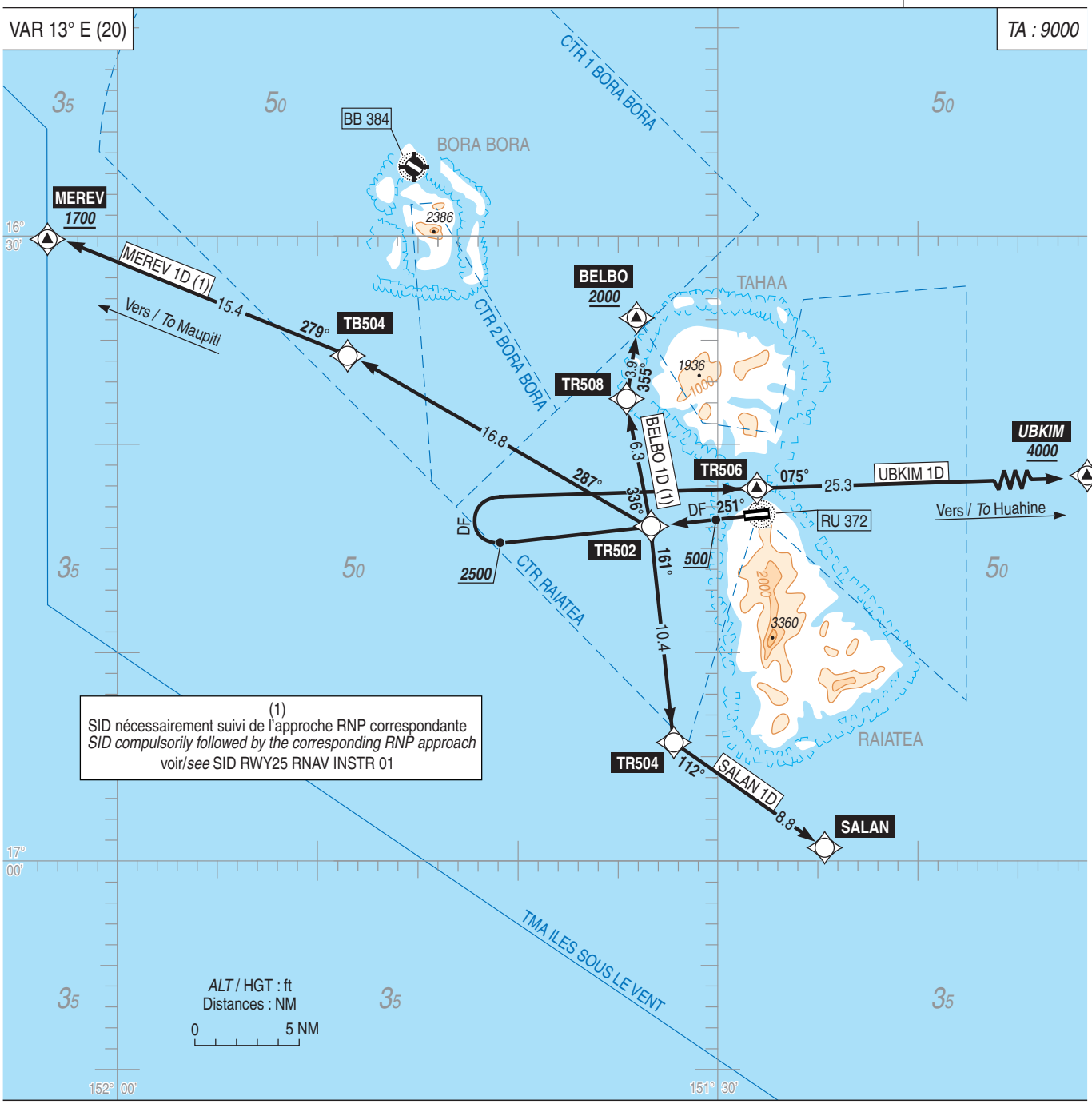
SID RNAV RWY 07	
CAT	A B
PBN Box	GNSS uniquement / *only* - RNAV 1.
Climb gradient	(1) Pente théorique de montée 7.4 % à maintenir jusqu'à 200 ft déterminée par des arbres d'altitude 58 ft situés à 1890 m du THR 07 et à 110 m de l'axe de piste côté montagne. Cette pente fait abstraction d'un groupe d'obstacles proche de la DER d'altitude MAX 41 ft situé le long de la route à 130 m de l'axe de piste et sur une longueur de 110 m depuis la DER. *(1) Theoretical climb gradient 7.4 % to maintain up to 200 ft determined by trees altitude 58 ft located 1890 m from THR 07 and 110 m from runway center line on mountain side. This slope disregards a group of obstacles close to the DER, MAX ALT 41 ft located along the road, 130 m from runway center line and over a length of 110 m from DER.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
IDUTA 1C	Monter (1) 071° (083.9°T), à 500 direct vers TR501 puis tourner à droite vers IDUTA en montée. *Climb (1) 071° (083.9°T), at 500 direct to TR501 then turn right to IDUTA climbing up.*	5000	
UXINO 1C	Monter (1) 071° (083.9°T), à 500 direct vers TR501 puis poursuivre vers UXINO en montée vers 2000 ft. *Climb (1) 071° (083.9°T), at 500 direct to TR501 then UXINO climbing up to 2000 ft.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche NTTH RNP 07 débutant à UXINO. *Next to SID, NTTH RNP RWY 07 starting at UXINO mandatory.*
BAMBI 1C	Monter (1) 071° (083.9°T), à 500 direct vers TR501 puis tourner à gauche vers RUPAL puis TR509 puis BAMBI en montée vers 4000 ft. *Climb (1) 071° (083.9°T), at 500 direct to TR501 then turn left to RUPAL then TR509 then BAMBI climbing up to 4000 ft.*	4000	
MEKES 1C	Monter (1) 071° (083.9°T), à 500 direct vers TR501 puis tourner à gauche vers RUPAL puis TR509, TB503, TB504 puis MEKES en montée vers 2500 ft. *Climb (1) 071° (083.9°T), at 500 direct to TR501 then turn left to RUPAL then TR509, TB503, TB504 then MEKES climbing up to 2500 ft*	2500	

RAIATEA
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

TWR : RAIATEA Tour/*Tower* 118.500
APP : TAHITI Contrôle/*Control* 134.700

RNAV 1
GNSS uniquement / *only*



Panne de guidage GNSS : voir AIP ENR 1.5

Panne de radiocommunication :
En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la clairance assignée par le CTL en respectant la trajectoire de départ et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière prévu au plan de vol.

Altitudes Minimales de Zones (AMZ)
Chaque quadrilatère de 1° de latitude / longitude contient une AMZ donnée en centaines de pieds au-dessus du niveau moyen des mers.

Exemple 3500 ft AMSL : 35

Loss of GNSS guidance : *see AIP ENR 1.5*

Radiocommunication failure :
VMC : turn back to land on the aerodrome.
IMC : continue the flight up to the latest clearance transmitted by ATC complying with the outgoing routes towards the FL as stipulated in the FPL in force.

Area Minimum Altitude (AMA)
Each 1° latitude / longitude quadrilateral contains an AMA represented in hundreds of feet above mean sea level.

Example 3500 ft AMSL : 35

© SIA

RAIATEA
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 25	
CAT	A B
PBN Box	GNSS uniquement / *only* - RNAV 1
Climb gradient	(1) Pente théorique de montée standard à 3.3%. Cette pente fait abstraction d'un groupe d'obstacles proche de la DER d'altitude MAX 58 ft situé au plus près à 105 m au Sud de l'axe de piste sur une longueur de 300 m depuis la DER. *(1) Standard theoretical climb gradient 3.3 %. This slope disregards a group of obstacles close to the DER, MAX ALT 58 ft located at 105 m South of runway center line over a length of 300 m from DER.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
SALAN 1D	Monter (1) 251° (263.9°T), à 500 direct vers TR502 puis tourner à gauche vers TR504 puis en montée vers SALAN. *Climb (1) 251° (263.9°T), at 500 direct to TR502 then turn left to TR504 then climbing up to SALAN.*	5000	
BELBO 1D	Monter (1) 251° (263.9°T), à 500 direct vers TR502 puis tourner à droite vers TR508 puis BELBO en montée vers 2000 ft. *Climb (1) 251° (263.9°T), at 500 direct to TR502 then turn right to TR508 then BELBO climbing up to 2000 ft.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche de NTTB RNP RWY 29 débutant à BELBO. *Next to SID, NTTB RNP RWY 29 starting at BELBO mandatory.*
UBKIM 1D	Monter (1) 251° (263.9°T), à 2500 tourner à droite direct vers TR506 puis UBKIM en montée vers 4000 ft. *Climb (1) 251° (263.9°T), at 2500 turn right direct to TR506 then UBKIM climbing up to 4000 ft.*	4000	
MEREV 1D	Monter (1) 251° (263.9°T), à 500 direct vers TR502 puis tourner à droite vers TB504 puis MEREV en montée vers 1700 ft MNM. *Climb (1) 251° (263.9°T), at 500 direct to TR502 then turn right to TB504 then MEREV climbing up to 1700 ft MNM.*	2000	SID obligatoirement suivi de l'approche de NTTP RNP RWY 26 ou de l'attente à MEREV. *Next to SID, NTTP RNP RWY 26 or holding at MEREV mandatory.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

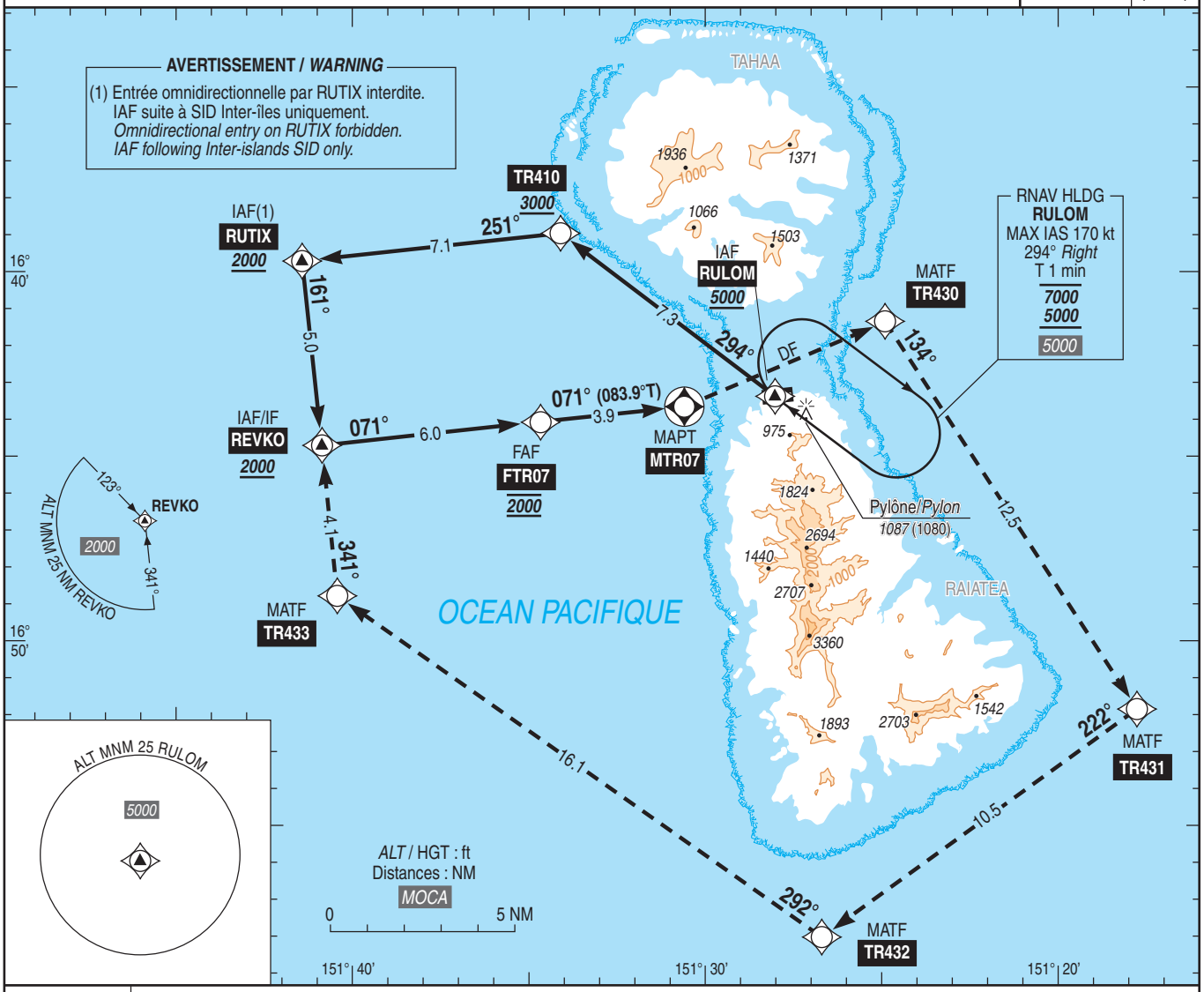
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
***ALT AD : 7 (1 hPa)**, DTHR : 6*

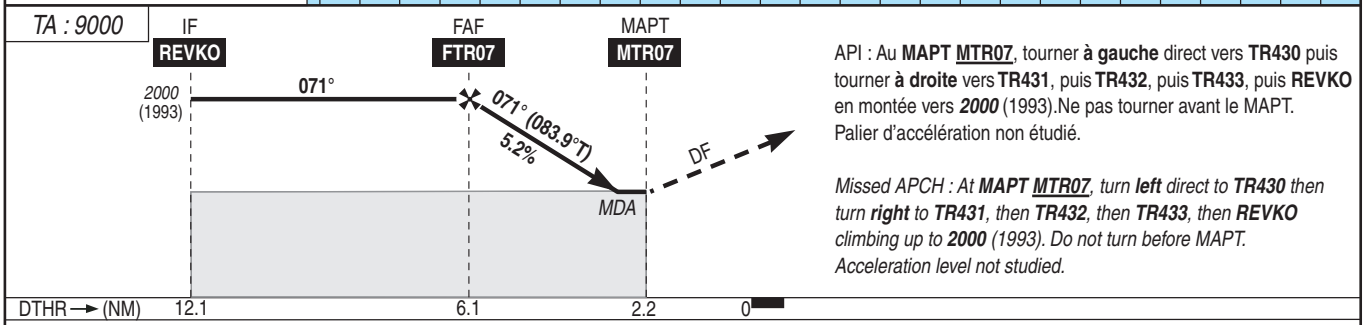
RAIATEA UTUROA

RNP RWY 07

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : RAIATEA Tour / *Tower* 118.500
Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement / *only*. Obtenir le QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.

RNP APCH | VAR 13° E (2025)





API : Au **MAPT** **MTR07**, tourner **à gauche** direct vers **TR430** puis tourner **à droite** vers **TR431**, puis **TR432**, puis **TR433**, puis **REVKO** en montée vers ***2000*** (1993).Ne pas tourner avant le MAPT. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At **MAPT** **MTR07**, turn **left** direct to **TR430** then turn **right** to **TR431**, then **TR432**, then **TR433**, then **REVKO** climbing up to **2000** (1993). 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 AD*

CAT	LNAV API 2.5%			LNAV API 3.0%			MVL / *Circling* (2)			MVL / *Circling* (2) Absence ATS (3) Sans / *Without* QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***880*** (870)	1500	866	***840*** (830)	1500	827	***1400*** (1390)	1500 1600	1388	***1570*** (1560)	1500 1600	1556

DIST MTR07			
NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1710*** (1703)	***1390*** (1383)	***1070*** (1063)

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(3) MVL/*Circling* absence ATS : HJ seulement si PCL hors service / *daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.9 NM	3 min 21	2 min 45	2 min 21	2 min 08	1 min 57	1 min 48
FAF - DTHR	6.1 NM	5 min 14	4 min 19	3 min 40	3 min 20	3 min 03	2 min 49
VSP (ft/min)		370	450	530	580	635	685

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

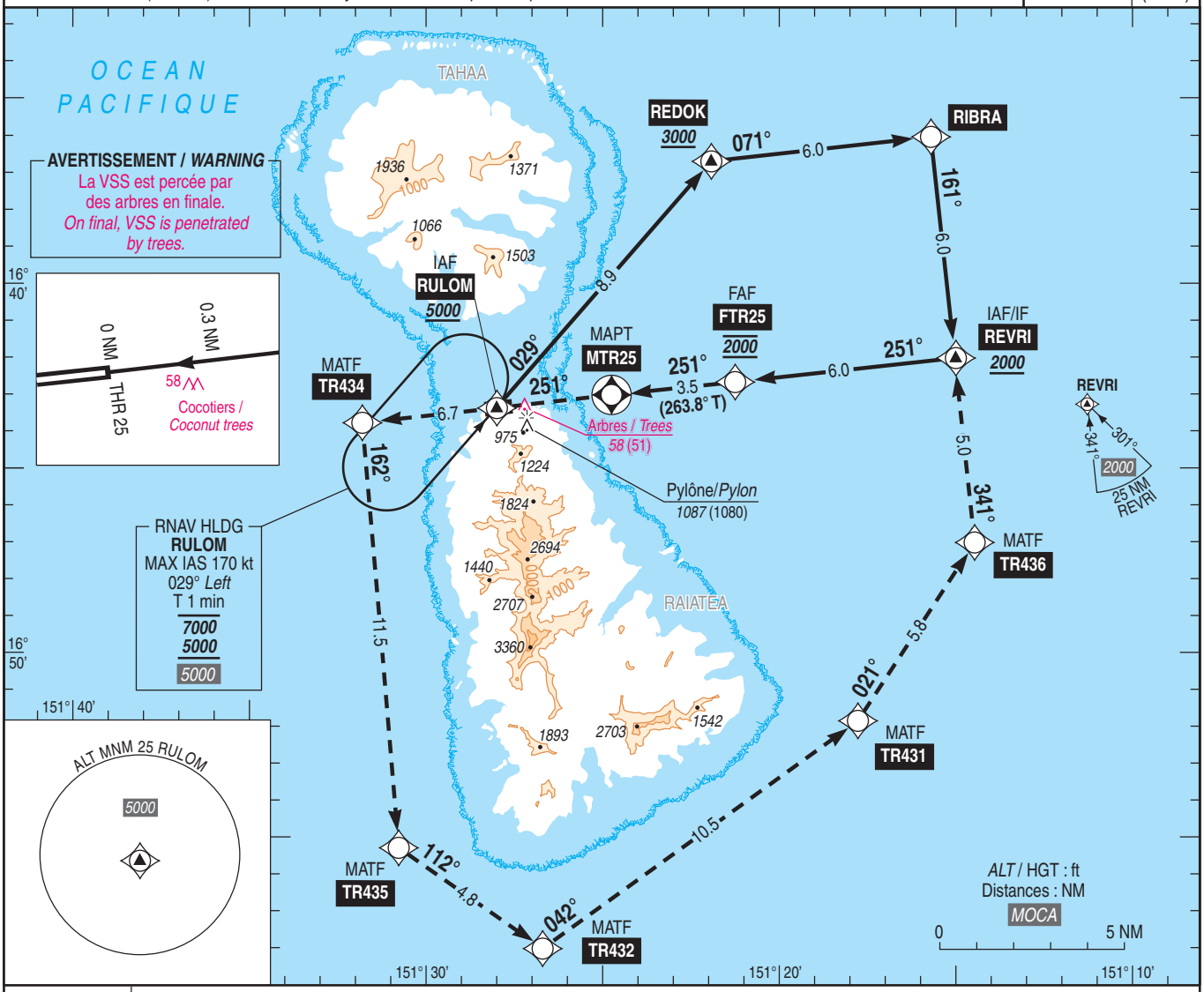
CAT A B

***ALT AD : 7 (1 hPa)**, DTHR : 7*

RAIATEA UTUROA

RNP RWY 25

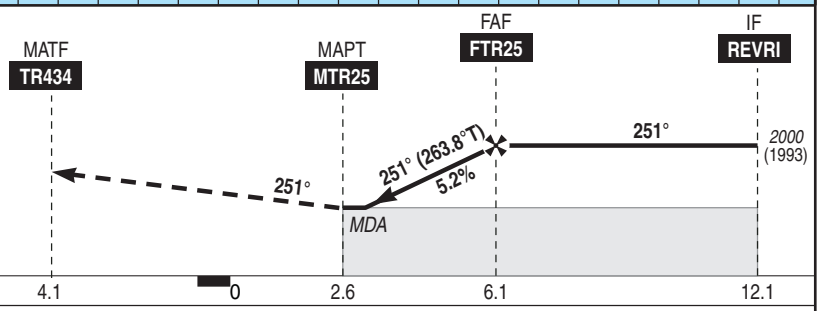
APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700 **TWR** : RAIATEA Tour / *Tower* 118.500 Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement / *only*. Obtenir le QNH prévu auprès de / *Obtain QNH forecast from* TAHITI CTL ou sur / *or on* TEMSI.	**RNP APCH**	VAR 13° E (2025)



TA : 9000

API : Monter jusqu'à **TR434** puis tourner **à gauche** vers **TR435** puis **TR432**, puis **TR431**, puis **TR436**, puis **REVRI,** en montée vers ***2000*** (1993).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb up to **TR434**, then turn **left** to **TR435** then **TR432**, then **TR431**, then **TR436**, then **REVRI,** climbing up to **2000** (1993).*
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 AD*

CAT	LNAV API 2.5% (1)			MVL/*Circling* (2)			MVL/*Circling* (2) Absence ATS (3) Sans / Without QNH local		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B	***1140*** (1130)	1500	1127	***1400*** (1390)	1500 1600	1388	***1570*** (1560)	1500 1600	1556

DIST MTR25

NM	**1**	**2**	**3**
ALT (HGT)	***1200*** (1193)	***1520*** (1513)	***1840*** (1833)

Observations/*Remarks* : (1) Pour MNM particuliers /*For special MNM*, voir /*see* AD 2 NTTR IAC RWY25 RNP MINIMA
(2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(3) MVL/*Circling* absence ATS : HJ seulement si PCL hors service / *daytime only if PCL U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	3.5 NM	3 min 00	2 min 29	2 min 06	1 min 55	1 min 45	1 min 37
FAF - DTHR	6.1 NM	5 min 14	4 min 19	3 min 40	3 min 20	3 min 03	2 min 49
VSP (ft/min)		370	450	530	580	635	685

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A, B
ALT AD : 7 (1 hPa) *, DTHR : 7*

RAIATEA UTUROA

RNP RWY 25

MINIMA LNAV

Les MNM standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente supérieure à 2.5%.

Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minimums impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

LNAV MNM

The standard MNM below are determined for ACFT conducting an LNAV procedure and capable of maintaining a missed approach climb gradient greater than 2.5%.

For public transport operations, the use of these MNM requires consideration of an engine failure during the missed approach.

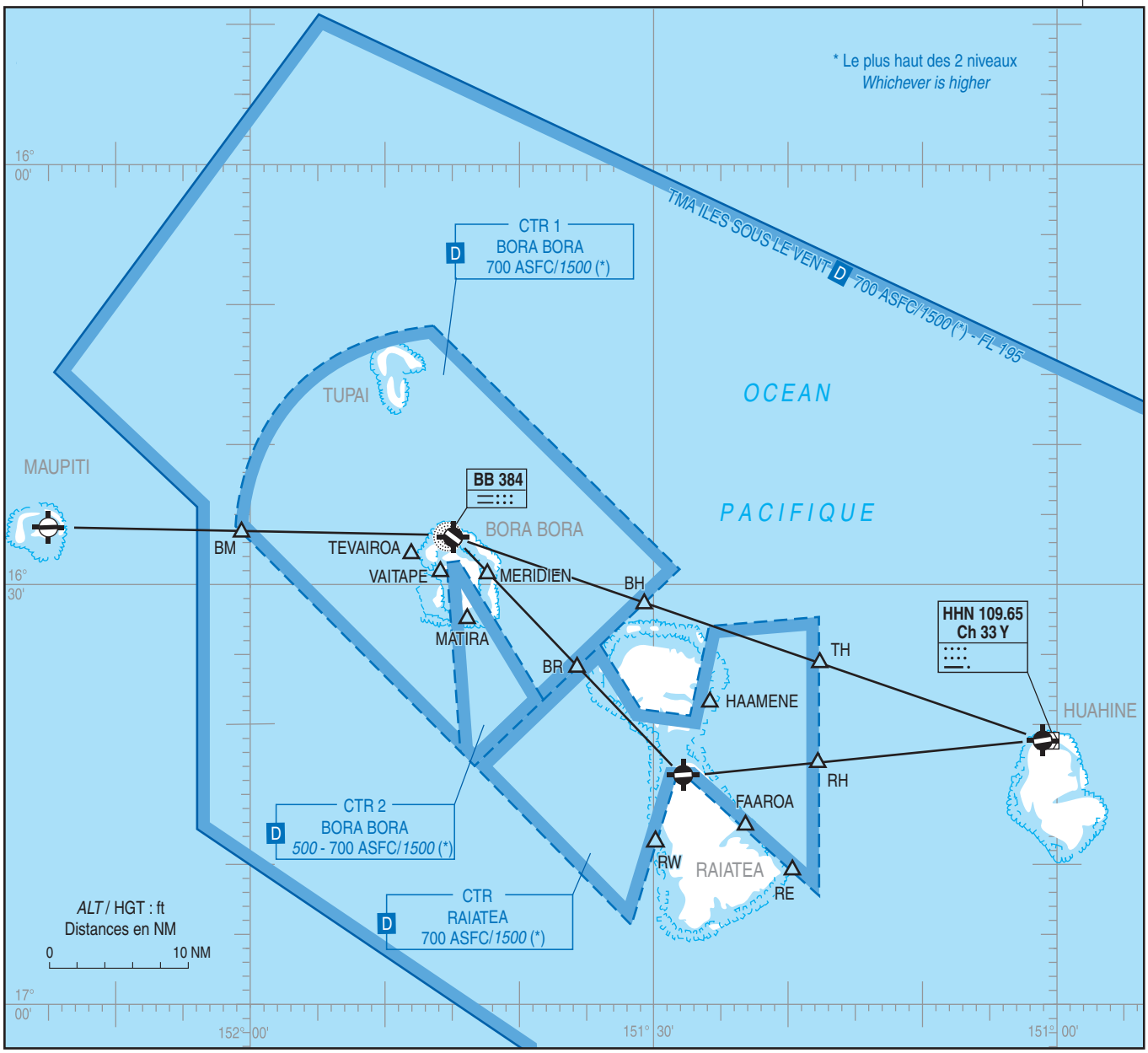
Pente en API Missed APCH slope	CAT	MDA (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3%	A	1090 (1090)	1500	1081
	B			
4%	A	1000 (990)	1500	988
	B			
5%	A	970 (960)	1500	954
	B			

© Service de l'Information Aéronautique, France

ITINERAIRES VFR DE JOUR ENTRE HUAHINE/RAIATEA/BORA BORA/MAUPITI
DAY VFR ROUTES BETWEEN HUAHINE/RAIATEA/BORA BORA/MAUPITI

APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : 118.500

VAR
13° E
(2025)



Points	Coordonnées / *Coordinates*	Description / *Description.*
TEVAIROA	16°28'15"S 151°47'15"W	Pointe OUEST du Motu Tevairoa / *Motu Tevairoa West point.*
MATIRA	16°33'00"S 151°44'00"W	Pointe Matira - à 6,4 NM / 156° de BB / *Matira point - at 6,4 NM / 156° from BB.*
MERIDIEN	16°30'00"S 151°42'40"W	Hôtel Le Meridien - à 4,2 NM / 130° de BB / *Le Meridien hotel - at 4.2 NM / 130° from BB.*
VAITAPE	16°30'00"S 151°46'00"W	Passe Teavanui - à 4 NM / 179° de BB / *Teavanui fairway - at 4 NM / 179° from BB.*
BH	16°31'32"S 151°30'39"W	Limite CTR 1 Bora Bora - à 15 NM / 097° de Bora Bora ou BB, à 30,4 NM / R 276 HHN / *CTR 1 Bora Bora limit - at 15 NM / 097° from Bora Bora or BB, at 30.4 NM / R 276 HHN.*
BM	16°26'05"S 152°00'28"W	Limite CTR 1 Bora Bora - à 15 NM / 260° de Bora Bora ou BB, à 14 NM / 079° de Maupiti / *CTR 1 Bora Bora limit - at 15 NM / 260° from Bora Bora or BB, at 14 NM / 079° de Maupiti.*
BR	16°36'02"S 151°35'32"W	Limite CTR 1 Bora Bora - à 13 NM / 123° de Bora Bora ou BB, à 10 NM / 303° de Raiatea / *CTR 1 Bora Bora limit - at 13 NM / 123° from Bora Bora or BB, at 10 NM / 303° de Raiatea.*
RE	16°50'10"S 151°20'03"W	Limite CTR Raiatea - à 0,5 NM au Nord du Motu Oatara / *CTR Raiatea limit - at 0.5 NM North of Motu Oatara.*
RH	16°42'34"S 151°17'35"W	Limite CTR Raiatea - à 10 NM / 073° de Raiatea, 16,3 NM / R 252 HHN /*CTR Raiatea limit - at 10 NM / 073° from Raiatea, 16.3 NM / R 252 HHN.*
RW	16°48'31"S 151°29'39"W	Limite CTR Raiatea - à 1 NM au Nord de la passe Tetuatiare / *CTR Raiatea limit - at 1 NM North of Tetuatiare fairway.*
TH	16°35'57"S 151°17'35"W	Limite CTR Raiatea - à 17,1 NM / R 275 HHN, à 28 NM / 097° de Bora Bora ou BB / *CTR Raiatea limit - at 17,1 NM / R 275 HHN, at 28 NM / 097° from Bora Bora or BB.*
FAAROA	16°47'29"S 151°23'09"W	Limite CTR Raiatea - Passe Iriru Baie Faaroa / *CTR Raiatea limit - Iriru fairway Faaroa fairway Bay.*
HAAMENE	16°39'20"S 151°26'10"W	Baie Haamene / *Haamene Bay.*

© SIA

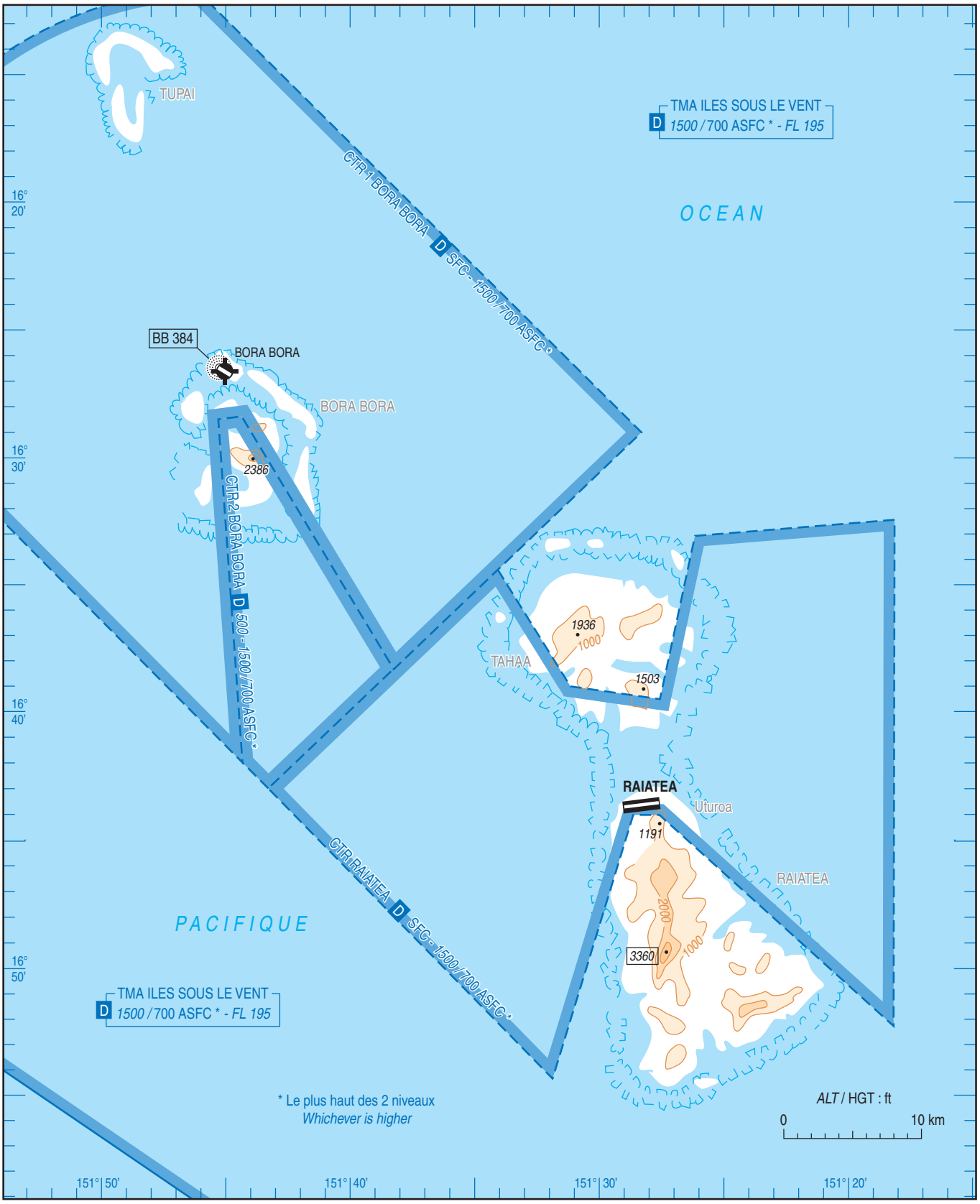
APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

RAIATEA UTUROA

	ALT AD : 6 ft (1 hPa) LAT : 16 43 23 S LONG : 151 28 01 W	**NTTR** VAR 13° E (2025)

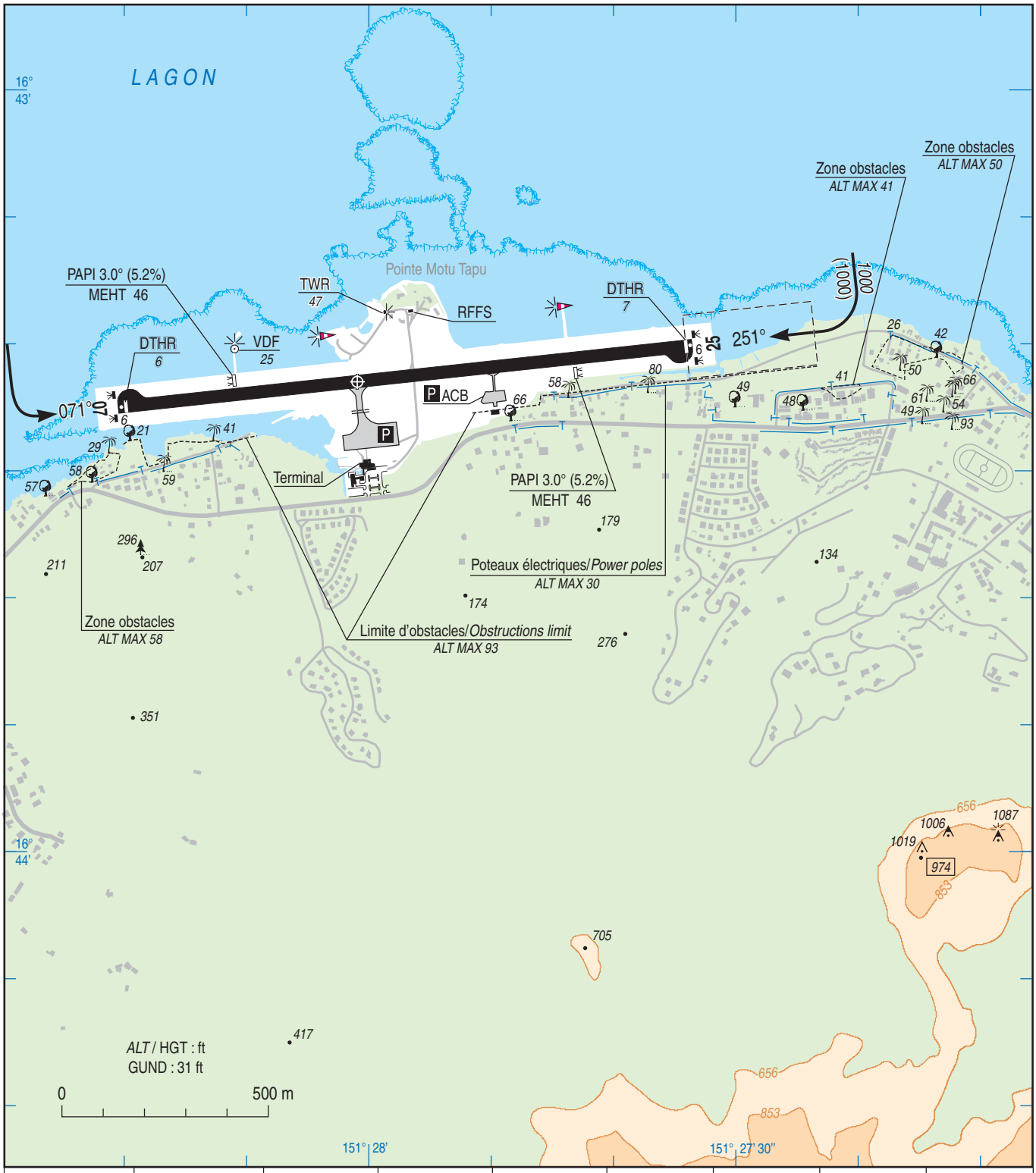
APP : TAHITI Contrôle / *Control* 134.700
TWR : 118.500
Absence ATS : **A/A** (118.500) FR seulement */only.*



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

RAIATEA UTUROA



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA (1)	TODA (1)	ASDA (1)	LDA (1)
07 25	071 251	1400 x 30	Revêtue *Paved*	17 F/B/W/T	1392 1392	1695 1392	1392 1392	1384 1384

Aides lumineuses :
THR : BI
RWY : BI

Lighting aids :
THR : LIL
RWY : LIL

(1) Distances déclarées / *Declared distances* : voir/*see* AD 2 NTTR.13

© 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 NTTU.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTTU - TUPAI

AD 2 NTTU.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°14'24"S 151°50'12"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	12.6149°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.025°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
	Adresse / *Address*	
	Telephone	
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTU.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTU.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTU.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTU.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTU.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTU.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 NTTU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTTU .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTTU.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 NTTU.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTTU .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	

AD 2 NTTU.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
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

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
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTTU.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*

AD 2 NTTU.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 NTTU.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 NTTU.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 NTTU.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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTTU.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTTU.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*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 NTUV.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

NTUV - VAHITAHI

AD 2 NTUV.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	18°46'47"S 138°51'11"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY	RWY and TWY centrelines intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	0.3 km S Mohitu	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	11 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-23 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	13.1355°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.008°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DAC POLYNESIE FRANCAISE	
	Adresse / *Address*	BP 1408 - 98713 Papeete Tahiti	
	Telephone	(689) 40 543 794	
	FAX	(689) 40 543 792	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : sad-exp@aviation-civile.gov.pf	

AD 2 NTUV.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	TAHITI FAA'A - H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTUV.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTUV.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 *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTUV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 1 : extincteur de 50kg de poudre en façade d'aérogare côté PRKG ACFT.	Level 1 : fire extinguisher 50kg of powder in front of the terminal on PRKG ACFT side.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Hors HS : O/R avec PN 48 HR ouvrées avant le vol, auprès du BRIA. SAM et DIM : non assuré PPR PN 48 HR ouvrées à adresser au gestionnaire de l'AD.	Outside HS : O/R with PN of 48 worked hours before the flight, addressed to the ATS reporting office. SAT and SUN : not provided PPR PN 48 worked hours addressed to the AD administration.

AD 2 NTUV.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
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*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 NTUV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume multicouche	Asphalt surface
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume multicouche	Asphalt 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 NTUV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Diurne	Day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 NTUV .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Ligne de sécurité de l'aire de trafic confondue avec la marque de point d'attente.	Apron security line combined with holding point mark.

AD 2 NTUV.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 NTUV.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TAHITI FAA'A
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 NTUV .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *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 *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 40 80 33 35

AD 2 NTUV.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	070.00 (057)	950 x 25	34 F/A/W/T revêtue / paved	18°46'55.75"S 138°51'35.58"W ------ GUND NIL	THR : 10ft
24	250.00 (237)	950 x 25	34 F/A/W/T revêtue / paved	18°46'45.39"S 138°51'05.02"W ------ GUND NIL	THR : 6ft

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	375	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	375	NIL	NIL	NIL

AD 2 NTUV.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	925	1300	925	900	Fin des distances TORA, ASDA et LDA située 25 m avant l'extrémité physique de la piste. End of TORA, ASDA and LDA distances located 25 m before RWY end.
24	925	1300	925	900	Fin des distances TORA, ASDA et LDA située 25 m avant l'extrémité physique de la piste. End of TORA, ASDA and LDA distances located 25 m before RWY end.

AD 2 NTUV.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 NTUV.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 NTUV.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 NTUV.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 NTUV.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*

AD 2 NTUV.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 NTUV.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Demi-tour interdit en dehors des raquettes d'extrémité de piste pour ACFT de MTOW supérieure à 11t .

Largeur bande aménagée : 80 m.

Largeur de bande dégagée : 150 m

Half turn prohibited except on turn-around areas at end of RWY for ACFT of MTOW heavier than 11t .

Prepared strip width : 80 m

RWY shoulder width : 150 m

AD 2 NTUV.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 NTUV.22 Procédures de vol *Flight procedures*

Limitations vent :
- 25 kt sur piste sèche
- 20 kt sur piste mouillée
- 15 kt sur piste contaminée.

Wind limitations :
- 25 kt dry RWY
- 20 kt wet RWY
- 15 kt contaminated RWY.

AD 2 NTUV.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 Obstacles

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'obstacles à proximité de la bande aménagée et dans les trouées d'envol :

- Dégagements latéraux de la piste et des prolongements dégagés :

présence de cocotiers à 70 ft de haut situés à 75 m de part et d'autre de l'axe de piste.

23.1 Obstructions

Air crews must be aware of obstacles close to RWY shoulder and in take-off funnels:

- RWY shoulders and clearways :

presence of palm trees 70 ft in height located at 75 m from RWY centre line on each side.

23.2 Divers

AD réservé aux ACFT munis de radio. Usage de l'auto-information obligatoire.

Fortes turbulences possibles en particulier en cas de vent de direction 090/120 degrés.

Indication de l'intensité du vent de la manche à air impactée par la ligne de cocotiers.

23.2 Miscellaneous

AD reserved for radio-equipped ACFT. Use of air-to-air communication mandatory.

Possible strong turbulence especially while wind is 090/120 degrees direction.

Indication of the wind intensity of the windsock impacted by the line of coconut trees.

AD 2 NTUV.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

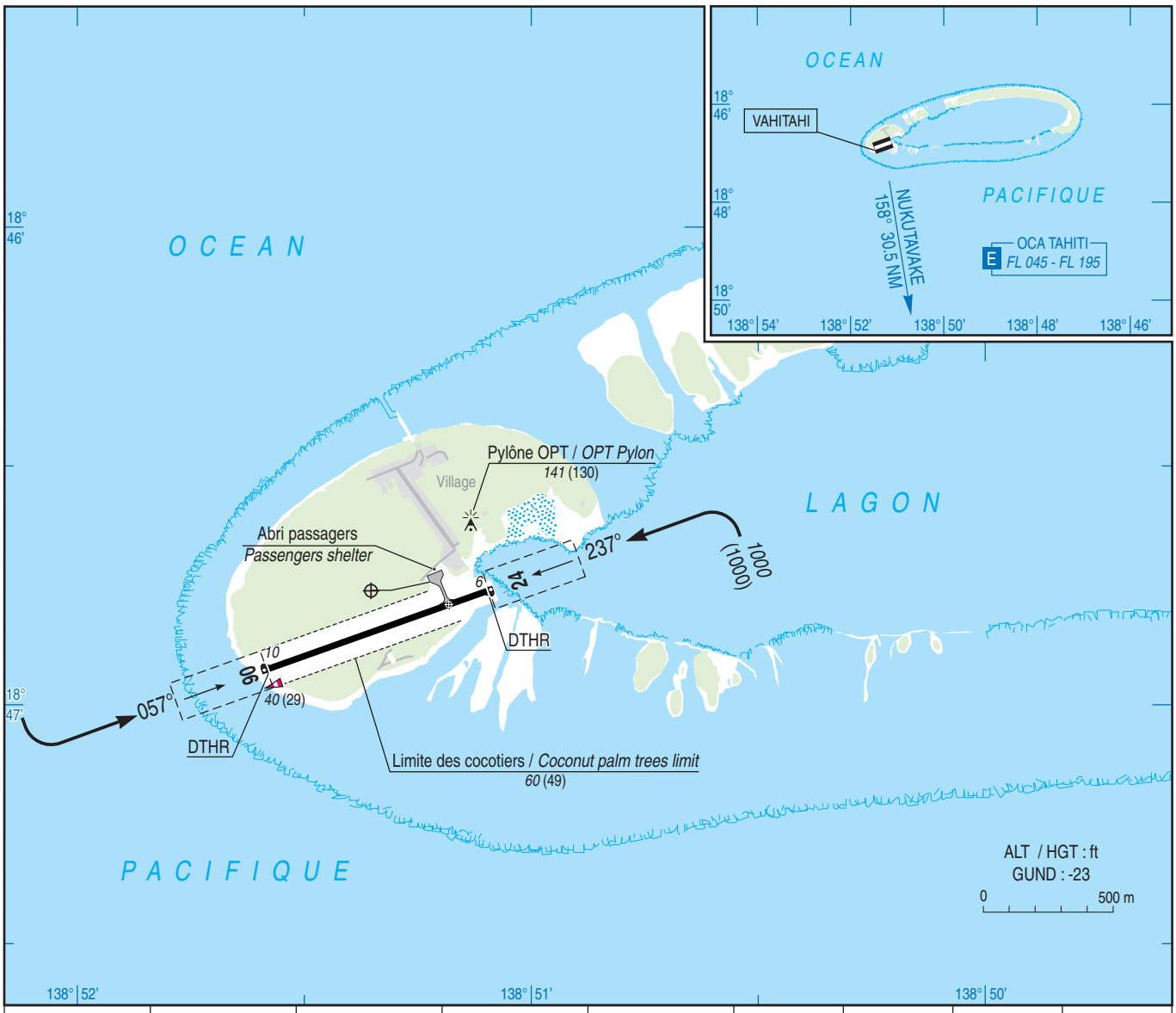
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

VAHITAHI

	ALT AD : 11 ft (1 hPa) LAT : 18 46 47 S LONG : 138 51 11 W	**NTUV** VAR 13° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 FR seulement/*only*



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA (1)	TODA	ASDA (1)	LDA (1)
06 24	057 237	950 x 25	Revêtue *Paved*	34 F/A/W/T	925 925	1300 1300	925 925	900 900

Remarques / *Remarks* : (1) Voir / *See* AD 2 NTUV.13

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids *: NIL*

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

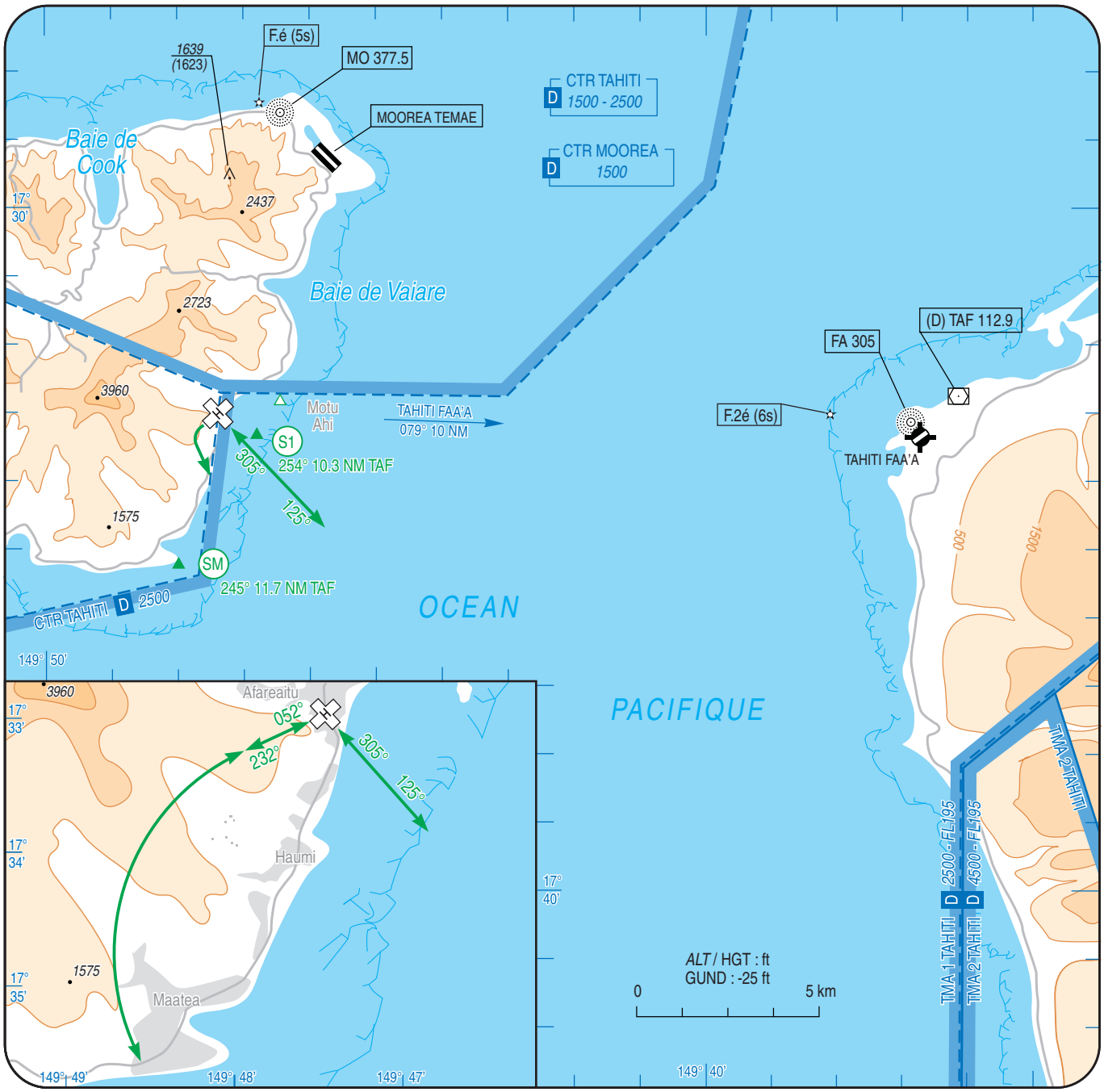
Transport public à la demande
Common carriage on request

AFAREAITU CHT
Centre hospitalier / *Hospital*

	ALT : 5 ft (1 hPa) LAT : 17 33 01 S LONG : 149 47 24 W	**NTHF** VAR : 13°E (15)

COM : NIL
A/A : 123.500 FR seulement */only*

EN SURFACE / *ABOVE GROUND*
ZONE NON HOSTILE / *NON-HOSTILE AREA*
SOUS CATEGORIE HB / *HB SUBCATEGORY*



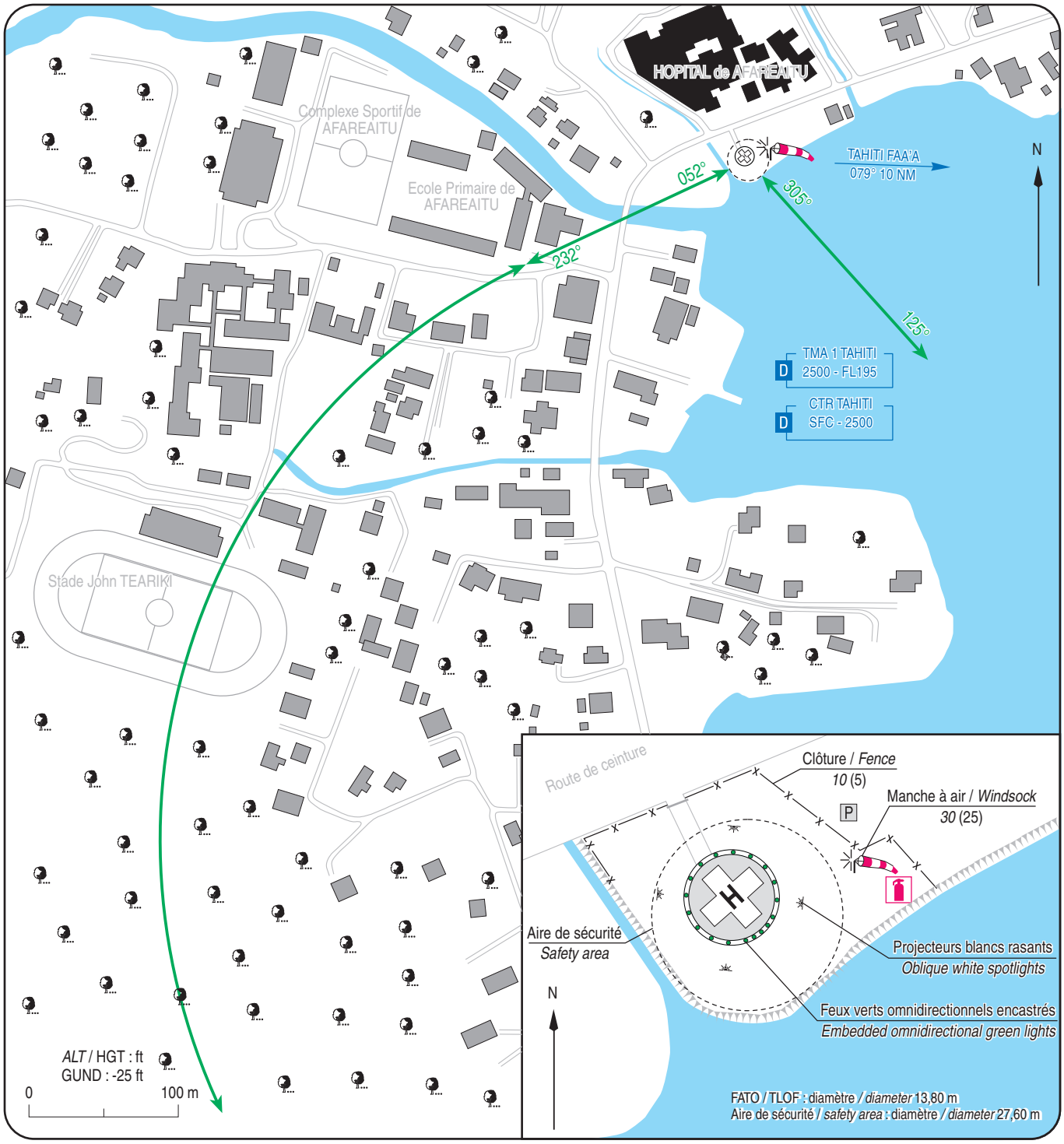
CONSIGNES PARTICULIERES / SPECIAL INSTRUCTIONS :

Réservée au transport sanitaire / *Reserved for aeromedical transport*
Utilisation de nuit / *Night use* : Oui / *Yes*
Utilisation en IFR / *IFR use* : Non / *No*
HEL de référence / *Reference HEL* : AS 365 N3
Classe de performances / *Performances class* : 2

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

AFAREAITU CHT



1 - Exploitant / *Operator* :
Centre Hospitalier de AFAREAITU ☎(689) 40 55 22 49
2 - CAA : DSEAC Polynésie Française, BP 6011,
98702 TAHITI-Faa'a ☎(689) 40 89 10 40
3 - Douanes, Police / *Customs, Police* : NIL
4 - MET : TAHITI FAA'A - H24 ☎(689) 40 80 33 35
5 - AVT : NIL
6 - RFFS : 1 extincteur 50 kg poudre / *1 extinguisher 50 kg powder*
7 - Hangars disponibles / *Hangar available* : NIL
8 - Réparations / *Repair facility* : NIL
9 - Type de surface / *Surface* : Béton / *concrete*

APPROCHE A VUE
Visual approach

Transport public à la demande
Common carriage on request

PIRAE **CHPF**
Centre hospitalier / *Hospital*

	ALT : 96 ft (4 hPa) LAT : 17 31 41 S LONG : 149 32 47 W	VAR 13° E (15)

COM : SAMU 122.975

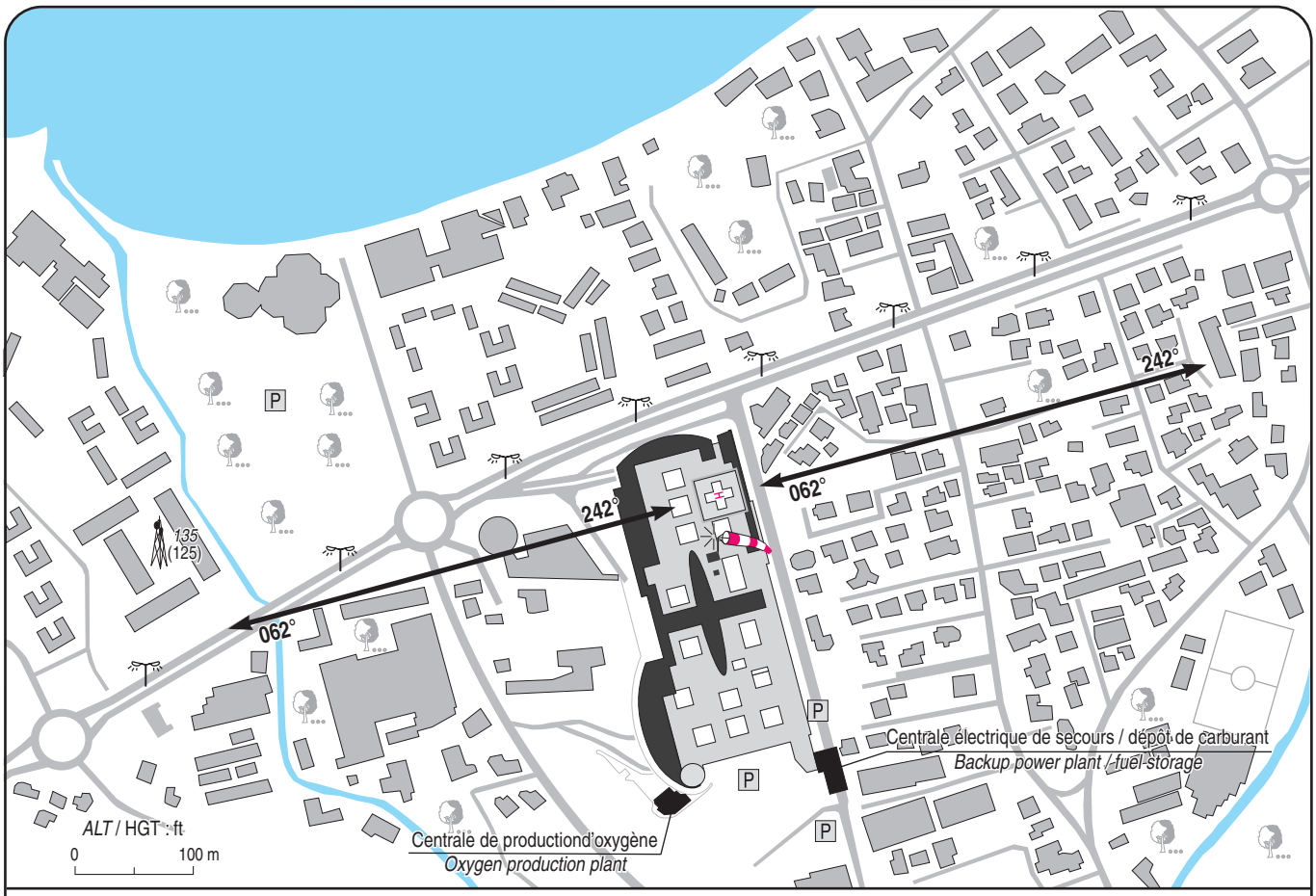
EN TERRASSE / *TERRACED*
ZONE HOSTILE HABITEE / *INHABITED HOSTILE AREA*
SOUS CATEGORIE HB / *HB SUBCATEGORY*

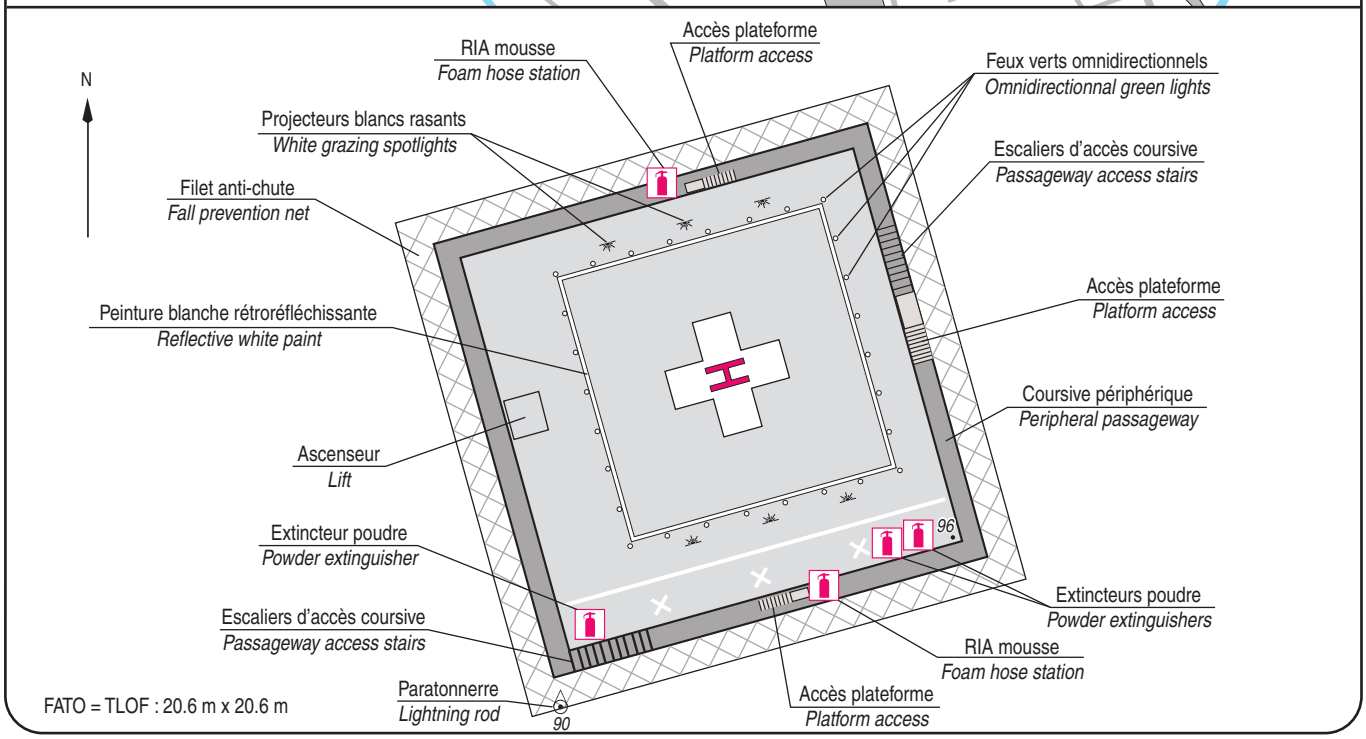
CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS :*
Utilisation de nuit / *Night use* : oui / *yes*
Utilisation en IFR / *IFR use* : non / *no*
HEL de référence / *Reference HEL* : Dauphin AS 365 N3
Classe de performances / *Performances class* : 1

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

PIRAE **CHPF**





© SIA

Consignes particulières / *Special instructions*

☛ **Conditions d'utilisation de l'hélistation**

Hélistation privée à usage restreint, spécialement destinée aux transports sanitaires et vols de service médical d'urgence.

Réservée aux HEL munis de radio.

Helistation operating conditions

Private restricted helistation specialy dedicated to sanitary transport and HEMS.

Reserved for radio-equipped HEL.

Dangers à la navigation aérienne

Obstacles latéraux :

- Escaliers côtés nord et sud et leurs rambardes.
- Garde-corps côté mer perçant la surface latérale.
- Paratonnerre sur les filets anti-chute.

Air navigation hazards

Lateral obstructions:

- Stairs on north and south side and their barrier.

- Handrail on sea side penetrating lateral surface.

- Lightning rod on fall prevention net.

Caractéristiques locales

L'aire de sécurité s'étend sur 3.5 m autour de la FATO.

La plateforme présente deux pentes à 3% inclinées vers son centre.

Local features

Safety area streches on 3.5 m all around FATO.

Platform presents two 3% slopes tilted towards its center.

Informations diverses / *Miscellaneous*

1 - Exploitant / *Operator* : Centre Hospitalier de la Polynésie Française ☎ 40 48 62 40 direction@cht.pf.

2 - CAA : DSEAC Polynésie Française, BP 6011, 98702 TAHITI FAA'A ☎ 40 86 10 40

3 - Douanes, Police / *Customs, Police* : NIL.

4 - MET : TAHITI FAA'A - H24 ☎ 40 80 33 36

4 - AVT : NIL.

5 - RFFS : 2 RIA mousse en terrasse / *2 RIA with foam on the terrace.*
250 kg de poudre répartis en 3 extincteurs sur roues / *250 kg powder divided into 3 fire extinguishers on wheels.*
100 kg + 50 kg au coin SE de la plateforme / *100 kg + 50 kg at the helistation SE corner.*
100 kg au coin SW de la plateforme / *100 kg at the helistation SW corner.*

6 - Hangars pour aéronefs de passage / *Transient aircraft hangars* : NIL.

7 - Réparations / *Repairs* : NIL.

8 - Type de surface / *Surface* : Béton / *Concrete*.

9 - Force portante / *Strength* : 4,3 t.

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

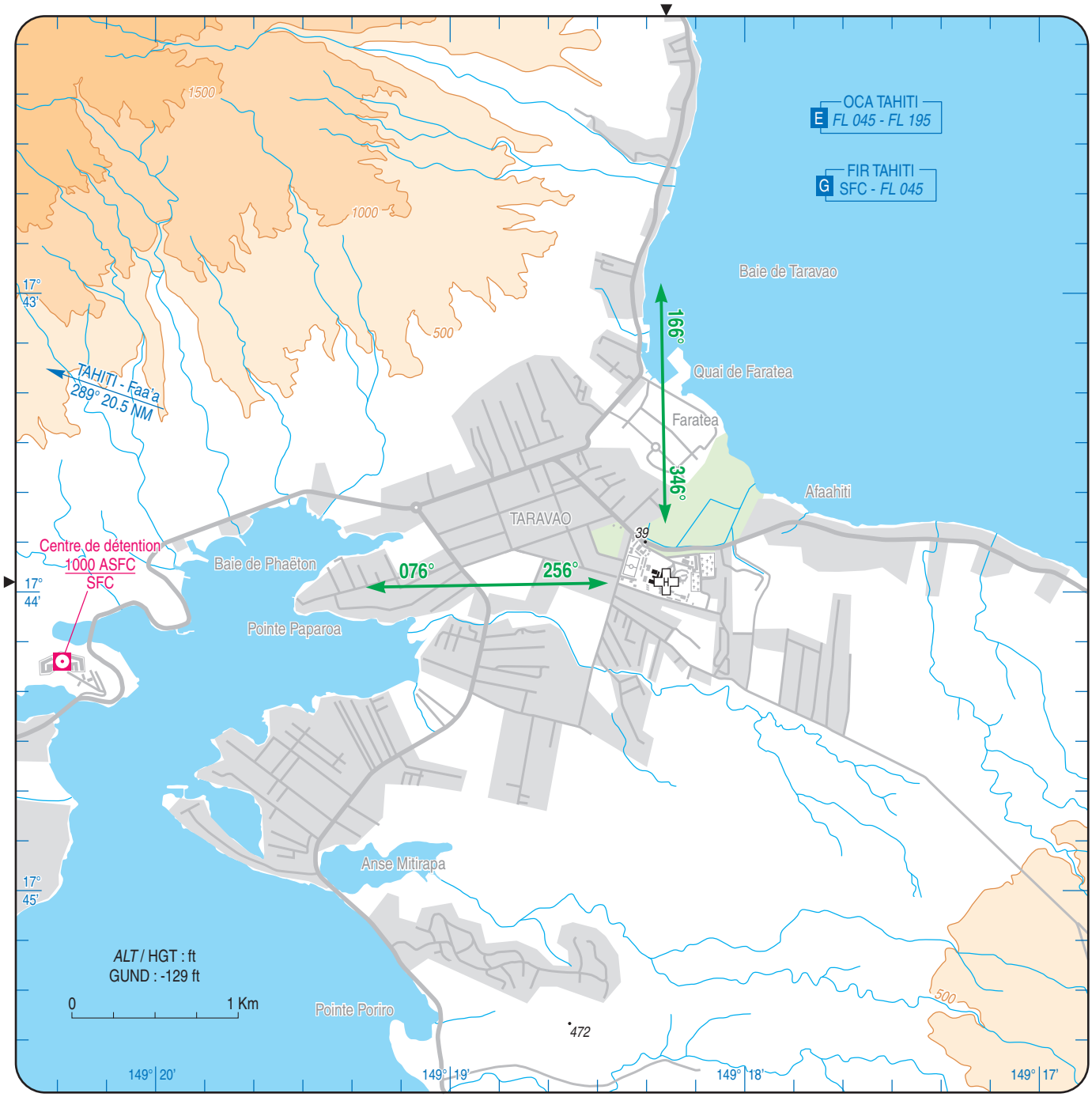
Transport public à la demande
Common carriage on request

TARAVAO CHT
Centre hospitalier territorial / *Hospital*

	ALT : 101 ft (3 hPa) LAT : 17 43 58 S LONG : 149 18 16 W	VAR 13° E(15)

COM : NIL
A/A : 123.5 (FR seulement/*only*)

EN TERRASSE / TERRACED
ZONE HOSTILE HABITEE / INHABITED HOSTILE AREA
SOUS CATEGORIE HB / *HB SUBCATEGORY*



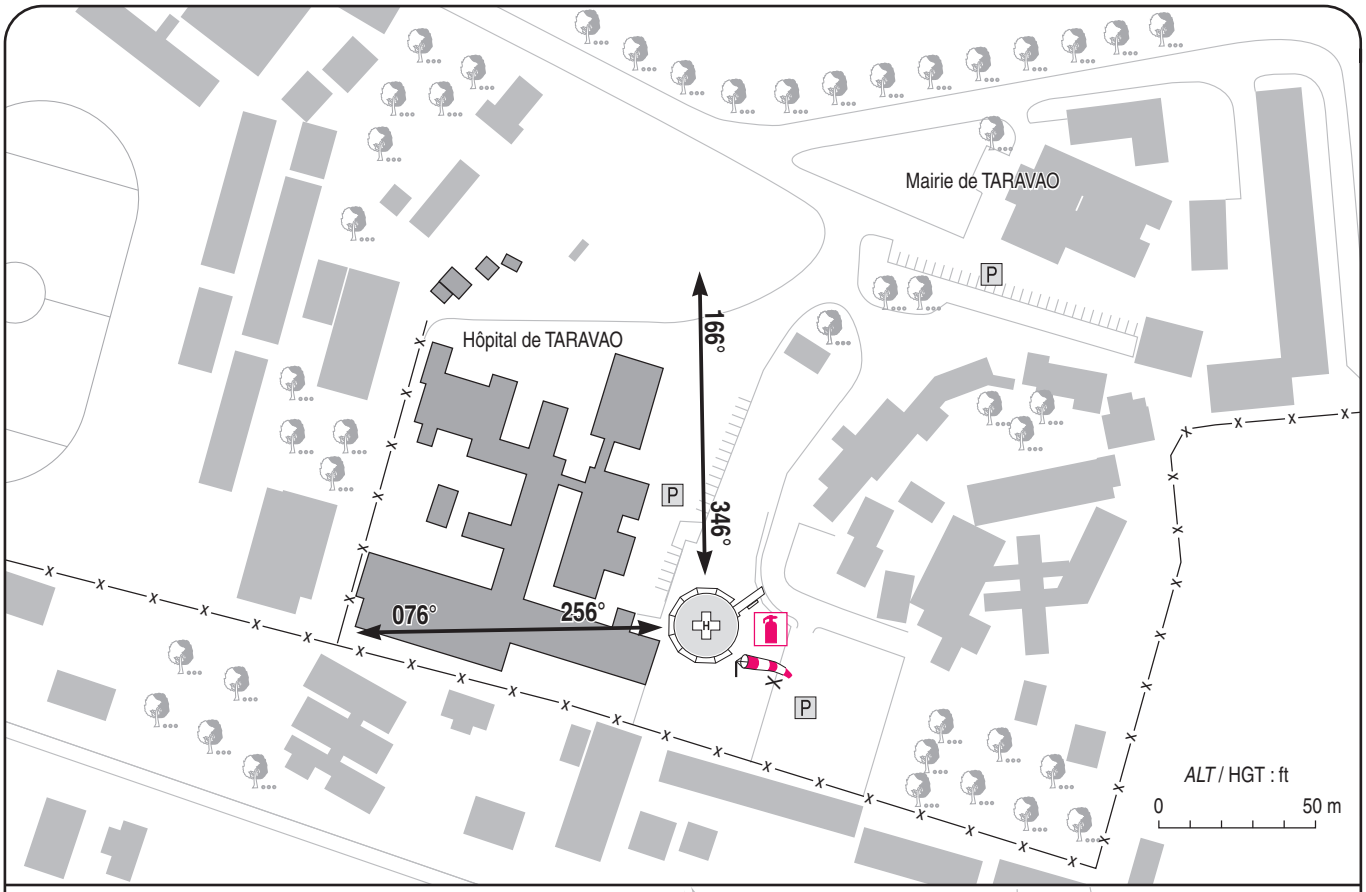
CONSIGNES PARTICULIERES / SPECIAL INSTRUCTIONS :

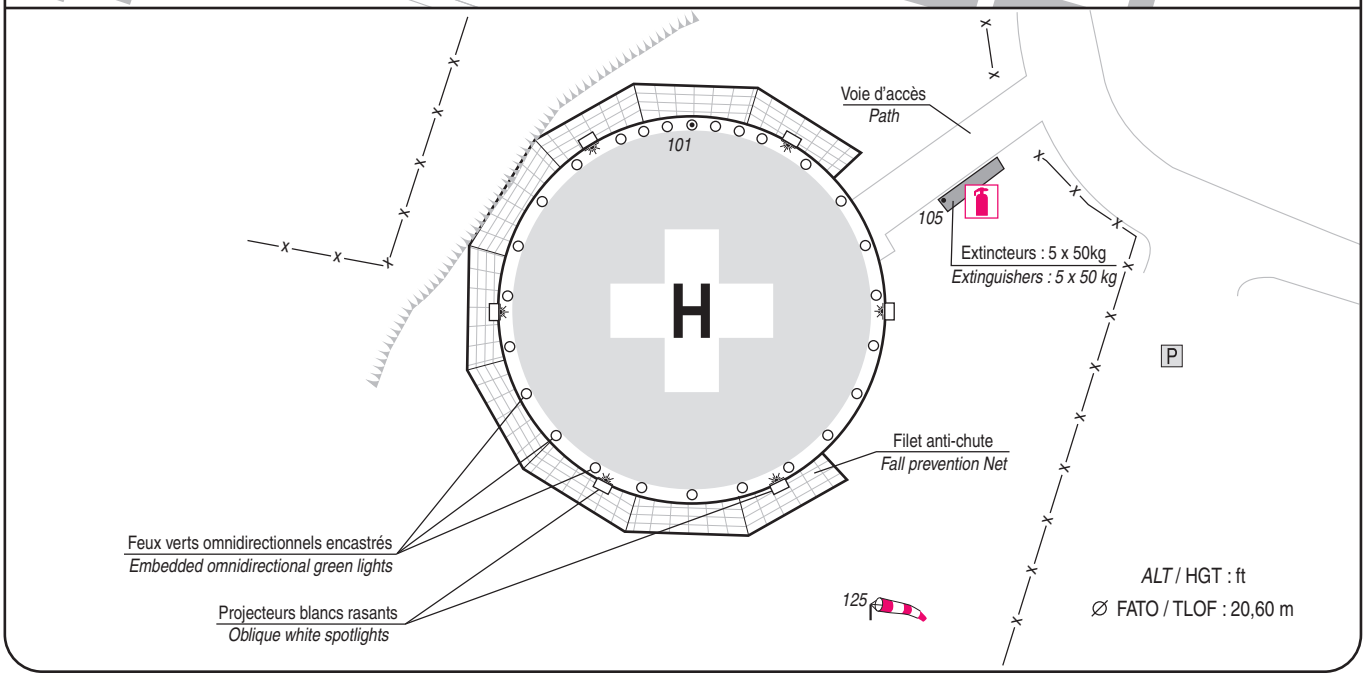
Utilisation de nuit / Night use : Oui / Yes
Utilisation en IFR / IFR use : Non / No
HEL de référence / Reference HEL : AS 365 N3
Classe de performances / Performances class : 1

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

TARAVAO CHT





1 - Gestionnaire / *Operator* :
Centre hospitalier de TARAVAO ☎ : 40 54 77 81
2 - CAA : DSEAC Polynésie Française, BP 6011, 98702 TAHITI-Faa'a
☎ : 40 89 10 40
3 - AVT : NIL
4 - RFFS : 5 extincteurs 50 kg poudre / 5 extinguishers 50 kg powder
5 - MET : TAHITI FAA'A - H24 ☎ : 40 80 33 35
6 - Police - Douanes / *Police - Customs* : NIL
7 - Hangars disponibles / *Hangar available* : NIL
8 - Réparations / *Repairs facility* : NIL
9 - Type de surface / *Surface* : béton /*concrete*
10 - Force portante / *Strength* : 4.3 t

© SIA