

NTAA / Tahiti Faa'a / PPT

Ce document vise à attirer l'attention des pilotes d'aviation commerciale et générale sur le contexte aéronautique et les principales menaces associées à un aéroport. Leur identification est issue d'un travail collaboratif entre opérateurs de la plate-forme (exploitants aériens, exploitant de l'aérodrome, prestataire de service de navigation aérienne, aéroclubs, Météo-France...) en confrontant les éléments de leurs systèmes de gestion de la sécurité (SGS). La subdivision QSS et le SGS d'ADT ont validé ces informations.

Validé le 19/12/2025 par la subdivision QSS du SNA-PF et par le SGS d'ADT.

Sommaire

GENERALITES

- Risques météorologiques liés à la situation géographique particulière de l'aéroport
- Informations météorologiques fournies aux équipages
- Vol SAMU sur hôpital de Papeete (Taone)
- Présence de trafics aux performances techniques très différentes
- Accès parking militaire soumis à procédure PPR
- Activité drones possible
- Présence récurrente de cerfs-volants non autorisés aux abords de la plateforme

ARRIVEE

- Particularités de la RNP22, PAPI22, Alerte GPWS en finale 22, présence de grues
- Traversées des axes de pistes par des bateaux à fort tirant d'air à proximité des seuils

PISTE

- Présence de véhicules possible à 70m de l'axe
- Opération de curage des canaux
- Mise en place de seuils décalés temporaires
- Balisage particulier (pas de rampe d'approche)
- Risque animalier
- Raquettes de retournement
- Limitations de vent traversier
- Pratique du contre QFU

ROULAGE

- Taxiways d'accès aux points d'attente avant piste très courts
- Limitations de certains taxiways
- Essais Moteurs dans l'aire d'attente N

DEPART

- Traversées des axes de pistes par des bateaux à fort tirant d'air à proximité des seuils
- Présence des grues

AVERTISSEMENT

Ces informations sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Nous nous efforçons de les maintenir à jour. Elles constituent un complément mis à disposition dans le cadre de la préparation des vols, mais ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP PAC P, des AIC, des NOTAM et des Sup AIP.

Risques météorologiques liés à la situation particulière de l'aéroport

• La situation de l'aéroport en bordure de mer, à proximité d'un massif montagneux, soumis aux régimes de brises et d'alizés conduit à une forte occurrence de phénomènes aérologiques et thermodynamiques particuliers :

- ◊ Tahiti-Faa'a est ainsi la plateforme française la plus exposée au cisaillement de vent, loin devant Nice ;
- ◊ Il est fréquent que le vent au sol soit arrière aux deux QFU, ou calme sur l'aéroport, alors qu'en altitude ou en finale le vent soit franchement établi différemment.

• Ces phénomènes imposent une étude météorologique poussée avant chaque vol, notamment lorsque le vent est établi dans les secteurs détaillés dans le tableau ci-dessous :

Direction du vent	Intensité du vent	Zones concernées par le cisaillement de vent horizontal
Est	7 kt - 16 kt	Toute la piste
	17 kt - 27 kt	Finale 04
Est-Sud-Est	7 kt - 16 kt	Finale 22
	17 kt - 27 kt	Toute la piste
Est-Nord-Est	7 kt - 16 kt	Finale 04
	17 kt - 27 kt	Pas de cisaillement
Nord-Est	7 kt - 16 kt	Pas de cisaillement
	17 kt - 27 kt	Pas de cisaillement
Sud-Est	7 kt - 16 kt	Pas de cisaillement
	17 kt - 27 kt	Seuil 04
Sud	7 kt - 16 kt	Seuil 22
	17 kt - 27 kt	Finale 22
Nord-Ouest	7 kt - 16 kt	Seuil 22
	17 kt - 27 kt	Toute la piste

Commentaire : Lorsque l'alizé est instable, des amas nuageux convectifs peuvent circuler sur la plateforme ou à proximité et s'accompagner d'averses et/ou grains. Le vent est alors plus irrégulier. Des coups de vent ou grains précèdent l'arrivée des amas nuageux, générant de la turbulence passagère et du cisaillement. Ils sont suivis de périodes transitoires de vent calme avant un nouveau cycle de convection.

• Une étude détaillée du cisaillement sur la plateforme et les documents associés sont consultables via le lien suivant : [cliquer ici](#).

NTAA / Tahiti / PPT

Informations météorologiques fournies aux équipages

- L'aérodrome de Tahiti-Faa'a est équipé pour émettre des observations entièrement automatiques H24.

Compte tenu de l'emplacement des télémètres, la hauteur de la base des nuages (HBN) n'est mesurée qu'aux abords de la piste. La nébulosité est ensuite estimée à partir de ces données via un algorithme. Ainsi, l'information CAVOK donnée par l'ATC aux équipages ne reflète pas forcément la réalité dans tout le volume de la CTR.

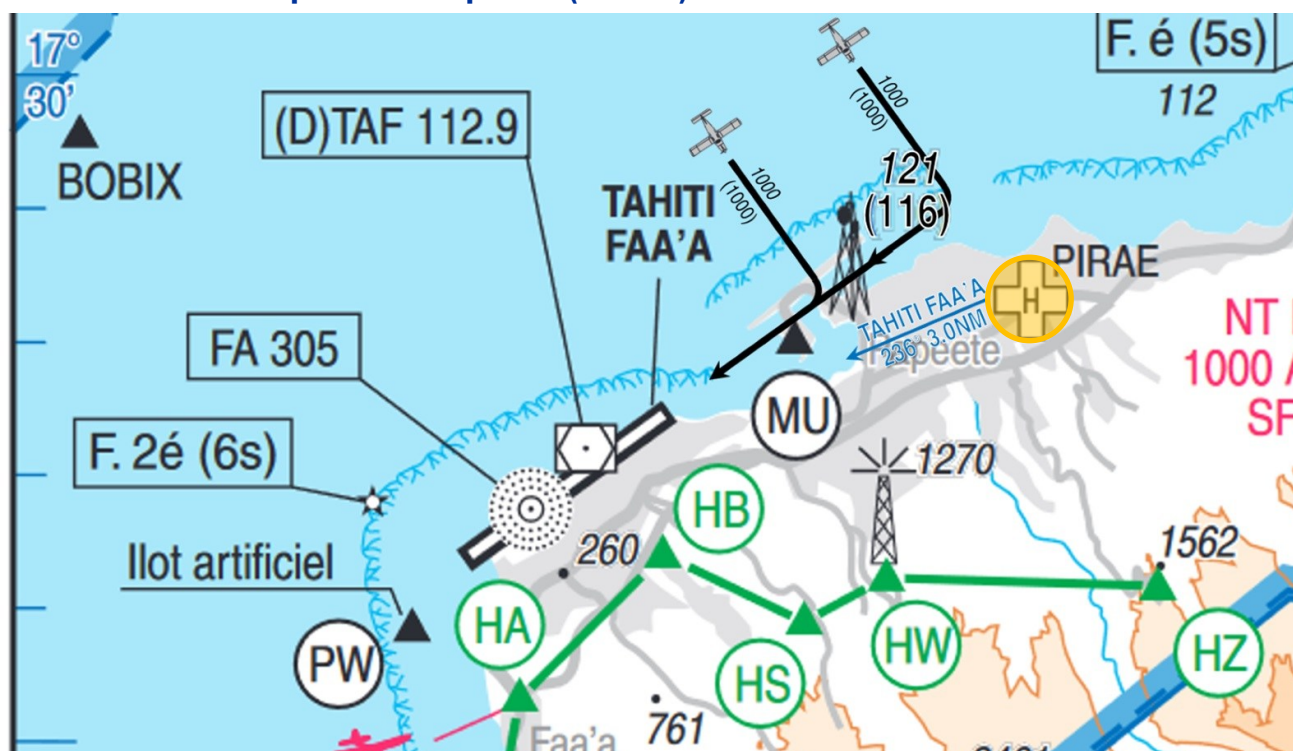
Exemple : malgré la mention CAVOK, des nuages peuvent être présents dans la CTR mais non détectés aux abords de l'aérodrome.

Conséquences : en plus de l'observation visuelle, il est recommandé aux équipages de porter une attention particulière aux autres informations à leur disposition comme le TAF et la TEMSI.

• En plus des informations météorologiques habituelles, la Polynésie française dispose d'une carte d'aperçus de zone consultable sur le site Aeroweb via le lien suivant : [cliquer ici](#).
Ces aperçus fournissent une information à l'échelle régionale différente et complémentaire d'une information d'aérodrome.

Un guide technique de cette carte est également disponible dans l'onglet CASH de l'espace pilote du site du SEAC via le lien suivant : [cliquer ici](#).

Vol SAMU sur hôpital de Papeete (Taone)



- Présence du CHPF (Hôpital de Papeete) à proximité immédiate du circuit de piste.
- Trafic hélicoptère à haut degré de priorité.

Présence de trafics aux performances techniques très différentes

- Types et nature aéronefs hétérogènes :
 - ◊ J3, ULM, C172, ATR, FA20/50, Be20, DHC6, Avions d'affaire, B789, A359, R22, AS35, EC35 ;
- Aviation militaire (GAM), commerciale (domestique et internationale) et de loisir (incluant voltige et parachutisme) ;
- Entraînement IFR et VFR. Travail aérien

Accès parking militaire soumis à procédure PPR

- Accès au PKG MIL réservé aux aéronefs d'état français ou étranger.
- Procédure de demande d'escale à adresser au service opérations 72H avant la DOF.
- Contact : gam-faaa.cops.fct.@intradef.gouv.fr

Activité drones possible

- Dans le cadre de la défense du site militaire présent sur l'aéroport, des drones de catégorie C1 peuvent être mis en oeuvre sous court préavis.

Présence non autorisée récurrente de cerfs-volants aux abords de la plateforme

- Plus spécifiquement pendant les périodes de vacances scolaires, présence non autorisée de cerfs-volants observés à une hauteur possiblement conflictuelle avec les opérations aériennes.



NTAA / Tahiti / PPT

Particularités de la RNP22, PAPI22, Alerte GPWS en finale 22, présence de grues

- La trajectoire de la procédure d'approche aux instruments RNP RWY 22 à Tahiti survole le port de Papeete. La présence de grues (256 ft max AMSL) impose une pente de descente sur le segment final de 3.2° (5.6%). En fonction des vitesses d'approche liées aux types avions, des alarmes GPWS peuvent se déclencher.
- Le PAPI 22 est réglé pour donner une pente de 3.2° (5.6%).

Traversées des axes de piste par des bateaux à fort tirant d'air à proximité des seuils

- Malgré l'obligation de coordination pour les bateaux de plus de 6 mètres de tirant d'air (des bateaux avec tirant d'air de 60m (environ 200 ft) peuvent naviguer à cet endroit) pour croiser les axes de piste au seuil 04 et au seuil 22, de fréquentes traversées non coordonnées sont signalées. Ces bateaux percent les servitudes aéronautiques des trajectoires d'approche finale.



Conséquence : prévoir une éventuelle remise de gaz.

A noter : vigilance particulière liée au mouillage de nombreux voiliers dans la vent-arrière en cas de circuit basse-hauteur.

Présence de véhicules possible à 70m de l'axe

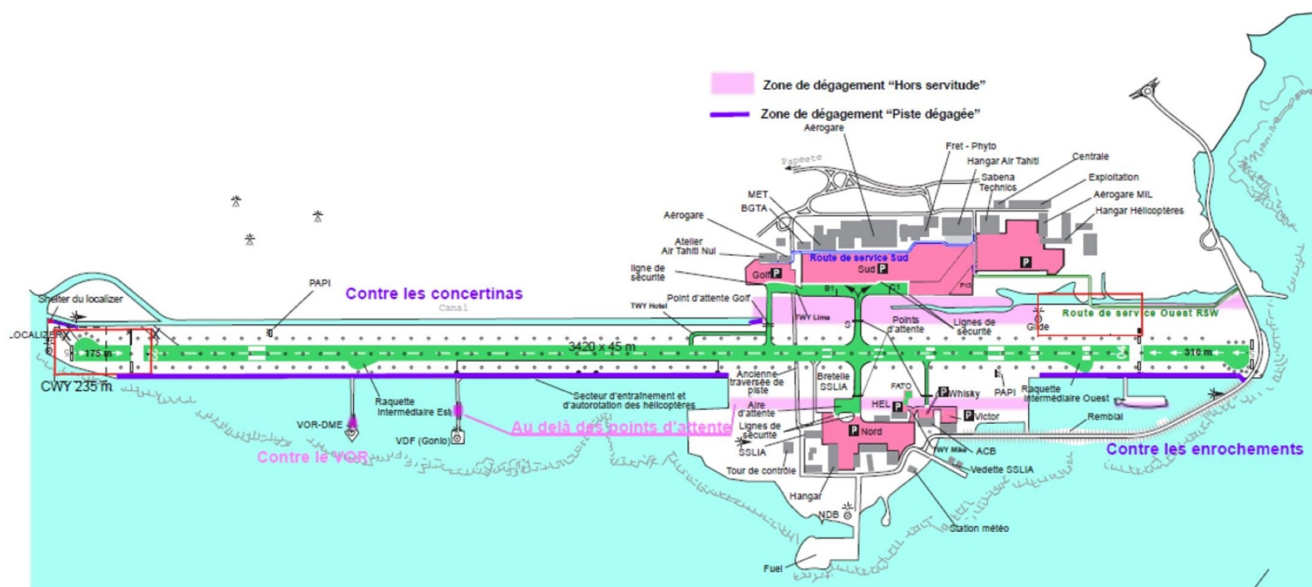
- La bande aménagée de la piste est réduite sur NTAA. Elle est bordée par les canaux d'un côté et le lagon de l'autre.

Conséquences : afin de faciliter les missions de travail aux abords de la piste, une dérogation est accordée pour autoriser la circulation de véhicules à 70 mètres de l'axe de piste en présence de mouvements d'aéronefs, sous certaines conditions :

- ◇ Conditions VMC de jour (beau temps) ;
- ◇ Aéronefs basés dont l'envergure $\leq$ ATR72 (ex. : Gardian, Casa235) ;
- ◇ Le conducteur s'annonce : « piste dégagée ».

Dans tous les autres cas :

- ◇ Le véhicule doit se positionner hors bande aménagée, au-delà des points d'attente définis comme «hors servitudes» ;
- ◇ Le conducteur s'annonce : «hors servitude».



Opération de curage des canaux

- L'entretien des canaux présents sur l'aéroport implique la présence récurrente d'engins de curage (draque). Information publiée par NOTAM. Ces travaux ont une incidence sur le risque animalier.

Mise en place de seuils décalés temporaires

- En raison d'intervention sur la piste ou dans ses servitudes, l'exploitant peut être amené à installer des seuils décalés temporaires réduisant les distances déclarées publiées à l'AIP. Information donnée par NOTAM, sur l'ATIS et sur les fréquences de contrôle.

Balisage particulier (pas de rampe d'approche)

- La position de la piste à proximité immédiate du lagon ne permet pas l'installation de rampes d'approche dans les deux QFU.

A noter : la procédure de meilleure performance est une approche ILS de CAT I. Toutefois, la piste est équipée d'un balisage axial.

Risque animalier

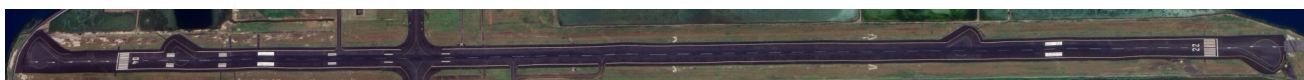
- Présence possible d'animaux sur l'ensemble de la plateforme.

Exemples :

- ◇ Oiseaux (busard de Gould, frégate, et divers oiseaux marins et terrestres de taille variable) ;
- ◇ Chiens errants ;
- ◇ Crabes ;
- ◇ Tortues.

Raquettes de retournement

- Utilisation des raquettes intermédiaires EST et OUEST: limitée aux a/c de codes A, B, C, D (B767 toute version inclus) ;
- Utilisation des raquettes d'extrémités de piste : sans limitation ;
- 1/2 tour sur piste : possible pour les a/c avec MTOW $\leq$ 23 tonnes (ATR72-600 inclus).



Limitations de vent traversier

- En plus des limitations constructeurs et exploitants d'aéronefs, les limitations vent traversier suivantes s'appliquent à Tahiti pour :
 - ◇ les aéronefs basés de MTOW $\geq$ 30 tonnes ;
 - ◇ les aéronefs non basés de MTOW $\geq$ 20 tonnes.
- ◆ Piste sèche : 25 kt
- ◆ Piste mouillée : 20 kt
- ◆ Piste mouillée glissante ou contaminée : 15 kt

Explication :

Compte tenu de la présence d'obstacles dans la bande de piste aux instruments et dans les surfaces latérales de dégagements aéronautiques, des limitations de vent traversier sont publiées par la voie de l'information aéronautique afin de diminuer les risques.

Pratique du contre QFU

- Pour des raisons liées à l'aérologie locale (vents opposés possibles aux deux seuils) ou pour fluidifier et accélérer le trafic, le QFU opposé à celui en service (QFU annoncé à l'ATIS) peut être utilisé. Une vigilance renforcée aux abords de l'aérodrome (due à une circulation aérienne plus complexe) est nécessaire.

NTAA / Tahiti / PPT

Taxiways d'accès aux points d'attente avant piste très courts

- Les taxiways d'accès à la piste 04/22 N, S, G et W sont très courts.
- Vigilance accrue lors du roulage dans le cadre de la prévention des incursions de piste.



Limitations de certains taxiways

- Taxiway N : utilisation limitée aux a/c de code A, B, C, D et aux a/c de code E tractés ;
- Taxiway M : utilisation limitée de jour aux a/c de code A, à vitesse réduite et aux a/c de code B tractés ;
- Taxiway H : utilisation limitée de jour aux a/c basés de code A, B, C à vitesse réduite ;
- Taxiway G : utilisation limitée aux a/c basés de code A, B, C ;
- Taxiway W : utilisation limitée aux a/c de MTOW ≤ 5.7 tonnes.



Essais Moteurs dans l'aire d'attente N

- Compte tenu de l'infrastructure aéroportuaire, passage par l'aire d'attente N fortement recommandé pour laisser libre le dégagement de la piste .
- Deux branches dans l'aire d'attente impliquant des essais moteurs avec du vent arrière pour certains aéronefs.
- Lors des essais moteurs, vigilance particulière en cas de présence de deux aéronefs sur la même branche :
 - ◊ Risque d'abordage du n°1 par le n°2 ;
 - ◊ Risque de souffle du n°2 par le n°1.

A noter : risque de souffle pour un avion dégageant la piste par un avion sur l'aire d'attente (en particulier avec les biturbopropulseurs : Be20 et B190).

Traversées des axes de piste par des bateaux à fort tirant d'air à proximité des seuils

- Malgré l'obligation de coordination pour les bateaux de plus de 6 mètres de tirant d'air pour croiser les axes de piste au seuil 04 et au seuil 22, de fréquentes traversées non coordonnées sont signalées. Ces bateaux percent les trouées d'envol.

Conséquence : délai de quelques minutes possible au départ.



Présence des grues

- La présence de grues dans le port de Papeete constituant des obstacles lors des départs en piste 04 (256 ft AMSL) demande une attention particulière sur les performances au décollage.