

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'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris ou une autre entité (établissement public ou société)) à qui l'Etat a confié par contrat l'exploitation de l'aérodrome, soit exceptionnellement l'Etat lui-même. Pour les autres aérodromes, l'exploitant est soit la personne compétente, soit une entité à qui cette dernière a confié l'exploitation de l'aérodrome.

A l'exception des aérodromes à usage privé, un aérodrome recevant des avions dispose :

- soit d'un certificat de sécurité aéroportuaire national délivré en l'application de l'article L.6331-3 du Code des transports,
- soit d'une homologation de ses pistes délivrée conformément aux exigences en vigueur au titre de l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

La liste des aérodromes disposant d'un certificat est disponible en AD 1.5.

1.1.1.3 Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes

Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

Certains aérodromes, bien qu'en principe réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat, peuvent toutefois, sur autorisation conjointe des autorités compétentes, être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs autres que ceux des administrations qui en ont la disposition.

Les procédures générales d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en circulation aérienne générale sont rappelées au § 1.1.5.1.

1.1.1.4 Circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes**a) Délimitation des zones et secteurs**

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome est divisé en zones et secteurs :

- une zone côté ville pouvant comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé,
- l'accès à certaines parties de la zone côté ville peut être subordonné au paiement d'une redevance,
- un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone côté ville pour l'exercice d'activités intéressant le public,
- une zone côté piste dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux,
- la zone côté ville et la zone côté piste peuvent suivant leur utilisation comporter plusieurs secteurs,
- les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

Les limites de ces zones et secteurs sont définies pour chaque aérodrome.

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.

1.1.1.5 Aérodomes agréés à usage restreint

Les restrictions d'utilisation des aérodomes à usage restreints découlant de leur arrêté d'agrément figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

a) Aérodomes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés et à ceux qui sont basés sur les aérodomes voisins.

Ces aérodomes 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) Aérodomes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés.

Pour ces aérodomes 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) Aérodomes 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.

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 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.

Les autorisations accordées sont renouvelables sur demande adressée au chef du service d'Etat 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 hélisturfaces

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 hélisturfaces.

Les hélistations et les hélisturfaces peuvent être situées à terre ou en mer. Les conditions d'utilisation des hélistations et des hélisturfaces 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) Hélisturfaces

Les hélisturfaces 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 hélisturfaces ne sont pas des aérodromes et leur utilisation est soumise aux conditions définies par l'arrêté du 26 juin 1997 relatif aux hélisturfaces et aux hélistations privées (à usage privé ou à usage restreint).

Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisturfaces 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 occasional basis only (less than 200 movements per year and 20 movements per day).

Helipads are not regarded as aerodromes and their use is subject to the 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 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.1.3.1 LVP enforcement on french aerodromes

Not applicable.

1.1.3.2 Précautions à prendre pour effectuer des entrainements aux approches de précision de catégorie III ou des atterrissages automatiques en dehors du cadre de protection des LVP

Sans objet.

1.1.3.2 Precautions to be taken when executing category III precision approaches for training or automatic landings when LVP protection procedures are not in force

Not applicable.

1.1.4 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments

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 réglementation 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 réglementaires 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>

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 réglementation 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.

1.1.5 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

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 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 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

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
- Une CTR est susceptible d'être maintenue sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des horaires programmés. L'activité réelle est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
- Le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

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'arrivée 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 déviation.

2.2.4 - Arrivées omnidirectionnelles GNSS interrompues vers un aérodrome pourvu d'une approche aux instruments.

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) 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 aéroports 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 aéroports 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 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
VAHITAH	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'aéroport. / 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)

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.

b) Informations à l'attention des pilotes

Les équipages signalent à l'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome avec lequel ils sont en contact, les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs.

L'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe les pilotes des aéronefs en approche, à l'atterrissage ou au décollage de l'activité animalière locale.

Ces informations actualisent ou complètent les informations permanentes ou temporaires. Elles sont diffusées soit par l'ATIS soit sur les fréquences de l'organisme de circulation aérienne (TWR-APP-AFIS).

L'indisponibilité des moyens nécessaires à la prévention du risque animalier est communiquée aux usagers par l'organisme de la circulation aérienne et le cas échéant par un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Les modalités de notification des comptes-rendus de rencontre d'animaux sont décrites sur la page suivante : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (ecologie.gouv.fr).

1.1.5.4 Prevention of wildlife risk

a) General

The implementing rules of the prevention of wildlife risk on 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) 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 unavailability 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'utilisateur 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 border 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 tariff as set out by the customs administration.