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

1.821.1 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).

1.821.2 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.

1.821.3 Les points d'entrée et de sortie de la FIR Tahiti devront être insérés dans le champ route du plan de vol OACI.

1.821.4 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)

1.823.1 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.

1.823.2 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 :

1.831.2 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.

1.831.3 Un aéronef qui a dévié de sa route doit signaler sa position par le travers des points de comptes rendus désignés.

1.831.4 Des reports de position additionnels seront transmis lorsque l'ATC le demandera.

1.8.3.2 Report de position effectué vocalement :

1.832.1 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

1.821.1 *Within the Tahiti oceanic FIR, operators of RNAV aircraft may file flight plans using random (UPR : user preferred) routes.*

1.821.2 *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.*

1.821.3 *FIR boundary crossing points must be inserted in the field 15 (route) of the ICAO FPL.*

1.821.4 *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)

1.823.1 *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.*

1.823.2 *Coordination for region wide application of user preferred routes (UPR) is being conducted via the Informal South Pacific ATS Coordination Group (ISPACG).*

1.8.3 Position reporting in Tahiti oceanic FIR :

1.8.3.1 General :

1.831.2 *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.*

1.831.3 *Aircraft that have deviated off-track are to report abeam any reporting point or waypoint.*

1.831.4 *Additional position reports are to be transmitted as requested by ATC.*

1.8.3.2 Using VOICE :

1.832.1 *When reporting using voice the AIREP form of report is to be used.*

1.8.3.2 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.

1.8.3.3 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 When on ATS routes, aircraft must transmit sections 1 & 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.

1.8.3.3 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 immediately 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.

<p>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.</p>	<p>II.1.4 <i>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.</i></p>
<p>II.2 <u>PROCEDURES LOGON</u></p>	<p>II.2 <u>LOGON PROCEDURES</u></p>
<p>II.2.1 INDICATEUR ATS L'indicateur OACI pour les services de Tahiti est : NTTTT. L'adresse ACARS de Tahiti est : PPTCDYA.</p>	<p>II.2.1 <u>ATS DESIGNATOR</u> <i>The Tahiti ICAO Facility designation is : NTTTT. The Tahiti ACARS Address is : PPTCDYA.</i></p>
<p>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 NTTTT. 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.</p>	<p>II.2.2 <u>INITIAL LOGON (PILOT INITIATED)</u> <i>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 NTTTT.</i> <i>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.</i></p>
<p>II.2.3 PROCEDURE D'ADRESSAGE</p>	<p>II.2.3 <u>ADDRESS FORWARDING PROCESS</u></p>
<p>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.</p>	<p>II.2.3.1 <u>Outbound traffic</u> <i>Aircraft departing Tahiti airspace to an adjoining CPDLC capable FIR can expect to be address forwarded to that FIR prior to crossing FIR boundary.</i> <i>This process is achieved in accordance with local agreement with the adjacent ATS Unit.</i></p>
<p>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 : "VEILLES CENTRE NTTTT [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.</p>	<p>II.2.3.2 <u>Inbound traffic</u> <i>For inbound flights from upstream Data Link equipped centres, Tahiti requirements are as follows :</i> <i>- Connection Management Requirement : LOGON is required at the earliest 35 minutes prior to Estimate FIR Boundary,</i> <i>- CPDLC Connection Transfer : required at least 5 minutes prior to Transfer of Control Point (TCP) unless otherwise coordinated,</i> <i>- crossing FIR Boundary : Tahiti requests voice communication instruction as follows : "MONITOR NTTTT CENTER [Frequency]*", (* Frequencies as those assigned during Coordination) and one CPDLC position report.</i> <i>Aircraft filing a SELCAL code in FPL Item 18 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.</i></p>
<p>II.3 <u>APPLICATION CPDLC</u></p>	<p>II.3 <u>APPLICATION CPDLC</u></p>
<p>II.3.1 GENERALITES</p>	<p>II.3.1 <u>GENERAL</u></p>
<p>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.</p>	<p>II.3.1.1 <i>CPDLC will be the primary means of communications between ATC and FANS 1/A equipped aircraft.</i> <i>Voice will be used as the backup communications medium.</i> <i>The controller communicating via CPDLC will hold the responsibility for SAR and communications alerting.</i></p>
<p>II.3.1.2 La fourniture d'une pré-clairance de départ via le CPDLC aux aéronefs au départ n'est pas possible.</p>	<p>II.3.1.2 <i>The provision of Pre Departure Clearance (PDC) via CPDLC to departing aircraft is not available.</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.3.1.3 <i>Standard preformatted messages are to be used in CPDLC communications, specifically for pilot clearance requests and ATC instructions.</i> <i>The use of Free Text elements should be kept to a minimum.</i></p>
<p>II.3.1.4 Les dialogues Contrôleur/Pilote initiés par CPDLC doivent être clos par CPDLC.</p>	<p>II.3.1.4 <i>Controller/Pilot dialogues opened by CPDLC must be closed by CPDLC.</i></p>
<p>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.</p>	<p><i>To avoid ambiguity in CPDLC exchanges, pilots are required not to use message containing more than one clearance request.</i></p>
<p>II.3.1.6 Si une quelconque ambiguïté existe quant au sens d'un message particulier, une clarification doit être recherchée par radiotéléphonie.</p>	<p>II.3.1.6 <i>If any ambiguity exists as to the intent of a particular message, clarification must be sought by voice.</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.3.1.7 <i>"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.</i> <i>The dialogue remains open.</i></p>
<p>II.3.2 RESTRICTIONS DE MESSAGE Tahiti demande de ne pas utiliser l'élément "CRUISE [altitude]" dans les messages CPDLC.</p>	<p>II.3.2 <u>MESSAGE RESTRICTIONS</u> <i>Tahiti requires not to use element "CRUISE [altitude]" in CPDLC messages.</i></p>
<p>II.3.3 COMPTE-RENDU DE POSITION</p>	<p>II.3.3 <u>POSITION REPORTING</u></p>
<p>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.</p>	<p>II.3.3.1 <i>Tahiti requires an initial CPDLC [position report] at FIR Boundary entry point then ADS reporting only.</i></p>

<p>Ceci afin de s'assurer que la connection CPDLC est activée avec le centre de Tahiti.</p>	<p><i>This is to ensure that CPDLC connection is active with Tahiti Centre.</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.3.3.2 <i>In case of ADS only failure, Tahiti shall inform pilots of the shutdown and CPDLC position reports will be used.</i></p>
<p>II.3.4 REVISION DES ESTIMEES SUR LES POINTS DE PASSAGE</p>	<p>II.3.4 <i>UPDATING WAYPOINT ESTIMATES</i></p>
<p>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.</p> <p>Les exceptions à cela sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>II.3.4.1 <i>When reporting by ADS only within Tahiti airspace, pilots are not required to update estimates for waypoints.</i></p> <p><i>Exceptions to this are :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>An estimate previously advised by voice or CPDLC and changed by more than two (2) minutes.</i> - <i>A pilot initiated action, such as a change in speed, resulting in a revision of estimate greater than two (2) minutes.</i>
<p>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]".</p>	<p>II.3.4.2 <i>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]".</i></p>
<p>II.3.5 TRANSFERTS VERS ET DEPUIS LE CPDLC</p>	<p>II.3.5 <i>TRANSFERS TO AND FROM CPDLC</i></p>
<p>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 :</p> <p>"CONTACT NTTT CNT 126.7"</p> <p>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.</p>	<p>II.3.5.1 <i>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. :</i></p> <p><i>"CONTACT NTTT CNT 126.7"</i></p> <p><i>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.</i></p>
<p>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 phraseologie :</p> <p>"TRANSFER TO TAHITI CENTRE ON DATA LINK. MONITOR [fréquence]"</p> <p>Cette procédure sera appliquée pour les vols au départ de NTAA durant le transfert à l'ACC.</p>	<p>II.3.5.2 <i>Pilots will be instructed on voice to transfer to CPDLC (for instance beyond VHF coverage) by using the phraseology :</i></p> <p><i>"TRANSFER TO TAHITI CENTRE ON DATA LINK. MONITOR [frequency]"</i></p> <p><i>This procedure will be applied for flights departing NTAA during transfer to ACC.</i></p>
<p>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 :</p> <p>"CONTACT KZAK [fréquence]. END SERVICE" "MONITOR NZZO [fréquence]. END SERVICE"</p> <p>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".</p>	<p>II.3.5.3 <i>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 :</i></p> <p><i>"CONTACT KZAK [frequency]. END SERVICE" "MONITOR NZZO [frequency]. END SERVICE"</i></p> <p><i>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.</i></p>
<p>II.3.6 PROCEDURES SPECIFIQUES</p>	<p>II.3.6 <i>SPECIFIC PROCEDURES</i></p>
<p>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.</p> <p>Néanmoins les pilotes peuvent être avisés de passer en radiotéléphonie VHF avant l'atterrissage.</p>	<p>II.3.6.1 <i>For aircraft inbound to destinations within Tahiti FIR, CPDLC and ADS connections will be maintained until the aircraft has landed.</i></p> <p><i>Nevertheless pilots may be instructed to transfer to VHF voice prior to landing.</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.3.6.2 <i>For aircraft departing from airports within Tahiti FIR, the CPDLC connection shall be established automatically by ground system upon successful Logon.</i></p>
<p>II.4 APPLICATION ADS</p>	<p>II.4 <i>ADS APPLICATION</i></p>
<p>II.4.1 Les pilotes doivent s'assurer que l'ADS est en position armé durant le vol en FIR Tahiti.</p>	<p>II.4.1 <i>Pilots must ensure that ADS is left armed during flight progression within Tahiti FIR.</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.4.2 <i>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.</i></p>
<p>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.</p> <p>Aucun autre compte-rendu de position ni CPDLC ni radiotéléphonique, n'est requis tant que l'ADS est opérationnel.</p>	<p>II.4.3 <i>Following initial CPDLC position report on first contact, ADS reporting will fulfil normal position reporting requirements within the FIR.</i></p> <p><i>Neither CPDLC nor Voice position reports will be required while ADS is operational.</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.4.4 <i>Under normal circumstances, ADS Contracts and connection shall be terminated by Tahiti after the aircraft has left the FIR.</i></p>
<p>II.5 PANNE DE LIAISON DE DONNEES</p>	<p>II.5 <i>DATA LINK FAILURE</i></p>
<p>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.</p>	<p>II.5.1 <i>In case of unexpected ACARS global failure, voice communications will be required until Data Link system has resumed normal operations.</i></p>

	<p>The return of the system to an operational state will require new AFN_LOGON from affected aircraft.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>II.5.2 When flight crews or controllers are aware of CPDLC failure, voice communications must immediately be established on appropriate frequency.</p> <p>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.</p>
<p>II.6 <u>PROCEDURES D'URGENCE</u></p>	<p>II.6 <u>EMERGENCY PROCEDURES</u></p>
<p>II.6.1 Les pilotes doivent notifier les situations d'urgence à l'ATC par le moyen le plus approprié (radiotéléphonie ou CPDLC).</p>	<p>II.6.1 Pilots should notify ATC of emergency situations by the most appropriate means (voice or CPDLC).</p>
<p>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)".</p> <p>Les procédures d'urgence normales devront être poursuivies.</p> <p>Le contrôleur peut également tenter d'obtenir un contact radiotéléphonique avec le pilote.</p>	<p>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)".</p> <p>Normal emergency procedures shall be followed.</p> <p>Controller may also attempt to make voice contact with the pilot.</p>
<p>II.7 <u>TEST SELCAL HF</u></p>	<p>II.7 <u>HF SELCAL CHECK</u></p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>II.8 <u>IDENTIFICATION D'UN AERONEF EQUIPE LIAISON DE DONNEES</u></p> <p>Tahiti exige que les éléments suivants soient renseignés dans le plan de vol OACI :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>II.8 <u>IDENTIFYING DATA LINK AIRCRAFT</u></p> <p>Tahiti requests the following items in the ICAO Flight Plan to be inserted :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>1.8.5 Séparations verticales</p>	<p>1.8.5 Vertical separations</p>
<p>Les séparations verticales applicables dans l'OCA de TAHITI sont de 1000 ft au dessous du FL 290.</p> <p>Entre le FL 290 et le FL 410 inclus le minimum réduit de séparation verticale (RVSM - 1000 ft) est appliqué.</p> <p>Au dessus du FL 410 l'espacement vertical conventionnel (CVSM - 2000 ft) est appliqué.</p>	<p>In TAHITI OCA, vertical separation will be : 1000 ft below FL 290.</p> <p>Between the FL 290 and the FL 410 included, the Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM - 1000 ft) is applied.</p> <p>Above FL 410 the Conventional Vertical Separation Minimum (CVSM - 2000 ft) is applied.</p>
<p>1.8.6 PROCEDURES DANS L'ESPACE RVSM DE LA FIR DE TAHITI</p>	<p>1.8.6 IN-FLIGHT PROCEDURES WITHIN TAHITI RVSM AIRSPACE</p>
<p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) deux systèmes primaires d'alerte altitude, 2) un système de maintien d'altitude automatique, 3) un système d'alerte d'altitude. <p>Le pilote doit informer les services de la circulation aérienne dès que l'équipement requis n'est plus opérationnel.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>La lettre "W" devra être inscrite dans la case 10 (équipement) du plan de vol OACI pour indiquer l'homologation RVSM de l'aéronef.</p>	<p>1.8.6.1 Before entering TAHITI OCEANIC RVSM airspace, pilot should review the status of required equipment. The following equipment should be operating normally :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) two primary altitude warning systems, 2) one automatic altitude-keeping device, 3) one altitude-alerting device. <p>The pilot must notify ATC whenever the aircraft no longer has the required serviceable equipment.</p> <p>During cleared transition between levels, the aircraft should not overshoot or undershoot the assignate FL by more than 150 ft (45 m).</p> <p>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 airspace.</p> <p>The letter "W" shall be inserted in item 10 (equipment) in the ICAO standard flight plan to indicated RVSM approval aircraft.</p>
<p>1.8.6.2 Evolution d'aéronef NON-RVSM à l'intérieur de l'espace RVSM de la FIR de TAHITI.</p>	<p>1.8.6.2 Operation of NON-RVSM aircraft within TAHITI RVSM airspace.</p>
<p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 recouvrer l'homologation RVSM, ou transportant extérieurement un moteur de rechange, ou c) un aéronef effectuant un vol à but humanitaire ou sanitaire. <p>Les exploitants désirant cette dérogation, devront :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>1.8.6.2.1 Within Tahiti RVSM airspace, 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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) the aircraft is being 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 approval, or is transporting externally a spare engine, or c) the aircraft is being utilised for mercy or humanitarian purposes. <p>Aircraft operators requesting approval as above shall :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.

1.8.6.2 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.

1.8.6.3 Une séparation verticale de 2000 pieds sera appliquée dans l'espace RVSM, entre un aéronef NON RVSM et tout autre aéronef.

1.8.6.4 Pour toute demande d'approbation contacter

TELEPHONE : 689 - 40 86 11 55.

AFTN : NTTTTZQZX.

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.

1.8.7 PROCEDURES DANS L'ESPACE RNP DE LA FIR DE TAHITI

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.

1.8.7.2 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).

1.8.7.3 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.

1.8.7.4 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.

1.8.7.5 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.

- 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 intended exclusively for the purposes indicated above and not as a means to circumvent the normal RVSM approval process.

1.8.6.2 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.

1.8.6.3 NON-RVSM aircraft operating in the RVSM stratum will be separated from all other aircraft by a minimum 2000 feet vertical separation.

1.8.6.4 Contact details for coordinations are as follows :

TELEPHONE : 689 - 40 86 11 55.

AFTN : NTTTTZQZX.

FAX : 689 - 40 86 12 49.

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 IN-FLIGHT PROCEDURES WITHIN TAHITI RNP AIRSPACE

1.8.7.1 TAHITI Oceanic FIR is declared "RNP airspace" within vertical limits FL245 and FL600.

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 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 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 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.

- 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.
- 1.8.7.7** Quand un aéronef n'est plus apte à respecter les critères RNP, le commandant de bord doit en avvertir l'ATC :
- 30 minutes avant de pénétrer dans l'espace RNP ; ou
 - 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.
- 1.8.7.8** 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.
- 1.8.8 Procédures applicables en cas d'événement imprévu en vol en espace aérien océanique**
- 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).
- 1.8.8.1.1** 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.
- 1.8.8.1.2** Si une autorisation révisée ne peut être obtenue, les procédures suivantes sont appliquées :
- 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 :
 - la position de l'aéronef par rapport à tout système de routes ou de routes ATS organisées ;
 - la direction des vols et les niveaux de vol attribués aux routes adjacentes ;
 - la direction d'un aéroport de décollage ;
 - tout décalage latéral stratégique en cours d'exécution ;
 - le relief ;
 - les conditions météorologiques environnantes.
 - 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 ;
 - Le pilote allume tout l'éclairage extérieur de l'aéronef (en tenant compte des limites d'utilisation applicables) ;
 - 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 ;
 - Le pilote avvertit le contrôle de la circulation aérienne, dès que possible, de tout écart par rapport à l'autorisation qui lui a été délivrée ;
 - Le pilote utilise la radiotéléphonie ou les liaisons CPDLC pour communiquer en situation d'exception ou d'urgence ;
 - 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 ;
- 1.8.7.6** 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** When aircraft are unable to meet RNP criteria, pilots must advise ATC :
- 30 minutes prior to entry to RNP airspace ; or
 - immediately, when within 30 min of, or within RNP airspace.
- 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 Special procedures for in-flight contingencies in the oceanic air space**
- 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** 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** If prior clearance cannot be obtained, the following contingency procedures should be employed :
- 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 :
 - aircraft position relative to any organised track or ATS route system ;
 - the direction of flights and flight levels allocated on adjacent tracks ;
 - the direction to an alternate airport ;
 - any strategic lateral offset being flown ;
 - terrain clearance ;
 - surrounding meteorological conditions.
 - 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 ;
 - The pilot shall turn on all aircraft exterior lights (commensurate with appropriate operating limitations) ;
 - 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 ;
 - The pilot shall as soon as practicable, advise air traffic control of any deviation from their assigned clearance ;
 - The pilot shall use means as appropriate (i.e. voice and/or CPDLC) to communicate during a contingency or emergency ;
 - 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'indicateur 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

- 18821 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.
- 18822 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 Actions to Be Taken Once Offset From Track

- 18821 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.
- 18822 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

18831 Généralités

- 188311 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 « DÉROUITEMENT 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 Weather Deviation Procedures

18831 General

- 188311 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.

- 188312 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.

- 188312 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.

- 188313 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.

- 188313 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.

- 18832 Mesures à prendre lorsque les communications entre le contrôle aérien et le pilote ont été établies.

- 18832 Actions to be taken when controller-pilot communications are established.

- 188321 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.

- 188321 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.

- 188322 Le contrôleur prend l'une des mesures suivantes :

- 188322 ATC should take one of the following actions :

- 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 ;

- 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 ;

– demande les intentions du pilote.

– request the pilot's intentions.

188323 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.

188323 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.

18833 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.

18833 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.

188331 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 :

188331 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) 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.

- 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 <i>Axis of the track or ATS route initially cleared</i>	Ecart supérieur ou égal à 9,3 km (5,0 NM) <i>Deviation greater than or equal to 9.3 km (5.0 NM)</i>	Changement de niveau <i>Flight level change</i>
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 Annex 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 :

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) 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.

- 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

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 aéroport.
- Les distances GNSS seront exprimées par rapport à l'ARP de l'aéroport 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.

1.8.12 Procédure de description de vol particulier

1.8.121 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.

1.8.122 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.

1.8.123 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.

181231 Un formulaire type décrit ci-dessous est mis à la disposition de l'utilisateur 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.

181232 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.

181233 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.

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 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 Procedure for describing special flights

1.8.121 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.

1.8.122 Scope of application : Flight within NTAA CTR, TMA1 & TMA2 having unusual route or maneuverability constraints, or several IFR departure or arrival procedures.

1.8.123 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.

181231 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.

181232 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.

181233 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.

-
- 181234 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...)
- 181235 L'attention de l'utilisateur 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 séquençement 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 séquençement et de régime de vol appartient au Commandant de Bord.
- 181234 *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.).*
- 181235 *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.*

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 :

1.8.13 Procédures d'arrivée GPS sur les atolls

- 1.8.13.1 Une procédure GPS est mise en œuvre sur les aérodromes de 31 atolls de la Polynésie française.
- 181311 Il est rappelé qu'une procédure d'arrivée GPS n'est pas une procédure d'approche.
- 181312 Conformément aux règles de l'air (RDA TA GEN071 § 5.2), en l'absence de procédure d'approche publiée ou approuvée, l'aéronef doit évoluer en VMC en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 ft) au-dessus du sol. Ces conditions doivent être réunies au plus tard 150m (500 ft) au-dessus.
- 181313 L'objectif d'une arrivée GPS 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.
- 181314 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.
- 181315 Dans certains cas, le point de ralliement publié pourra être le moyen de radionavigation implanté sur l'aérodrome.
- 181316 Pour les aérodromes sans organisme AFIS, une majoration est appliquée à la valeur de l'altitude de sécurité calculée pour tenir compte des variations de QNH et de la présence éventuelle de trafic VFR dans le circuit d'aérodrome.
- 181317 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.

1.8.13 GPS arrival procedure on the atolls

- 1.8.13.1 A GPS procedure is implemented on the aerodromes of 31 atolls in French Polynesia.
- 181311 Note that a GPS arrival procedure is not an approach procedure.
- 181312 In compliance with the rules of the air (RDA TA GEN071 § 5.2), if there is no published or approved approach procedure, the aircraft must fly under VMC below the higher of the following two levels: 900 m (3000 ft) above mean sea level or 300 m (1000 ft) above ground. These conditions must be met at the latest 150 m (500 ft) above.
- 181313 The aim of a GPS 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.
- 181314 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.
- 181315 In some cases, the published rally point may be the radionavigation means located on the aerodrome.
- 181316 For aerodromes with no AFIS organization, the calculated safety altitude is increased to take into account QNH variations and the possible presence of VFR traffic in the aerodrome circuit.
- 181317 These procedures are reserved for the exclusive use of operators and private individuals authorized by the French Polynesia Civil Aviation Authority.

<p>181318 Pour obtenir cette autorisation, les exploitants et particuliers intéressés devront adresser à la division Opérations Aériennes du SEAC-PF (seac-pf-dsurv-0a-ld@aviation-civile.gouv.fr) un dossier comportant les pièces suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copie de la documentation relative à l'équipement GPS de bord attestant son homologation dans l'une des classes A1, A2, B1, B2, C1 ou C2. - Les consignes élaborées par l'exploitant conformes aux consignes particulières pour les arrivées GPS jointes. <p>181319 Toute anomalie dans l'utilisation d'une procédure GPS devra être signalée au plus tôt au Service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie Française.</p> <p>1.8.132 Consignes particulières pour les arrivées GPS</p> <p>181321 Insertion des coordonnées géographiques du point de ralliement dans le GPS et vérifications.</p> <p>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.</p> <p>181322 Conduite du vol</p> <p>181321 Calage altimétrique</p> <p>Au QNH délivré par l'AFIS ;</p> <p>Au QNH prévu le plus défavorable compte tenu de la tolérance annoncée par Météo France, si l'AFIS n'existe pas ou est fermé.</p> <p>181322 Approche à vue et intégration dans la circulation de l'aérodrome.</p> <p>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.</p> <p>181323 Arrivées GPS interrompues sur aérodrome sans procédure d'approche aux instruments.</p> <p>En cas d'arrivée interrompue pour cause météorologique ou perte de capacité GPS, monter vers 3000 ft selon la route magnétique d'arrivée. Obtenir la clairance ACC pour rejoindre l'aérodrome de dégagement.</p> <p>181324 Arrivées GPS interrompue vers un aérodrome pourvu d'une approche aux instruments.</p> <p>En cas d'arrivée interrompue pour cause météorologique ou perte de capacité GPS,</p> <p>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.</p> <p>Sinon, procéder comme indiqué au 2.3.</p> <p>181325 Arrivées simultanées ou conflictuelles</p> <p>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.</p> <p>181323 Radiocommunications</p> <p>181321 Le pilote annoncera son intention d'effectuer une arrivée GPS au centre de contrôle de Tahiti qui en informera l'AFIS.</p> <p>181322 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 (123.5 si aucune fréquence n'est désignée).</p> <p>181323 Le pilote annoncera également le début d'approche à vue ou d'arrivée interrompue en sus des reports de positions désignés au RCA.</p>	<p>181318 To obtain this authorization, the operators and private individuals concerned must send to the Air Operations Division of the SEAC/PF (seac-pf-dsurv-0a-ld@aviation-civile.gouv.fr) a file including the following documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copy of the documentation concerning the onboard GPS equipment certifying its homologation in class A1, A2, B1, B2, C1 or C2. - The instructions prepared by the operator in compliance with the attached special instructions for GPS arrivals. <p>181319 Any anomaly in the use of a GPS procedure must be reported as quickly as possible to the French Polynesia Civil Aviation Authority.</p> <p>1.8.132 Special instructions for GPS arrivals</p> <p>181321 Entry in the GPS of the geographical coordinates of the rally point and checks.</p> <p>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.</p> <p>181322 Flight performance</p> <p>181321 Altimeter setting</p> <p>At the QNH issued by the AFIS ;</p> <p>At the planned worst case QNH considering the tolerance announced by Météo France, if there is no AFIS or if it is closed.</p> <p>181322 Visual approach and integration in the aerodrome traffic.</p> <p>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.</p> <p>181323 Interrupted GPS arrivals on aerodrome without instrument approach procedure.</p> <p>In case of interrupted arrival due to weather conditions or loss of GPS capacity, climb to 3000 ft along the magnetic arrival route. Obtain ACC clearance to go to the diversion aerodrome.</p> <p>181324 Interrupted GPS arrivals to an aerodrome provided with an instrument approach.</p> <p>In case of interrupted arrival due to weather conditions or loss of GPS capacity,</p> <p>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.</p> <p>Otherwise, proceed as indicated in 2.3.</p> <p>181325 Simultaneous or conflicting arrivals</p> <p>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.</p> <p>181323 Radiocommunications</p> <p>181321 The pilot will announce his intention to perform a GPS arrival to the Tahiti control center which will inform the AFIS accordingly.</p> <p>181322 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 (123.5 if no frequency is designated).</p> <p>181323 The pilot will also announce to the RCA the start of visual approach or interrupted arrival in addition to the designated position reports.</p>
---	---

ARRIVEES GPS SUR LES ATOLLS

Nom	Indicateur	ARP (WGS-84)	MSA	Organisme *	Moyen radioélectrique *
AHE	NTHE	14°25'39"S 146°15'19"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Non
ANAA (1)	NTGA	17°21'18"S 145°30'30"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Oui
APATAKI	NTGD	15°34'25"S 146°24'54"W	1500 ft	NIL	Non
ARATIKA NORD	NTKK	15°29'06" S 145°28'12" W	1500 ft	NIL	Non
ARUTUA	NTGU	15°14'47"S 146°37'13"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Non
FAAITE	NTKF	16°41'12"S 145°19'58"W	1500 ft	NIL	Non
FAKAHINA	NTKH	15°59'31"S 140°09'53"W	1500 ft	NIL	Non
FAKARAVA	NTGF	16°03'09"S 145°39'11"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Oui
FANGATAU (1)	NTGB	15°49'12"S 140°53'09"W	1500 ft	NIL	Oui
HIKUERU	NTGH	17°32'52"S 142°36'47"W	1500 ft	NIL	Non
KATIU	NTKT	16°20'22"S 144°24'11"W	1500 ft	NIL	Non
KAUEHI	NTKA	15°46'51"S 145°07'26 "W	1500 ft	NIL	Non
KAUKURA	NTGK	15°40'01"S 146°53'13"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Non
MAKEMO (1)	NTGM	16°35'12"S 143°39'14"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Oui
MANIHI (1)	NTGI	14°26'14"S 146°04'16"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Oui
MATAIVA	NTGV	14°52'10"S 148°42'46"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Non
MORUROA	NTTX	21°48'36"S 138°48'09"W	1500 ft	NIL	Non
NAPUKA (1)	NTGN	14°10'37"S 141°16'01"W	1500 ft	NIL	Oui
NIAU	NTKN	16°07'15"S 146°22'25"W	1500 ft	NIL	Non
NUKUTAVAKE	NTGW	19°17'06"S 138°46'18"W	1500 ft	NIL	Non
NUKUTEPIPI	NTKU	(2) 20°42'01"S 143°02'44"W	1500 ft	NIL	Non
PUKA PUKA	NTGP	14°48'36"S 138°48'40"W	1500 ft	NIL	Non
PUKARUA	NTGQ	18°17'43"S 137°01'00"W	1500 ft	NIL	Non
RAROĪA	NTKO	16°02'42"S 142°28'38"W	1500 ft	NIL	Non
REAO (1)	NTGE	18°27'48"S 136°26'35"W	1500 ft	NIL	Oui
TAKAPOTO (1)	NTGT	14°42'35"S 145°14'52"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Oui
TAKAROA	NTKR	14°27'22"S 145°01'35"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Non
TAKUME	NTKM	15°51'20"S 142°16'06"W	1500 ft	NIL	Non
TATAKOTO	NTGO	17°21'19"S 138°26'42"W	1500 ft	NIL	Non
TETIAROA	NTTE	17°00'53"S 149°35'20"W	1500 ft	NIL	Non
TIKEHAU	NTGC	15°07'13"S 148°14'01"W	1500 ft (1100 ft si AFIS ouvert)	AFIS	Non
TUREIA	NTGY	20°46'48"S 138°34'01"W	1500 ft	NIL	Non
VAHITAHĪ	NTUV	18°46'47"S 138°51'11"W	1500 ft	NIL	Non

(1) : Procédure d'approche classique aux instruments existante

* Fréquence, type et coordonnées géographiques : voir section AD 2 de l'aérodrome.

(2) NON WGS-84.