AIP

PUBLICATION D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

CONSULTEZ LES NOTAMS POUR OBTENIR LES RENSEIGNEMENTS LES PLUS RÉCENTS

DIVISION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE
OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

DIVISION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

AIS

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI
OFNAC
OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

division.ais@ofnac.gouv.ht
https://ofnac.gouv.ht

AMDT d'AIP AIRAC 02/20

Date Effective: 18 Juin 2020
Date de Publication: 21 Mai 2020

Date d'entrée en vigueur : 18 Juin 2020

RÉSUMÉ DES CHANGEMENTS	1. Réalignement des routes UL/L304 de ETBOD vers BODLO 2. Création d'une nouvelle route locale UQ/Q301 de LENOM vers JOSES 3. Nouvelle appellation de la route G504: H227 4. Nouvelle appellation de la route G444: H226 5. Nouvelles Cartes de croisières espace aérien inférieur et supérieur 6. Cartes retirées : MTPP AD 2-34, MTCH AD 2-41 & AD 2-43

PARTIE CONCERNÉE	**Page**
ENR3.1	ENR3.1-1
	ENR3.1-2
	ENR3.1-3
ENR3.2	ENR3.2-1
	ENR3.2-2
ENR3.3	ENR3.3-1
	ENR3.3-2
	ENR3.3-3
	ENR3.3-4
	ENR3.3-5
	ENR3.3-6
	ENR3.3-7
	ENR3.3-8
	ENR3.3-9
ENR6	ENR6.1
	ENR6.2
MTCH AD 2	AD 2-41
	AD 2-43
MTPP AD 2	AD 2-34

AIP

PUBLICATION D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

PARTIE 1

GÉNÉRALITÉS (GEN)

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

PARTIE 1 — GÉNÉRALITÉS (GEN)

GEN 0.

GEN 0.1 PRÉFACE

1. Nom de l'administration responsable de la publication

La publication d'information aéronautique (AIP) de la République d'Haïti est publiée sous l'autorité de **l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).**

2. Documents OACI pertinents

L'AIP est rédigé conformément aux normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'annexe 15 à la Convention de l'Aviation Civile Internationale et du *Manuel des services d'information aéronautique de l'OACI* (Doc 8126). Les cartes contenues dans l'AIP ont été réalisées selon les dispositions de l'Annexe 4 à la Convention de l'Aviation Civile Internationale et selon le *Manuel des cartes aéronautiques* de l'OACI (Doc 8697). Les différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI sont indiquées à la Sous-section GEN 1.7.

3. Structure de l'AIP et intervalle d'amendement régulier établi

3.1 Structure de l'AIP

L'AIP constitue la partie du Système intégré d'information aéronautique dont les détails figurent à la Sous-section GEN 3.1.

L'AIP se présente en trois Parties — Généralités (GEN), En route (ENR) et Aérodromes (AD), elles-mêmes subdivisées en sections et sous-sections traitant des divers genres de sujets d'information.

3.1.1 Partie 1 — Généralités (GEN)

La Partie 1 se compose de cinq sections contenant les informations succinctement énumérées ci-après.

GEN 0.— Préface; Registre des amendements de l'AIP; Registre des suppléments de l'AIP; Liste récapitulative des pages l'AIP; Liste des amendements manuscrits de l'AIP; Table des matières de la Partie 1.

GEN 1. Renseignements sur les règlements et exigences nationaux — Administrations désignées; Entrée, transit et sortie des aéronefs; Entrée, transit et sortie des passagers et des membres d'équipage; Entrée, transit et sortie des marchandises; Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs; Résumé des règlements nationaux ainsi que des ententes et conventions internationales; Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI.

GEN 2. Tableaux et codes — Système de mesure, marques d'aéronefs, jours fériés; Abréviations utilisées dans les publications AIS; Signes conventionnels des cartes; Indicateurs d'emplacement; Liste des aides de radionavigation; Tables de conversion; Tableaux des heures de lever et de coucher du soleil.

GEN 3. Services — Services d'information aéronautique; Cartes aéronautiques; Services de la circulation aérienne; Services de télécommunication; Services météorologiques; Recherches et Sauvetage

GEN 4. Redevances d'aérodrome et de services de navigation aérienne — Redevances d'aérodrome; Redevances de services de navigation aérienne.

3.1.2 Partie 2 — En route (ENR)

La Partie 2 se compose de sept sections contenant les informations succinctement énumérées ci-après.

ENR 0. — Préface ; Registre des amendements de l'AIP; Registre des suppléments de l'AIP; Liste récapitulative des pages de l'AIP; Liste des amendements manuscrits de l'AIP; Table des matières de la Partie 2.

ENR 1. Règles et procédures générales — Règles générales; Règles de vol à vue; Règles de vol aux instruments; Classification de l'espace aérien ATS; Procédures d'attente, d'approche et de départ; Services et Procédures Radar; Procédures de calage altimétrique; Procédures complémentaires régionales; Gestion des courants de trafic aérien; Planification des vols; Adressage des messages de plan de vol; Interception des aéronefs civils; Intervention illicite; Incidents de la circulation aérienne.

ENR 2. Espace aérien des services de la circulation aérienne — Description détaillée des Régions d'information de vol (FIR); Régions supérieures d'information de vol (UIR); Régions de contrôle terminales (TMA); Autre espace aérien réglementé (UTA, CTA et SIV)

ENR 3. Routes ATS — Description détaillée des: Routes ATS inférieures; Routes ATS supérieures; Routes de navigation de surface; Routes d'hélicoptères; Autres routes; Attente en route

Note. - A propos des procédures de circulation à destination et en partance d'aérodromes, d'autres types de routes sont spécifiés dans la partie appropriée de la 3e Partie - Aérodromes.

ENR 4. Aides/systèmes de radionavigation — Aides de radionavigation de route; Systèmes spéciaux de navigation; Indicatifs codés des points significatifs; Feux aéronautiques au sol - en route.

ENR 5. Avertissements à la navigation — Zones interdites, réglementées ou dangereuses; Zones de manœuvres et d'entrainement militaires; Autres activités de nature dangereuse; Obstacles à la navigation aérienne de route; Zones d'activités aériennes sportives et récréatives; Migrations d'oiseaux et zones fréquentées par une faune sensible.

ENR 6. Cartes de croisière — Cartes de croisière - OACI et tableaux d'assemblage.

3.1.3 *Partie 3 — Aérodromes (AD)*
a Partie 3 se compose de trois sections contenant les informations succinctement énumérées ci-après.

AD 0. — Préface ; Registre des amendements de l'AIP; Registre des suppléments de l'AIP; Liste récapitulative des pages

3.2 Intervalle d'amendement régulier établi.

Les amendements réguliers de l'AIP seront diffusés en fonction des nécessités.

4. Service à contacter pour signaler des erreurs ou omissions dans l'AIP

En rédigeant l'AIP, il convient de s'assurer que les renseignements portés dans ce document sont exacts et complets. Toute correspondance relative à une erreur ou omission éventuellement constatée ou au système intégré d'information aéronautique, doit être adressée à:

Division de l'information aéronautique (AIS)
Boite Postale 1346,
Port-au-Prince, HT 6123
HAITI
E-mail: divison.ais@ofnac.gouv.ht

GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP

AMENDEMENT AIP			
Nº/Année	Date de publication	Date d'entrée en vigueur	Inséré par

AMENDEMENT AIRAC AIP			
Nº/Année	Date de publication	Date d'entrée en vigueur	Inséré par
01/19	22 NOV. 18	03 JAN. 19	AIS/PAP
01/20	13 MAR. 20	23 AVR. 20	UGDA/PAP
02/20	***21 MAI 20***	***18 JUIN 20***	***UGDA/PAP***

GEN 0.3 REGISTRE DES SUPPLÉMENTS DE L'AIP

N°/Année	Objet	Section(s) visée(s) de l'AIP	Période de validité	Registre d'annulation

GEN 0.4 LISTE RÉCAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP

Page	*Date*
PARTIE 1 — GÉNÉRALITÉS (GEN)	
GEN 0	
0.1-1	08 NOV 18
0.1-2	08 NOV 18
0.2-1	08 NOV 18
0.3-1	08 NOV 18
0.4-1	**18 JUIN 20**
0.4-2	**18 JUIN 20**
0.5-1	08 NOV 18
0.6-1	08 NOV 18
GEN 1	
1.1-1	08 NOV 18
1.2-1	08 NOV 18
1.2-2	08 NOV 18
1.3-1	08 NOV 18
1.4-1	08 NOV 18
1.5-1	08 NOV 18
1.6-1	08 NOV 18
1.7-1	08 NOV 18
1.7-2	08 NOV 18
1.7-3	08 NOV 18
1.7-4	08 NOV 18
GEN 2	
2.1-1	08 NOV 18
2.1-2	08 NOV 18
2.2-1	08 NOV 18
2.2-2	08 NOV 18
2.2-3	08 NOV 18
2.2-4	08 NOV 18
2.2-5	08 NOV 18
2.2-6	08 NOV 18
2.2-7	08 NOV 18
2.2-8	08 NOV 18
2.2-9	08 NOV 18
2.2-10	08 NOV 18
2.2-11	08 NOV 18
2.3-1	08 NOV 18
2.3-2	08 NOV 18
2.3-3	08 NOV 18
2.4-1	08 NOV 18
2.5-1	08 NOV 18
2.6-1	08 NOV 18
2.6-2	08 NOV 18
2.7-1	08 NOV 18
2.7-2	08 NOV 18
2.7-3	08 NOV 18
2.7-4	08 NOV 18
2.7-5	08 NOV 18
2.7-6	08 NOV 18
2.7-7	08 NOV 18
2.7-8	08 NOV 18
2.7-9	08 NOV 18
2.7-10	08 NOV 18
2.7-11	08 NOV 18
2.7-12	08 NOV 18
2.7-13	08 NOV 18
GEN 3	
3.1-1	08 NOV 18
3.1-2	08 NOV 18
3.1-3	08 NOV 18
3.1-4	08 NOV 18
3.2-1	08 NOV 18
3.2-2	08 NOV 18
3.2-3	08 NOV 18
3.3-1	08 NOV 18
3.3-2	08 NOV 18
3.4-1	08 NOV 18
3.4-2	08 NOV 18
3.5-1	08 NOV 18
3.5-2	08 NOV 18
3.6-1	08 NOV 18
3.6-2	08 NOV 18
3.6-3	08 NOV 18
GEN 4	
4.1-1	08 NOV 18
4.1-2	08 NOV 18
4.1-3	08 NOV 18
4.1-4	08 NOV 18
4.1-5	08 NOV 18
4.2-1	08 NOV 18
4.2-2	08 NOV 18
PARTIE 2 — EN ROUTE (ENR)	
ENR 0	
0.6-1	08 NOV 18
0.6-2	**18 JUIN 20**
ENR 1	
1.1-1	08 NOV 18
1.1-2	08 NOV 18
1.1-3	08 NOV 18
1.2-1	08 NOV 18
1.2-2	08 NOV 18
1.3-1	08 NOV 18
1.3-2	08 NOV 18
1.4-1	08 NOV 18
1.4-2	08 NOV 18
1.4-3	08 NOV 18
1.5-1	08 NOV 18
1.6-1	08 NOV 18
1.7-1	08 NOV 18
1.7-2	08 NOV 18
1.7-3	08 NOV 18
1.8-1	08 NOV 18
1.9-1	08 NOV 18

1.10-1 08 NOV 18
1.10-2 08 NOV 18
1.11-1 08 NOV 18
1.12-1 08 NOV 18
1.12-2 08 NOV 18
1.12-3 08 NOV 18
1.12-4 08 NOV 18
1.13-1 08 NOV 18
1.14-1 08 NOV 18
1.14-2 08 NOV 18
1.14-3 08 NOV 18
1.14-4 08 NOV 18
1.14-5 08 NOV 18
1.14-6 08 NOV 18
1.14-7 08 NOV 18

ENR 2
2.1-1 08 NOV 18
2.2-1 08 NOV 18

ENR 3
3.1-1 18 JUIN 20
3.1-2 18 JUIN 20
3.1-3 18 JUIN 20
3.2-1 18 JUIN 20
3.2-2 18 JUIN 20
3.2-3 18 JUIN 20
3.3-1 18 JUIN 20
3.3-2 18 JUIN 20
3.3-3 18 JUIN 20
3.3-4 18 JUIN 20
3.3-5 18 JUIN 20
3.3-6 18 JUIN 20
3.3-7 18 JUIN 20
3.3-8 18 JUIN 20
3.3-9 18 JUIN 20
3.4-1 08 NOV 18
3.5-1 08 NOV 18
3.6-1 08 NOV 18

ENR 4
4.1-1 08 NOV 18
4.4-1 18 JUIN 20
4.4-2 18 JUIN 20
4.4-3 18 JUIN 20

ENR 5
5.1-1 08 NOV 18

ENR 6
6.1 18 JUIN 20
6.2 18 JUIN 20

PARTIE 3 — AÉRODROMES (AD)

AD 0
0.6-1 08 NOV 18
0.6-2 08 NOV 18

AD 1
1.1-1 08 NOV 18
1.1-2 08 NOV 18
1.2-1 08 NOV 18
1.3-1 08 NOV 18
1.4-1 08 NOV 18

AD 2 — MTPP
2.1 08 NOV 18
2.2 08 NOV 18
2.3 08 NOV 18
2.4 08 NOV 18
2.5 08 NOV 18
2.6 08 NOV 18
2.7 18 JUIN 20
2.8 08 NOV 18
2.9 08 NOV 18
2.10 08 NOV 18
2.11 08 NOV 18
2.19 08 NOV 18
2.21 08 NOV 18
2.22 18 JUIN 20
2.23 30 AVR 15
2.25 30 AVR 15
2.27 30 AVR 15
2.28 08 NOV 18
2.29 30 AVR 15
2.31 30 AVR 15
2.33 30 AVR 15
2.35 30 AVR 15
2.37 30 AVR 15
2.39 30 AVR 15
2.41 30 AVR 15
2.43 30 AVR 15
2.45 30 AVR 15
2.47 08 NOV 18
2.49 08 NOV 18
2.51 08 NOV 18

AD2 — MTCH
2.1 08 NOV 18
2.2 08 NOV 18
2.3 08 NOV 18
2.4 18 JUIN 20
2.5 08 NOV 18
2.6 08 NOV 18
2.7 08 NOV 18
2.8 18 JUIN 20
2.19 08 NOV 18
2.21 08 NOV 18
2.22 18 JUIN 20
2.23 02 AVR 15
2.24 18 JUIN 20
2.25 02 AVR 15
2.27 02 AVR 15
2.29 02 AVR 15
2.31 02 AVR 15
2.33 02 AVR 15
2.35 02 AVR 15
2.37 02 AVR 15
2.39 02 AVR 15

GEN 0.5 LISTE DES AMENDEMENT MANUSCRITS DE L'AIP

Page(s) visée(s) de l'AIP	Texte de l'amendement	Consécutif à l'amendement de l'AIP N°

GEN 0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1

GEN 1.	**RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX**	**GEN 1.1-1**
GEN 1.1	Administrations désignées	GEN 1.1-1
GEN 1.2	Entrée, transit et sortie des aéronefs	GEN 1.2-1
GEN 1.3	Entrée, transit et sortie des passagers et des membres d'équipage	GEN 1.3-1
GEN 1.4	Entrée, transit et sortie des marchandises	GEN 1.4-1
GEN 1.5	Instruments de bord, équipements et documents de vol des aéronefs	GEN 1.5-1
GEN 1.6	Résumé des règlements nationaux ainsi que des ententes et conventions internationales	GEN 1.6-1
GEN 1.7	Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI	GEN 1.7-1
GEN 2.	**TABLEAUX ET CODES**	**GEN 2.1-1**
GEN 2.1	Système de mesure, marques d'aéronef, jours fériés	GEN 2.1-1
GEN 2.2	Abréviations utilisées dans les publications AIS	GEN 2.2-1
GEN 2.3	Signes conventionnels des cartes	GEN 2.3-1
GEN 2.4	Indicateurs d'emplacement	GEN 2.4-1
GEN 2.5	Liste des aides de radionavigation	GEN 2.5-1
GEN 2.6	Tables de conversion	GEN 2.6-1
GEN 2.7	Tableaux des heures de lever et de coucher du soleil	GEN 2.7-1
GEN3.	**SERVICES**	**GEN 3.1-1**
GEN3.1	Services d'information aéronautique	GEN 3.1-1
GEN3.2	Cartes aéronautiques	GEN 3.2-1
GEN3.3	Services de la circulation aérienne	GEN 3.3-1
GEN3.4	Services des télécommunications	GEN 3.4-1
GEN3.5	Services météorologiques	GEN 3.5-1
GEN3.6	Recherches et sauvetage	GEN 3.6-1
GEN4.	**REDEVANCES D'AERODROME ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE**	**GEN 4.1-1**
GEN4.1	Redevances d'aérodrome	GEN 4.1-1
GEN4.2	Redevances de services de navigation aérienne	GEN 4.2-1

GEN 1. RENSEIGNEMENTS SUR LES RÈGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX

GEN 1.1 ADMINISTRATIONS DESIGNÉES

Les adresses des administrations désignées en ce qui concerne la facilitation de la navigation aérienne internationale sont les suivantes:

1. Aviation civile
Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)
11, Boulevard Toussaint Louverture
BP 1346, Port-au-Prince, HT 6123, HAITI
Téléphone: +50929102224
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: MTEGYAYX
Site web: https://ofnac.gouv.ht

2. Météorologie
Centre National de Météorologie
Aéroport Toussaint Louverture
Port-au-Prince, HT 6123, HAITI
Téléphone: +50928131798
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: MTPPYMYX

3. Customs
Administration Générale des Douanes
Direction des Douanes Aéroport
Aéroport Toussaint Louverture
Port-au-Prince, HAITI
Téléphone: +50922501371 / +50922501379
Télécopieur: +50922462201 / +50922464405
Télex: NÉANT
SFA: NÉANT

4. Immigration
Direction générale de l'Immigration
Avenue John Brown, Lalue
Port-au-Prince, HAITI
Tel: +50922456340 / +50922502056 /
+50922459017
Télécopieur: +50922501863
Télex: NÉANT
SFA: NÉANT

5. Santé
Division d'Hygiène Publique
53, Rue des Miracles
Port-au-Prince, HAITI
Téléphone: +50922282518 / +50922282519
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: NÉANT

6. Redevances de route
Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)
Service de la facturation
Boulevard Toussaint Louverture
Port-au-Prince, HT 6123, HAITI
Tel: +50944940040
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: MTEGYFYX

7. Redevances d'aérodromes
Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN)
Boulevard Toussaint Louverture
Téléphone: +50934574598
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: MTPPYAYX

8. **Agricultural quarantaine**
Contrôle Sanitaire aux Frontières
Palais des Ministères
Port-au-Prince, HAÏTI
Téléphone: +50922983111 / +50935123907
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: NÉANT

9. **Enquête sur les accidents d'aéronefs**
Direction de l'Exploitation Aérienne (DEA)
Boulevard Toussaint Louverture
Port-au-Prince, HT 6123
HAITI
Téléphone: +50944940045
Télécopieur: NÉANT
Télex: NÉANT
SFA: MTEGYAYX

GEN 1.2 ENTRÉE, TRANSIT ET SORTIE DES AÉRONEFS

1. Généralités

1.1 Les vols internationaux à destination, en partance ou en transit au-dessus de la République d'Haïti seront assujettis à la règlementation de l'Aviation Civile actuellement en vigueur. Cette règlementation est pour l'essentiel conforme aux normes et pratiques recommandées énoncées dans l'Annexe 9 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

1.2 Un aéronef à destination ou en partance de la République d'Haïti effectuera son premier atterrissage ou son dernier décollage sur un aérodrome international.

2. Vols réguliers

2.1 Généralités

2.1.1. Dans le cas des vols réguliers internationaux d'une compagnie de transport aérien étrangère à destination ou en transit au-dessus de la République d'Haïti les conditions suivantes doivent être satisfaites:

a) L'Etat de la compagnie aérienne doit être partie à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et/ou à l'accord relatif au transport aérien international. La République d'Haïti est partie aux deux accords;
b) La compagnie de transport aérien doit être autorisée à effectuer les vols en vertu d'un accord bilatéral ou multilatéral auquel l'Etat de la compagnie de transport aérien et la République d'Haïti sont parties contractantes, et elle doit détenir une licence d'exploitation pour aller ou transiter en HAITI. Les demandes de licences de cette nature doivent être adressées au moins 90 jours à l'avance à:

Office National de l'Aviation civile
11, Boulevard Toussaint Louverture
P.O. Box 1346, Port-au-Prince, HT 6123, HAITI

2.2. Documents exigés pour le congé d'un aéronef

2.2-1 Les documents de bord mentionnés ci-après doivent être présentés par l'exploitant d'une compagnie de transport aérien pour obtenir le congé d'entrée ou de départ de son aéronef à destination ou en provenance d'HAITI. Tous les documents énumérés ci-après, qui doivent être conformes aux normes de l'OACI telles qu'elles figurent dans les appendices de l'annexe 9, sont acceptés en français, en anglais, en espagnol ou en russe. Ils doivent être remplis lisiblement à la main. Aucun visa n'est nécessaire à l'égard de tels documents.

2.2-2 Documents de bord nécessaires (Arrivée et départ)

Document exigé	Déclaration générale	Manifeste de passagers	Manifeste de marchandises
Administration générale des douanes	**0**	**0**	**4**
Service de l'Immigration et de l'Emigration	**1**	**1**	**0**
Service de sécurité	**1**	**1**	**0**
Bureau OPS	**1**	**2**	**2**

Notes

a) La déclaration générale devra être dûment remplie et signée par l'agent agréé, ou le pilote commandant de bord.

b) Les manifestes de passagers et de marchandises devront être dûment remplis et signés soit par l'agent agréé, ou le pilote commandant de bord.

c) Si aucun passager n'embarque (ou ne débarque) et si aucun article n'est chargé (ou déchargé) il est inutile de présenter aux autorités ci-dessus d'autres documents d'aéronef que des exemplaires de la déclaration générale qui portera mention à cet effet.

3. Vols non réguliers

3.1 Procédures

3.1-1 Si un exploitant envisage d'effectuer un ou plusieurs vols non-réguliers qui l'amènent à transiter par le territoire de la République d'HAÏTI, ou à y faire des escales non-commerciales, il peut le faire sans avoir à obtenir préalablement une autorisation à cet effet.

3.1-2 Si un exploitant envisage d'effectuer un ou plusieurs vols non réguliers à destination de la République d'HAÏTI afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, il demandera à l'OFNAC, au moins vingt-quatre heures avant l'atterrissage prévu, l'autorisation de le faire. Sa demande devra comprendre les renseignements suivants, dans l'ordre indiqué ci-après:

a) nom de l'exploitant;
b) type de l'aéronef et marques d'immatriculation;
c) date et heure d'arrivée à, et de départ de l'Aéroport International de Port-au-Prince ou du Cap-Haitien.
d) lieu(x) d'embarquement ou de débarquement à l'étranger, selon le cas, de passagers et/ou de marchandises;
e) objet du vol et nombre de passagers et/ou nature et quantité de marchandises;
f) nom, adresse et profession du commettant, s'il y a lieu.

3.2 Documents exigés pour le congé d'un aéronef

Même exigences que pour les VOLS REGULIERS.

4. Vols privés

4.1 Préavis d'arrivée

4.1-1. Les vols privés à destination d'HAITI doivent être au préalable notifiés à l'Office National de l'Aviation Civile (Adresse: voir GEN 1.2.1) vingt-quatre heures à l'avance. Cette notification comportera dans l'ordre les renseignements suivants:

a) Nom du Pilote
b) Type et marque d'immatriculation de l'aéronef
c) Nombre de passagers à bord
d) Aéroport de départ
e) Date et heure d'arrivée

De même cette notification sera suivie d'un plan de vol avant le décollage aux autorités publiques compétentes.

4.1-2 Pour des raisons liées à la sécurité des vols une autorisation spéciale est requise en plus du plan de vols pour tout vol en provenance du territoire de Cuba.

4.1-3 La demande doit être remise à l'Office National de l'Aviation Civile au minimum trois jours avant l'entrée dans l'espace aérien situé au-dessus de la République d'HAÏTI.

4.2 Documents exigés pour le congé d'un aéronef

Aucun autre document que ceux énumérés en **2.2-2** ci-dessus n'est exigé dans le cas des aéronefs séjournant en HAITI moins de 90 jours.

Pour les séjours dépassant 90 jours après la date d'arrivée une demande d'immatriculation haïtienne devra être produite auprès de l'Office National de l'Aviation Civile.

5. Mesures sanitaires appliquées à l'aéronef

Il n'existe aucune mesure sanitaire devant être appliquée en ce qui concerne les aéronefs à l'entrée en Haïti

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

1. Exigences de la douane

1.1 Les Bagages ou articles appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage qui débarquent sont immédiatement dédouanés, à l'exception de ceux que les autorités douanières ont choisi d'inspecter. Hormis le cas des citoyens qui rentrent dans leur pays, ces bagages seront dédouanés sur la foi de déclarations verbales.

1.2 Aucune formalité douanière n'est normalement exigée au départ.

2. Exigences du contrôle des personnes

2.1 Aucun document ou visa n'est exigé des passagers à l'arrivée et au départ d'un vol direct ou assurant une correspondance avec un autre vol sur le même aéroport ou un aéroport voisin.

Les personnes entrant en Haïti à titres d'immigrants doivent être porteurs de passeports en cours de validité et de visas d'immigrant; ces derniers étant délivrés par les Consulats Haïtiens à l'étranger. Les visiteurs admis à titre de séjour temporaire doivent être porteurs de passeports en cours de validité et munis de visa d'entrée exception faite des visiteurs ci-après porteurs de:

- Laissez passer délivrer par les Nations Unies.
- Feuille de route officielle délivrée aux membres des forces armées des Etats-Unis d'Amérique en uniforme.
- Preuve de citoyenneté (e.g. certificat de naissance) délivrée aux ressortissants du Canada et des Etats-Unis d'Amérique pour un séjour maximum de 30 jours.
- Carnet de marin délivré aux ressortissants de n'importe quelle nationalité.
- Un visa d'entrée est exigé des visiteurs temporaires exceptés les suivants:
- Résident étranger détenant un permis de retour.
- Ressortissant du Canada et des Etats-Unis d'Amérique (séjour 30 jours maximum).
- Détenteurs d'un passeport britannique avec sur la page de couverture " United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland or " Jersey" or " Guernesey and its dependencies" or Isle of Man" (séjour de 3 mois maximum).

Ressortissants Autrichiens, Belges, Danois, Français, Allemands (R.F.A.), Israéliens, du Liechtenstein, Luxembourgeois, Monégasques, Hollandais, Norvégiens, Suédois et Suisses, (séjour de trois mois maximum).

- Marins de la marine marchande voyageant en service et détenant un passeport ou carnet de marin (s'embarquant en Haïti) et une copie de lettre de la compagnie maritime ou de l'agent affréteur se déclarant responsable du séjour du marin en Haïti et devant rencontrer le marin à l'aéroport. Les cartes standard OACI d'embarquement / débarquement sont exigées de tout citoyen quelle que soit sa nationalité.

2.3 En ce qui concerne les membres d'équipage de conduite en service régulier qui conservent leur licence à l'embarquement et au débarquement, demeurent à l'aéroport où l'aéronef fait l'escale ou dans les limites des villes adjacentes, puis repartent à bord du même aéronef ou par le service aérien régulier suivant, au départ d'Haïti, auquel ils sont affectés, les licences ou certificats de membre d'équipage sont acceptés à la place de passeports ou visas en vue de l'admission temporaire en Haïti.

Cette disposition s'applique également si les membres d'équipage se rendent en Haïti par d'autres moyens de transport pour rejoindre un aéronef.

2.4 Les passagers qui embarquent sont astreints à remplir les formalités d'Immigration avant le départ.

La taxe exigée au départ s'élève à un montant d'US $55.00.

3. Exigences relatives à la Santé Publique

3.1 Un passager qui débarque n'est pas tenu de présenter un certificat de vaccination, à moins qu'il ne soit en provenance directe d'une région infectée par le choléra, la fièvre jaune ou la variole.

3.2 Au départ, aucune formalité sanitaire n'est imposée.

GEN 1.4 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES

1. Exigences douanières relatives aux marchandises et autres articles

1.1 Manifeste d'express. Colis postaux et colis ordinaires

1.1-1 Tout colis destiné à Port-au-Prince sera porté sur le manifeste d'express de la ligne de navigation aérienne intéressée en quadruplicata signé par le pilote en chef de l'avion. Ce manifeste sera remis aux autorités douanières avec les sacs contenant les divers colis. Chaque sac contiendra une liste des colis qu'il renferme, laquelle liste sera confrontée avec le contenu du sac. Tous les paquets seront retenus à la douane et les consignataires se rendront à la douane, vérifieront de la manière usuelle et après paiement des droits, livraison en sera faite sur présentation par les consignataires de la décharge de la ligne de navigation aérienne intéressée. Les colis pesant plus de vingt kilos ou dont le volume dépasse 55 dm3 ou dont la dimension est supérieure à 1m25 seront assimilés à des colis ordinaires et ne seront pas considérés comme colis postaux. Toutes les lois douanières régissant les colis ordinaires pourront leur être appliquées par mesures administratives.

1.1-2 Chaque colis reçu sera accompagné de deux copies du bulletin d'expédition de la ligne de navigation aérienne intéressée qui seront signées par l'expéditeur du point d'origine et contresignées par un représentant de cette ligne.

1.1-3Deux jeux complets de ces copies du bulletin d'expédition couvrant la totalité des colis transportés devront être remis par la ligne de navigation aérienne intéressée à la douane avant le débarquement de ces colis; l'un sera gardé dans les archives de la douane et l'autre sera expédié à l'Administration Générale des Douanes.

1.2 Entrepôt

Dans le cas où les consignataires refusent ou négligent de faire la déclaration dans les jours de l'arrivée des paquets le 5ème jour les colis seront déclarés en entrepôt par la ligne de navigation aérienne intéressée qui paiera le droit d'entrepôt et après vingt jours de leur arrivée, ils seront réexpédiés après le paiement usuel des droits de dépôt. Les colis ainsi transportés bénéficieront de l'exemption de la formalité du visa consulaire.

1.3 Permis d'embarquement

Les colis pour l'exportation ne seront acceptés par la ligne de navigation aérienne intéressée que sur l'émission d'un permis d'embarquement par le Directeur de la Douane de Port-au-Prince après le paiement des droits exigibles et la ligne de navigation aérienne intéressée soumettra à la douane trois copies du manifeste d'express.

1.4 Taxe de statistique

1.4-1 Il est établi sur toutes les exportations par " Air Cargo " une taxe dite de statistique de cinq centimes par kilo brut, même les effets personnels seront assujettis à cette taxe.

1.4-2 Aucun document de congé n'est exigé en ce qui concerne les marchandises qui demeurent à bord d'un aéronef pour être transporté vers une destination située hors d'Haïti.

2. Quarantaine agricole

Un certificat sanitaire concernant les oiseaux, les chats et les chiens est exigé, de plus un certificat de vaccination contre la rage est exigé pour les chiens. Il est interdit d'importer des aras, des singes et des perroquets. La viande en provenance du Brésil et de la République Dominicaine est aussi interdite à l'importation.

GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENT DE VOL DES AÉRONEFS

1. Généralités

Les avions de transport aérien commercial volant en Haïti doivent être mis en œuvre conformément aux dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI - *Exploitation technique des aéronefs,* 1re Partie - *Aviation de transport commercial international - Avions,* chapitre 6 (Equipements instruments de bord et documents de vol des avions) et chapitre 7 (Equipement de communications et de navigation de bord des avions).

GEN 1.6 RÉSUMÉ DES RÈGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

On trouvera ci-après une liste de textes législatifs concernant l'aviation civile (règlementation de la navigation aérienne, etc.) en vigueur en République d'Haïti. Toute personne exerçant une activité aéronautique sur le territoire de cet État doit impérativement connaître la règlementation dont cette activité est l'objet. (Pour l'adresse, voir page GEN 3.1-1.)

1.1 Loi sur l'aviation civile

- Décret de Décembre 1947 ratifiant la Convention de Chicago.
- Décret du 29 Janvier 1948 constituant une commission nationale de l'Aviation Civile.
- Décret du 16 novembre 1960 créant un Service de l'Aéronautique Civile sous l'autorité du Ministère de l'Industrie et du Commerce.
- Décret du 10 décembre 1960 fixant les conditions d'immatriculation des aéronefs.
- Décret du 31 mars 1978 rattachant le Service de l'Aéronautique Civile aux Travaux Publics, Transports et Communications.
- Décret du 29 Septembre 1980 créant l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

1.2 Règlementation de la navigation aérienne civile

1.3 Règlementation de la circulation aérienne

- Décret du 7 février 1961réglementant la Circulation Aérienne en Haïti.

1.4 Accords et conventions internationaux

1.5 Divers

- Décret du 7 février 1961 relatif aux aérodromes et à leur exploitation.
- Décret du 19 novembre 1962 créant l'Administration de l'Aéroport International de Port-au-Prince.
- Décret du 20 Août 1964 codifiant l'Administration de l'Aéroport International de Port-au-Prince.
- Décret du 21 mars 1974 relatif à la règlementation des aérodromes.
- Décret du 31 mars 1978 sur la création du Conseil National des Transports.
- Décret du 6 octobre 1980 créant un Organisme Autonome dénommé Autorité Aéroportuaire Nationale.

  Décret du 14 Avril 2003 plaçant désormais l'Aéroport International de Port-au-Prince sous la Dénomination Officielle de: Aéroport Toussaint Louverture.

GEN 1.7 DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDEES ET PROCEDURES DE L'OACI

1. ANNEXE 1 — LICENCES DU PERSONNEL, 11ème édition

Chapitre 1

1.1. Licences du personnel

L'Administration haïtienne ne délivre pas de licence au personnel naviguant; elle effectue la validation des licences délivrées par un autre Etat contractant sous la forme d'une autorisation qui est jointe à la licence et reconnaît à celle-ci les mêmes privilèges.

Cette validation est fonction du type de licence et du certificat médical.

L'Administration haïtienne n'a pas désigné de médecin examinateur pour procéder à l'évaluation des aptitudes physiques et mentales des candidats à l'obtention ou au renouvellement des licences du personnel navigant. Toutefois, elle exige le rapport médical et les conclusions du médecin examinateur de l'Etat dont le candidat détient la licence.

2. ANNEXE 2 — REGLES DE L'AIR, 10ème édition

Chapitre 2

2.1 Il est interdit de survoler les villes de Port-au-Prince et du Cap-Haïtien à moins de 8000 ft.

2.2 Les mesures spéciales concernant les aéronefs équipés de SSR ne sont pas applicables du fait de l'inexistence de cet équipement au sol.

Chapitre 3

3.1.2 Hauteurs minimales de sécurité

Le survol des régions habitées et des villes de Port-au-Prince et du Cap-Haïtien est interdit à une altitude inférieure à 2400 m (8000 ft QNH).

Sauf pour les besoins d'atterrissage et de décollage, les aéronefs ne voleront pas au-dessus des rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

3.3.1 Dépôt des plans de vol

Tous les vols IFR et VFR, qu'ils aient lieu dans l'espace aérien contrôlé, ou hors de celui-ci, doivent faire l'objet de plans de vol.

3.6.3 Compte rendu de positions

Dans la région de contrôle terminale (TMA), dans la zone de contrôle (CTR) les comptes rendus de position sont obligatoires pour les vols VFR.

Chapitre 5

5.1 Règles de vol aux instruments (IFR)

Au-dessus du niveau de vol 180 à l'intérieur de la région de contrôle de Port-au-Prince (CTA), ces vols seront effectués conformément aux règles de vol aux instruments.

PROCEDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE - RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (PANS - RAC, DOC 4444)

5è partie, 17 Les vols VFR spéciaux ne seront pas autorisés lorsque la base des nuages est située à moins de 300m ou 1000 ft ou que la visibilité est inférieure à 3 km. Sur demande d'un aéronef et lorsque le trafic le permet, les vols VFR spéciaux peuvent être autorisés lorsque la visibilité est comprise entre 1,5 et 8 km.

PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES

Les procédures complémentaires en vigueur sont indiquées intégralement. Ces différences sont imprimées en caractères gras.

3. ANNEXE 3 — ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE,
17ème édition

Chapitre 3

3.1.1 Les services de prévisions de zone n'existent pas.

3.2 Le centre météorologique d'aérodrome existe à l'aéroport International de Port-au-Prince mais ne fonctionne qu'incomplètement. Il existe une unité à l'aérodrome du Cap-Haïtien.

Chapitre 4

4.1.2 Des observations de la portée visuelle de piste ne sont pas effectuées.

Chapitre 6

6.2 Il n'existe pas de prévisions d'atterrissage établies par le centre de météorologie nationale.

6.3 Il n'existe pas de prévisions pour le décollage établi par le centre de météorologie nationale.

Chapitre 8

8.1 Il existe de renseignements climatologiques aéronautiques, mais incomplets.

- Moyennes mensuelles des températures maximales et minimales quotidiennes (°C)
- Moyennes mensuelles de la pression aux environs des heures de températures maximum.
- Moyennes mensuelles d'humidité absolue aux environs des heures de températures maximum.

Chapitre 9

- 9.1 Les renseignements météorologiques sont fournis aux exploitants et membres d'équipage de conduite par leurs agents d'exploitation néanmoins il reste possible pour un vol donné de demander aux FIR étrangères où s'effectuera le vol, des renseignements météorologiques via le réseau AFTN pourvu que les délais de notifications exigés des exploitants et répertoriés en MET 0-0-1 soient respectés.

4. ANNEXE 4 — CARTES AÉRONAUTIQUES, 11ème édition: SANS OBJET

5. ANNEXE 5 — UNITÉS DE MESURES À UTILISER DANS L'EXPLOITATION EN VOL ET AU SOL, 5ème édition: SANS OBJET

6. ANNEXE 6 — EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS,

Partie 1, Aviation de transport commercial international – Avions, 9ème édition: SANS OBJET
Partie 2, Aviation générale internationale – Avions, 8ème édition: SANS OBJET
Partie 3, Vols internationaux d'hélicoptères, 7ème édition: SANS OBJET

7. ANNEXE 7 — MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS, 5ème édition: SANS OBJET

8. ANNEXE 8 — CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS, 11ème édition: SANS OBJET

9. ANNEXE 9 — FACILITATION, 13ème édition

Chapitre 2

Généralités
2.4 Une déclaration générale est exigée.
Description, objet et emploi des documents d'aéronefs
2.6 Le manifeste de passagers est exigé.

Chapitre 3

Conditions et formalités d'entrée
3.5.1 N'est pas appliqué.
3.5.2 N'est pas appliqué
3.5.3 N'est pas appliqué

Autres documents
3.9 Les cartes haïtiennes de passagers à l'arrivée sont exigées.
Formalités de congé
3.15 Une déclaration écrite est exigée.

Chapitre 4

Techniques de traitement électronique des données
4.8 La Présentation de ces documents est exigée.
Congé des Marchandises à l'importation
4.20 Des formalités et des droits consulaires sont exigés pour tout envoi de marchandises.
Equipements de Bord, pièces de rechange et provisions de bord
4.46 L'administration haïtienne des douanes n'assimile pas les bagages non-accompagnés aux bagages accompagnés.

Chapitre 5

Trafic transféré d'un aéroport à un autre
5.8 Ne s'applique pas.
5.9 Ne s'applique pas.

Chapitre 6

Aménagement nécessaire à l'exécution des mesures sanitaires aux soins médicaux d'urgence et aux mesures de contrôle vétérinaires et phytosanitaires.
6.55 En dehors des heures de service fixées par les pouvoirs publics des charges supplémentaires sont exigées des exploitants des aéronefs.

10. ANNEXE 10 - TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES
Volume I, Aides à la radionavigation- 6ÈME ÉDITION: SANS OBJET
Volume II, Procédures de télécommunications- 6ÈME ÉDITION: SANS OBJET
Volume III, Systèmes de communication- 2ÈME ÉDITION: SANS OBJET
Volume IV, Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision- 4ÈME ÉDITION: SANS OBJET
Volume V, Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques- 2ÈME ÉDITION: SANS OBJET

11. ANNEXE 11 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE - 13ÈME ÉDITION: SANS OBJET

12. ANNEXE 12 — RECHERCHES ET SAUVETAGE- 8ÈME ÉDITION: SANS OBJET

13. ANNEXE 13 — ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION - 10ÈME ÉDITION: SANS OBJET

14. ANNEXE 14 — AÉRODROMES
Volume I, Conception et exploitation technique des aérodromes- 6ÈME ÉDITION: SANS OBJET
Volume II, Hélistations- 4ÈME ÉDITION: SANS OBJET

15. ANNEXE 15 — SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE - 14ÈME ÉDITION: SANS OBJET

16. ANNEXE 16 — PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT - 6ÈME ÉDITION: SANS OBJET

17. ANNEXE 17 — SÛRETÉ ET PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE CONTRE LES ACTESD'INTERVENTION ILLICITE - 9ÈME ÉDITION: SANS OBJET

18. ANNEXE 18 — SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES - 3ÈME ÉDITION: SANS OBJET

19. ANNEXE 19 — GESTION DE LA SÉCURITÉ- 1ÈRE ÉDITION: SANS OBJET

GEN 2 TABLEAUX ET CODES

GEN 2.1 SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FÉRIÉS

1. Unités de mesure
Le tableau d'unités de mesure ci-après sera utilisé par les stations aéronautiques de la FIR de la République d'HAITI pour les calculs relatifs aux activités aériennes et terrestres.

Grandeurs à mesurer	***Unités employées***
Distances, généralement de plus de 2 milles marins, mesurées en navigation pour indiquer une position	Milles marins et dixièmes
Distances relativement courtes, comme celles qui se rapportent aux aérodromes (par exemple longueurs de piste)	Mètres
Altitudes et hauteurs	Pieds
Vitesses horizontales, notamment celle du vent	Nœuds
Vitesses verticales	Pieds par minute
Direction du vent pour l'atterrissage et le décollage	Degrés magnétiques
Direction du vent pour tout autre usage	Degrés vrais
Visibilité (dont la portée visuelle de piste)	Kilomètres ou mètres
Calage altimétrique	Hectopascal
Température	Degrés Celsius
Masse	Tonnes (métriques) ou kilogrammes
Temps	Heures et minutes

2. Système horaire
Les services de navigation aérienne et les publications diffusées par le service d'information aéronautique utilisent le temps universel coordonné (UTC). Pour indiquer l'heure, arrondie à la minute la plus proche.
Par exemple, 12 h 40 min 35 s s'écrit 1241.

3. Systèmes de référence géodésique
3.1 Nom/désignation du système de référence
Les coordonnées géographiques adoptées dans toute publication pour indiquer la latitude et la longitude sont celles du système géodésique mondial - 1984 (WGS-84), qui a été retenu comme système normalisé de référence géodésique.
3.2 Zone d'utilisation
La zone d'utilisation des coordonnées géographiques coïncide avec la zone dont le service d'information aéronautique est chargé. Il s'agit donc de tout le territoire d'Haïti, ainsi que l'espace aérien qui s'élève au-dessus de l'étendue de haute mer que délimite la région d'information de vol d'Haïti conformément à l'accord régional de navigation aérienne.

3.3 Emploi de l'astérisque pour signaler les coordonnées géographiques dans les publications

Un astérisque (*) servira à signaler les coordonnées géographiques transformées en coordonnées WGS-84 mais avec une précision qui, pour ce qui est des travaux d'origine, ne répond pas aux exigences de l'Annexe 11 de l'OACI, Chapitre 2, ni à celles de l'Annexe 14 de l'OACI, Volumes I et II, Chapitre 2.

Le mode de détermination et d'indication des coordonnées WGS-84 figure à l'Annexe 11 de l'OACI, Chapitre 2, et à l'annexe 14 de l'OACI, Volumes I et II, Chapitre 2.

4. Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

Les lettres HH sont la marque de nationalité pour les aéronefs immatriculés au registre Haïti. Elles sont suivies d'un trait d'union et d'une marque d'immatriculation composée de 3 lettres.

Exemple: HH-BVA

5. Jours fériés

Jour de l'Indépendance	1er Janvier
Jour des Aïeux	2 Janvier
Mardi Gras	Mardi avant le mercredi des Cendres
Fête Nationale du Travail et de l'Agriculture	1er mai
Fête du Drapeau et de l'Université	18 mai
Fête Dieu	60 jours après Pâques
L'Assomption	15 Août
La Mort de Dessalines	17 Octobre
La Fête des Morts	2 Novembre
Commémoration de la Bataille de Vertières	18 novembre
Noël	25 Décembre

Note- Certains services administratifs peuvent ne pas être ouverts les jours suivants:

Le mercredi des Cendres

Le 24 Décembre, veille de Noël

Le 31 Décembre, veille du jour de l'an

Le Jeudi Saint à partir de midi

Le lundi gras à partir de midi

GEN 2.2 ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS

La présente liste groupe l'ensemble des abréviations utilisées dans les publications d'information aéronautique, avec leurs définitions et leurs traductions en anglais.

A	Amber	Amber
A/A	Radiocommunication Air/Air	Air to air communications
AAL	Au-dessus du niveau de l'aérodrome	Above aerodrome level
ABM	Par le travers de	Abeam
ABN	Phare d'aérodrome	Aerodrome beacon
ACAS	Système embarqué d'anti-abordage	Airborne collision avoidance system
ACB	Aéro-club	Flying club
ACC	Centre de contrôle régional ou contrôle régional	Area control center or area control
ACFT	Aéronef	Aircraft
ACL	Emplacement destine à la vérification des altimètres	Altimeter check location
ACN	Numéro de classification d'avion	Aircraft classification number
ACP	Message d'acceptation	Acceptance message
ACPT	Accepte ou accepté	Accept or accepted
ACT	En service ou en activité ou activité	Active or activated or activity
AD	Aérodrome	Aerodrome
ADAC	Avion à décollage et atterrissage court	Short take-off and landing aircraft
ADAV	Avion à décollage et atterrissage vertical	Vertical take-off and landing aircraft
ADDN	Addition ou supplémentaire	Addition or additional
ADF	Radio compas automatique	Automatic Direction Finder
ADJ	Adjacent	Adjacent
ADS	Adresse	Address
Aè	Faisceau de phare marin relevé de 10° au-dessus de l'horizon en vue de son utilisation par les navigateurs aériens	Marine light beacon with beam angle 10° above the horizon for use by airmen
AEM	Aéromodélisme	Model aircraft flight
AFI	Région Afrique-Océan indien	Africa, Indian ocean region
AFIL	Plan de vol déposé en vol	Flight plan filled in the air
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome	Aerodrome flight information service
AFS	Service fixe aéronautique	Aeronautical fixed service
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications	Aeronautical fixed telecommunication network
A/G	Radio communications air/sol	Air to ground radio communications
AGA	Aérodromes, routes aériennes et installations au sol	Aerodromes, air routes and ground aids
AGL	Au-dessus du niveau du sol	Above ground level
AIC	Circulaire d'information aéronautique	Aeronautical information circular
AIP	Publication d'information aéronautique	Aeronautical information publication
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques	Aeronautical information regulation and control
AIREP	Compte rendu en vol	Air report
AIS	Service(s) d'information aéronautique	Aeronautical information service(s)
ALERFA	Phase d'alerte	Alert phase
ALT	Altitude	Altitude
ALTN	Alternatif (feux à couleurs alternées)	Alternate or alternating (light alternates in colour)
ALTN	Dégagement (aérodrome de)	Alternate (aerodrome)
AMD	Amender ou amendé	Amend or amended
AMSL	Au-dessus du niveau moyen de la mer	Above mean sea level

AMSR	Altitude minimum de sécurité radar	Radar minimum safe altitude
AOC	Carte d'obstacles d'aérodrome	Aerodrome obstruction chart
AP	Aéroport	Airport
APCH	Approche	Approach
API	Approche interrompue	Missed approach
APP	Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service	Approach control office or approach control
APR	Avril	April
APPR	Approche de précision	Precision approach
APRX	Approximativement	Approximately
ARP	Point de référence d'aérodrome	Aerodrome reference point
ARR	Arriver ou arrivé ou message d'arrivée	Arrive or arrival or arrival message
ASC	Monter ou je monte jusqu'à	Ascent or ascending to
ASDA	Longueur utilisable pour l'accélération arrêt	Accelerate stop distance available
ASFC	Au-dessus de la surface	Above surface
ASI	Air à signaux	Signal area
ASPH	Asphalte	Asphalt
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)	Air traffic control (in general)
ATIS	Service automatique d'information de région terminale	Automatic terminal information
ATIS/V	ATIS VFR (portée réduite)	VFR ATIS (reduced range)
ATIS/S	ATIS surface	Surface ATIS
ATTN	Attention	Attention
AUG	Août	August
AUX	Auxiliaire	Auxiliary
AVA	Administration de l'Aviation Civile	Civil Aviation authority
AVGAS	Carburant d'aviation	Aviation gasoline
AVOR	Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance	Low power VHF omnirange
AVT	Avitaillement	Refuelling
AWY	Voie aérienne	Airway
AZM	Azimut	Azimuth

B	Bleu	Blue
BA	Freinage (coefficient)	Braking action
BATR	Bande d'atterrissage train rentré	Belly landing strip
BCST	Diffusion	Broadcast
BDP	Bureau de piste	ATS reporting office
BI	Base intensité lumineuse	Low light intensity
BIA	Bureau d'information aéronautique	AIS office
BLW	Au-dessous de ou inférieur (à)	Below or lower
BMJ	Bulletin de mise à jour	Updating bulletin
BRKG	Freinage	Braking
BRNAV	Navigation de surface de base	Basic area navigation
BS	Station de radiodiffusion commerciale	Commercial broadcastions station
BTIV	Bureau de transmission des informations en vol	Flight information emision office

C	Degré Celsius	Degree Celsius
CAG	Circulation aérienne générale	General air traffic
CAM	Circulation aérienne militaire	Military air traffic
CAP	Circulation aérienne publique	Public air traffic
CAR	Région Caraïbes	Caribbean region
CAT	Catégorie	Category
CAVOK	Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites	Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions
CCI	Chambre de commerce et d'industrie	Chamber of commerce and industry
CCM	Centre de contrôle militaire	Military control center
cd	Candela	Candela
CDN	Certificat de navigabilité	Certificate of airworthiness
CDT	Commandant	Officer in charge
CH	Canal (Télécommunications)	Channel (telecommunications)
CHG	Modification, changement	Change
CIV	Civil	Civil
CLBR	Etalonnage	Calibration
CLSD	Fermé	Closed
cm	Centimètre	Centimetre
CMPL	Achèvement ou achevé ou complet	Completion or completed or complete
CNL	Annuler ou annulé	Cancel or cancelled
COM	Télécommunications	Telecommunications
CONC	Béton	Concrete
COND	Condition(s)	Condition(s)
CONST	Construction ou construit	Construction or constructed
CORTA	Cellule d'organisation et de régularisation du trafic aérien	Air traffic flow management unit
CTA	Région de contrôle	Control area
CTL	Contrôle	Control
CTR	Zone de contrôle	Control zone
CUST	Douane	Customs
CWY	Prolongement dégagé	Clearway
D…	Zone dangereuse (Suivie de son identification)	Danger area (followed by identification)
DA	Altitude de décision	Decision altitude
DCT	Direct	Direct
DEC	Décembre	December
DEG	Degrés	Degrees
DEP	Partez ou départ ou message de départ	Depart or departure or departure message
DER	Extrémité départ de la piste	Departure end of the runway
DES	Descendez ou je descends jusqu'à	Descend to or descending to
DEST	Destination	Destination
DETRESFA	Phase de détresse	Distress phase
DH	Hauteur de décision	Decision height
DIST	Distance	Distance
DME	Dispositif de mesure de distance	Distance measuring equipment
DME/ATT	Dispositif de mesure de distance d'atterrissage	Landing distance measuring equipment
DNA	Direction de la Navigation Aérienne	Air navigation directorate
DNG	Danger ou dangereux	Danger or dangerous
DOC	Document	Document
DP	Point de rosée	Dew point
DTHR	Seuil de piste décalé	Displaced threshold
DUR	Durée	Duration
DVOR	VOR Doppler	Doppler VOR
DW	Roues jumelées	Dual wheels

E	Est ou longitude est	East or eastern longitude
E	Éclat	Flash
EAT	Heure d'approche prévue	Expected approach time
EHF	Fréquence extrêmement haute (30 000 à 3000 000 MHZ)	Extremely high frequency (30 000 to 3000 000 MHZ)
ELR	Extra-long rayon d'action	Extra long range
EM	Emission	Emission
EN	Anglais	English
ENE	Est-nord-est	East-north-east
ENR	En route	En route
EQPT	Equipement	Equipment
ES	Espagnol	Spanish
ESE	Est-sud-est	East-south-east
EST	Estimé ou estimer	Estimate or estimated
ETA	Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue	Estimated time of arrival or estimating arrival
ETD	Heure de départ prévue ou départ prévu	Estimate time of departure or estimating departure
EXC	Excepté	Except
EXER	Exercice(s) ou exerçant ou exercer	Exercise(s) or exercising or to exercise

F	Feu fixe	Fixed light
FAC	Installations et Services	Facilities
FAF	Repère d'approche finale	Final approach fix
FAL	Facilitation du transport aérien international	Facilitation of international air transport
FAP	Point d'approche finale	Final approach point
FEB	Février	February
FIC	Centre d'information de vol	Flight information centre
FIR	Région d'information de vol	Flight information region
FIS	Service ou secteur d'information de vol	Flight Information service or sector
FL	Niveau de vol	Flight level
FLT	Vol	Flight
FM	De, à partir de, depuis	From
FNA	Approche finale	Final approach
FPL	Message de plan de vol déposé, type de plan de vol	Filed flight plan message, type of flight plan
FPM	Pieds par minute	Feet per minute
FR	Français	French language
FREQ	Fréquence	Frequency
FRI	Vendredi	Friday
FRNG	Tirs	Firing
ft	Pieds	Feet

G	Vert	Green
G/A	Radiocommunications sol-air	Ground-to-air
G/A/G	Radiocommunications sol-air et air-sol	Ground to-air and air-to-ground
GEN	Général ou généralités	General
GEO	Géographique ou vrai	Geographic or true
GP	Alignement de descente	Glide path
GR	Gramme	Gram
GRP	Groupe (d'avions)	Group (aircraft)
GS	Vitesse sol	Ground speed
GUND	Ondulation du géoïde	Geoid undulation

H« …	Indique le nombre de minutes après l'heure	Give the minutes after the hour
H24	Service permanent de jour et de nuit	Continuous day and night service
HAP	Heure d'approche prévue	Expected approach time
HBN	Phare de danger	Hazard beacon
HEL	Hélicoptère	Helicopter
HF	Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz)	High frequency (3 000 to 30 000 kHz)
HGT	Hauteur	Height
HI	Haute intensité lumineuse	High light intensity
HJ	Horaire de jour	Daytime
HL	Hectolitre	Hectolitre
HLDG	Attente	Holding
HN	Horaire de nuit	During night
HO	Service disponible selon les besoins de l'exploitation	Service available to meet operational requirements
HOL	Jours fériés	Holidays
HOR	Horaire ou à heure fixe	Fixed scheduled operations
HPa	Hectopascal	Hectopascal
HR	Heures	Hours
HS	Service disponible aux heures des vols réguliers	Service available during hours of scheduled operations
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	No specific working hours
Hz	Hertz	Hertz
IAC	Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments	Instrument approach chart
IAF	Repère d'approche initiale	Initial approach fix
IAS	Vitesse indiquée	Indicated air-speed
IBN	Phare d'identification	Identification beacon
ICAO	Organisation de l'Aviation Civile Internationale	International Civil Aviation Organization
IDENT	Identification	Identification
IF	Repère d'approche intermédiaire	Intermediate approach fix
IFR	Règles de vol aux instruments	Instrument flight rules
IGN	Institut géographique national	National geographic institute
ILS	Système d'atterrissage aux instruments	Instrument landing system
IM	Radioborne intérieure	Inner marker
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments	Instrument meteorological conditions
INA	Approche initiale	Initial approach
INCERFA	Phase d'incertitude	Incertainty phase
INFO	Information	Information
INOP	Hors de fonctionnement	Inoperative
INS	Système de navigation par inertie	Inertial navigation system
INT	Intersection	Intersection
INTL	International	International
ISA	Atmosphère type internationale	International standard atmosphere
ITU	Union Internationale des Télécommunications	International Telecommunications Union
JAA	Autorités conjointes de l'aviation	Joint Aviation authorities
JAN	Janvier	January
JF	Jours fériés	Holidays
JORF	Journal official de la république française	French republic official journal
JUL	Juillet	July
JUN	Juin	June
kg	Kilogramme	Kilogram
KHz	Kilohertz	Kilohertz
km	Kilomètre	Kilometre
km/h	Kilomètre à l'heure	Kilometre per hour
kt	Noeud	Knot
kW	Kilowatt	Kilowatt

L	Gauche (identification de piste)	Left (runway identification)
L	Radiobalise	Locator
L	Litre	Litre
LAT	Latitude	Latitude
LDA	Longueur utilisable à l'atterrissage	Landing distance available
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère)	Landing distance available (helicopter)
LDG	Atterrissage	Landing
LDI	Té	Landing direction indicator
LF	Base fréquence (30 à 300 kHz)	Low frequency (30 to 300 kHz)
LGT	Feu, balisage lumineux ou éclairage	Light or lighting
LGTD	Avec balisage lumineux éclairé	Lighted
LIH	Haute intensité lumineuse	Light intensity high
LIL	Basse intensité lumineuse	Light intensity low
LLZ	Radiophare d'alignement de piste	Localizer
LMT	Temps moyen local	Local mean time
LOC	Localement ou emplacement ou situé	Locally or location or located
LONG	Longitude	Longitude
LRG	Grand rayon d'action	Long range
LTA	Région inférieure de contrôle	Lower traffic area
LTT	Téléimprimeur par fil	Landline teletypewriter
m	Mètre	Meter
M	Nombre de Mach	Mach number
MAG	Magnétique	Magnetic
MAINT	Entretien	Maintenance
MAP	Cartes aéronautiques	Aeronautical maps and charts
MAPT	Point d'approche interrompue	Missed approach point
MAR	Mars	March
MAX	Maximum ou maximal	Maximum or maximal
MAY	Mai	May
MDA	Altitude minimale de descente	Minimum descent altitude
MDH	Hauteur minimale de descente	Minimum descent height
MEHT	Hauteur minimale de l'oeil du pilote au-dessus du seuil	Minimum eye height over threshold
MET	Météorologie ou météorologique	Meteorological or meteorology
METAR	Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation	Aviation routine weather report
MF	Moyenne fréquence (300 à 3 000 kHz)	Medium frequency (300 to 3 000 kHz)
MHz	Mégahertz	Megahertz
MIA	Manuel d'Information Aéronautique	Aeronautical Information Manual
MKR	Radioborne	Marker radio beacon
MLS	Système d'atterrissage hyper-fréquences	Microwave landing system
MM	Radioborne intermédiaire	Middle Marker
MNM	Minimal ou minimum	Minimum
MNMAD	Minimums opérationnels d'aérodrome	Aerodrome operating minima
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation	Minimum navigation performance specifications
MNTN	Maintenir	Maintain
MON	Lundi	Monday
MPBA	Minimums opérationnels les plus bas admissibles	Lowest permissible operational minima
MPS	Mètres par seconde	Metres per second
MRG	Point de compte rendu ATS-MET	AIS MET reporting point
MS	Moins	Minus
MSA	Altitude minimale de secteur	Minimum sector altitude
MSG	Message	Message
MSL	Niveau moyen de la mer	Meansealevel
MTOW	Masse maximale au décollage	Maximum take-off weight

MVI	Manœuvres à vue imposées	Visual manoeuvring with prescribed track
MVL	Manœuvres à vue libres	Visual manoeuvring without prescribed track
MWO	Centre de veille météorologique	Meteorological watch office
N	Latitude nord ou nord	North or northern latitude
NAV	Navigation	Navigation
NDB	Radiophare non directionnel	Non-directional radio beacon
NE	Nord-est	North-east
NGT	Nuit	Night
NIL	Néant ou je n'ai rien à vous transmettre	None or I have nothing to send to you
NL	Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations	Aerodrome agreed for night VFR with restrictions
NM	Miles marins	Nautical miles
NML	Normal	Normal
NNE	Nord-nord-est	North north east
NNW	Nord-nord-ouest	North north west
NOF	Bureau NOTAM international	International NOTAM office
NOSIG	Sans changement significatif	No significant change
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens	Notice to airmen
NOV	Novembre	November
NR	Numéro, nombre	Number
NS	Hors normes	Non standard
NW	Nord-ouest	North-west
NXT	Prochain ou suivant	Next
OAC	Centre de contrôle océanique	Oceanic area control centre
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale	International civil aviation organization
OBS	Observation ou observé ou observer	Observe or observed or observation
OBST	Obstacle	Obstacle
OCA	Région de contrôle océanique	Oceanic control area
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles	Obstacle clearance altitude
OCC	Feux à occultation	Occulting light
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles	Obstacle clearance height
OCT	Octobre	October
OM	Radioborne extérieure	Outer marker
OMM	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
OMS	Organisation mondiale de la santé	World health organization
OPS	Exploitation ou vols ou opérations	Operations
O/R	Sur demande	On request
OR	Orange	Orange
P…	Zone interdite	Prohibited
PAC	Région pacifique	Pacific region
PANS	Procédures pour les services de la navigation aérienne	Procedures for air navigation services
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision	Precision approach path indicator
PARL	Parallèle	Parallel
PAX	Passagers	Passengers
PB	Phares et balises	Lighthouses and beacons
PC	Poste de coordination	Coordination post
PCL	Télécommande de balisage	Pilot controlled lighting
PCN	Numéro de classification de chaussée	Pavement classification number
PDR	Itinéraire prédéterminé	Predetermined route
PERM	Permanent	Permanent
Ph	Phare marin	Sea beacon

PIB	Bulletin d'information prévol	Pre-flight information bulletin
PJE	Exercices de saut en parachute (ou secteur)	Parachute jumping exercise (or sector)
PLN	Plan de vol	Flight plan
PN	Préavis exigé	Prior notice required
PNR	Point de non-retour	Point of no return
PPR	Autorisation préalable nécessaire	Prior permission required
PRKG	Aire de stationnement	Parking area
P.RNAV	Navigation de surface de base de précision	Precision area navigation
PROC	Procédure	Procedure
PROV	Provisoire ou provisoirement	Provisional
PSGR	Passagers	Passengers
PSN	Position	Position
PTN	Virage conventionnel	Procedure turn
PTT	Postes et télécommunications	Postal and telegraph service
PUL	Planeur ultra-léger	Ultra-light glider
QDM	Route Magnétique	Magnetic heading
QDR	Relèvement magnétique	Magnetic bearing
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	Atmospheric pressure at aerodrome elevation
QFU	Direction magnétique de la piste	Magnetic orientation of runway
QNH	Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome	Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground
R	Droite (identification de piste)	Right (runway identification)
R	Rouge	Red
R…	Zone réglementée	Restricted area
RAC	Règles de l'air et services de la circulation aérienne	Rules of the air and air traffic services
RAG	Dispositif d'arrêt	Runway arresting gear
RAI	Répondeur automatique d'information	Automatic information transmitter
RAP	Rapprochement	Inbound track
RB	Embarcation de sauvetage	Rescue boat
RBDA	Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact	Emergency location beacon aircraft
RCA	Règlement de la circulation aérienne	Air traffic regulations
RCC	Centre de coordination de sauvetage	Rescue coordination centre
RDH	Hauteur de point de repère (pour ILS/PAR)	Reference datum height (for ILS/PAR)
RDL	Radial	Radial
REF	Référence à ou référez-vous à	Reference to or refer to
REG	Immatriculation	Registration
REP	Point de compte rendu	Reporting point
REQ	Demande ou demandé ou requis	Request or requested
RM	Route magnétique	Magnetic track
RMK	Remarques	Remarks
RNAV	Navigation de surface	Area navigation
RNP	Qualité de navigation requise	Required navigation performance
RPL	Plan de vol répétitif	Repetitive flight plan
RSC	Centre secondaire de sauvetage	Rescue sub-centre
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	Aeronautical fixed telecommunication network
RSR	Radar de surveillance de route	En route surveillance radar
RTA	Règlement des transports aériens	Air transport regulation
RTF	Radiotéléphone	Radiotelephone
RTG	Radiotélégraphe	Radiotelegraph
RV	Navire de sauvetage	Rescue vessel

RVR	Portée visuelle de piste	Runway visual range
RVSM	Minimum de séparation vertical réduit	Reduced Vertical Separation Minimum
RWY	Piste	Runway
S	Latitude sud ou Sud	South or southern latitude
S	Supplétive	Supplementary
SAM	Région Amérique du Sud	South America region
SAN	Sanitaire	Sanitary
SAR	Recherches et sauvetage	Search and rescue
SAT	Samedi	Saturday
Sc	Scintillant	Flashing light
SCTA	Service du contrôle du trafic aérien	Air traffic control service
SDE	Seuil d'atterrissage décalé	Landing displaced threshold
SE	Sud-est	South-east
SEC	Secondes	Seconds
SEP	Septembre	September
SER	Entretien ou service(s)	Service or servicing or served
SFA	Service Fixe Aéronautique	Aeronautical fixed service
SFC	Surface (sol ou mer)	Surface (ground or sea)
SGL	Signal	Signal
SHF	Fréquence supérieure (3 000 à 30 000) MHz	Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz)
SIA	Service de l'Information Aéronautique	Aeronautical information service
SID	Départ normalisé aux instruments	Standard instrument departure
SIMUL	Simultané ou simultanément	Simultaneous or simultaneously
SIV	Secteur d'information de vol	Flight information sector
SKED	Horaire ou à heure fixe	Fixed schedule or time
SMR	Radar de surface	Surface radar
SR	Lever du soleil	Sunrise
SRG	Faible rayon d'action	Short range
SRR	Région de recherches et sauvetage	Search and rescue region
SS	Coucher de soleil	Sunset
SSB	Bande latérale unique	Single side band
SSE	Sud-sud-est	South south-east
SSIS	Service de sécurité incendie et sauvetage	Rescue and fire fighting service
SSR	Radar secondaire de surveillance	Secondary surveillance radar
SSW	Sud-sud-ouest	South south-west
STAP	Système de transmission automatique de paramètres	Parameter automatic transmission system
STAR	Arrivée normalisée (aux instruments)	Standard (instrument) arrival
STN	Station	Station
STOL	Avion à décollage et atterrissage court	Short take off and landing aircraft
SUN	Dimanche	Sunday
SUP	Au-dessus de ou supérieur	Above or upper
SUPPS	Procédures complémentaires régionales	Regional supplementary procedures
SWY	Prolongement d'arrêt	Stop way

t	Tonne	Ton
T	Température	Temperature
TA	Altitude de transition	Transition altitude
TACAN	Système de navigation aérienne tactique (UHF)	Tactical air navigation aid (UHF)
TAS	Vitesse propre	True airspeed
Tcl	Temps civil local	Local civil time
TDZ	Zone de toucher des roues	Touch down zone
TEL	Téléphone	Telephone
TEMPO	Temporaire ou temporairement	Temporary or temporarily
TFC	Trafic	Traffic
TGL	Notice indicative provisoire	Temporary guidance leaflet
THR	Seuil	Threshold
THU	Jeudi	Thursday
TIL	Jusqu'à	Until
TJ	Tonne par roues jumelées	Tons per twin wheels
TKOF	Décollage	Take-off
TL	Niveau de transition	Transition level
TMA	Région terminale de contrôle	Terminal control area
TNA	Altitude de virage	Turn altitude
TNH	Hauteur de virage	Turn height
TODA	Longueur utilisable au décollage	Take-off distance available
TODAH	Distance utilisable au décollage (hélicoptère)	Take-off distance available (helicopter)
TORA	Longueur de roulement utilisable au décollage	Take-off run available
TP	Point de virage	Turning point
TRSI	Tonne par roue simple isolée	Single isolated wheel load
TUE	Mardi	Tuesday
TURB	Turbulence	Turbulence
TVOR	VOR de région terminale	Terminal VOR
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome	Aerodrome control tower or aerodrome control
TWY	Voie de circulation	Taxiway
TXT	Texte	Text
TYP	Type d'aéronef	Type of aircraft
UAC	Centre de contrôle d'espace supérieur	Upper area control centre
UDF	Station radiogoniométrique UHF	UHF direction finding station
UHF	Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz)	Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)
UIC	Centre de région supérieure d'information de vol	Upper flight information centre
UIR	Région supérieure d'information de vol	Upper flight information region
UIT	Union internationale des télécommunications	International telecommunication union
ULM	Ultra léger motorisé	Ultra light motorized
ULR	Rayon d'action ultra-long	Ultra long range
UNL	Illimité	Unlimited
U/S	Hors service	Unserviceable
UTA	Région supérieure de contrôle	Upper control area
UTC	Temps universel coordonné	Universal time coordinated

VAC	Carte d'approche et d'atterrissage à vue	Visual approach and landing chart
VAR	Déclinaison magnétique	Magnetic variation
VASIS	Indicateur visuel de perte d'approche	Visual approach slope indicator system
VAV	Vol à voile	Gliding
VDF	Station radiogoniométrique VHF	VHF direction finding station
VER	Vertical	Vertical
VFR	Règles de vol à vue	Visual flight rules
VH	Visibilité horizontale	Horizontal visibility
VHF	Très haute fréquence (30 à 300MHz)	Very high frequency (30 to 300 MHz)
VI	Vitesse indiquée	Indicated airspeed
VIBAL	Visibilité balise	Runway Marsker visibility
VIC	Véhicule d'intervention courante (SSIS)	Common intervention vehicle
VIM	Véhicule d'intervention massive (SSIS)	Massive intervention vehicle
VIP	Personnalité importante	Very important person
VIS	Visibilité	Visibility
VLF	Très basse fréquence (3 à 30 KHz)	Very low frequency (3 to 30 KHz)
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue	Visual meteorological conditions
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF	VHF omnidirectional radio range
VORTAC	Combinaison VOR et TACAN	VOR and TACAN combination
VSP	Vitesse verticale	Vertical speed
VTOL	Avion à décollage et atterrissage vertical	Vertical take-off and landing aircraft
VV	Visibilité verticale	Vertical visibility
W	Blanc	White
W	Longitude ouest ou ouest	West or western longitude
W	Watt	Watt
WBAR	Barres lumineuses de flancs	Wing bar lights
WDI	Indicateur de direction du vent	Wind direction indicator
WED	Mercredi	Wednesday
WGS	Système géodésique mondial de référence (associé à 84: année de référence)	World Geodetic system
WHO	Organisation mondiale de la santé	World health organization
WIP	Travaux en cours	Works in progress
WMO	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
WNW	Ouest-nord-ouest	West-north-west
WP	Point de cheminement	Way-point
WRNG	Avertissement	Warning
WSW	Ouest-sud-ouest	West-south-west
XBAR	Barre transversale (dispositif lumineux d'approche)	Cross bar (of approach lighting system)
Y	Jaune	Yellow
Zp	Altitude pression	Pressure altitude

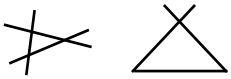
GEN 2.3 SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES

1. Aérodromes

1.1 Cartes autres que les cartes d'approche

Civil (terrestre)	
Civil (hydro aérodrome)	
Mixte civil et militaire (Terrestre)	
Aérodrome de secours ou aérodrome sans installation	

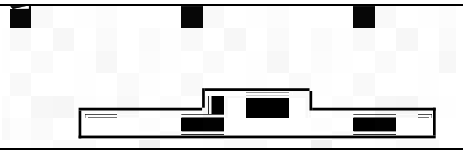
1.2 Cartes d'approche

Aérodrome pour lequel la procédure est conçue	
Aérodrome influant sur le circuit de l'aérodrome pour lequel la procédure est conçue	

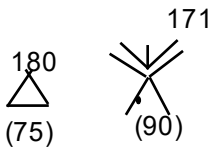
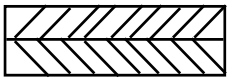
1.3 Cartes d'aérodrome

Piste en dur	
Piste sans revêtement	
Prolongement d'arrêt	

2. Installations et balisage lumineux d'aérodrome

Point de référence d'aérodrome (ARP)	
Voies de circulation et aires de stationnement	
Tour de contrôle	TOUR DE CONTROLE
Feu d'obstacle	
Indicateur de direction du vent (éclairé)	
Indicateur de direction du vent (non éclairé)	
Indicateur de sens d'atterrissage	T
Indicateur de sens d'atterrissage (non éclairé)	T

3. Divers

Point culminant sur la carte	
Obstacles / Groupe d'obstacles *Note.- Les chiffres en italique indiquent l'altitude du sommet des obstacles par rapport au niveau de la mer. Les chiffres en caractères droits, entre parenthèses, indiquent la hauteur au-dessus d'un repère spécifié.*	
Espace aérien réglementé (zone interdite, réglementée ou dangereuse)	
Limite commune de deux zones	
Lignes de transport de force ou câble aérien	
Isogone	

GEN 2.4 INDICATEURS D'EMPLACEMENT

Les indicateurs d'emplacement marqués d'un astérisque (*) ne peuvent pas être utilisés dans la composition de l'adresse d'un message SFA.

1. Codage		*2.- Décodage*	
Emplacement	***Indicateur***	***Indicateur***	***Emplacement***
Cap-Haïtien / Int'l	MTCH *	MTCA*	CAYES
Cayes	MTCA*	MTCH*	Cap-Haïtien / Int'l
Jacmel	MTJA*	MTEG	Port-au-Prince / ACC
Jérémie	MTJE*	MTJA*	Jacmel
Port-au-Prince/ACC	MTEG	MTJE*	Jérémie
Port-au-Prince / Intl	MTPP	MTPP	Port-au-Prince/ Int'l
Port-de-Paix	MTPX*	MTPX*	Port-de-Paix

GEN 2.5 LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION

Indicatif	Nom de la Station	Installation	Objet	Nom de la Station	Installation	Indicatif	Objet
PAP	Port-au-Prince	VOR/DME	E	Port-au-Prince	VOR/DME	PAP	E

GEN 2.6 TABLES DE CONVERSION

NM en KM 1 NM = 1,852 KM		KM en NM 1 KM = 0.54 NM		FT en M 1 FT = 0.3048 M		M en FT 1M = 3.281 FT	
NM	*KM*	*KM*	*NM*	*FT*	*M*	*M*	*FT*
0,1	0,185	0,1	0,05	1	0,305	1	3,28
0,2	0,370	0,2	0,11	2	0,610	2	6,56
0,3	0,556	0,3	0,16	3	0,914	3	9,84
0,4	0,741	0,4	0,22	4	1,219	4	13,12
0,5	0,926	0,5	0,27	5	1,524	5	16,40
0,6	1,111	0,6	0,32	6	1,829	6	19,69
0,7	1,296	0,7	0,38	7	2,134	7	22,97
0,8	1,482	0,8	0,43	8	2,438	8	26,25
0,9	1,667	0,9	0,49	9	2,743	9	29,53
1	1,852	1	0,54	10	3,048	10	32,81
2	3,704	2	1,08	20	6,096	20	65,62
3	5,556	3	1,62	30	9,144	30	98,43
4	7,408	4	2,16	40	12,192	40	131,23
5	9,260	5	2,70	50	15,240	50	164,04
6	11,112	6	3,24	60	18,288	60	196,85
7	12,964	7	3,78	70	21,336	70	229,66
8	14,816	8	4,32	80	24,384	80	262,47
9	16,668	9	4,86	90	27,432	90	295,28
10	18,520	10	5,40	100	30,480	100	328,08
20	37,040	20	10,80	200	60,960	200	656,17
30	55,560	30	16,20	300	91,440	300	984,25
40	74,080	40	21,60	400	121,920	400	1 312,34
50	92,600	50	27,00	500	152,400	500	1 640,42
60	111,120	60	32,40	600	182,880	600	1 968,50
70	129,640	70	37,80	700	213,360	700	2 296,59
80	148,160	80	43,20	800	243,840	800	2 624,67
90	166,680	90	48,60	900	274,320	900	2 952,76
100	185,200	100	54,00	1 000	304,800	1 000	3 280,84
200	370,400	200	107,99	2 000	609,600	2 000	6 561,68
300	555,600	300	161,99	3 000	914,400	3 000	9 842,52
400	740,800	400	215,98	4 000	1 219,200	4 000	13 123,36
				5 000	1 524,000	5 000	16 404,20
				6 000	1 828,800		
				7 000	2 133,600		
				8 000	2 438,400		
				9 000	2 743,200		
				10 000	3 048,000		

Des minutes décimales d'arc en secondes d'arc

MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC
0,01	0,6	0,26	15,6	0,51	30,6	0,76	45,6
0,02	1,2	0,27	16,2	0,52	31,2	0,77	46,2
0,03	1,8	0,28	16,8	0,53	31,8	0,78	46,8
0,04	2,4	0,29	17,4	0,54	32,4	0,79	47,4
0,05	3,0	0,30	18,0	0,55	33,0	0,80	48,0
0,06	3,6	0,31	18,6	0,56	33,6	0,81	48,6
0,07	4,2	0,32	19,2	0,57	34,2	0,82	49,2
0,08	4,8	0,33	19,8	0,58	34,8	0,83	49,8
0,09	5,4	0,34	20,4	0,59	35,4	0,84	50,4
0,10	6,0	0,35	21,0	0,60	36,0	0,85	51,0
0,11	6,6	0,36	21,6	0,61	36,6	0,86	51,6
0,12	7,2	0,37	22,2	0,62	37,2	0,87	52,2
0,13	7,8	0,38	22,8	0,63	37,8	0,88	52,8
0,14	8,4	0,39	23,4	0,64	38,4	0,89	53,4
0,15	9,0	0,40	24,0	0,65	39,0	0,90	54,0
0,16	9,6	0,41	24,6	0,66	39,6	0,91	54,6
0,17	10,2	0,42	25,2	0,67	40,2	0,92	55,2
0,18	10,8	0,43	25,8	0,68	40,8	0,93	55,8
0,19	11,4	0,44	26,4	0,69	41,4	0,94	56,4
0,20	12,0	0,45	27,0	0,70	42,0	0,95	57,0
0,21	12,6	0,46	27,6	0,71	42,6	0,96	57,6
0,22	13,2	0,47	28,2	0,72	43,2	0,97	58,2
0,23	13,8	0,48	28,8	0,73	43,8	0,98	58,8
0,24	14,4	0,49	29,4	0,74	44,4	0,99	59,4
0,25	15,0	0,50	30,0	0,75	45,0		

Des secondes d'arc en minutes décimales d'arc

SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN
1	0,02	16	0,27	31	0,52	46	0,77
2	0,03	17	0,28	32	0,53	47	0,78
3	0,05	18	0,30	33	0,55	48	0,80
4	0,07	19	0,32	34	0,57	49	0,82
5	0,08	20	0,33	35	0,58	50	0,83
6	0,10	21	0,35	36	0,60	51	0,85
7	0,12	22	0,37	37	0,62	52	0,87
8	0,13	23	0,38	38	0,63	53	0,88
9	0,15	24	0,40	39	0,65	54	0,90
10	0,17	25	0,42	40	0,67	55	0,92
11	0,18	26	0,43	41	0,68	56	0,93
12	0,20	27	0,45	42	0,70	57	0,95
13	0,22	28	0,47	43	0,72	58	0,97
14	0,23	29	0,48	44	0,73	59	0,98
15	0,25	30	0,50	45	0,75		

GEN 2.7 TABLEAU DE LEVER ET DE COUCHER DU SOLEIL

1. Généralités

Les tableaux des pages suivantes ont été dressés par l'observatoire Naval des Etats-Unis, qui a autorisé l'utilisation de ses données dans la présente publication. Ces tableaux mentionnent 02 aéroports internationaux et les aérodromes que desservent les services de la Circulation aérienne d'Haïti.

Les tableaux indiquent en UTC les heures de début du crépuscule civil du matin (TWIL FROM), du lever du soleil (SR), du coucher du soleil (SS) et de la fin du crépuscule civil du soir (TWIL TO).

Les heures indiquées comme début du crépuscule civil du matin et comme fin du crépuscule civil du soir sont calculées pour une hauteur du soleil de 6º au-dessus de l'horizon, selon l'usage courant.

2. Liste alphabétique

Lieu	*Page*
Port-au-Prince International	GEN 2.7-2
Cap-Haïtien International	GEN 2.7-8

Aéroport International de Port-au-Prince
Tableau du lever et coucher du soleil

	PORT-AU-PRINCE STATION MTPP							
	Janvier				Février			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05:58	06:21	17:24	17:48	06:00	06:23	17:43	18:06
2	05:58	17:48	17:24	17:48	05:59	06:23	17:43	18:06
3	05:58	17:49	17:25	17:49	05:59	06:22	17:44	18:07
4	05:59	06:22	17:26	17:49	05:59	06:22	17:44	18:07
5	05:59	06:23	17:26	17:50	05:58	06:22	17:45	18:07
6	05:59	06:23	17:27	17:50	05:58	06:21	17:45	18:08
7	05:59	06:23	17:27	17:51	05:58	06:21	17:46	18:08
8	06:00	06:23	17:28	17:52	05:57	06:20	17:46	18:09
9	06:00	06:24	17:29	17:52	05:57	06:20	17:47	18:09
10	06:00	06:24	17:29	17:53	05:57	06:20	17:47	18:10
11	06:00	06:24	17:30	17:54	05:56	06:19	17:48	18:10
12	06:00	06:24	17:31	17:54	05:56	06:19	17:48	18:11
13	06:01	06:24	17:31	17:55	05:55	06:18	17:49	18:11
14	06:01	06:24	17:32	17:55	05:55	06:18	17:49	18:11
15	06:01	06:25	17:33	17:56	05:54	06:17	17:50	18:12
16	06:01	06:25	17:33	17:57	05:54	06:17	17:50	18:12
17	06:01	06:25	17:34	17:57	05:53	06:16	17:51	18:13
18	06:01	06:25	17:34	17:58	05:53	06:16	17:51	18:13
19	06:01	06:25	17:35	17:58	05:52	06:15	17:51	18:13
20	06:01	06:25	17:36	17:59	05:52	06:14	17:52	18:14
21	06:01	06:25	17:36	18:00	05:51	06:14	17:52	18:14
22	06:01	06:25	17:37	18:00	05:50	06:13	17:52	18:14
23	06:01	06:25	17:38	18:01	05:50	06:13	17:53	18:15
24	06:01	06:24	17:38	18:01	05:49	06:12	17:53	18:15
25	06:01	06:24	17:39	18:02	05:49	06:11	17:54	18:15
26	06:01	06:24	17:39	18:02	05:48	06:11	17:54	18:16
27	06:01	06:24	17:40	18:03	05:47	06:10	17:54	18:16
28	06:00	06:24	17:41	18:03	05:47	06:09	17:55	18:16
29	06:00	06:24	17:41	18:04		06:09	17:55	
30	06:00	06:23	17:42	18:04				
31	06:00	06:23	17:42	18:05				

Aéroport International de Port-au-Prince
Tableau du lever et coucher du soleil

	PORT-AU-PRINCE STATION MTPP							
	Mars				Avril			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05:46	06:08	17:55	18:17	06:21	06:43	19:03	19:25
2	05:45	06:07	17:56	18:17	06:20	06:42	19:03	19:25
3	05:44	06:06	17:56	18:17	06:19	06:41	19:03	19:25
4	05:44	06:06	17:56	18:18	06:19	06:41	19:03	19:25
5	05:43	06:05	17:56	18:18	06:18	06:40	19:03	19:25
6	05:42	06:04	17:57	18:18	06:17	06:39	19:04	19:26
7	05:42	06:03	17:57	18:18	06:16	06:38	19:04	19:26
8	05:41	06:03	17:57	18:19	06:15	06:37	19:04	19:26
9	05:40	06:02	17:58	18:19	06:15	06:37	19:04	19:27
10	05:39	06:01	17:58	18:19	06:14	06:36	19:05	19:27
11	06:38	06:00	17:58	19:19	06:13	06:35	19:05	19:27
12	06:38	05:59	17:58	19:20	06:12	06:34	19:05	19:27
13	06:37	05:59	17:59	19:20	06:11	06:33	19:05	19:28
14	06:36	05:58	17:59	19:20	06:11	06:33	19:06	19:28
15	06:35	05:57	17:59	19:20	06:10	06:32	19:06	19:28
16	06:34	05:56	17:59	19:21	06:09	06:31	19:06	19:28
17	06:34	05:55	18:00	19:21	06:08	06:31	19:06	19:29
18:	06:33	05:55	18:00	19:21	06:08	06:30	19:07	19:29
19	06:32	05:54	18:00	19:21	06:07	06:29	19:07	19:29
20	06:31	05:53	18:00	19:22	06:06	06:28	19:07	19:30
21	06:30	05:52	18:01	19:22	06:05	06:28	19:08	19:30
22	06:30	05:51	18:01	19:22	06:05	06:27	19:08	19:30
23	06:29	05:50	18:01	19:22	06:04	06:26	19:08	19:31
24	06:28	05:50	18:01	19:23	06:03	06:26	19:08	19:31
25	06:27	05:49	18:01	19:23	06:03	06:25	19:09	19:31
26	06:26	05:48	18:02	19:23	06:02	06:24	19:09	19:32
27	06:25	05:47	18:02	19:23	06:01	06:24	19:09	19:32
28	06:24	05:46	18:02	19:24	06:01	06:23	19:10	19:32
29	06:24	05:45	18:02	19:24	06:00	06:23	19:10	19:33
30	06:23	05:45	18:03	19:24	05:59	06:22	19:10	19:33
31	06:22	05:44	18:03	19:24				

Aéroport International de Port-au-Prince
Tableau du lever et coucher du soleil

	PORT-AU-PRINCE STATION MTPP							
	Mai				Juin			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	5:59	06:22	19 11	19:33	05:48	06:12	19:22	19:46
2	5:58	06:21	19:11	19:34	05:47	06:12	19:22	19:46
3	5:58	06:20	19:11	19:34	05:47	06:11	19:23	19:47
4	5:57	06:20	19:12	19:35	05:47	06:11	19:23	19:47
5	5:56	06:19	19:12	19:35	05:47	06:11	19:23	19:48
6	5:56	06:19	19:12	19:35	05:47	06:11	19:24	19:48
7	5:55	06:18	19:13	19:36	05:47	06:11	19:24	19:48
8	5:55	06:18	19:13	19:36	05:47	06:12	19:24	19:49
9	5:54	06:17	19:13	19:36	05:47	06:12	19:25	19:49
10	5:54	06:17	19:14	19:37	05:47	06:12	19:25	19:49
11	5:53	06:17	19:14	19:37	05:48	06:12	19:25	19:50
12	5:53	06:16	19:14	19:38	05:48	06:12	19:26	19:50
13	5:53	06:16	19:15	19:38	05:48	06:12	19:26	19:50
14	5:52	06:15	19:15	19:39	05:48	06:12	19:26	19:51
15	5:52	06:15	19:16	19:39	05:48	06:12	19:27	19:51
16	5:51	06:15	19:16	19:39	05:48	06:12	19:27	19:51
17	5:51	06:14	19:16	19:40	05:48	06:13	19:27	19:51
18:	5:51	06:14	19:17	19:40	05:48	05:13	18:28	19:52
19	5:50	06:14	19:17	19:41	05:49	05:13	18:28	19:52
20	5:50	06:14	19:17	19:41	05:49	05:13	18:28	19:52
21	5:50	06:13	19:18	19:41	05:49	05:14	18:29	19:52
22	5:49	06:13	19:19	19:42	05:49	05:14	18:29	19:53
23	5:49	06:13	19:19	19:42	05:49	05:14	18:29	19:53
24	5:49	06:13	19:19	19:43	05:50	05:14	18:29	19:53
25	5:49	06:12	19:19	19:43	05:50	05:15	18:29	19:53
26	5:48	06:12	19:20	19:44	05:50	05:15	18:29	19:53
27	5:48	06:12	19:20	19:44	05:51	05:15	18:30	19:53
28	5:48	06:12	19:20	19:44	5:37	06:15	18:30	18:30
29	5:48	06:12	19:21	19:45	5:37	06:16	18:30	18:30
30	5:48	06:12	19:21	19:45	5:37	06:16	18:30	541
31	5:48	06:12	19:22	19:46				

Aéroport International de Port-au-Prince
Tableau du lever et coucher du soleil

	PORT-AU-PRINCE STATION MTPP							
	Juillet				Août			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05:52	06:16	19:29	19:54	06:03	06:27	19:24	19:47
2	05:52	06:16	19:30	19:54	06:04	06:27	19:23	19:46
3	05:52	06:17	19:30	19:54	06:04	06:27	19:23	19:46
4	05:53	06:17	19:30	19:54	06:04	06:27	19:22	19:45
5	05:53	06:17	19:30	19:54	06:05	06:28	19:22	19:45
6	05:53	06:18	19:30	19:54	06:05	06:28	19:21	19:44
7	05:54	06:18	19:30	19:54	06:05	06:28	19:21	19:44
8	05:54	06:18	19:30	19:54	06:06	06:29	19:20	19:43
9	05:55	06:19	19:30	19:54	06:06	06:29	19:20	19:42
10	05:55	06:19	19:29	19:54	06:06	06:29	19:19	19:42
11	05:55	06:19	19:29	19:53	06:07	06:30	19:18	19:41
12	05:56	06:20	19:29	19:53	06:07	06:30	19:18	19:41
13	05:56	06:20	19:29	19:53	06:07	06:30	19:17	19:40
14	05:56	06:20	19:29	19:53	06:08	06:30	19:16	19:39
15	05:57	06:21	19:29	19:53	06:08	06:31	19:16	19:38
16	05:57	06:21	19:29	19:53	06:08	06:31	19:15	19:38
17	05:58	06:21	19:29	19:52	06:08	06:31	19:14	19:37
18:	05:58	06:22	19:28	19:52	06:09	06:31	19:14	19:36
19	05:58	06:22	19:28	19:52	06:09	06:32	19:13	19:36
20	05:59	06:22	19:28	19:52	06:09	06:32	19:12	19:35
21	05:59	06:23	19:28	19:51	06:10	06:32	19:12	19:34
22	06:00	06:23	19:27	19:51	06:10	06:32	19:11	19:33
23	06:00	06:24	19:27	19:51	06:10	06:32	19:10	19:33
24	06:00	06:24	19:27	19:50	06:10	06:33	19:09	19:32
25	06:01	06:24	19:26	19:50	06:11	06:33	19:09	19:31
26	06:01	06:25	19:26	19:50	06:11	06:33	19:08	19:30
27	06:01	06:25	19:26	19:49	06:11	06:33	19:07	19:29
28	06:02	06:25	19:25	19:49	06:11	06:33	19:06	19:29
29	06:02	06:26	19:25	19:48	06:11	06:34	19:06	19:28
30	06:03	06:26	19:25	19:48	06:12	06:34	19:05	19:27
31	06:03	06:26	19:24	19:47	06:12	06:34	19:04	19:26

Aéroport International de Port-au-Prince
Tableau du lever et coucher du soleil

	PORT-AU-PRINCE STATION MTPP							
	Septembre				Octobre			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	06:12	06:34	19:03	19:25	06:18	05:39	18:37	18:59
2	06:12	06:34	19:02	19:24	06:18	06:40	18:36	18:58
3	06:13	06:35	19:01	19:23	06:18	06:40	18:36	18:57
4	06:13	06:35	19:01	19:23	06:18	06:40	18:36	18:57
5	06:13	06:35	19:00	19:22	06:18	06:40	18:34	18:56
6	06:13	06:35	18:59	19:21	06:19	06:40	18:33	18:55
7	06:13	06:36	18:58	19:20	06:19	06:41	18:32	18:54
8	06:13	06:35	18:57	19:19	06:19	06:41	18:32	18:53
9	06:14	06:36	18:56	19:18	06:19	06:41	18:31	18:53
10	06:14	06:36	18:55	19:17	06:19	06:41	18:30	18:52
11	06:14	06:36	18:55	19:17	06:20	06:42	18:29	18:51
12	06:14	06:36	18:54	19:16	06:20	06:42	18:28	18:50
13	06:14	06:36	18:53	19:15	06:20	06:42	18:28	18:50
14	06:15	06:36	18:52	19:14	06:20	06:42	18:27	18:49
15	06:15	06:37	18:51	19:13	06:21	06:43	18:26	18:48
16	06:15	06:37	18:50	19:12	06:21	06:43	18:26	18:48
17	06:15	06:37	18:49	19:11	06:21	06:43	18:25	18:47
18:	06:15	06:37	18:48	19:10	06:22	06:44	18:24	18:46
19	06:15	06:37	18:48	19:09	06:22	06:44	18:23	18:46
20	06:16	06:37	18:47	19:09	06:22	06:44	18:23	18:45
21	06:16	06:38	18:46	19:08	06:22	06:45	18:22	18:44
22	06:16	06:38	18:45	19:07	06:23	06:45	18:22	18:44
23	06:16	06:38	18:44	19:06	06:23	06:45	18:21	18:43
24	06:16	06:38	18:43	19:05	06:23	06:46	18:20	18:43
25	06:16	06:38	18:42	19:04	06:24	06:46	18:20	18:42
26	06:17	06:38	18:42	19:03	06:24	06:46	18:19	18:41
27	06:17	06:39	18:41	19:02	06:24	06:47	18:19	18:41
28	06:17	06:39	18:40	19:02	06:25	06:47	18:18	18:40
29	06:17	06:39	18:39	19:01	06:25	06:47	18:17	18:40
30	06:17	06:39	18:38	19:00	06:25	06:48	18:17	18:39
31					06:26	06:48	18:16	18:39

Aéroport International de Port-au-Prince
Tableau du lever et coucher du soleil

	PORT-AU-PRINCE STATION MTPP							
	Novembre				Décembre			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	06:26	06:49	18:16	18:38	05:41	06:05	17:11	17:34
2	06:27	06:49	18:16	18:38	05:42	06:06	17:11	17:35
3	06:27	06:50	18:15	18:38	05:43	06:06	17:11	17:35
4	05:27	05:50	17:15	17:37	05:43	06:07	17:11	17:35
5	05:28	05:50	17:14	17:37	05:44	06:07	17:12	17:35
6	05:28	05:51	17:14	17:36	05:44	06:08	17:12	17:35
7	05:29	05:51	17:13	17:36	05:45	06:09	17:12	17:36
8	05:29	05:52	17:13	17:36	05:46	06:09	17:12	17:36
9	05:30	05:52	17:13	17:36	05:46	06:10	17:13	17:36
10	05:30	05:53	17:12	17:35	05:47	06:10	17:13	17:37
11	05:31	05:53	17:12	17:35	05:47	06:11	17:13	17:37
12	05:31	05:54	17:12	17:35	05:48	06:12	17:14	17:37
13	05:32	05:54	17:12	17:35	05:48	06:12	17:14	17:38
14	05:32	05:55	17:11	17:34	05:49	06:13	17:14	17:38
15	05:33	05:56	17:11	17:34	05:50	06:13	17:15	17:39
16	05:33	05:56	17:11	17:34	05:50	06:14	17:15	17:39
17	05:34	05:57	17:11	17:34	05:51	06:14	17:16	17:39
18:	05:34	05:57	17:11	17:34	05:51	06:15	17:16	17:40
19	05:35	05:58	17:11	17:34	05:52	06:15	17:17	17:40
20	05:35	05:58	17:11	17:34	05:52	06:16	17:17	17:41
21	05:36	05:59	17:10	17:34	05:53	06:16	17:18	17:41
22	05:36	05:59	17:10	17:34	05:53	06:17	17:18	17:42
23	05:37	06:00	17:10	17:34	05:54	06:17	17:19	17:42
24	05:37	06:01	17:10	17:34	05:54	06:18	17:19	17:43
25	05:38	06:01	17:10	17:34	05:55	06:18	17:20	17:43
26	05:39	06:02	17:10	17:34	05:55	06:19	17:20	17:44
27	05:39	06:02	17:10	17:34	05:55	06:19	17:21	17:44
28	05:40	06:03	17:10	17:34	05:56	06:20	17:21	17:45
29	05:40	06:04	17:11	17:34	05:56	06:20	17:22	17:46
30	05:41	06:04	17:11	17:34	05:57	06:20	17:22	17:46
31					05:57	06:21	17:23	17:47

Aéroport International du Cap-Haïtien
Tableau du lever et coucher du soleil

	CAP-HAITIEN STATION MTCH							
	Janvier				Février			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05 h 59	06:23	17:21	17 h 45	06 h 00	06:24	17:41	18 h 03
2	05 h 59	06:23	17:22	17 h 45	06 h 00	06:24	17:41	18 h 04
3	06 h 00	06:24	17:22	17 h 46	06 h 00	06:23	17:42	18 h 05
4	06 h 00	06:24	17:23	17 h 47	06 h 00	06:23	17:42	18 h 05
5	06 h 00	06:24	17:23	17 h 47	05 h 59	06:23	17:43	18 h 06
6	06 h 01	06:24	17:24	17 h 48	05 h 59	06:22	17:44	18 h 06
7	06 h 01	06:25	17:25	17 h 49	05 h 58	06:22	17:44	18 h 07
8	06 h 01	06:25	17:25	17 h 49	05 h 58	06:21	17:45	18 h 07
9	06 h 01	06:25	17:26	17 h 50	05 h 58	06:21	17:45	18 h 08
10	06 h 02	06:25	17:27	17 h 50	05 h 57	06:20	17:45	18 h 08
11	06 h 02	06:25	17:27	17 h 51	05 h 57	06:19	17:46	18 h 08
12	06 h 02	06:25	17:28	17 h 52	05 h 56	06:19	17:46	18 h 09
13	06 h 02	06:26	17:29	17 h 52	05 h 56	06:18	17:47	18 h 09
14	06 h 02	06:26	17:29	17 h 53	05 h 55	06:18	17:47	18 h 10
15	06 h 02	06:26	17:30	17 h 54	05 h 55	06:17	17:48	18 h 10
16	06 h 02	06:26	17:31	17 h 54	05 h 54	06:17	17:48	18 h 11
17	06 h 02	06:26	17:31	17 h 55	05 h 54	06:16	17:49	18 h 11
18:	06 h 02	06:26	17:32	17 h 55	05 h 53	06:15	17:49	18 h 12
19	06 h 02	06:26	17:33	17 h 56	05 h 52	06:15	17:50	18 h 12
20	06 h 02	06:26	17:33	17 h 57	05 h 52	06:14	17:50	18 h 12
21	06 h 02	06:26	17:34	17 h 57	05 h 51	06:14	17:50	18 h 13
22	06 h 02	06:26	17:35	17 h 58	05 h 51	06:13	17:51	18 h 13
23	06 h 02	06:26	17:35	17 h 58	05 h 50	06:12	17:51	18 h 13
24	06 h 02	06:26	17:36	17 h 59	05 h 49	06:12	17:52	18 h 14
25	06 h 02	06:26	17:37	18 h 00	05 h 49	06:11	17:52	18 h 14
26	06 h 02	06:25	17:37	18 h 00	05 h 48	06:10	17:52	18 h 15
27	06 h 02	06:25	17:38	18 h 01	05 h 47	06:09	17:53	18 h 15
28	06 h 01	06:25	17:38	18 h 01	05:47	06:09	17:53	18:15
29	06 h 01	06:24	17:39	18 h 02				
30	06 h 01	06:24	17:39	18 h 02				
31	06 h 01	06:24	17:40	18 h 03				

Aéroport International du Cap-Haitien
Tableau du lever et coucher du soleil

	CAP-HAITIEN STATION MTCH							
	Mars				Avril			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05 h 46	06:08	17:54	18 h 16	06 h 20	06:42	19:02	19 h 25
2	05 h 45	06:07	17:54	18 h 16	06 h 19	06:41	19:03	19 h 25
3	05 h 44	06:06	17:55	18 h 16	06 h 18	06:40	19:03	19 h 25
4	05 h 44	06:06	17:55	18 h 17	06 h 17	06:39	19:03	19 h 25
5	05 h 43	06:05	17:55	18 h 17	06 h 16	06:39	19:04	19 h 26
6	05 h 42	06:04	17:56	18 h 17	06 h 16	06:38	19:04	19 h 26
7	05 h 41	06:03	17:56	18 h 18	06 h 15	06:37	19:04	19 h 26
8	05 h 40	06:03	17:56	18 h 18	06 h 14	06:36	19:04	19 h 27
9	05 h 40	06:02	17:57	18 h 18	06 h 13	06:35	19:05	19 h 27
10	05 h 39	06:01	17:57	18 h 18	06 h 12	06:34	19:05	19 h 27
11	06 h 38	07:00	18:57	19 h 19	06 h 11	06:34	19:05	19 h 28
12	06 h 37	06:59	18:57	19 h 19	06 h 11	06:33	19:05	19 h 28
13	06 h 36	06:58	18:57	19 h 19	06 h 10	06:32	19:06	19 h 28
14	06 h 36	06:58	18:58	19 h 20	06 h 09	06:31	19:07	19 h 28
15	06 h 35	06:57	18:58	19 h 20	06 h 08	06:30	19:06	19 h 29
16	06 h 34	06:56	18:58	19 h 20	06 h 07	06:30	19:07	19 h 29
17	06 h 33	06:55	18:59	19 h 20	06 h 06	06:29	19:07	19 h 29
18:	06 h 32	06:54	18:59	19 h 21	06 h 06	06:28	19:07	19 h 30
19	06 h 31	06:53	18:59	19 h 21	06 h 05	06:27	19:08	19 h 30
20	06 h 30	06:52	18:59	19 h 21	06 h 04	06:27	19:08	19 h 31
21	06 h 30	06:52	19:00	19 h 22	06 h 03	06:26	19:08	19 h 31
22	06 h 29	06:51	19:00	19 h 22	06 h 03	06:25	19:09	19 h 31
23	06 h 28	06:50	19:00	19 h 22	06 h 02	06:25	19:09	19 h 32
24	06 h 27	06:49	19:00	19 h 22	06 h 01	06:24	19:09	19 h 32
25	06 h 26	06:48	19:01	19 h 23	06 h 00	06:23	19:09	19 h 32
26	06 h 25	06:47	19:01	19 h 23	06 h 00	06:23	19:10	19 h 33
27	06 h 24	06:46	19:01	19 h 23	05 h 59	06:22	19:10	19 h 33
28	06 h 23	06:45	19:01	19 h 23	05 h 58	06:21	19:10	19 h 33
29	06 h 23	06:45	19:02	19 h 24	05 h 58	06:21	19:11	19 h 34
30	06 h 22	06:44	19:02	19 h 24	05 h 57	06:20	19:11	19 h 34
31	06 h 21	06:43	19:02	19 h 24				

Aéroport International du Cap-Haitien
Tableau du lever et coucher du soleil

	CAP-HAITIEN STATION MTCH							
	Mai				Juin			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05 h 56	06:19	19:12	19 h 35	05 h 45	06:09	19:24	19 h 48
2	05 h 56	06:19	19:12	19 h 35	05 h 44	06:09	19:24	19 h 48
3	05 h 55	06:18	19:12	19 h 35	05 h 44	06:09	19:24	19 h 49
4	05 h 55	06:18	19:13	19 h 36	05 h 44	06:09	19:25	19 h 49
5	05 h 54	06:17	19:13	19 h 36	05 h 44	06:09	19:25	19 h 50
6	05 h 53	06:17	19:13	19 h 37	05 h 44	06:09	19:26	19 h 50
7	05 h 53	06:16	19:14	19 h 37	05 h 44	06:09	19:26	19 h 50
8	05 h 52	06:16	19:14	19 h 37	05 h 44	06:09	19:26	19 h 51
9	05 h 52	06:15	19:15	19 h 38	05 h 44	06:09	19:27	19 h 51
10	05 h 51	06:15	19:15	19 h 38	05 h 44	06:09	19:27	19 h 51
11	05 h 51	06:14	19:15	19 h 39	05 h 44	06:09	19:27	19 h 52
12	05 h 50	06:14	19:16	19 h 39	05 h 44	06:09	19:28	19 h 52
13	05 h 50	06:13	19:16	19 h 40	05 h 45	06:09	19:28	19 h 52
14	05 h 49	06:13	19:16	19 h 40	05 h 45	06:09	19:28	19 h 53
15	05 h 49	06:13	19:17	19 h 41	05 h 45	06:09	19:28	19 h 53
16	05 h 49	06:12	19:17	19 h 41	05 h 45	06:09	19:29	19 h 53
17	05 h 48	06:12	19:18	19 h 41	05 h 45	06:10	19:29	19 h 54
18:	05 h 48	06:12	19:18	19 h 42	05 h 45	06:10	19:29	19 h 54
19	05 h 47	06:11	19:18	19 h 42	05 h 45	06:10	19:29	19 h 54
20	05 h 47	06:11	19:19	19 h 43	05 h 46	06:10	19:30	19 h 54
21	05 h 47	06:11	19:19	19 h 43	05 h 46	06:10	19:30	19 h 54
22	05 h 47	06:10	19:20	19 h 44	05 h 46	06:11	19:30	19 h 55
23	05 h 46	06:10	19:20	19 h 44	05 h 46	06:11	19:30	19 h 55
24	05 h 46	06:10	19:21	19 h 45	05 h 47	06:11	19:30	19 h 55
25	05 h 46	06:10	19:21	19 h 45	05 h 47	06:11	19:31	19 h 55
26	05 h 46	06:10	19:21	19 h 45	05 h 47	06:12	19:31	19 h 55
27	05 h 45	06:09	19:22	19 h 46	05 h 47	06:12	19:31	19 h 55
28	05 h 45	06:09	19:22	19 h 46	05 h 48	06:12	19:31	19 h 56
29	05 h 45	06:09	19:23	19 h 47	05 h 48	06:12	19:31	19 h 56
30	05 h 45	06:09	19:23	19 h 47	05 h 48	06:13	19:31	19 h 56
31	05 h 45	06:09	19:23	19 h 48				

Aéroport International du Cap-Haitien
Tableau du lever et coucher du soleil

	CAP-HAITIEN STATION MTCH							
	Juillet				Août			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	05 h 49	06:13	19:31	19 h 56	06 h 01	06:24	19:25	19 h 48
2	05 h 49	06:13	19:31	19 h 56	06 h 01	06:24	19:24	19 h 48
3	05 h 49	06:14	19:31	19 h 56	06 h 01	06:25	19:24	19 h 47
4	05 h 50	06:14	19:31	19 h 56	06 h 02	06:25	19:23	19 h 47
5	05 h 50	06:14	19:31	19 h 56	06 h 02	06:26	19:23	19 h 46
6	05 h 50	06:15	19:31	19 h 56	06 h 03	06:26	19:22	19 h 45
7	05 h 51	06:15	19:31	19 h 56	06 h 03	06:26	19:22	19 h 45
8	05 h 51	06:15	19:31	19 h 56	06 h 03	06:26	19:21	19 h 44
9	05 h 51	06:16	19:31	19 h 56	06 h 04	06:27	19:21	19 h 44
10	05 h 52	06:16	19:31	19 h 55	06 h 04	06:27	19:20	19 h 43
11	05 h 52	06:16	19:31	19 h 55	06 h 04	06:27	19:19	19 h 42
12	05 h 53	06:17	19:31	19 h 55	06 h 05	06:28	19:19	19 h 42
13	05 h 53	06:17	19:31	19 h 55	06 h 05	06:28	19:18	19 h 41
14	05 h 53	06:18	19:31	19 h 55	06 h 05	06:28	19:17	19 h 40
15	05 h 54	06:18	19:31	19 h 55	06 h 06	06:29	19:17	19 h 39
16	05 h 54	06:18	19:30	19 h 54	06 h 06	06:29	19:16	19 h 39
17	05 h 55	06:19	19:30	19 h 54	06 h 06	06:29	19:15	19 h 38
18:	05 h 55	06:19	19:30	19 h 54	06 h 07	06:29	19:15	19 h 37
19	05 h 55	06:19	19:30	19 h 54	06 h 07	06:30	19:14	19 h 36
20	05 h 56	06:20	19:29	19 h 53	06 h 07	06:30	19:14	19 h 36
21	05 h 56	06:20	19:29	19 h 53	06 h 08	06:30	19:12	19 h 35
22	05 h 57	06:21	19:29	19 h 53	06 h 08	06:31	19:12	19 h 34
23	05 h 57	06:21	19:29	19 h 52	06 h 08	06:31	19:11	19 h 33
24	05 h 57	06:21	19:28	19 h 52	06 h 08	06:31	19:10	19 h 32
25	05 h 58	06:22	19:28	19 h 52	06 h 09	06:31	19:09	19 h 32
26	05 h 58	06:22	19:27	19 h 51	06 h 09	06:32	19:08	19 h 31
27	05 h 59	06:22	19:27	19 h 51	06 h 09	06:32	19:08	19 h 30
28	05 h 59	06:23	19:27	19 h 50	06 h 10	06:32	19:07	19 h 29
29	06 h 00	06:23	19:26	19 h 50	06 h 10	06:32	19:06	19 h 28
30	06 h 00	06:23	19:26	19 h 49	06 h 10	06:32	19:05	19 h 27
31	06 h 00	06:24	19:25	19 h 49	06 h 10	06:33	19:04	19 h 26

Aéroport International du Cap-Haitien
Tableau du lever et coucher du soleil

	CAP-HAITIEN STATION MTCH							
	Septembre				Octobre			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	06 h 11	06:33	19:03	19 h 26	06 h 17	06:39	18:36	18 h 58
2	06 h 11	06:33	19:02	19 h 25	06 h 17	06:39	18:36	18 h 57
3	06 h 11	06:33	19:02	19 h 24	06 h 18	06:40	18:35	18 h 57
4	06 h 11	06:34	19:01	19 h 23	06 h 18	06:40	18:34	18 h 56
5	06 h 12	06:34	19:00	19 h 22	06 h 18	06:40	18:33	18 h 55
6	06 h 12	06:34	18:59	19 h 21	06 h 18	06:40	18:32	18 h 54
7	06 h 12	06:34	18:58	19 h 20	06 h 19	06:41	18:31	18 h 53
8	06 h 12	06:34	18:57	19 h 19	06 h 19	06:41	18:30	18 h 52
9	06 h 12	06:35	18:56	19 h 18	06 h 19	06:41	18:30	18 h 52
10	06 h 13	06:35	18:55	19 h 17	06 h 19	06:41	18:29	18 h 51
11	06 h 13	06:35	18:54	19 h 17	06 h 20	06:42	18:28	18 h 50
12	06 h 13	06:35	18:54	19 h 16	06 h 20	06:42	18:27	18 h 49
13	06 h 13	06:35	18:53	19 h 15	06 h 20	06:42	18:26	18 h 49
14	06 h 14	06:36	18:52	19 h 14	06 h 20	06:43	18:26	18 h 48
15	06 h 14	06:36	18:51	19 h 13	06 h 21	06:43	18:25	18 h 47
16	06 h 14	06:36	18:50	19 h 12	06 h 21	06:43	18:24	18 h 46
17	06 h 14	06:36	18:49	19 h 11	06 h 21	06:44	18:23	18 h 46
18:	06 h 14	06:36	18:48	19 h 10	06 h 22	06:44	18:23	18 h 45
19	06 h 15	06:37	18:47	19 h 09	06 h 22	06:44	18:22	18 h 44
20	06 h 15	06:37	18:46	19 h 08	06 h 22	06:45	18:21	18 h 44
21	06 h 15	06:37	18:45	19 h 07	06 h 23	06:45	18:21	18 h 43
22	06 h 15	06:37	18:44	19 h 06	06 h 23	06:45	18:20	18 h 42
23	06 h 15	06:37	18:44	19 h 06	06 h 23	06:46	18:19	18 h 42
24	06 h 16	06:38	18:43	19 h 05	06 h 24	06:46	18:19	18 h 41
25	06 h 16	06:38	18:42	19 h 04	06 h 24	06:47	18:18	18 h 40
26	06 h 16	06:38	18:41	19 h 03	06 h 24	06:47	18:17	18 h 40
27	06 h 16	06:38	18:40	19 h 02	06 h 25	06:47	18:17	18 h 39
28	06 h 16	06:38	18:39	19 h 01	06 h 25	06:48	18:16	18 h 39
29	06 h 17	06:39	18:38	19 h 00	06 h 26	06:49	18:16	18 h 38
30	06 h 17	06:39	18:37	18 h 59	06 h 26	06:49	18:15	18 h 38
31					06 h 26	06:49	18:15	18 h 37

Aéroport International du Cap-Haitien
Tableau du lever et coucher du soleil

	CAP-HAITIEN STATION MTCH							
	Novembre				Décembre			
Jour	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
1	06 h 27	06:50	18:14	18 h 37	05:23	06:07	17:08	18:15
2	06 h 27	06:50	18:14	18 h 36	05:23	06:07	17:08	18:16
3	06 h 28	06:50	18:13	18 h 36	05:23	06:08	17:08	18:16
4	05 h 28	05:51	17:13	17 h 35	05:23	06:08	17:09	18:16
5	05 h 29	05:51	17:12	17 h 35	05:23	06:09	17:09	18:17
6	05 h 29	05:52	17:12	17 h 35	05:23	06:10	17:09	18:17
7	05 h 30	05:52	17:11	17 h 34	05:23	06:10	17:09	18:18
8	05 h 30	05:53	17:11	17 h 34	05:23	06:11	17:10	18:18
9	05:19	05:53	17:11	18:08	05:23	06:12	17:10	18:19
10	05:19	05:54	17:10	18:08	05:23	06:12	17:10	18:19
11	05:19	05:55	17:10	18:08	05:23	06:13	17:10	18:20
12	05:19	05:55	17:10	18:08	05:23	06:13	17:11	18:20
13	05:19	05:56	17:09	18:08	05:23	06:14	17:11	18:21
14	05:19	05:56	17:09	18:08	05:23	06:14	17:12	18:21
15	05:19	05:57	17:09	18:08	05:23	06:15	17:12	18:22
16	05:19	05:57	17:09	18:08	05:23	06:16	17:12	18:22
17	05:20	05:58	17:08	18:08	05:23	06:16	17:13	18:22
18:	05:20	05:59	17:08	18:08	05:23	06:17	17:13	18:23
19	05:20	06:59	17:08	18:08	05:23	06:17	17:14	18:23
20	05:20	06:00	17:08	18:08	05:23	06:18	17:14	18:24
21	05:20	06:00	17:08	18:08	05:23	06:18	17:15	18:24
22	05:21	06:01	17:08	18:08	05:23	06:19	17:15	18:25
23	05:21	06:02	17:08	18:08	05:23	06:19	17:16	18:25
24	05:21	06:02	17:08	18:08	05:23	06:20	17:16	18:26
25	05:21	06:03	17:08	18:08	05:23	06:20	17:17	18:26
26	05:22	06:03	17:08	18:08	05:23	06:21	17:17	18:27
27	05:22	06:04	17:08	18:08	05:23	06:21	17:18	18:27
28	05:22	06:05	17:08	18:08	05:23	06:21	17:18	18:28
29	05:22	06:05	17:08	18:08	05:23	06:22	17:19	18:28
30	05:23	06:06	17:08	18:08	05:23	06:22	17:20	18:29
31					05:37	06:23	17:20	18:29

GEN 3. SERVICES

SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

1. Service competent

1.1 La Division de l'information aéronautique qui relève de la Direction de la Navigation Aérienne (DNA) de l'OFNAC assure la diffusion des informations nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale et nationale dans les conditions précisées ci-après en GEN 3.1.2. Il se compose du siège de l'AIS, du Bureau NOTAM international (NOF) et des bureaux AIS, installés sur certains aérodromes.

1.2 **Siège de l'AIS**
Division de l'Information Aéronautique
Boite postale 1346
Port-au-Prince, HT 6123, Haïti
Téléphone: 509 2811-1124
SFA: MTEGYAYX
E-mail: division.ais@ofnac.gouv.ht

1.3 Bureau NOTAM international (NOF)
Bureau NOTAM International
Division de l'Information Aéronautique
Boite Postale 1346
Port-au-Prince, HT 6123, Haïti
Téléphone: 509 2811-1124
E-mail: division.ais@ofnac.gouv.ht

Le service est assuré conformément aux dispositions de l'Annexe 15 — *Services d'Information Aéronautique.*

Les heures d'ouverture sont fixées ainsi:

Bureau NOTAM international 16 /24

Division de l'Information Aéronautique
8: 00A.M / 10 PM (Lundi-Vendredi)

2. Zone pour laquelle le service est fourni

La Division de l'information aéronautique est chargée de la collecte et de la diffusion de l'information pour tout le territoire de la République d'Haïti et pour l'espace aérien s'élevant au-dessus de la haute mer dans les limites de la FIR la République d'Haïti.

3. Publications aéronautiques

3.1. L'information aéronautique est fournie dans le cadre du système intégré d'information aéronautique qui se compose des éléments suivants:

- Publication d'information aéronautique (AIP)
- Service des amendements d'AIP (AMDT d'AIP)
- Supplément d'AIP (SUP d'AIP)
- NOTAM et bulletins d'information prévol (PIB)
- Circulaires d'information aéronautique (AIC)
- Listes récapitulatives et résumés.

Les NOTAM et les listes récapitulatives mensuelles qui s'y rapportent sont diffusés par le service fixe aéronautique (SFA) tandis que les PIB se trouvent dans les bureaux AIS des aérodromes. Tous les autres éléments de l'ensemble sont acheminés par courrier électronique.

3.2 Publication d'information aéronautique (AIP)

L'AIP, document aéronautique de base, vise principalement à répondre aux exigences internationales en fait d'échange d'informations aéronautiques permanentes et de modifications temporaires de longue durée, informations et modifications dont la diffusion est indispensable à la navigation aérienne.

L'AIP de la République d'Haïti est publié en 01 volume et se présente avec une version française et une version anglaise pour les besoins internationaux et nationaux de l'aviation commerciale ou privée.

3.3. Service des amendements aux AIP (AMDT d'AIP)

Les amendements des AIP se présentent sous format PDF. Il existe deux sortes d'AMDT d'AIP:

- Les amendements normaux d'AIP (AMDT d'AIP), qui sont diffusés selon les besoins, modifient l'AIP de façon permanente à la date de publication indiquée.

- Les amendements AIP AIRAC (AMDT d'AIP AIRAC), qui sont diffusés au titre du système AIRAC portant l'acronyme AIRAC, portent sur les changements importants apportés à l'AIP de façon permanente à la date d'entrée en vigueur de l'AIRAC qui est indiquée

Une brève description des sujets concernés par l'amendement figure sur le feuillet de couverture des amendements AIP. Les nouvelles informations reproduites sur les pages AIP sont annotées ou repérées par une ligne verticale soit dans la marge gauche soit immédiatement à gauche du changement ou de l'ajout.

Chaque page d'AIP et chaque page de remplacement d'AIP résultant d'un amendement, y compris la feuille de couverture de cet amendement, est datée. La date se compose du jour, du mois (en toutes lettres) et de l'année de publication (AMDT d'AIP normal) ou la date d'entrée en vigueur de L'AIRAC (AMDT d'AIP AIRAC) de l'information. Chaque feuille de couverture du numéro de série de ces éléments du système intégré d'information aéronautique incorporé à l'AIP par l'amendement et qui sont annulés de ce fait.

Tout AMDT d'AIP ou AMDT d'AIP AIRAC fait l'objet de numéros de série distincts qui sont consécutifs et fondés sur l'année civile. L'année, indiquée par deux chiffres, fait partie du numéro de série de l'amendement. Exemple: AMDT d'AIP 1/96; AMDT d'AIP AIRAC 1/96.

Une liste récapitulative des pages d'AIP contenant le numéro de page, le titre de la carte et la date de publication ou d'entrée en vigueur (jour, mois en toutes lettres et année), des informations, est l'objet d'une nouvelle diffusion lors de chaque amendement et elle fait partie intégrante de l'AIP.

3.4 Supplément d'AIP **(SUP d'AIP)**

Les modifications temporaires de longue durée (au moins trois mois) et les informations de courte durée qui contiennent un long texte et /ou des éléments graphiques qui complètent les informations permanentes contenues dans l'AIP, seront publiées sous forme de suppléments d'AIP (SUP. d'AIP). Les modifications temporaires de l'AIP ayant de l'importance pour l'exploitation seront publiées selon le système AIRAC et leurs dates de prise d'effet apparaissent nettement sous l'acronyme SUP d'AIP AIRAC.

Les suppléments d'AIP sont séparés des informations groupées par sujets (Généralités - GEN, En route - ENR et Aérodromes - AD) et placés au début de chaque partie de l'AIP. Chaque supplément d'AIP (normal ou AIRAC) fait l'objet d'un numéro de série. Les numéros de série sont consécutifs et fondés sur l'année civile, par exemple SUP d'AIP 1/00; SUP d'AIP AIRAC 1/00.

Le supplément d'AIP est conservé dans l'AIP aussi longtemps que tout ou partie de son contenu reste valide. La période de validité des informations contenues dans le supplément d'AIP sera normalement indiquée dans le supplément lui-même.
On pourra, par ailleurs, recourir à un NOTAM pour indiquer les modifications apportées à la période de validité ou l'annulation du supplément.
Une liste récapitulative des suppléments d'AIP actuellement en vigueur sera publiée au moyen du sommaire mensuel (imprimé en langage clair) des NOTAM en vigueur.

3.5 NOTAM et Bulletins d'Information Prévol **(PIB)**

Les NOTAM contiennent les informations concernant l'établissement ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes. Le texte de chaque NOTAM, qui présente les informations dans l'ordre de formatage du NOTAM OACI, est rédigé à l'aide d'abréviations du code NOTAM de l'OACI complétées par des indicateurs, des indicateurs d'appel, des fréquences, des chiffres et du texte en langage clair. Les NOTAM sont rédigés et diffusés pour la FIR d'Haïti en quatre séries identifiées par les lettres A, B, C, et D.

Série A. Règles générales, installations de navigation et de télécommunication de route, restrictions d'utilisation de l'espace aérien, activités se déroulant au-dessous de FL 195 et informations concernant les grands aérodromes internationaux.

Série B. Informations sur la règlementation de l'espace aérien, activités se déroulant au-dessous de FL 195 et informations concernant les autres aérodromes internationaux.

Série C. Informations sur d'autres aérodromes internationaux où seuls les vols VFR sont autorisés.

Série D. Informations sur les aérodromes Nationaux

.

3.6 Circulaires d'information aéronautique **(AIC)**

Les circulaires d'information aéronautique (AIC) contiennent des informations sur les prévisions à longue échéance relatives à des changements importants dans la législation, la règlementation, les procédures, les installations et services; des informations d'un caractère purement explicatif ou consultatif de nature à influer sur la sécurité aérienne; des renseignements ou avis de caractère explicatif ou consultatif concernant des questions techniques, législatives ou purement administratives. Les AIC sont subdivisés selon les sujets et leurs conséquences et ils sont diffusés en deux séries (A et B).

Les AIC de la série A contiennent des informations relatives à l'aviation Civile Internationale et font l'objet d'une diffusion Internationale Tandis que les AIC de la série B, qui contiennent des informations relatives à l'aviation nationale seulement, font l'objet d'une diffusion nationale.

Les AIC sont numérotés consécutivement dans chaque série et par année civile. Les deux chiffres d'indication de l'année font partie du numéro de série de l'AIC; par exemple, AIC A 1/00; AIC B 1/00. Une liste récapitulative des AIC en vigueur est diffusée en tant qu'AIC deux fois par an.

3.7 Liste de vérification et résumé des NOTAM

Une liste récapitulative des NOTAM en vigueur est diffusée chaque mois par le SFA suivie d'un sommaire expédié par courrier électronique à tous les destinataires du Système intégré d'information aéronautique. Elle contient un inventaire en langage clair (en anglais) des NOTAM et des informations en vigueur sur le numéro des derniers AMDT d'AIP, AMDT d'AIP AIRAC, SUP D'AIP et AIC ainsi que les numéros des AIRAC-NOTAM qui doivent entrer en vigueur ou, s'il n'y en a pas, la notification AIRAC NEANT.

3.8 Vente des publications

On peut se procurer les publications dont il s'agit auprès du service d'information aéronautique. Les prix d'achat sont publiés dans les AIC, série A.

4. Système AIRAC

4.1 Afin de contrôler et de régulariser le déroulement des changements qui obligent à remanier les cartes, manuels de route, etc., ces changements feront, dans la mesure du possible, l'objet de diffusions à des dates prédéterminées selon le système AIRAC. Ce genre d'informations sera publié sous forme d'AMDT d'AIP AIRAC ou SUP d'AIP AIRAC. Si par manque de temps un AMDT ou un SUP d'AIRAC ne peut pas être élaboré, un NOTAM portant distinctement l'indication AIRAC sera diffusé. Un tel NOTAM sera immédiatement suivi d'un AMDT ou d'un SUP.

4.2 Le tableau ci-dessous indique les dates d'entrée en vigueur AIRAC pour les années à venir. Les renseignements AIRAC seront diffusés de façon à parvenir à leurs destinataires au plus tard 28 jours - et pour les changements importants au plus tard 56 jours - avant la date d'entrée en vigueur. On diffusera aux dates AIRAC un NOTAM initial indiquant brièvement la teneur, la date d'entrée en vigueur et le numéro de référence de l'AMDT d'AIRAC ou du SUP d'AIRAC. Ce NOTAM initial restera en vigueur pour mémoire dans le PIB jusqu'à la diffusion d'une nouvelle liste récapitulative ou d'un nouveau sommaire.

Si aucune information n'est parvenue pour publication à la date AIRAC, un avis NEANT sera diffusé par NOTAM au plus tard un cycle AIRAC avant la date d'entrée en vigueur de l'AIRAC dont il s'agit.

Tableau des dates d'entrée en vigueur de l'AIRAC

2020	2021	2022	2023	2024
02 Janvier	28 Janvier	27 Janvier	26 Janvier	25 Janvier
30 Janvier	25 Février	24 Février	23 Février	22 Février
27 Février	25 Mars	24 Mars	23 Mars	21 Mars
26 Mars	22 Avril	21 Avril	20 Avril	18 Avril
23 Avril	20 Mai	19 Mai	18 Mai	16 Mai
21 Mai	17 Juin	16 Juin	15 Juin	13 Juin
18 Juin	15 Juillet	14 Juillet	13 Juillet	11 Juillet
16 Juillet	12 Août	11 Août	10 Août	08 Août
13 Août	09 Septembre	08 Septembre	07 Septembre	05 Septembre
10 Septembre	07 Octobre	06 Octobre	05 Octobre	03 Octobre
08 Octobre	04 Novembre	03 Novembre	02 Novembre	31 Octobre
05 Novembre	02 Décembre	01 Décembre	30 Novembre	28 Novembre
31 Décembre	30 Décembre	29 Décembre	28 Décembre	26 Décembre

5. Service d'information prévol aux aérodromes

Aux aérodromes, on peut obtenir l'information prévol dans les conditions précisées ci-après:

Aérodrome	Régions couvertes
Port-au-Prince / International	Tous les Etats situés dans les régions CAR/SAM de l'OACI
Cap-Haïtien / International	Tous les Etats situés dans les régions CAR/SAM de l'OACI

GEN 3.2 CARTES AÉRONAUTIQUES

1. Services compétents

Les cartes servant à la préparation des vols et aux exposés météorologiques sont énumérées dans le *Catalogue des cartes aéronautiques (Doc 7101).* Les cartes sont dressées conformément aux dispositions de *l'Annexe 4 - Cartes aéronautiques -,* de l'OACI. Les différences par rapport à ces dispositions sont énoncées à la Section GEN 1.7.

2. Tenue à jour des cartes

2.1 Les cartes aéronautiques qui font partie de l'AIP sont tenues à jour au moyen des amendements à l'AIP. Les informations concernant la préparation ou la diffusion de nouvelles cartes sont notifiées par circulaire d'information aéronautique.

2.2 Les erreurs constatées sur des cartes publiées sont corrigées par NOTAM si elles ont de l'importance pour l'exploitation.

3. Achat des cartes

L'Administration de l'aviation civile, le service d'information aéronautique disposent d'exemplaires du Catalogue des cartes aéronautiques (Doc 7101) dans lequel sont énumérées toutes les cartes aéronautiques réalisées par divers pays, dont le nôtre, et connues pour être généralement disponibles pour l'aviation civile.

4. Séries de cartes aéronautiques disponibles

4.1 Les cartes aéronautiques suivantes sont disponibles:

C) Carte d'aérodrome/d'hélistation - OACI

F) Carte d'obstacles d'aérodrome - OACI type A

I) Cartes de croisière - OACI

J) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit)

N) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure)

O) Carte d'approche à vue - OACI

Les cartes actuellement disponibles sont énumérées au paragraphe 5 de la présente sous-section.

4.2 Description générale de chaque série

C) Carte d'aérodrome/d'hélistation - OACI.

Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements de nature à faciliter la circulation au sol des aéronefs:

- de leurs postes de stationnement à la piste ;
- de la piste à leurs postes de stationnement ;

Ainsi que les déplacements des hélicoptères:

- de leurs postes de stationnement à l'aire de prise de contact et d'envol et de l'aire d'approche finale et de décollage ;
- de l'aire d'approche finale et de décollage à l'aire de prise de contact et d'envol et au poste de stationnement des hélicoptères ;
- sur les voies de circulation au sol et sur les voies de circulation en vol rasant ;
- sur les itinéraires de transit en vol.

Elle donne également les renseignements opérationnels essentiels concernant l'aérodrome ou l'hélistation.

F) Carte d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (limites d'utilisation).

Cette carte contient des renseignements détaillés sur les obstacles se trouvant dans l'aire sous-jacente à la trajectoire de décollage d'un aérodrome. Ces obstacles sont représentés en plan et de profil. Cette carte, utilisée concurremment avec la carte d'obstacles d'aérodrome - OACI type C, fournit les renseignements dont a besoin l'exploitant pour satisfaire aux limites d'emploi du Chapitre 5 de l'Annexe 6 de l'OACI, 1ère et 2ème Parties.

I) Cartes de croisière - OACI.

Cette carte représente toute la FIR d'Haïti. Les renseignements aéronautiques comprennent notamment les aérodromes, les zones interdites, réglementées et dangereuses ainsi que le système des services de la circulation aérienne, en détail. Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements visant à faciliter la navigation sur les routes ATS, conformément aux procédures des services de la circulation aérienne.

J) Carte régionale - OACI.

Cette carte est publiée quand les routes des services de la circulation aérienne et les spécifications en matière de comptes rendus de position sont complexes et ne peuvent pas être indiqués sur une carte de croisière - OACI.

Cette carte représente de façon plus détaillée les aérodromes de départ et d'arrivée, les zones nature à faciliter l'exécution des phases suivantes au cours d'un vol aux instruments:

- la transition entre la phase de croisière et l'approche vers l'aérodrome ;

la transition entre le décollage ou l'approche interrompue et la phase de croisière ;

- le vol dans une région où la structure des routes ATS ou de l'espace aérien est complexe.

L) Carte de départ normalisé aux instruments (SID) - OACI.

Cette carte est publiée chaque fois qu'un itinéraire de départ normalisé aux instruments a été établi et ne peut pas être représenté avec suffisamment de netteté sur la carte régionale - OACI.

Les renseignements aéronautiques comportent notamment la représentation de l'aérodrome de départ, du ou des aérodrome (s) qui influent sur l'itinéraire désigné de départ normalisé aux instruments, des zones interdites, réglementées et dangereuses ainsi que du système des services de la circulation aérienne. Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements leur permettant de respecter l'itinéraire désigné de départ normalisé aux instruments, depuis la phase de décollage jusqu'à la phase de croisière.

M) Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) - OACI.

Cette carte est publiée chaque fois qu'un itinéraire d'arrivée normalisée aux instruments a été établi et ne peut être représenté avec suffisamment de netteté sur la carte régionale - OACI.

Les renseignements aéronautiques comportent notamment la représentation de l'aérodrome d'atterrissage, du ou des aérodrome(s) qui influent sur l'itinéraire désigné d'arrivée normalisée aux instruments, des zones interdites, réglementées et dangereuses ainsi que du système des services de la circulation aérienne. Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements leur permettant de respecter l'itinéraire désigné d'arrivée normalisée aux instruments, depuis la phase de croisière jusqu'à la phase d'approche.

N) Carte d'approche aux instruments - OACI.

interdites, réglementées et dangereuses et le système des services de la circulation aérienne. Elle donne aux équipages de conduite des renseignements de

Cette carte est publiée pour tous les aérodromes utilisés par l'aviation civile où des procédures d'approche aux instruments ont été établies. Une carte d'approche aux instruments - OACI distincte est fournie pour chaque procédure d'approche.

Les renseignements aéronautiques comportent notamment la représentation des aérodromes, des zones interdites, réglementées et dangereuses, des installations de radiocommunication et des aides de radionavigation, des altitudes minimales de secteur, des trajectoires conventionnelles en plan et de profil, des minimums opérationnels d'aérodrome, etc.

Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements leur permettant d'exécuter une procédure approuvée d'approche aux instruments vers la piste d'atterrissage prévue, y compris des renseignements sur la procédure d'approche interrompue et, le cas échéant, les circuits d'attente que prévoient ces procédures.

O) Carte d'approche à vue - OACI.

Cette carte est publiée pour les aérodromes utilisés par l'aviation civile où:

- seuls des moyens limités de navigation sont disponibles ;
- il n'y a pas d'installations de radiocommunication disponibles ;
- aucune carte aéronautique satisfaisante de l'aérodrome et de ses environs, à une échelle égale ou supérieure à 1/500 000 n'est disponible ;
- des procédures d'approche à vue ont été établies.

Les renseignements aéronautiques comportent notamment la représentation des aérodromes, des obstacles, de l'espace aérien désigné, des données sur l'approche à vue, les aides de radionavigation et les installations de radiocommunication, s'il y a lieu.

On peut se procurer les publications dont il s'agit auprès du service d'information aéronautique. Les prix d'achat sont publiés dans les AIC, série A.

5. Liste des cartes aéronautiques disponibles

La série de cartes marquées d'un astérisque constitue une partie de l'AIP

Titre de la série	*Echelle*	*Nom et/ou numéro*	*Date*
Carte d'approche à vue – OACI * (VAC)	1/250 000	Port-au-Prince MTPP VAC Cap-Haïtien MTCH VAC	14 Avril 05 14 Avril 05
Carte d'aérodrome – OACI * (AC)	1/10 000	Port-au-Prince Cap-Haïtien	14 Avril 05 14 Avril 05
Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI* type A (AOC)	1/15 000	Port-au-Prince AOC – A10/28	14 Avril 05

6. Cartes topographiques

Pour compléter les Cartes aéronautiques on peut se procurer un large assortiment de cartes topographiques à l'adresse ci-après:

CENTRE NATIONAL DE L'INFORMATION GEO-SPATIALE
Rue Armand Holly #33, Debussy
Port-au-Prince, HT6113, HAITI
Téléphones: (509) 2813-0412/13
(509) 2944-0412
Télécopieur: NÉANT
E-mail: CNIGS.haiti@yahoo.com

GEN 3.3 SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

1. Service Compétent

La Direction des services de la navigation aérienne de l'Administration de l'aviation civile de la République d'Haïti est l'autorité chargée d'assurer les services de la circulation aérienne dans la région indiquée en 2 ci-après:

Directeur de la navigation aérienne

Administration de l'aviation civile
Boite postale 1346
Port-au-Prince, HT 6123 Haïti
Téléphone: +5094494-0035
Télécopieur: NÉANT

Ces services sont assurés conformément aux dispositions contenues dans les documents suivants de l'OACI:

Annexe 2 — *Règles de l'air*

Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

Doc 4444 — *Procédures pour les services de la navigation aérienne - Règles* de l'air (PANS - RAC)

Doc 8168 — *Procédures pour les services de la navigation aérienne- Exploitation technique des aéronefs* (PANS–OPS)

Doc 7030 - *Procédures complémentaires régionales*

Les différences par rapport à ces dispositions sont indiquées en détails dans la Sous-Section GEN 1.7.

2. Zone pour laquelle les services sont fournis

Les services de la circulation aérienne sont assurés sur tout le territoire d'Haïti, ses eaux territoriales comprises, ainsi que dans l'espace aérien qui s'élève au-dessus de la haute mer dans la FIR d'Haïti.

Dans certains cas, et conformément à un accord régional de navigation aérienne, les services de la circulation aérienne sont assurés en vertu d'une délégation d'autorité dans l'espace aérien d'une FIR contiguë. Des précisions sur ce genre de services figurent à la Section ENR. 2.

3. Types de services

Les types de services suivants sont assurés:

- Service d'information de vol (FIS) et service d'alerte (ALRS) ;
- Contrôle régional (ACC) ;

Hormis le cas des bases aériennes militaires, les types de services suivants sont assurés sur les aérodromes:

- Contrôle d'approche(APP) ;
- Contrôle d'aérodrome (TWR) ;
- Service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) ;

4. Coordination entre l'exploitant et les services ATS

La coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne est réalisée selon les dispositions 2.15 de l'Annexe 11 de l'OACI, ainsi que 2.1.1.4 et 2.1.1.5 de la 8e Partie des procédures pour les services de la navigation aérienne - Règles de l'air et services de la circulation aérienne (Doc 4444, PANS-RAC).

5. Altitude minimale de vol

Les altitudes minimales de vol dans les routes ATS figurant à la Section ENR 3 ont été déterminées de façon à assurer une distance verticale minimale au-dessus de l'obstacle le plus élevé de la région dont il s'agit.

6. Liste d'adresses des organes ATS

Nom de l'organe	*Adresse postale*	*Numéro de téléphone*	*Numéro de Facsimile*	*Adresse SFA*
Port-au-Prince/ ACC	Service de la Circulation Aérienne/ACC Boite postale 1346 Port-au-Prince, HT 6123 Haïti	(509) 2910-2230		MTEGYFYX
Port-au-Prince/APP	Service de la Circulation Aérienne/APP Boite postale 1346 Port-au-Prince, HT 6123 Haïti			MTEGYFYX
Port-au-Prince/TWR	Service de la Circulation Aérienne/TWR Boite postale 1346 Port-au-Prince, HT 6123 Haïti	(509) 2910-2232		MTEGYFYX
Cap-Haïtien/TWR	Service de la Circulation Aérienne/TWR Bureau OFNAC Aéroport Int'l du Cap-Haïtien Haïti	(509) 2910-2233		

GEN 3.4 SERVICES DES TELECOMMUNICATIONS

1. Service Compétent

En HAITI, le responsable de la fourniture des services de télécommunications et de radionavigation est l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC).

Office National de l'Aviation Civile

Boulevard Toussaint Louverture
Delmas
Téléphone:(509)4494-0047
Télécopieur:
Télex: NIL
SFA: MTEGYAYX

Le service est assuré conformément aux dispositions contenues dans les documents suivants de l'OACI:

Annexe 10 - Télécommunications aéronautiques

Doc 8400 - Procédures pour les services de navigation aérienne - Abréviations et codes de l'OACI (PANS-ABC)

Doc 8585 - Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques

Doc 7030 - Procédures complémentaires régionales

Doc 7910 - Indicateurs d'emplacement

2. Zone pour laquelle les services sont fournis

Les services de télécommunications sont assurés pour toute la FIR d'HAITI. Des dispositions permettant d'assurer ces services à titre permanent devraient être prises de concert avec le Chef de la Division des Télécommunications, qui est également chargé de l'application du règlement relatif à la conception, au type et à l'installation des stations radioélectriques d'aéronefs. La responsabilité du fonctionnement au jour le jour de ces services incombe aux agents des télécommunications en poste dans les stations de chaque aérodrome international. Les enquêtes, suggestions ou réclamations relatives à tout service de télécommunications devraient être adressées a l'agent responsable de la station concernée ou au Chef de la Division de télécommunications, selon le cas.

3. Types de services

3.1 Services de radionavigation

Il existe les types suivants d'aides radioélectriques à la navigation:

- Système d'atterrissage aux Instruments (ILS)
- Balise omnidirectionnelle (VOR)
- Mesureur de distance (DME)

3.2 Service mobile et service fixe

Service mobile

Sauf instruction contraire, les stations aéronautiques assurent pendant les heures de service publiées une veille permanente sur les fréquences indiquées.

Un aéronef devrait normalement communiquer avec la station radio de contrôle air-sol chargée de la région dans laquelle il vole. Un aéronef devrait assurer une veille permanente sur la fréquence appropriée de la station de contrôle et, sauf en cas d'urgence, ne pas interrompre cette veille sans en informer la station radio de contrôle.

Service fixe

Un message peut être transmis par l'intermédiaire du service fixe aéronautique:

a) S'il est conforme aux dispositions de l'annexe 10 de l'OACI, Volume II, Chapitre 3,3.3 ;

b) S'il est préparé dans les formes spécifiées à l'Annexe 10 de l'OACI ;

c) Si le texte de ce message ne comprend pas plus de 200 groupes.

Les émissions de messages généraux d'exploitants d'aéronefs ne sont acceptées qu'à destination des pays qui sont convenus d'accepter le trafic de classe <<B>>.

3.3 Service de radiodiffusion

Néant

3.4 Langues utilisées

Anglais/Français

3.5 Où obtenir des renseignements détaillés

Les détails relatifs aux diverses installations destinées aux aéronefs en croisière se trouvent dans la 2e Partie, ENR 4.

Les détails des installations disponibles dans chaque aérodrome se trouvent dans la section prévue à cet effet dans la 3e Partie (AD). Dans les cas où une installation dessert aussi bien les aéronefs en croisière que les aérodromes, ces détails se trouvent à la fois dans la 2e Partie (ENR) et dans la 3e Partie (AD).

4. Exigences et conditions

Les exigences de la Direction de la Navigation Aérienne s'agissant des services de communications et, d'une façon générale, les conditions dans lesquelles ces services sont ouverts au trafic international, sont contenues dans le règlement de radionavigation aérienne d'Haïti, où l'on trouvera aussi les dispositions relatives à l'équipement radioélectrique du bord. L'essentiel des principales dispositions est brièvement résumé ci-après, décret du 07 Février 1961, Chapitre 1,2, 4.

Article 1er

Aucun aéronef ne peut survoler le territoire haïtien, s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes:

- Porter des marques de nationalité et d'immatriculation conformément aux dispositions de l'art 8(1) du décret concernant les aéronefs ;
- Être en état de navigabilité conformément aux dispositions du Chapitre IV du décret concernant les aéronefs ;
- Être conduit par le personnel de conduite pourvu des licences et qualifications appropriées en état de validité.

Article 2

Sous réserve de la dispense prévue au paragraphe (2) de l'article premier, tout aéronef effectuant un vol doit être muni des documents suivants:

a) Certificat d'immatriculation
b) Certificat de navigabilité
c) Fiche d'entretien
d) Licence du personnel de conduite
e) Carnet de route
f) Le cas échéant, licence de la station de radiocommunication de bord
g) Si l'aéronef transporte des passagers, liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement.
h) S'il transporte du fret, les documents de transport et le manifeste

Article 4

Tout aéronef haïtien qui assure un service de transport aérien public et tout autre aéronef autorisé par le service de l'aéronautique civile doit être équipé d'un appareil de radiocommunication correspondant aux conditions d'exploitation de l'aéronef.

Une licence permettant l'installation et l'utilisation de l'appareil est délivrée par le Conseil National des Télécommunications. Seul un titulaire d'une licence de radionavigation délivrée conformément aux règlements internationaux peut utiliser cet appareil.

Tout aéronef étranger muni d'un appareil de radio communications, lorsqu'il survole le territoire haïtien ou y atterrit, doit être muni d'une licence délivrée par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation, et ne peut être utilisé que par des membres de l'équipage titulaire d'une licence appropriée.

GEN 3.5 SERVICES METEOROLOGIQUES

1. Service Compétent

Les services météorologiques de l'aviation Civile sont assurés par le Centre National de Météorologie d'Haïti:

Centre National de Météorologie d'Haïti
Aéroport International Toussaint Louverture
Boulevard Toussaint Louverture
Téléphone: (509) 2813-1798
Télécopieur:
SFA: MTPPYMYX

Ces services sont assurés conformément aux dispositions contenues dans les documents OACI suivants:

- Annexe 3- Assistance météorologique à la navigation aérienne Internationale
- Doc 7030 - Procédures complémentaires régionales

2. Zone pour laquelle le service est fourni

Les services météorologiques sont assurés dans la FIR d'Haïti entre 1100 et 0300UTC**.**

3. Observation et messages d'observation météorologiques

Nom de la station et Indicateur d'emplacement	Coordonnées géographiques de la station/ Elévation	Types de messages	Paramètres observés	Paramètres mesurés	Heures de service
Port-au-Prince / International MTPP	Lat: 18.34 Long: 72.17 Alt. 27m	METAR SPECI TAF SIGMET	-Visibilité horizontale -Nébulosité	- Pression -Températures -Direction du vent -Force du vent -Ensoleillement	6h – 22h
Cap-Haitien / International MTCH	Lat: 19.44 Long: 72.11 Alt: 41m	METAR SPECI	- Visibilité horizontale -Nébulosité	- Pression -Températures -Direction du vent -Force du vent -Ensoleillement	6h – 22h
Jérémie MTJE	Lat: 18.39 Long: 74.10 Alt: 63m	METAR		- Pression -Températures -Direction du vent -Force du vent -Ensoleillement	Automatique
Cayes MTCA	Lat: 18.16 Long: 73.47 Alt: 62m	METAR		- Pression -Températures -Direction du vent -Force du vent -Ensoleillement	Automatique

4. Types de services

Les exposés personnels et les consultations au profit des membres d'équipage de conduite ne sont assurés qu'à Port-au-Prince / International. Pour tous les autres aérodromes, la consultation s'effectue par téléphone.

Une documentation de vol restreinte est normalement fournie pour les vols intérieurs. Pour les vols internationaux, la documentation de vol comprend une carte du temps significatif, une carte des vents et des températures de l'air en altitude, ainsi que la dernière prévision d'aérodrome disponible pour l'aérodrome de destination et les aérodromes de dégagement.

5. Avis préalable exigé des exploitants

En ce qui concerne les vols internationaux de plus de 3500 km, les exploitants doivent en principe demander les exposés verbaux, la consultation, la documentation de vol et les autres renseignements météorologiques au moins six heures avant l'heure de départ prévue (voir annexe 3 de l'OACI, 2.3)

6. Comptes rendus d'aéronef

Conformément au chapitre 5 de l'Annexe 3 de l'OACI, paragraphe 3.5.3.1, un compte rendu d'aéronef (AIREP) doit être diffusé aux points de comptes rendus ATS suivants:

Tableau des points de compte rendus ATS/MET pour la FIR de Port-au-Prince MTEG

Points de compte rendus ATS/MET		NAV AID	FIR/UIR	Coordonnées		Routes ATS	Remar-ques
Nom	Cod.			Lat.	Long		
BENET	-	X*	Kingston / Port-au-Prince	18°14'58.42''N	074°39'42.43''W	G633/UG633	O/P
CABO ROJO	DCR	V*	Santo Domingo/ Port-au-Prince	17.55.54N	071.38.58W	B520/UB520	O/P
JOSES	-	X*	Miami/ Port-au-Prince	20°08'39.39''N	073°13'05.42''W	A315/UA315	O/P
LENOM	-	X*	Curaçao / Port-au-Prince	17°00'00.00''N	072°40'12.00''W	G444/UG444	O/P

Notes:

- V Indique que le point est matérialisé VOR
- X Aide à la navigation non-existante.
- O/PPoints de comptes rendus ATS/MET Océanique

7. Autres services météorologiques automatisés

Nom du service	Renseignements fournis	Zones, routes et aérodromes visés	Nos de téléphone, télex, télécopieur Observations
1	2	3	4
Centre National de Météorologie (radio Club d'Haïti)	Carte générale d'analyse météo-rologique (GWC) Carte caribéenne de navigation à basse altitude (SWC)	Toute Haïti	
		Amérique	Contacter le centreNational de météorologie
Centre National de Météorologie Port-au-Prince, Haïti		FIR d'Haïti	

GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE

Table 1- Unités de RECHERCHE et de SAUVETAGE Aéronautique

NOM	Lieu	Moyens	Observations
MAF	18° 34' 38.94 N 72° 17' 5.02 W	Aircraft CESSNA 208B HH-VAN	Autonomie 5.6h, rayon 784 nms,vitesse184kts,disponible h24,victimes: Indicatif d'appel: Rescue AN
MAF	18° 34' 38.94 N 72° 17' 5.02 W	Aircraft CESSNA 206 HH-FLY	Autonomie 4h, rayon 440mns vitesse 174kts, disponible h24,victimes: Indicatif d'appel: Rescue LY
MAF	18° 34' 38.94 N 72° 17' 5.02 W	02 CESSNA 207	Autonomie 3,1h rayon 341mns vitesse 170kts,disponible h24,victimes: Indicatif d'appel: Rescue LS
AYTI AIR ANBILANS	18° 34' 21.10 N 72° 18' 45.58 W	02 Helicopters Bell	Autonomie 2.2h,rayon 350kms,vitesse 246km/h-PN30mns Disponible h24, 07 victimes, Docteur à bord sur demande, Système à Oxygène Complet, Indicatif d'appel: Rescue 07/08
COLIBRI	18° 34' 94 N 72° 17' 5.02 W	Helicopter Sikorsky N7644S	Autonomie 2.5h rayon 115nm vitesse 135kts

Table 2- Unités de RECHERCHE et de SAUVETAGE MARITIME

Nom	Lieu	Moyens	Observations
Haitian coast guard Bizoton	18° 32' 2.97 N 72° 22' 48.30 W	03 Dauntless	24 HR/ 20 KT/ 19 CASUAL/15 MNPN
Haitian Coast guard Cayes	18° 11' 23.52" N 73° 44' 57.47" W	01 Dauntless	24 HR/ 20 KT/ 19 CASUAL/15 MNPN
Haitian Coast Guard Cap-Haitien	19° 45' 29.28" N 72° 11' 42.10" W	01 Dauntless	24 HR/ 20 KT/ 19 CASUAL/15MNPN

1. Services compétents

Le service de recherches et de sauvetage d'Haïti est assuré par l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), avec la collaboration des différents ministères et autres entités qui sont chargés de fournir les moyens nécessaires. Les adresses postales et télégraphiques de l'OFNAC sont les suivantes:

Service de Recherche et de Sauvetage
Office National de l'Aviation Civile
Direction Générale
Boite Postale 1346
Port-au-Prince, Haïti
Tél: +509-2910-2229
Télécopieur
E-mail: sar.haiti@ofnac.gouv.ht

Quand l'intervention de SAR est nécessaire, on peut joindre le centre de coordination de sauvetage à l'adresse suivante:

Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage Aéronautique
Opération H24
Blvd Toussaint Louverture
Boite Postale 1346
Port-au-Prince, Haïti
Tél: +509-2911-1116 /2911-1617 / 2911-1618
+509-4017-7937 / 4017-7938 / 4017-7939
Télécopieur
AFTN: MTEGZSZA
E-mail: rcc.pap@ofnac.gouv.ht
Le service est assuré conformément aux dispositions de l'Annexe 12- Recherche et Sauvetage.

2. Zone pour laquelle le service est fourni

Le service de recherche et de sauvetage est chargé des interventions SAR dans la FIR de Port-au-Prince

3. Types de services

Des détails du centre de coordination et unités de sauvetage appropriés peuvent être trouvés dans le tableau ci-après. De plus, divers éléments de la police nationale, de la marine marchande et autres entités civiles peuvent être disponibles pour des missions de recherches et de sauvetage au besoin et les services de télécommunication aéronautiques, maritimes et publiques sont à la disposition de l'organisation SAR.

L'ARCC est équipé pour communiquer sur les canaux: 123,100 et 121.5 MHZ

Aéronefs SAR équipés de D/F

4. Accords SAR

Des accords ont été conclus entre le service SAR d'Haïti et les services SAR des Etats voisins au sujet de l'aide que chacune des parties contractantes est en mesure d'apporter à celle qui en fait la demande, à réception de celle-ci. Cet accord prévoit la facilitation du survol et de l'atterrissage des aéronefs de recherche et de sauvetage sans autorisation préalable, après envoi d'un plan de vol, de même qu'une facilitation analogue de l'entrée des navires de surface du service SAR et de leurs évolutions dans les régions frontalières (notification d'une telle entrée aux autorités contrôlant celles-ci, gratuité des formalités d'escale, de l'hébergement et du transport des membres d'équipage et liaisons directes entre les deux services SAR sur toutes les questions de recherches et de sauvetage présentant un intérêt commun). Des exemplaires de cet accord peuvent être envoyés sur demande adressée à l'Administration de l'Aviation Civile.

Les demandes d'entrée des aéronefs, du matériel et du personnel venu d'autres Etats pour procéder à des recherches d'aéronefs en détresse ou au sauvetage de rescapés d'accidents d'aviation devront être transmises au centre de coordination de sauvetage. Les instructions relatives au contrôle qui sera exercé à l'entrée de ces aéronefs et/ou de ce personnel seront données par le centre de coordination de sauvetage conformément à un plan permanent de conduite des opérations de recherches et de sauvetage menés dans sa région.

5. Conditions d'utilisation

Le service et les moyens SAR d'Haïti seront en toutes circonstances mis sans frais à la disposition des Etats voisins sur demande adressée à l'Administration de l'Aviation Civile quand ils ne participent pas à des opérations de recherches et de sauvetage sur leur propre territoire. Tous ces moyens sont spécialisés dans les techniques et les fonctions SAR.

6. Procédures et signaux SAR

Procédures et signaux utilisés par les aéronefs

Les procédures pour les pilotes commandant de bord qui sont témoins d'un accident ou qui captent un appel de détresse et/ou un message de détresse sont définies à l'annexe 12 de l'OACI, chapitre 5.

6.3 Signaux de recherches et de sauvetage

Les signaux de recherches et de sauvetage à utiliser sont ceux dont fait état l'Annexe 12 de L'OACI, Chapitre 5,5.10.

6.4 Codes de signaux visuels sol-air à employer par les survivants.

N°	MESSAGE	SIGNAL
1	**Demandons assistance**	**V**
2	**Demandons assistance médicale**	**X**
3	**Non ou réponse négative**	**N**
4	**Oui ou réponse affirmative**	**Y**
5	**Nous nous dirigeons dans cette direction**	**⇧**

Consignes d'utilisation:

1. Faire des signaux conventionnels d'au moins 8 ft (2,5m).
2. Prendre soin de disposer ces signaux exactement comme indiqué.
3. Prévoir le plus de contraste de couleurs possible entre les signaux et le fond.
4. Ne négliger aucun effort pour attirer l'attention par d'autres moyens tels que la radio, les fusées éclairantes, la fumée, un miroir pour réfléchir la lumière

GEN 4.1 REDEVANCES D'AÉRODROME

AÉROPORT INTERNATIONAL TOUSSAINT LOUVERTURE

Le tarif des redevances d'usage établies ci-après est entré en vigueur dans tous les aéroports et aérodromes sous contrôle de l'Autorité Aéroportuaire Nationale, à compter du 1er Février 2012.

Compte tenu des pratiques du secteur, le calcul et la perception des redevances sont autorisés en devise américaine.

Les redevances d'atterrissage, calculées en fonction de la masse maximale certifiée au décollage des aéronefs sont fixées comme suit:

Catégories (Livres)	*Prix en US$*
0 - 15°000	24.00
15°001 - 30°000	36.00
30°001 - 45°000	48.00
45°001 - 60°000	60.00
60°001 - 75°000	72.00
75°001 - 90°000	84.00
90°001 - 105°000	96.00
105°001 - 120°000	108.00
120°001 - 135°000	120.00
135°001 - 150°000	132.00
150°001 - 165°000	144.00
165°001 - 180°000	156.00
180°001 - 195°000	168.00
195°001 - 210°000	180.00
210°001 - 225°000	192.00

Au-delà de 225°000 livres, la différence est calculée à US$1.20 par mille livres (1°000 lbs).

Les avions privés ne dépassant pas 15°000 livres effectuant un vol non commercial sont exempts du paiement de la redevance d'atterrissage.

Aux heures de pointe, de 14 heures à 16 heures, tout vol régulier accusant un retard de plus de trente minutes devra payer, en plus de la redevance d'atterrissage, une pénalité équivalant à cinquante pour cent (50%) de cette redevance.

Les vols non réguliers atterrissant entre 14 heures et 16 heures paieront une redevance d'atterrissage augmentée de cinquante pour cent (50%).

Les vols commerciaux atterrissant ou décollant en dehors des heures officielles d'ouverture de l'aéroport (soit avant six heures du matin ou après dix heures du soir) paieront une amende de deux cents dollars américains (US$ 200.00), en plus du droit d'atterrissage augmenté de cinquante pour cent (50%).

Le décollage de tout aéronef effectué en dehors des heures officielles d'ouverture de l'aéroport est assujetti au paiement d'une redevance de quatre cent dollars américains (US$ 400.00).

Il sera perçu par l'autorité Aéroportuaire Nationale une redevance de dix dollars américains (US$ 10.00) pour tout atterrissage ou décollage d'aéronef nécessitant le balisage lumineux.

Il sera perçu une redevance de trente dollars américains (US $30.00) par heure ou fraction d'heure pour l'éclairage de l'aire de stationnement en dehors des heures officielles d'ouverture d'aéroport.

Une redevance de UN dollar américain (US$ 1.00) par mille livres sera payée sur le fret aérien en provenance de l'étranger.

Il sera perçu par l'Autorité Aéroportuaire Nationale une redevance minimum de trois dollars américains (US$ 3.00) par jour pour le droit de stationnement. Au-delà des deux premières heures gratuites, il sera perçu des droits complémentaires de stationnement calculés à soixante centimes américains (US$ 0.60) par mille livres.

Les lignes aériennes paieront à l'Autorité Aéroportuaire Nationale une redevance de cinq dollars et 50 centimes américains (US $5.50) par passager pour l'utilisation de toutes les facilités d'embarquement et de débarquement des passagers (Tapis roulant, passerelle, autobus, salle d'embarquement, escaliers mécaniques, etc.).

Les lignes aériennes paieront pour le contrôle de la sûreté une redevance de cinq dollars américains (US$ 5.00) par passager embarqué à destination d'un pays étranger.

Toute compagnie de pétrole concessionnaire acquittera une redevance de vingt centimes américains (US$ 0.20) par gallon de carburant vendu à un aéronef dans les aéroports civils de la République

Tout concessionnaire offrant des services au sol aux aéronefs privés, commercial ou militaire, incluant la restauration à bord ou dans les bâtiments de l'aéroport, la location d'équipement au sol, paiera une redevance mensuelle correspondant à dix pour cent (10%) du montant brut des recettes relatives aux dits services.
Toute concession dans l'aire de l'Aéroport International Toussaint Louverture doit faire l'objet d'un contrat signé entre le concessionnaire et l'Autorité Aéroportuaire. La redevance mensuelle à payer par le concessionnaire est calculée comme suit:

Catégories	*Prix en US$ par pied carré*
Espace pour bureau	18.00
Espace pour enregistrement et embarquement	21.00
Espace pour commerce	21.00
Espace pour fret	14.00
Espace pour entrepôt	12.00
Terrain	10.00
Tarmac	9.00

Les concessionnaires occupant les espaces pour la location de véhicules paieront un montant forfaitaire mensuel de six cent dollars américains (US$ 600.00).

AEROPORT INTERNATIONAL DU CAP HAITIEN

VOLS INTERNATIONAUX

Les redevances d'atterrissage, calculées en fonction de la masse maximale certifiée au décollage des aéronefs sont fixées comme suit:

Catégories (Livres)	*Prix en US$*
0 - 15°000	24.00
15°001 - 30°000	36.00
30°001 - 45°000	48.00
45°001 - 60°000	60.00
60°001 - 75°000	72.00
75°001 - 90°000	84.00
90°001 - 105°000	96.00
105°001 - 120°000	108.00
120°001 - 135°000	120.00
135°001 - 150°000	132.00
150°001 - 165°000	144.00
165°001 - 180°000	156.00

Les avions privés ne dépassant pas 15°000 livres effectuant un vol non commercial sont exempts du paiement de la redevance d'atterrissage.

Aux heures de pointe, de 14 heures à 16 heures, tout vol régulier accusant un retard de plus de trente minutes devra payer, en plus de la redevance d'atterrissage, une pénalité équivalant à vingt-cinq pour cent (25%) de cette redevance.

Les vols non réguliers atterrissant entre 14 heures et 16 heures paieront une redevance d'atterrissage augmentée de vingt-cinq pour cent (25%).

Les vols commerciaux atterrissant en dehors des heures officielles d'ouverture de l'aéroport (soit avant six heures du matin ou après dix heures du soir) paieront une amende de cent dollars américains (US$ 100.00), en plus du droit d'atterrissage augmenté de vingt-cinq pour cent (25%).

Le décollage de tout aéronef effectué en dehors des heures officielles d'ouverture de l'aéroport est assujetti au paiement d'une redevance de deux cents dollars américains (US$ 200.00).

Une redevance de UN dollar américain (US$ 1.00) par mille livres sera payée sur le fret aérien en provenance de l'étranger.

Il sera perçu par l'autorité Aéroportuaire Nationale une redevance de trois dollars américains (US$ 3.00) par jour pour le droit de stationnement. Au-delà des deux premières heures gratuites, il sera perçu des droits complémentaires de stationnement calculés à quarante centimes américains (US$ 0.40) par mille livres.

Les lignes aériennes paieront pour le contrôle de la sûreté une redevance de cinq dollars américains (US$ 5.00) par passager embarqué à destination d'un pays étranger.

Toute compagnie de pétrole concessionnaire acquittera une redevance de vingt centimes américains (US$ 0.20) pour tout gallon de carburant vendu à un aéronef dans les aéroports civils de la République.

Tout concessionnaire offrant des services au sol aux aéronefs, privés, commerciaux ou militaires, incluant la restauration à bord ou dans les bâtiments de l'aéroport, la location d'équipement au sol, paiera une redevance mensuelle correspondant à dix pour cent (10%) du montant brut des recettes relatives aux dits services.

Toute concession dans l'aire de l'Aéroport International du Cap Haïtien doit faire l'objet d'un contrat signé entre le concessionnaire et l'Autorité Aéroportuaire. La redevance mensuelle à payer par le concessionnaire est calculée comme suit:

Catégories	*Prix en US$ par pied carré*
Espace pour bureau	12.00
Espace pour comptoir d'enregistrement	13.20
Espace pour commerce	12.00
Espace pour fret	11.20
Espace pour entrepôt	12.00
Terrain	7.00
Tarmac	5.00

Les concessionnaires occupant les espaces pour la location de véhicules paieront un montant forfaitaire mensuel de quatre cent dollars américains (US$ 400.00).

AEROPORT DE PORT-AU-PRINCE ET DES VILLES DE PROVINCES

VOLS DOMESTIQUES

Catégories (Livres)	*Prix en US$*				
	Cayes	*Jacmel*	*Jérémie*	*Cap Haïtien*	*Port-au-Prince*
0 - 15°000	8.00	8	4	24	24
15°001 - 30°000	14.00	14	7	36	36
30°001 - 45°000	20.00	20	10	48	48

Les lignes aériennes opérant des vols à l'intérieur du territoire national paieront pour le contrôle de la sûreté une redevance de deux dollars américains (US$ 2.00) par passager.

Toute compagnie aérienne effectuant des vols domestiques percevra pour le compte de l'Autorité Aéroportuaire Nationale une redevance de service passager de deux dollars américains (US$ 2.00) sur chaque billet vendu.

Une redevance de un dollar américain (US$ 1.00) par mille livres sera payée sur le fret aérien.

Au-delà des deux premières heures de stationnement qui sont gratuites, il sera perçu un droit de stationnement de soixante centimes américains (US$ 0.60) par mille livres.

Toute compagnie de pétrole concessionnaire acquittera une redevance de vingt centimes américains (US$ 0.20) pour tout gallon de carburant vendu à un aéronef dans les aéroports sous contrôle de l'Autorité Aéroportuaire Nationale.

Tout concessionnaire occupant un espace dans l'aire d'un aéroport domestique paiera une redevance forfaitaire mensuelle de:

Espace pour comptoir d'enregistrement	US$ 100.00
Espace pour bureau	US$ 70.00
Espace pour commerce	US$ 50.00
Espace pour entrepôt	US$ 40.00

Exemptions et réductions

Les catégories de vol suivantes peuvent être dispensées du paiement des redevances d'aérodrome.

a) Les vols d'essais effectués à la demande de l'Administration de l'Aviation Civile.
b) Les vols de vérification technique effectués par un aéronef de l'aviation commerciale, si aucune rémunération n'est perçue pour le transport des passagers et des marchandises éventuellement à bord.
c) Les vols de recherche et de sauvetage.
d) Les vols comportant un demi-tour pour raison technique par exemple un décollage avec retour forcé à l'aérodrome de départ par suite d'anomalies techniques, de conditions météorologiques défavorables ou pour tout motif de ce genre.
e) Les vols des aéronefs appartenant à l'Administration de l'Aviation Civile.
f) Les vols des aéronefs militaires.
g) Les vols des aéronefs militaires étrangers et des aéronefs servant exclusivement au transport de représentants d'états étrangers ou de membres du personnel de l'Organisation des Nations Unies.
h) Les vols des aéronefs qui appartiennent à des Etats étrangers et sont affectés par ceux-ci aux services de police et de douane ou à l'inspection des aides à la navigation.

Modalités de paiement

Les redevances d'atterrissage et de stationnement au parking, ou d'utilisation d'un hangar, sont facturées au taux journalier dès que l'aérodrome est utilisé. Dans le cas des usagers réguliers, ils doivent produire une demande à la fin de chaque mois pour payer les redevances accumulées durant le mois. Les redevances de hangar et de parking facturées mensuellement ou trimestriellement sont payables d'avance au début de la période.

GEN 4.2 REDEVANCES DE SERVICE DE NAVIGATION AERIENNE

1. Contrôle d'approche

Les services rendus par les organes de l'ATC des aérodromes de Port-au-Prince et du Cap-Haïtien seront facturés dans les conditions mentionnées ci-après.

Les redevances perçues par les autorités de l'aérodrome seront considérées comme redevances de la région terminale.

Le montant des redevances de la région terminale sera facturé ainsi:

- Aéronef pesant 17,600 lbs (8,000kg) ou moins

Vol privé	US$ 40.00
Autre vol	US$ 60.00

Tout aéronef pesant 17,600 lbs (8,000kg) ou moins atterrissant à l'aéroport International de Port-au-Prince entre 22h01 et 5h59 (heures locales) paiera une redevance additionnelle de US$ 60.00

- Aéronef pesant plus de 17,600 lbs (8,000kg)

Vol privé	US$ 60.00
Autre vol	US$ 90.00

Tout aéronef pesant plus de 17,600 lbs (8,000kg) atterrissant à l'aéroport International de Port-au-Prince entre 22h01 et 5h59 (heures locales) paiera une redevance additionnelle de US$ 120.00 pour la région terminale

2. Service de navigation aérienne de route

2.1 Généralités

Dans le cas des aéronefs de transporteurs aériens commerciaux qui volent en croisière selon les règles de vol aux instruments (IFR) dans la région d'information de vol (FIR) d'Haïti, une redevance sera payée pour chaque vol selon les modalités précisées ci-après

La redevance par vol sera calculée d'après la formule suivante:

$$\mathbf{R} = \mathbf{T} \times \sqrt{\mathbf{P}}$$

R= Montant de la redevance

T= Taux unitaire exprimé en dollars américains US$

P= Masse maximale au décollage pour chaque type d'avion, en tonnes

2.2.1 Facteur distance

Néant

2.2.2 Facteur masse

Dans le but de faciliter le calcul des charges, une moyenne de la masse maximale au décollage (MTOW) par type d'avion a été calculée à partir des poids publiés dans le manuel de l'OACI sur les tarifs d'aéroport et de la facilité de la Navigation Aérienne (Doc 7100).

Concernant le taux unitaire, il est défini comme étant le ratio entre les coûts estimés de la Navigation aérienne et les unités de service estimées pour l'annexe considérée.

Taux unitaire = Coût estimé de la Navigation Aérienne / Unités de service estimées

3. Base de coût des services de navigation aérienne - Exemptions et réductions

3.1 Base de coût des services de navigation aérienne

La base de coût des services de navigation aérienne peut-être indiquée sur demande adressée à l'Administration de l'Aviation Civile (l'adresse figure en GEN 1.1-6).

3.2Exemptions et réductions

Les catégories de vol suivantes peuvent être dispensées du paiement des redevances d'utilisation des installations de navigation aérienne:

a) Les vols d'essais effectués à la demande de l'Administration de l'aviation civile
b) Les vols de vérification technique effectués par un aéronef de l'aviation commerciale, si aucune rémunération n'est perçue pour le transport des passagers et des marchandises éventuellement à bord
c) Les vols de recherches et de sauvetage
d) Les vols comportant un demi-tour pour raison technique par exemple un décollage avec retour forcé à l'aérodrome de départ par suite d'anomalies techniques, de conditions météorologiques défavorables ou pour tout motif de ce genre.
e) Les vols des aéronefs appartenant à l'Administration de l'Aviation Civile.
f) Les vols des aéronefs militaires.
g) Les vols des aéronefs militaires étrangers et des aéronefs servant exclusivement au transport de représentants d'états étrangers ou de membres du personnel de l'Organisation des Nations Unies.
h) Les vols des aéronefs qui appartiennent à des Etats étrangers et sont affectés par ceux-ci aux services de police et de douane ou à l'inspection des aides à la navigation.

4. Modalités de paiement

Le propriétaire et l'utilisateur d'un aéronef sont conjointement et individuellement responsables du paiement de la redevance. La perception de la redevance sera effectuée mensuellement par l'Administration de l'Aviation Civile qui enverra une facture à cet effet aux utilisateurs réguliers des aéroports internationaux de Port-au-Prince et du Cap-Haïtien. Le paiement de la redevance doit être effectué dans les trente (30) jours qui suivent la date de facturation.

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE (OFNAC)

SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

AIP

PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE

REPUBLIQUE D'HAITI

PARTIE 2

EN ROUTE (ENR)

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

PARTIE 2 — EN ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.1 PREFACE Non applicable
ENR 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP Non applicable
ENR 0.3 REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP Non applicable
ENR 0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP Non applicable
ENR 0.5 LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP Non applicable

ENR 0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2

ENR 1	**REGLES ET PROCEDURES GENERALES**	**ENR 1.1-1**
ENR 1.1	Règles générales	ENR 1.1-1
ENR 1.2	Règles de vol à vue	ENR 1.2-1
ENR 1.3	Règles de vol aux instruments	ENR 1.3-1
ENR 1.4	Classification de l'espace aérien ATS	ENR 1.4-1
ENR 1.5	Procédures d'attente, d'approche et de départ	ENR 1.5-1
ENR 1.6	Services et Procédures Radar	ENR 1.6-1
ENR 1.7	Procédures de calage altimétrique	ENR 1.7-1
ENR 1.8	Procédures complémentaires régionales (Doc 7030)	ENR 1.8-1
ENR 1.9	Gestion des courants de trafic aérien (ATFM)	ENR 1.9-1
ENR 1.10	Planification des vols	ENR 1.10-1
ENR 1.11	Adressage des messages de plan de vol	ENR 1.11-1
ENR 1.12	Interception des aéronefs civils	ENR 1.12-1
ENR 1.13	Intervention illicite	ENR 1.13-1
ENR 1.14	Incidents de la circulation aérienne	ENR 1.14-1
ENR 2	**ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**	**ENR 2.1-1**
ENR 2.1	FIR, UIR et TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.2	Autre espace aérien réglementé: UTA, CTA et SIV	ENR 2.2-1
ENR3	**ROUTES ATS**	**ENR 3.1-1**
ENR3.1	Routes ATS inférieures	ENR 3.1-1
ENR3.2	Routes ATS supérieures	ENR 3.2-1
ENR3.3	Routes de navigation de surface (RNAV)	ENR 3.3-1
ENR3.4	Routes d'hélicoptères	ENR 3.4-1
ENR3.5	Autres routes	ENR 3.5-1
ENR3.6	Attente en route	ENR 3.6-1
ENR4	**AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION**	**ENR 4.1-1**
ENR4.1	Aides de radionavigation de route	ENR 4.1-1
ENR4.2	Systèmes spéciaux de navigation	ENR 4.2-1
ENR4.3	Indicatifs codés des points significatifs	ENR 4.3-1
ENR4.4	Feux aéronautiques au sol - en route	ENR 4.4-1

ENR5	**AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION**	**ENR 5.1-1**
ENR5.1	Zones interdites, réglementées ou dangereuses	ENR 5.1-1
ENR5.2	Zones de manœuvres et d'entraînement militaires	ENR 5.2-1
ENR5.3	Autres activités de nature dangereuse	ENR 5.3-1
ENR5.4	Obstacles à la navigation aérienne de route	ENR 5.4-1
ENR5.5	Zones d'activités aériennes sportives et récréatives	ENR 5.5-1
ENR5.6	Migrations d'oiseaux et zones fréquentées par une faune sensible	ENR 5.6-1
ENR6	**CARTES DE CROISIÈRE**	
ENR6.1	Carte de croisière espace inférieur	ENR 6.1-1
ENR6.2	Carte de croisière espace supérieur	ENR 6.2-1

ENR 1. RÈGLES ET PROCÉDURES GÉNÉRALES

ENR 1.1 RÈGLES GÉNÉRALES

Les règles et procédures de la circulation aérienne applicables sur le territoire de la République d'Haïti sont conformes aux dispositions des Annexes 2 et 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aux parties relatives aux aéronefs des *Procédures pour les services de navigation aérienne*, ainsi qu'aux *procédures complémentaires régionales* de la région de CAR / SAM, sous réserve des différences énumérés en GEN 1-7.

1. Hauteur minimale de sécurité

Les aéronefs ne devront pas voler au-dessous de la hauteur minimale de sécurité sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage. La hauteur minimale de sécurité est la hauteur à laquelle ni une perturbation inutilement causée par le bruit ni un risque indu pour les personnes et les biens n'est à craindre en cas d'atterrissage forcé. Cependant, au-dessus des villes ou autres agglomérations ou rassemblements de personnes, cette hauteur devra être d'au moins 300m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600m autour de l'aéronef et ailleurs d'au moins 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau. Les planeurs et les ballons peuvent en cas de nécessité voler à une hauteur inférieure à 150 m si aucun danger pour les personnes et les biens n'est à craindre. Les aéronefs ne devront pas voler au-dessous des ponts ou autres ouvrages d'art du génie civil, ni au-dessous des lignes électriques aériennes et des antennes. L'autorité aéronautique locale peut éventuellement accorder des autorisations dérogatoires à l'égard de vols effectués à des fins particulières.

2. Jets d'objets

Il est interdit de jeter ou de pulvériser quoi que ce soit à partir d'un aéronef, si ce n'est du ballast sous forme d'eau ou de sable fin, du carburant, des élingues de remorquage, des bannières à tracter en vol ou autres objets similaires, dès lors qu'ils sont largués ou déchargés en des lieux où il n'en résulte aucun danger pour les personnes ou pour les biens. L'autorité aéronautique locale peut éventuellement accorder des dérogations à cette interdiction s'il n'en résulte aucun danger pour les personnes ou pour les biens.

Le largage de courrier est du ressort de l'administration postale ou de l'organe désigné en vertu d'un accord avec l'autorité aéronautique.

3. Acrobaties aériennes

Les acrobaties aériennes ne sont autorisées qu'en conditions météorologiques de vol à vue et avec le consentement explicite de toutes les personnes se trouvant à bord. Les acrobaties aériennes sont interdites à une hauteur inférieure à 450 m (1 500 ft), ainsi qu'au-dessus des villes ou autres agglomérations, des rassemblements de personnes ou des aéroports. L'autorité aéronautique locale peut éventuellement accorder des autorisations dérogatoires dans des cas particuliers. Outre l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne, les acrobaties aériennes effectuées au voisinage d'un aérodrome sans organe ATS nécessitent une autorisation spéciale.

4. Vols de remorquage et vols publicitaires

Les vols publicitaires comportant un remorquage d'objet(s) nécessitent la permission de l'autorité aéronautique locale dont relève le domicile du demandeur. Cette permission ne sera accordée que si:

1) Le pilote est titulaire de la qualification de remorquage;
2) L'aéronef est pourvu d'un barographe étalonné pour l'enregistrement des altitudes atteintes pendant le vol;
3) Pendant le vol envisagé, pas plus de trois aéronefs volent en formation, la distance entre l'objet remorqué par l'aéronef précédent et l'aéronef suivant, ainsi qu'entre les aéronefs devant alors être d'au moins 60 m;
4) L'assurance en responsabilité civile couvre explicitement le remorquage d'objets.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent au remorquage d'objets à d'autres fins que la publicité et l'alinéa 2) ne s'applique pas aux travaux aériens effectués par un giravion. Le remorquage de planeurs ne nécessite pas d'autorisation, la qualification de remorquage étant suffisante. Pour des raisons de sécurité ou d'ordre public et en particulier pour lutter contre le bruit, l'autorité qui accorde la permission peut poser des conditions. Cette autorité peut assigner des hauteurs minimales de sécurité plus élevées et imposer des limites de durée.

Lorsque la publicité ne consiste qu'en inscriptions sur un aéronef, un vol publicitaire ne nécessite pas de permission. Les vols publicitaires faisant appel à des moyens acoustiques sont interdits.

5. Heures et unités de mesure

Le temps universel coordonné (UTC) et les unités de mesure indiquées à cet effet seront employés pour la mise en œuvre des aéronefs. Le ministre des Transports définira les unités de mesure à employer et celles-ci seront énumérées dans la Publication d'information aéronautique (AIP).

6. Structure de l'espace aérien

Pour ce qui est du service d'information de vol et du service d'alerte, le ministre des Transports détermine les régions d'information de vol et il publie la liste dans l'AIP. Dans les régions d'information de vol, le ministre des Transports détermine les espaces aériens contrôlés et non contrôlés selon les possibilités locales des services de la circulation aérienne (ATS), compte tenu de la classification dont il est fait état en ENR 1.4. Dans l'espace aérien contrôlé, les services de la circulation aérienne peuvent interdire complètement ou partiellement les vols VFR si l'importance du trafic oblige à le faire par suite d'un manque d'espace ou de temps.

7. Zones interdites et zones règlementées

Le ministre des Transports institue au besoin des zones interdites et des zones règlementées s'il y a lieu de le faire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public, en particulier quand la sécurité de la circulation aérienne est en cause. Ces zones figurent dans l'AIP.

8. Vols dans les nuages en planeur

Les vols dans les nuages en planeur peuvent être autorisés par les services de la circulation aérienne si des mesures appropriées permettent d'assurer la sécurité de celle-ci. Cette autorisation peut être assortie de conditions.

9. Décollages et atterrissages des avions, giravions, ballons dirigeables, motoplaneurs, planeurs et parachutistes en dehors des aérodromes agrées à cet effet.

Pour les décollages et atterrissages des avions, giravions et ballons dirigeables, la permission de l'autorité aéronautique locale compétente est exigée. Pour décoller hors d'un aérodrome désigné, les motoplaneurs et les planeurs doivent obtenir la permission de l'autorité aéronautique locale. Les atterrissages en campagne des motoplaneurs et des planeurs ne nécessitent cependant pas de permission. Les atterrissages de parachutistes hors d'un aérodrome désigné n'en nécessitent pas non plus.

L'autorité qui accorde la permission peut exiger d'un demandeur la preuve du consentement d'un propriétaire de terrain ou de toute autre partie concernée.

10. Ascensions de ballons cerfs-volants, modèles réduits motorisés et objets volants

L'ascension d'un ballon libre habité hors d'un aérodrome agrée pour le lancement de ce genre d'aéronef nécessite l'accord de l'autorité aéronautique locale.

L'ascension de ballons captifs n'est autorisée qu'avec le consentement de l'autorité aéronautique locale. Ce consentement est exigé pour les cerfs-volants maintenus par un cordage d'une longueur de plus de 100 m (300 ft). Les ascensions de cerfs-volants sont interdites dans une partie de l'emprise aéroportuaire où la construction est règlementée ainsi qu'à une distance inférieure à 3 km des limites d'un terrain d'aviation ou de vol à voile. L'autorité aéronautique locale peut accorder des dérogationsDe jour, le câble d'amarrage des ballons captifs et des cerfs-volants dont l'ascension nécessite une autorisation doit à intervalles de 100m (300ft) être balisé avec des fanions rouges et blancs, et de nuit avec des feux rouges et blancs, de façon à pouvoir être distingué dans toutes les directions par les pilotes d'aéronefs.

Le vol de modèles réduits de moins de 5 kg de masse brute n'exige aucune permission, sauf s'il s'agit de modèles réduits propulsés par des fusées. La mise en œuvre de modèles réduits à moteurs thermiques à moins de 1,5 km d'une zone habitée n'est autorisée qu'avec le consentement de l'autorité aéronautique compétente locale. Il en va de même pour tout type de modèle réduit d'aéronef devant voler à moins de 1,5 km des limites d'un aérodrome. Sur un aérodrome, le vol de tout type de modèle réduit d'aéronef n'est permis qu'avec le consentement des services de la circulation aérienne.

ENR 1.2 RÈGLES DE VOL À VUE

1. Hormis le cas du VFR spécial, les vols VFR seront effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles dont fait état le Tableau 1

2. Sauf autorisation d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne devra ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome:

   a) quand le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft); ou

   b) quand la visibilité au sol est inférieure à 5 km

3. Les vols VFR effectués entre le coucher et le lever du soleil, ou pendant une autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourrait être imposée par l'autorité ATS compétente, seront effectués conformément aux conditions prescrites par cette autorité

4. Sauf autorisation de l'autorité ATS, les vols VFR ne seront pas effectués:

   a) au-dessus du niveau de vol 180

   b) à des vitesses transsoniques et supersoniques.

5. Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR ne sera effectué:

a) au-dessus des zones à forte densité de population, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef;

b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 5.a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau.

Tableau 1

<table>
<tr><td rowspan="2">Classe d'espace aérien</td><td rowspan="2">B</td><td rowspan="2">C, D, E</td><td colspan="2">F, G</td></tr>
<tr><td>Au-dessus de 900 m (3000 ft) par rapport auniveau moyen de la mer ou au-dessus de 300 m (1000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé</td><td>A 900 m (3000ft) et au-dessous par rapport au niveau moyen de la mer, ou à 300 m (1000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé</td></tr>
<tr><td>Distance par rapport aux nuages</td><td>Hors des nuages</td><td colspan="2">1 500 m horizontalement</td><td>Hors des nuages et en vue de la surface</td></tr>
<tr><td>Visibilité en vol</td><td colspan="3">8 km à 3 050m* (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer et au-dessus.
5 km au-dessous de 3 050m* (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer.</td><td>5 km**</td></tr>
<tr><td colspan="5">* Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer, il faudrait utiliser FL 100 au lieu de 10 000 ft.
** Si l'autorité ATS compétente le prescrit:
a) des visibilités en vol inférieures à 1 500 m peuvent être autorisées pour des vols effectués:
1) à des vitesses qui permettent, compte tenu de la visibilité, de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou
2) dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans les zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.
b) un HELICOPTERE peut être autorisé à voler *avec moins de 1 500 m*de visibilité en vol, s'il le fait à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.</td></tr>
</table>

6. Sauf indication contraire dans une autorisation du contrôle de la circulation aérienne et sauf spécification de l'autorité ATS compétente, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, ou au-dessus d'un niveau de référence supérieur spécifié par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, seront effectués à l'un des niveaux de vol correspondant à leur route spécifiés dans les tableaux des niveaux de croisière.

7. Un aéronef en vol VFR se conformera aux dispositions du paragraphe 3.6 de l'Annexe 2 de l'OACI:

a) s'il vole dans un espace aérien de classe B, C ou D;

b) s'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé; ou

c) s'il effectue un vol VFR spécial.

8. Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments devra:

a) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur, ou

b) si le vol répond aux conditions prescrites en 3.3 de l'Annexe 2 de l'OACI, soumettre un plan de vol à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

ENR 1.3 RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

1. Règles applicables à tous les vols IFR

2.

1.1 Equipement des aéronefs

Les aéronefs seront équipés d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

1.2 Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente, un vol IFR sera effectué à un niveau qui ne sera pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'Etat dont le territoire est survolé ou, quand aucune altitude minimale de vol n'a été établie:

a) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera de 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km de la position estimée de l'aéronef;

b) ailleurs que dans les régions spécifiées en a), à un niveau qui sera de 300m (1000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km de la position estimée de l'aéronef.

Note. - La position estimée de l'aéronef tiendra compte de la précision de navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef

.

1.3 Poursuite en VFR d'un vol IFR

1.3.1 Un pilote d'aéronef qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue devra, si un plan de vol a été déposé, aviser l'organe intéressé des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

1.3.2 Si un pilote effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il n'annulera pas son plan de vol IFR, à moins qu'il soit prévu et envisagé de poursuivre ce vol en conditions météorologiques de vol à vue pendant une assez longue durée et sans interruption.

2. Règles applicables aux vols IFR dans l'espace aérien contrôlé

2.1 Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conformera aux dispositions du paragraphe 3.6 de l'Annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

2.2 Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé utilisera un niveau de croisière ou, s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, il évoluera entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau choisis:

a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI; ou

b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est ainsi décidé conformément aux dispositions de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410.

Toutefois la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ces tableaux n'aura pas lieu d'être quand il en sera disposé autrement dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les publications d'information aéronautique (AIP) de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne (ATS).

3. Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé

3.1 Niveaux de croisière

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilisera un niveau de croisière correspondant à sa route, comme il est spécifié:

a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, pour les vols effectués à 900 m (3 000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer; ou

b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est ainsi décidé conformément aux dispositions de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, pour les vols effectués au-dessus du niveau 410.

Note. — Cette disposition n'interdit pas aux avions en vol supersonique d'utiliser les techniques de croisière ascendante.

3.2 Communications

Un aéronef qui vole en IFR hors de l'espace aérien contrôlé mais qui évolue ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions de 3.3.1.2 c) ou d) de l'Annexe 2 de l'OACI, ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, gardera l'écoute sur la fréquence radio appropriée et établira, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

3.3 Comptes rendus de position

Lorsque l'autorité compétente des services de la circulation aérienne exige qu'un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé:

— dépose un plan de vol,

— garde l'écoute sur la fréquence radio appropriée et établisse, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol, cet aéronef rendra compte de sa position conformément aux dispositions de 3.6.3 de l'Annexe 2 de l'OACI sur les vols contrôlés.

Note. - Les aéronefs désirant faire usage du service consultatif de la circulation aérienne lorsqu'ils volent en IFR dans un espace aérien à service consultatif devront se conformer aux dispositions du paragraphe 3.6 de l'Annexe 2 de l'OACI ; toutefois, leur plan de vol et les modifications apportées à celui-ci ne feront pas l'objet d'autorisations et une liaison bilatérale sera maintenue avec l'organe assurant le service consultatif de la circulation aérienne.

ENR 1.4 CLASSIFICATION DE L'ESPACE AÉRIEN ATS

1. Classification des espaces aériens ATS

Les espaces aériens ATS sont classés et désignés comme suit:

Classe A. Seuls les vols IFR sont autorisés; tous les vols sont assujettis au service du contrôle de la circulation aérienne et les séparations des aéronefs sont assurées.

Classe B. Les vols IFR et VFR sont autorisés; tous les vols sont assujettis au service du contrôle de la circulation aérienne et les séparations des aéronefs sont assurées.

Classe C. Les vols IFR et VFR sont autorisés; tous les vols sont assujettis au service du contrôle de la circulation aérienne et les aéronefs en vol IFR sont séparés des autres aéronefs en vol IFR et des aéronefs en vol VFR. Les aéronefs en vol VFR sont séparés des aéronefs en vol IFR et reçoivent des informations de trafic au sujet des autres aéronefs en vol VFR.

Classe D. Les vols IFR et VFR sont autorisés et tous les vols sont assujettis au service du contrôle de la circulation aérienne; les aéronefs en vol IFR sont séparés des autres aéronefs en vol IFR et ils reçoivent des informations de trafic au sujet des autres aéronefs en vol VFR; les aéronefs en vol VFR reçoivent des informations de trafic au sujet de tous les autres vols.

Classe E. Les vols IFR et VFR sont autorisés; les aéronefs en vol IFR sont assujettis au service du contrôle de la circulation aérienne et ils sont séparés des autres aéronefs en vol IFR. Tous les aéronefs reçoivent dans la mesure du possible des informations de trafic.

Classe F. Les vols IFR et VFR sont autorisés; tous les aéronefs en vol IFR bénéficient d'un service de la circulation aérienne et tous les aéronefs d'un service d'information de vol sur demande.

Classe G. Les vols IFR et VFR sont autorisés et bénéficient sur demande d'un service d'information de vol.

Le tableau ci-après fait état des conditions auxquelles sont assujettis les aéronefs dans les diverses classes d'espace aérien.

Classe	Type de vol	Séparation assurée entre	Service assuré	Visibilité et distance minimales* par rapport aux nuages en VMC	Limite de vitesse*	Radio communications obligatoires	Autorisation ATC obligatoire
A	IFR seulement	Tous aéronefs	Service du contrôle de la circulation Aérienne	Sans objet	Sans objet	Bilatérales permanentes	Oui
B**	IFR	Tous aéronefs	Service du contrôle de la circulation Aérienne	Sans objet	Sans objet	Bilatérales permanentes	Oui
	VFR	Tous aéronefs	Service du contrôle de la circulation Aérienne	8 km à partir de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 5 km à moins de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. Hors des nuages	Sans objet	Bilatérales permanentes	Oui
C**	IFR	IFR et IFR IFR et VFR	Service du contrôle de la circulation Aérienne	Sans objet	Sans objet	Bilatérales permanentes	Oui
	VFR	VFR et IFR	1) Service du contrôle de la circulation Aérienne pour la séparation des aéronefs IFR; 2) information de trafic VFR /VFR (et sur demande avis d'évitement de trafic)	8 km à partir de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 5 km à moins de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 1 500 m de distance horizontale et 300 m de distance verticale par rapport aux nuages.	250 kt de VI à moins de 3050 m (10000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer	Bilatérales permanentes	Oui
D	IFR	IFR et IFR	Service du contrôle de la circulation aérienne avec informations de trafic au sujet des vols VFR (et, sur demande, avis d'évitement de trafic)	Sans Objet	250 kt VI à moins de3050m (10000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer	Bilatérales permanentes	Oui

D	VFR	Sans objet	Information de trafic	8 km à partir de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 5 km à moins de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 1500 m de distance verticale par rapport aux nuages.	250 kt VI à moins de 3050m (10000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer	Bilatérales permanentes	Oui
E**	IFR	IFR et IFR	Service du contrôle de la circulation aérienne avec informations de trafic au sujet des vols VFR dans la mesure du possible	Sans objet	250 kt VI à moins de 3050m (10000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer	Bilatérales permanentes	Oui
	VFR	Sans Objet	Information de trafic dans la mesure du possible	8 km à partir de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 5 km à moins de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 1500 m de distance verticale par rapport aux nuages.		Non	Non
F**	IFR	Sans Objet	Service d'information de vol	Sans Objet	250 kt VI à moins de 3050m (10000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer	Bilatérales permanentes	Non
	VFR	Sans Objet	Service d'information de vol	8 km à partir de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 5 km à moins de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 1500 m de distance verticale par rapport aux nuages. Jusqu'à 900 m par rapport au niveau moyen de la mer ou à 300 m au-dessus du terrain, selon la plus importante de ces valeurs - 5 km ***, hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau		Non	Non
G	IFR	Sans Objet	Service d'information de vol	Sans Objet	250 kt VI à moins de 3050m (10000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer	Bilatérales permanentes	Non
	VFR	Sans Objet	Service d'information de vol	8 km à partir de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 5 km à moins de 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer. 1500 m de distance verticale par rapport aux nuages. Jusqu'à 900 m par rapport au niveau moyen de la mer ou à 300 m au-dessus du terrain, selon la plus importante de ces valeurs - 5 km ***, hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau		Non	Non

* Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) par rapport au niveau moyen de la mer, il faudrait utiliser FL 100 au lieu de 10 000 ft.

** Il n'y a pas d'espace aérien de classes B, C, E et F dans la FIR de Port-au-Prince.

*** Quand l'organe compétent de l'ATS l'exige:

a) des visibilités en vol inférieures, sans être inférieures à 1 500 m, peuvent être autorisées pour des vols effectués:

1) à des vitesses qui permettent, compte tenu de la visibilité, de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou

2) dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour les travaux aériens à basse altitude;

b) les hélicoptères peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.

ENR 1.5 PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART

1. Généralités

1.1 Les procédures d'attente, d'approche et de départ en vigueur sont basées sur celles dont fait état la dernière édition du Doc 8168-OPS de l'OACI — *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS).*

1.2 Les procédures d'attente et d'approche en vigueur sont basées sur les valeurs et les indications dont font état les 3ème et 4ème Parties du Volume I des PANS-OPS. Les circuits d'attente seront abordés et suivis comme suit:

2. Vols à l'arrivée

2.1 Les aéronefs en vol IFR qui pénètrent dans une région de contrôle terminale pour y atterrir seront autorisés à se rendre au point d'attente spécifié et ils recevront des instructions pour se mettre en rapport avec le contrôle d'approche à une heure, un niveau ou une position donnés. Les modalités de cette autorisation devront être respectées jusqu'à réception de nouvelles instructions de la part du contrôle d'approche. Si la limite d'autorisation est atteinte avant réception de nouvelles instructions, la procédure d'attente sera exécutée au dernier niveau autorisé.

2.2 En raison de la limitation de l'espace aérien disponible, il importe que les entrées dans un circuit d'attente et les procédures soient exécutées avec autant de précision que possible. Les pilotes sont instamment priés d'aviser l'ATC si, pour une raison quelconque, l'entrée et/ou l'attente ne peut pas être exécutée selon la demande.

3. Vols au départ

3.1 C'est le contrôle local d'aérodrome qui donnera la première autorisation ATC aux aéronefs partant d'un aérodrome contrôlé en vol IFR. La limite d'autorisation sera normalement l'aérodrome de destination. Les aéronefs partant d'un aérodrome non contrôlé en vol IFR ne décolleront pas sans que les dispositions nécessaires aient été prises au préalable avec le centre de contrôle régional compétent.

3.2 Des instructions détaillées seront diffusées en ce qui concerne les itinéraires, notamment les routes à suivre et les virages à effectuer après le décollage.

<table>
<tr><td rowspan="2">Niveau de vol (FL)</td><td rowspan="2">Aéronefs de CAT A et B</td><td colspan="2">Avions à réaction</td></tr>
<tr><td>Conditions normales</td><td>Dans la turbulence</td></tr>
<tr><td>Jusqu'au FL 140 (4 250 m) inclusivement</td><td>170 kt</td><td>230 kt
(425 km/h)</td><td rowspan="3">280 kt (520 km/h) ou Mach 0,8 selon la moindre de ces valeurs</td></tr>
<tr><td>Au-dessus du FL 140 (4,250 m) et jusqu'au FL 200 (6 100 m) inclusivement</td><td colspan="2">240 kt (445 km/h)</td></tr>
<tr><td>Au-dessus du FL 200 (6,100 m) et jusqu'au FL 340 (10 350 m) inclusivement</td><td colspan="2">265 kt (490 km/h)</td></tr>
<tr><td>Au-dessus du FL 340 (10 350 m)</td><td colspan="2">Mach 0,83</td><td>Mach 0,83</td></tr>
</table>

L'altitude de transition de la FIR de Port-au-Prince est de 17 000 pieds. Le premier niveau de vol utilisable est FL180.

ENR 1.6 SERVICES ET PROCÉDURES DE SURVEILLANCE ATC

NIL

ENR 1.7 PROCÉDURES DE CALAGE ALTIMÉTRIQUE

1. Introduction

D'une façon générale, les procédures de calage altimétrique en usage sont celles dont fait état le Doc 8168-OPS, volume I, VIème Partie. Elles sont intégralement reproduites sous réserve des différences indiquées en italique.

Les altitudes de transition figurent sur les cartes d'approche aux instruments.

Le QNH et la température à utiliser pour déterminer la marge de franchissement d'obstacles sont fournis par les services de contrôle de la circulation aérienne. La valeur du QNH est fournie en Hectopascal (HPa).

2. Procédures de calage altimétrique de base

2.1 Généralités

2.1.1 L'altitude de transition pour l'espace aérien est fixée à 17 000 pieds.

2.1.2 La position dans le plan vertical d'un aéronef se trouvant à l'altitude de transition, ou au-dessus de celle-ci, sera exprimée par l'altitude, tandis que si l'aéronef se trouve au niveau de transition ou au-dessus, cette position sera exprimée par le niveau de vol. Lorsque l'aéronef traversera la couche de transition, sa position dans le plan vertical sera exprimée par le niveau de vol s'il monte et par l'altitude s'il descend.

2.1.3 Le niveau de vol zéro correspond à la pression atmosphérique 1 013,2 HPa (29,92 pouces de mercure). Les niveaux de vol successifs sont séparés par des intervalles de pression correspondant à une distance verticale de 500 ft (152,4m) en atmosphère type.

Note- Des exemples de la relation entre les niveaux de vol et les indications altimétriques figurent dans le tableau suivant; les équivalents en mètres sont approximatifs:

	Indication altimétrique	
Niveau de vol	*En pieds*	*En mètre*
10	1 000	300
15	1 500	450
20	2 000	600
50	5 000	1 500
100	10 000	3 050
150	15 000	4 550
200	20 000	6 100

2.2 Décollage et montée

2.2.1Un calage altimétrique QNH sera fourni aux aéronefs dans les autorisations de circulation avant le décollage.

2.2.2 La position d'un aéronef dans le plan vertical est déterminée pendant la montée d'après l'altitude, jusqu'à ce qu'il ait atteint l'altitude de transition, au-dessus de laquelle la position dans le plan vertical est déterminée d'après le niveau de vol.

2.3 Séparation verticale en croisière

2.3.1 En IFR et de nuit, la séparation verticale des aéronefs en croisière sera toujours exprimée en niveaux de vol.

2.3.2 En IFR et en VFR à plus de 900 m (3 000 ft), les aéronefs en vol de croisière en palier se tiendront à des niveaux de vol correspondant aux routes magnétiques indiquées dans le tableau suivant, de façon que la hauteur voulue de survol du terrain soit assurée:

Routes magnétiques

000° - 179°		*180° - 359°*	
IFR	*VFR*	*IFR*	*VFR*
10		20	
30	35	40	45
50	55	60	65
Etc…	Etc…	Etc…	Etc…
150	155	160	165
170	No VFR	180	No VFR
Etc…	ABOVE	Etc…	ABOVE
270	FL155	280	FL165
290		300	
310		320	
Etc…		Etc…	
410		430	
450		470	
Etc…		Etc…	

Note - En raison des exigences de survol du terrain, certains des niveaux inférieurs du tableau ci-dessus peuvent ne pas être utilisables

2.4 Approche et atterrissage

2.4.1 Un calage altimétrique QNH est indiqué dans l'autorisation d'approche et dans l'autorisation d'entrée dans le circuit d'aérodrome.

2.4.2 Pas de calage altimétrique QFE.

2.4.3 La position d'un aéronef dans le plan vertical sera contrôlée au cours des manœuvres d'approche d'après le niveau de vol, jusqu'à ce que l'aéronef ait atteint le niveau de transition, au-dessous duquel la position dans le plan vertical sera contrôlée d'après l'altitude.

2.5 Approche interrompue

Dans le cas d'une approche interrompue, les spécifications correspondantes de 2.1.2, 2.2 et 2.4 seront observées.

3. Description des régions de calage altimétrique

Les régions de calage altimétrique sont représentées sur le tableau intitulé Espace aérien des services de la circulation aérienne (ENR 2).

4.Procédures applicables aux exploitants (y compris les pilotes)

Préparation des vols

Les niveaux auxquels un vol doit être effectué seront indiqués dans un plan de vol:

a) au moyen de niveaux de vol si le vol doit être effectué au niveau de transition ou au-dessus de ce niveau ;
b) au moyen d'altitudes si le vol doit être effectué à proximité d'un aérodrome à l'altitude de transition ou au-dessous de cette altitude.

Note 1 - Les vols de courte durée effectués à proximité d'un aérodrome peuvent souvent n'être effectués qu'à des altitudes inférieures à l'altitude de transition.

Note 2 - Dans un plan de vol, les niveaux de vol sont indiqués par un nombre et non en pieds ou en mètres comme c'est le cas pour les altitudes.

5. Tables des niveaux de croisières

Les niveaux de croisière à respecter le cas échéant sont indiqués ci-après.

ROUTES MAGNETIQUES											
De 000 à 179 degrés						De 180 à 359 degrés					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
FL	Altitude		FL	Altitude		FL	Altitude		FL	Altitude	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
10	300	1 000	---	--	--	20	600	2 000	--	--	--
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000				180	5 500	18 000			
190	5 800	19 000	NO VFR ABOVE FL155			200	6 100	20 000	NO VFR ABOVE FL165		
210	6 400	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 250	27 000				280	8 550	28 000			
*290	8 850	29 000				*300	9 150	30 000			
*310	9 450	31 000				*320	9 750	32 000			
*330	10 050	33 000				*340	10 350	34 000			
*350	10 650	35 000				*360	10 950	36 000			
*370	11 300	37 000				*380	11 600	38 000			
*390	11 900	39 000				*400	12 200	40 000			
*410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
Etc…						Etc…					

(*) FL410 / FL290 RVSM AIRSPACE

ENR 1.8 PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES (DOC 7030)

Les procédures complémentaires en vigueur sont indiquées *in extenso*. Les différences sont indiquées entre guillemets.

1. Règles de vol à vue (VFR) (Annexe 2 de l'OACI, § 4.8)

Un aéronef en vol VFR dans une zone de contrôle établie sur un aérodrome ouvert au trafic international ou dans des parties spécifiées de la région de contrôle terminale correspondante devra:

a) être pourvu de moyens de radiocommunication bilatéraux ;
b) obtenir l'autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ;
c) rendre compte de sa position quand il y a lieu de le faire.

Note - L'expression « parties spécifiées de la région de contrôle terminale correspondante » s'entend au moins des parties de la TMA fréquentées par les vols IFR internationaux pour les besoins de l'approche, de l'attente, du départ et des procédures d'atténuation du bruit.

2. Application spéciale des règles de vol aux instruments (IFR)

Lorsqu'ils ont lieu à plus de 90 km du littoral, en s'éloignant de celui-ci, les vols seront effectués selon les règles de vol aux instruments même quand ils ne se déroulent pas dans les conditions météorologiques de vol aux instruments.

3. Service consultatif de la circulation aérienne (PANS-RAC, 6ème partie, 1.4)

Dans l'espace aérien à service consultatif, tous les vols IFR respecteront les procédures du service consultatif de la circulation aérienne.

4. Respect de la route approuvée par l'ATC (Annexe 2 de l'OACI, § 3.6.2.2)

Si un aéronef s'est involontairement écarté de la route spécifiée dans l'autorisation qu'il a reçue de l'ATC, le pilote rectifiera le cap immédiatement afin de rejoindre la route à moins de « CENT (100)» milles marins de la position où l'écart de route a été constaté.

ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN (ATFM)

Néant

ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS

1. Procédures de dépôt de plan de vol

Un plan de vol sera déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3.3.1 de l'Annexe 2 de l'OACI, avant:

a) tout vol IFR;

b) tout vol VFR:

- en partance ou à destination d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle;
- traversant la CTR de Port-au-Prince;
- effectué le long d'itinéraires VFR désignés dans la TMA de Port-au-Prince.
- traversant la limite de la FIR (cas des vols internationaux, notamment).

Heure de dépôt

Sauf dans le cas d'un plan de vol répétitif, un plan de vol sera déposé au moins 30 minutes avant le départ, compte tenu des exigences de réception des informations en temps voulu par les organes ATS le long de la route à suivre.

Lieu de dépôt

a) Les plans de vol seront déposés au bureau de piste ATS (ARO) de l'aérodrome de départ.

b) Dans le cas d'un vol intérieur au départ d'un aérodrome non contrôlé et à destination d'un aérodrome contrôlé, un plan de vol sera déposé par téléphone à l'ARO de destination.

Plan de vol VFR pour le service d'alerte seulement

Le service d'alerte est, en principe, assuré au profit des vols pour lesquels un plan de vol a été déposé.

Teneur et forme d'un plan de vol

a) On trouve des formulaires de plan de vol OACI à l'ARO et dans les bureaux de pistes des aérodromes non contrôlés. Les instructions relatives à la manière de remplir ces formules devront être respectées.

b) Il n'y a pas lieu d'indiquer, sur le plan de vol IFR d'un aéronef suivant un des itinéraires ATS, les estimations d'heures d'arrivée à la limite de la FIR. L'indication de l'heure d'arrivée à la limite de la FIR est cependant nécessaire pour les vols IFR effectués hors de ces itinéraires, ainsi que pour les vols VFR internationaux.

c) Quand un plan de vol est déposé par téléphone, télétype ou télécopieur, l'ordre des rubriques du plan de vol doit être strictement respecté.

Respect de la structure des itinéraires ATS

Sauf autorisation préalable des autorités ATC d'Haïti aucun plan de vol ne sera déposé pour des itinéraires autres que ceux du réseau des itinéraires ATS qui font l'objet des publications du Service d'information aéronautique.

Autorisation de vols spéciaux

Les vols d'un caractère particulier tels que les vols de photographie aérienne, de recherche scientifique, etc., peuvent être dispensés de la restriction énoncée ci-dessus. Les demandes de dispense seront postées de façon à parvenir à destination au moins une semaine avant la date prévue du vol à destination d'Haïti.

2. Système de plans de vol répétitifs

Néant

3. Changements au plan de vol déposé

Tout changement apporté à un plan de vol déposé à l'égard d'un vol IFR ou d'un vol VFR contrôlé, ainsi que tout changement important apporté à un plan de vol déposé à l'égard d'un vol VFR non contrôlé, sera signalé dès que possible à l'organe ATS compétent. Dans le cas où un aéronef est au départ en retard d'au moins 30 minutes alors qu'un plan de vol a été déposé en ce qui le concerne, ce plan de vol sera modifié ou un nouveau plan de vol sera déposé après l'annulation de l'ancien.

Note 1.- Si un retard au départ d'un vol contrôlé n'est pas dûment signalé, les données utiles du plan de vol peuvent ne plus être instantanément connues de l'organe compétent de l'ATS au moment où une autorisation est finalement demandée, ce qui se traduit par un surcroît de retard.

Note 2.- Si un retard au départ (ou une annulation) d'un vol VFR non contrôlé n'est pas dûment signalé, une intervention des services d'alerte, de recherches, et de sauvetage peut-être inutilement déclenchée dès lors que l'aéronef n'arrive pas à l'aérodrome de destination dans les 30 minutes qui suivent sa dernière ETA.

L'organe compétent de l'ATS sera immédiatement informé de l'annulation de tout vol pour lequel un plan de vol a été déposé.

Dans le cas d'un vol contrôlé, toute modification apportée en vol à un plan de vol en vigueur sera annoncée ou demandée sous réserve des dispositions de l'Annexe 2de l'OACI, § 3.6.2 (Respect du plan de vol). Dans le cas d'un vol VFR contrôlé, les changements importants dont un plan de vol peut être l'objet portent sur l'autonomie, le nombre total de personnes à bord et les révisions d'estimation de temps portant sur 30 minutes au moins.

4 Compte rendu d'arrivée (clôture d'un plan de vol)

Dès que possible après l'atterrissage, un compte rendu d'arrivée sera effectué au bureau de piste de l'aérodrome d'arrivée à l'égard de tout vol pour lequel un plan de vol a été déposé, à moins que l'organe local de l'ATS n'ait accusé réception de cette arrivée. Quand un atterrissage sera effectué sur un aérodrome autre que l'aérodrome de destination (cas d'un déroutement), l'organe local de l'ATS en sera expressément informé. Après l'atterrissage le pilote est, en l'absence d'un organe local de l'ATS sur l'aérodrome de déroutement, responsable de la transmission du compte rendu d'arrivée à l'aérodrome de destination.

Les comptes rendus d'arrivée comprendront les éléments d'information suivants:

- identification de l'aéronef,
- aérodrome de départ,
- aérodrome de destination,
- heure d'arrivée.

En cas de déroutement, ajouter « aérodrome d'arrivée » entre « aérodrome de destination » et « heure d'arrivée ».

ENR 1.11 ADDRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL

Pour être correctement retransmis et livrés, les messages de mouvements de vol relatifs aux aéronefs à destination de la FIR de Port-au-Prince, ou transitant par cette FIR, seront adressés selon les modalités énoncées ci-après.

Note. - Les messages de mouvements de vol comprennent les messages de plan de vol, les messages d'amendement de plan de vol et les messages d'annulation de plan de vol. Voir à ce sujet le Doc 4444 de l'OACI - PANS-RAC, 8ePartie, § 2.1.1.3.

Catégorie de vol (IFR, VFR ou les deux)	*Route / Aérodrome (FIR et/ou TMA à l'intérieur de laquelle le vol doit se dérouler ou qu'il doit traverser)*	*Adresse du message*
1	2	3
Vols IFR et Vols VFR	à destination de la FIR d'Haïti ou transitant par celle-ci et en plus pour les vols; — dans la FIR de Port-au-Prince au-dessus de FL245, — à destination de la TMA de Port-au-Prince.	MTEGYFYX
Tous les vols	Aérodrome de Port-au-Prince - contrôlé Aérodrome du Cap-Haïtien - contrôlé	MTEGYFYX

ENR 1.12 INTERCEPTION DES AÉRONEFS CIVILS

1. Procédures d'interception

1.1 En cas d'interception d'un aéronef, les procédures et les signaux visuels suivants s'appliquent au territoire et aux eaux territoriales de la République d'HAITI. Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'Appendice 1 de l'Annexe 2 de l'OACI;

b) aviser, si possible, l'organe compétent des services de la circulation aérienne;

c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organe approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz;

d) s'il est doté d'un transpondeur SSR, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organe compétent des services de la circulation aérienne.

1.2 Si le contact radio est établi pendant l'interception mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune on essaiera de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnels figurant avec leur prononciation dans le tableau ci-après, et en transmettant chaque expression deux fois:

(1) Dans ce contexte, le mot « interception » ne s'entend pas du service d'interception et d'escorte qui, sur demande, est assuré à un aéronef en détresse conformément au Manuel de recherches et de sauvetage (Doc 7333).

Expression	***Prononciation***[1]	***Signification***
CALL SIGN (indicatif d'appel)[2]	**KOL** SA-IN (indicatif d'appel)	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel)
WILCO	**VILL**-KO	Compris. Je vais exécuter
CAN NOT	**KANN** NOTT	Je suis incapable d'exécuter
REPEAT	RI-**PITT**	Répétez vos instructions
AM LOST	**AMM LOSST**	Je ne connais pas ma position
MAYDAY	**M'AIDER**	Je suis en détresse
HIJACK[3]	**HI-JACK**	Je suis victime d'une intervention illicite
LAND (nom de lieu)	**LANND** (nom de lieu)	Je demande à atterrir à (nom de lieu)
DESCEND	DI-**SENND**	Je demande à descendre

1. Dans la prononciation figurée, les syllabes imprimées en caractères gras doivent être accentuées.

2. L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.

3. Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, voire peu souhaitable, l'emploi de l'expression «HIJACK.»

1.3 Les expressions du tableau ci-après devront être employées par l'aéronef intercepteur et transmises deux fois dans les circonstances décrites au paragraphe précédent.

1.4 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

1.5 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

1.6 Les signaux visuels figurent en détail en page ENR 1.12-3.

Expression	*Prononciation*[1]	*Signification*
CALL SIGN	**KOL** SA-IN	Quel est votre indicatif?
FOLLOW	**FOL**-LO	Suivez-moi
DESCEND	DI-**SENND**	Descendez pour atterrir
YOU LAND	**YOU LANND**	Atterrissez sur cet aérodrome
PROCEED	PRO-**SID**	Vous pouvez poursuivre votre route
1. Dans la prononciation figurée, les syllabes imprimées en caractères gras doivent être accentuées.		

SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

Série	*Signaux de L'INTERCEPTEUR*	*Signification*	*Réponse de L'INTERCEPTE*	*Signification*
1	DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. *Note 1.- Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1.* *Note 2.- Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.*	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	DE JOUR et DE NUIT -Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre. *Note.- Les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites dans l'Annexe 2 de l'OACI, Chapitre 3, 3.8.*	Compris, j'obéis
2	DE JOUR et DE NUIT - Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90º ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	DE JOUR ET DE NUIT - Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome	DE JOUR et DE NUIT - Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis

Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	*Signaux de L'INTERCEPTE*	*Signification*	*Réponse de L'INTERCEPTEUR*	*Signification*
4	DE JOUR et DE NUIT - Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m [170 ft], mais inférieure à 100 m [330 ft] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT - S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la Série 1 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi.
			S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrite pour l'intercepteur.	Compris, vous pouvez continuer.
5	DE JOUR et DE NUIT - Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR et DE NUIT - Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris, vous pouvez continuer.
6	DE JOUR et DE NUIT - Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT - Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris

ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE

1. Généralités

Les procédures sont destinées aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organe ATS.

2. Procédures

2.1. Sauf si la situation à bord l'en empêche, le pilote commandant de bord devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organe ATS ou jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar.

2.2 Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible:

a) essayer de diffuser des avertissements sur la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres fréquences appropriées, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord, les liaisons de données, etc. lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent;

b) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les évènements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans le Doc 7030 de l'OACI - *Procédures complémentaires régionales; ou*

c) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau décalé, de 300 m (1 000 ft) si l'appareil évolue au-dessus du niveau de vol 290 ou de 150 m(500ft) s'il évolue au-dessous du niveau de vol 290, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR dans la région.

ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. Définition des incidents de la circulation aérienne

1.1 On entend par « incident de la circulation aérienne » un évènement grave relatif à la fourniture des services de la circulation aérienne tel que:

a) proximité d'aéronefs (AIRPROX);

b) grave difficulté mettant un aéronef en danger du fait, par exemple:

1) de procédures fautives;

2) du non-respect des procédures;

3) d'une panne des installations au sol.

1.1.1 Définitions de la proximité d'aéronefs et de l'AIRPROX.

Proximité d'aéronefs. Une situation dans laquelle, de l'avis d'un pilote ou du personnel des services de la circulation aérienne, la distance entre les aéronefs ainsi que leurs positions relatives et leurs vitesses relatives, ont été telles que la sécurité des aéronefs dont il s'agit peut avoir été compromise. On subdivise les cas de proximité d'aéronefs comme suit:

- *Risque de collision*. Risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel un grave risque de collision a existé.
- *Sécurité non assurée*. Risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel la sécurité des aéronefs peut avoir été compromise.
- *Aucun risque de collision*. Cas de proximité d'aéronefs dans lequel aucun risque de collision n'a existé.
- *Risque non déterminé*. Risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs pour lequel on ne dispose pas de renseignements suffisants pour déterminer la gravité de ce risque, ou pour pouvoir aboutir à des conclusions ou pour lequel des témoignages contradictoires ont empêché de conclure.

AIRPROX. Le mot de code utilisé dans un rapport d'incident de la circulation aérienne pour désigner un cas de proximité d'aéronefs.

1.2 Les incidents de la circulation aérienne sont désignés et identifiés dans les rapports comme suit:

Type	***Désignation***
Incident de la circulation aérienne	Incident
Comme a) ci-dessus	AIRPROX (Proximité d'aéronefs)
comme b) 1) et 2) ci-dessus	Procédure
comme b) 3) ci-dessus	Installation

2. Utilisation de l'« Imprimé de compte rendu d'incident de circulation aérienne» (Voir modèle aux pages ENR 1.14-3 à 1.14-7)

L'« Imprimé de compte rendu d'incident de circulation aérienne» est destiné à servir:

a) à un pilote pour rendre compte d'un incident de circulation aérienne après l'arrivée ou pour confirmer un compte rendu précédemment transmis par radio pendant le vol.

Note.- S'il est disponible à bord, ce formulaire peut aussi servir de modèle de formulation du compte rendu initial en vol.

b) à un organe ATS pour enregistrer un compte rendu d'incident de circulation aérienne reçu par radio ou par téléimprimeur.

Note.- Ce formulaire peut servir de modèle pour le texte d'un message à transmettre par le réseau SFA

3. Procédures de compte rendu (y compris la procédure en vol)

3.1 Un pilote devrait procéder comme suit à l'égard d'un incident auquel il est ou a été mêlé:

a) en vol, utiliser la fréquence air-sol appropriée pour signaler un incident important, notamment s'il met en cause d'autres aéronefs, pour signaler immédiatement les faits.

b) dès que possible après l'atterrissage, remplir et transmettre un « Imprimé de compte rendu d'incident de circulation aérienne »

1) Pour confirmer un compte rendu d'incident précédemment formulé comme en a) ci-dessus, ou pour établir le compte rendu initial de cet incident s'il n'a pas été possible de le signaler par radio;

2) Pour rendre compte d'un incident qui n'a pas nécessité de notification immédiate au moment où il s'est produit.

3.2 Un compte rendu initial formulé par radio devrait contenir les renseignements ci-après:

a) identification des aéronefs;

b) type d'incident, par exemple proximité d'aéronef;

c) incident: 1) a,b; 2) a,b,c,d,n; 3) a,c,i; 4) a,b;

d) divers: 1.e).

3.3 La confirmation du compte rendu d'un incident très important préalablement formulé par radio ou le compte rendu initial de tout autre incident devrait être communiqué à la Direction Générale de l'OFNAC, Boîte Postale 1346, Port-au-Prince, HAITI ou au bureau de piste de l'aérodrome du premier atterrissage pour transmission à la Direction Générale de l'OFNAC.

Le pilote devrait remplir le formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne en ajoutant s'il y a lieu des détails aux comptes rendus initiaux.

Note. - S'il n'y a pas de bureau de piste, le compte rendu peut être remis à un organe ATS.

4. Objet du compte rendu et de sa remise

4.1 Les comptes rendus d'incidents de passage à proximité et l'enquête qu'ils suscitent visent à améliorer la sécurité des vols. Le risque encouru du fait que des aéronefs sont passés à proximité l'un de l'autre devrait être déterminé par l'enquête et classé comme « risque de collision » ou « risque non déterminé ».

4.2 L'Imprimé a pour but de mettre tous les renseignements possibles à la disposition des enquêteurs et de leur permettre de signaler promptement à leur tour au pilote ou à l'exploitant concerné le résultat de l'enquête sur l'incident outre, le cas échéant, les mesures prises pour en éviter le retour.

IMPRIMÉ DE COMPTE RENDU D'INCIDENT DE CIRCULATION AERIÉNNE

A utiliser lors de la présentation et de la réception d'un compte rendu d'incident de circulation aérienne. Porter dans les cases ombrées les renseignements d'abord transmis par radio.

A- IDENTIFICATION DE L'AERONEF	**B- TYPE D'EVENEMENENT** **☐AIRPROX / ☐PROCEDURE /☐INSTALLATION**
C- L'EVENEMENT	

1. Généralités

a) Date et heure de l'incident_____**UTC**

b) Position _____

2- Aéronef de l'auteur du compte rendu

a) Cap et route_____

b) Vitesse vraie_____ **en ( ) kt**_____**( ) km/h**_____

c) Niveau et calage altimétrique_____

d) Aéronef en montée ou en descente

☐Palier	**☐Montée**	**☐Descente**

e) Angle d'inclinaison de l'aéronef

☐Inclinaison nulle (ailes horizontales)	**☐Faible inclinaison**	**☐Moyenne inclinaison**
☐Grande inclinaison	**☐Vol inversé**	**☐Inconnu**

f) Sens de l'inclinaison

☐Gauche	**☐Droite**	**☐Inconnu**

g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)

☐Soleil éblouissant	**☐Cadre de pare-brise**	**☐Malpropreté du pare-brise**
☐Autre structure du poste de pilotage	**☐Aucun**	

h) Feux d'aéronefs utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)

☐Feux de navigation	**☐Feux à éclats**	**☐Eclairage de cabine**
☐Feux anticollision rouges	**☐Phares d'atterrissage/de circulation au sol**	**☐éclairage de dérive (logo)**
☐Autres	**☐Aucun**	

i) Avis d'évitement du trafic utilisé par l'ATS

☐Oui, après repérage visuel	**☐Oui d'après d'autres renseignements**	**☐Non**

j) Information de circulation diffusée

☐Oui, après repérage visuel	**☐Oui d'après d'autres renseignements**	**☐Non**

k) Système anticollision embarqué - ACAS

☐Non disponible à bord	**☐Type**	**☐Avis de circulation diffusé**
☐Avis de résolution diffusé	**☐Avis de circulation ou de résolution non diffusé**	

l) Identification radar

☐Radar non disponible	**☐Pas d'identification radar**

***Rayer les mentions inutiles / Cocher les bonnes réponses**

3. <u>Autre aéronef</u>

a) Type et indicatif d'appel/immatriculation

(éventuellement connus)_____

b) Si les données demandées en a) sont inconnues,

préciser

☐Aile haute **☐Aile médiane** **☐Aile basse** **☐Giravion** **☐Monomoteur**

☐Bimoteur **☐Trimoteur** **☐Quadrimoteur** **☐Plus de 4 moteurs**

Marques distinctives, couleurs et autres détails observés

_____

_____

_____

c) En montée ou en descente

☐Vol en palier **☐Montée** **☐Descente** **☐Inconnu**

d) Angle d'inclinaison de l'aéronef

☐Inclinaison nulle (ailes horizontales) **☐Faible inclinaison** **☐Moyenne inclinaison**

☐Grande inclinaison **☐Vol inversé** **☐Inconnu**

e) Sens de l'inclinaison

☐à gauche **☐à droite** **☐Inconnu**

f) Feux allumés

☐Feux de position **☐Feux à éclats** **☐Eclairage de cabine**

☐Feux anticollision rouges **☐Phares d'atterrissage/de circulation au sol**

☐éclairage de dérive (logo) **☐Autres** **☐Aucun** **☐Inconnu**

g) Avis d'évitement de trafic diffusé par l'ATS

☐Oui, après repérage visuel **☐Oui, d'après d'autres renseignements** **☐Non** **☐Inconnu**

h) Information de circulation diffusée

☐Oui, après repérage visuel **☐Oui, d'après d'autres renseignements** **☐Non** **☐Inconnu**

i) Manœuvre d'évitement effectuée

☐Oui **☐Non** **☐Inconnu**

*** Rayer les mentions inutiles / Cocher les bonnes réponses**

4. Distance

a) Distance horizontale la plus rapprochée_____

b) Distance verticale la plus rapprochée_____

5. Conditions météorologiques du vol

a) ☐IMC / ☐VMC

b) Au-dessus/au-dessous des nuages/brouillard/brume sèche ou entre les couches de nuages*

c) Distance verticale par rapport aux nuages_____ **m / ft* au-dessous**_____ **m/ft* au-dessus**

d) Dans les nuages/la pluie/la neige et la pluie mêlées/le brouillard/la brume sèche

e) Soleil de face / soleil dans le dos

f) Visibilité en vol _____ **m / km•**

6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord

_____

_____

_____

_____

D- RENSEIGNEMENTS DIVERS

1. Renseignements concernant l'aéronef dont émane le compte rendu

a) Immatriculation de l'aéronef _____

b) Type de l'aéronef _____

c) Exploitant _____

d) Aérodrome de départ _____

e) Aérodrome de premier atterrissage _____ **destination** _____

f) Signalé par radio ou par d'autres moyens à _____ **(nom de l'organe ATS)** _____ **à heure(s) UTC**

g) Date / heure / lieu d'établissement du compte rendu _____

2. Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu

a) Fonction _____

b) Adresse _____

c) Signature _____

d) Numéro de téléphone _____

3. Fonction et signature du destinataire du compte rendu

a) Fonction _____ **b) Signature** _____

*** Rayer les mentions inutiles / Cocher les bonnes réponses**

E - RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES (à l'usage de l'organe ATS concerné)

1. <u>Réception du compte rendu</u>

a) Compte rendu reçu par RSFTA / radio téléphone / autre (préciser)* _____

b) Compte rendu reçu par _____ **(nom de l'organe ATS)**

2. <u>Renseignements détaillés sur les mesures prises par l'ATS</u>

Autorisation, incident constaté (au radar / visuellement, avertissement, résultat de l'enquête locale, etc.)

_____

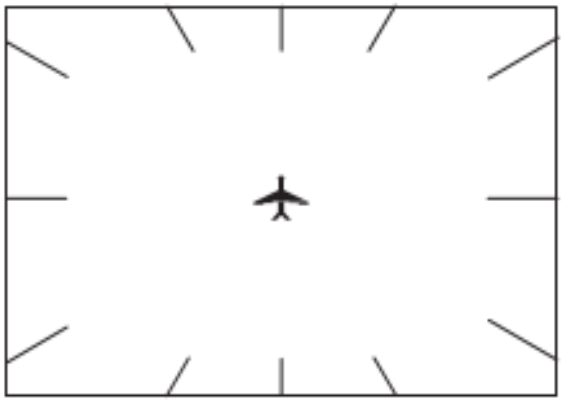
_____

_____

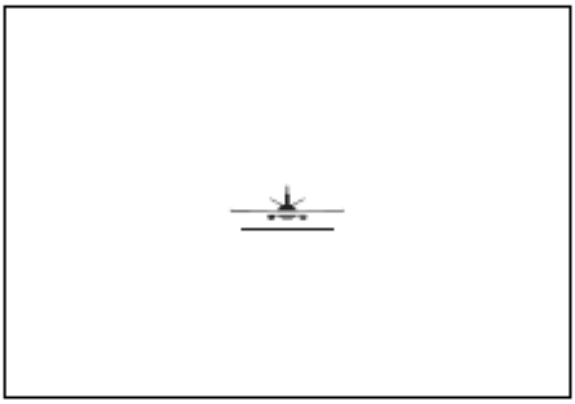
_____

DIAGRAMMES D'AIRPROX

Marquez le passage de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite en supposant que VOUS êtes au centre de chaque diagramme. Indiquez la distance de passage de l'aéronef quand vous l'avez vu pour la première fois.



VUE DU DESSUS / *VIEW FROM ABOVE*



VUE DE L'ARRIERE / *VIEW FROM ASTERN*

*** Rayer les mentions inutiles**

Instructions relatives à la façon de remplir l'Imprimé de compte rendu d'incident de circulation aérienne

Rubriques

A Identification de l'aéronef dont émane le compte rendu.

B Un compte rendu AIRPROX devrait être communiqué immédiatement par radio.

C1 Date/heure UTC et position (relèvement et distance par rapport à une aide de navigation ou en latitude et longitude)

C2 Renseignements concernant l'aéronef dont émane le compte rendu (cocher les cases appropriées).

C2 c) Par exemple FL350/1013 hPa ou 2500 ft/QNH 1007 hPa ou 1200 ft/QFE 998 hPa.

C3 Renseignements concernant l'autre aéronef en cause.

C4 Distance de passage (préciser les unités de mesure employées).

C6 Joindre au besoin des feuillets complémentaires. On peut indiquer les positions des aéronefs par les diagrammes.

D1 f) Préciser le nom de l'organe ATS ainsi que la date et l'heure UTC.

D1 g) Date et heure UTC.

E2 Donner des détails sur l'organe ATS (service assuré, fréquence de radiotéléphonie, codes SSR assignés et calage altimétrique). Indiquer la position des aéronefs par un diagramme et joindre au besoin des feuillets supplémentaires.

ENR 2. ESPACE AÉRIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

ENR. 2.1 FIR, UIR et TMA

Nom limites latérales Limites verticales Classe d'espace aérien	*Organe assurant le service*	*Indicatif Langues Région et conditions d'utilisation Heures de service*	*Fréquence et Objet*	*Observations*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
PORT-AU-PRINCE FIR W2025N 07300 — W2025N 07140 — W1700N 07140 — W1700N 07300 — W1830N 07500 —W 2000N 07320 — W2025N 07300 — UNL SOL Classe d'espace aérien hors de l'autre espace aérien réglementé: A — Au-dessus de FL 195 D — Entre FL 195 et 3000 ft/mer G — Entre 3000 ft/mer et sol	ACC Port-au-Prince	Contrôle de Port-au-Prince ANGLAIS H24	124.5 134.15	
UIR: Sans objet				
TMA de PORT AU PRINCE W180732N 0724135 — ARC 35NM PAP/DME — W185853N 0715204 — LIMITES FIR HAITI/REP. DOM. — W1700N 07140 — W1700N 07300 — W182136N 0714410 — ARC 35 NM PAP DME — W180805N 0715402 —W180732N 0724135 FL195 3000/sol Classe d'espace aérien: D	Port-au-Prince	Port-au-Prince Approche ANGLAIS HOR Comme AD	118.3 119.8 121,500 MHz (fréquence d'urgence)	

ENR 2.2 AUTRE ESPACE AÉRIEN RÉGLEMENTÉ

Néant

ENR 3. ROUTES ATS

ENR. 3.1 ROUTES ATS INFÉRIEURES

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (nm)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	Pair	
1	2	3	4	5		6
A315						
▲ PIGBI 173312.00N 0714256.00W	339˚ 26(48)	$\frac{FL\ 245}{10500}$ Classe A-D	9.3 (5)	↓		
✦ DARKE 1755029.36N 0715655.73W	339˚ / 159˚ 15(27)					
▲ TOVOL 180806.00N 0720500.00W	345˚ / 165˚ 09(16)					
▲ FAVIT 181553.47N 0720848.18W	344˚ / 164˚ 21(38)					Port-au-Prince ACC
▲ PAP 183433.00N 0721810.00W	341˚ / 164˚ 06(11)					
▲ AGNUR 183952.15N 0722117.96W	341˚ / 161˚ 29(54)	$\frac{FL\ 245}{7500}$ Classe A-D				
▲ SAVAR 190524.00N 0723606.00W	341˚/ 161˚ 47(87)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ MEDON 194618.00N 0730036.00W	342˚ / 162˚ 09(16)					
✦ EBLER 195404.91N 0730458.49W	342˚/ 162˚ 16(30)				↑	
▲ JOSES 200839.39N 0731305.42W	162˚					
A636						
▲ RETAK 201142.00N 0714130.00W	304˚ 08(15)	$\frac{FL\ 245}{7500}$ Classe A-D	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC
▲ ONGAN 201453.20N 0714906.06W	304˚ / 124˚ 3(6)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ TUMAR 201606.00N 0715200.00W	300˚ / 124˚ 26(48)					
▲ ALBBE 202500.00N 0721455.70W	120˚				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière* Impair	 Pair	*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
1	2	3	4	5		6
A756						
▲ BODLO 202423.22N 0730029.52W	138˚ 27(51)	$\frac{FL\ 245}{7500}$ Classe A-D	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124.5 & 134.15 MHz
▲ NOSOX 200612.00N 07233836.00W	318˚ / 146˚ 34(63)					
▲ HCN 194254.50N 0721236.09W	326˚				↑	
A890						
▲ DEPSI 190200.00N 0722448.00W	113˚ 29(53)	$\frac{FL\ 245}{7500}$ Classe A-D	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ AVABI 185531.37N 0735529.52W	113˚ / 293˚ 57(105)					
✦ LEVIS 184221.56N 0725707.09	112˚ / 292˚ 38(70)					
▲ PAP 183433.92N 0721810.00W	108˚/288˚ 24(45)					
▲ ETBOD 183100.00N 0715300.00W	288˚	$\frac{FL\ 245}{10500}$			↑	
G444				↓		
▲ BOTES 202501.37N 0714628.36W	204˚ 10(19)	$\frac{FL\ 245}{7500}$	9.3 (5)			Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ ONGAN 201453.20N 0714906.06W	204˚ / 024˚ 37(69)					
▲ SEPTO 193840.36N 0715826.62W	206˚ / 024˚ 40(74)					
▲ KATLU 190013.14N 0721002.05W	207˚ / 026˚ 27(49)					
▲ PAP 183433.00N 0721810.00W	208˚ / 027˚ 28(52)					
▲ ALUSI 180805.91N 0722709.28W	207˚ / 028˚ 14(26)	$\frac{FL\ 245}{10500}$				
▲ APLED 175423.31N 0723122.63W	199˚ / 027˚ 55(102)					
▲ LENOM 170000.000N 0724012.00W	019˚				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	Pair	
1	2	3	4	5		6
H226						
▲ BOTES 202501.37N 0714628.36W	220 10(19)	$\frac{FL\ 245}{7500}$	9.3 (5)	↓		
▲ TUMAR 201606.00N 0715200.00W	040 / 220 38(70)					Port-au-Prince ACC
▲ HCN 194254.50N 0721236.09W	040 / 220 22(41)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ GOPUN 192416.47N 0722408.65W	040 / 221 22(41)					
▲ SAVAR 190524.00N 0723606.00W	041				↑	
A772						
▲ DCR 175556.28N 0713852.19W	320 19(35)	$\frac{FL\ 245}{10500}$	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC
▲ KENOK 180806.00N 0715400.00W	140 / 329 16(30)					FREQ: 124.5 ET 134.15 MHz
▲ KANIX 181950.57N 0720441.58W	149 / 329 20(37)					
▲ PAP 183433.00N 0721810.00W	149				↑	
H227						Port-au-Prince ACC
▲ ALBBE 202500.00N 0721455.70W	183 42(78)	$\frac{FL\ 245}{7500}$	9.3 (5)	↓		FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ HCN 194254.50N 0721236.09W	004				↑	

ENR 3.2 ROUTES ATS SUPÉRIEURES

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	Pair	
1	2	3	4	5		6
UA315						Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ PIGBI 173312.00N 0714256.00W	339 26(48)	$\frac{UNL}{FL\ 245}$ Classe A	9,3 (5)	↓		
✦ DARKE 175529.36N 0715655.73W	339 / 159 15(27)					
▲ FAVIT 181553.47N 0720848.18W	345 / 159 09(16)					
▲ PAP 183433.92N 0721810.00W	344 / 165 21(38)					
	341 / 164 35(65)					
▲ SAVAR 190524.00N 0723606.00W	341 / 161 47(87)					
▲ MEDON 194618.00N 0730036.00W	342 / 161 09(16)					
✦ EBLER 195404.91N 0730458.49W	342 / 162 16(30)				↑	
▲ JOSES 200839.39N 0731305.42W	162					
UA636						Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ RETAK 201142.00N 0714130.00W	304 8(15)	$\frac{UNL}{FL\ 245}$ Classe A	9.3 (5)	↓		
▲ ONGAN 201453.20N 0714906.06W	304 / 124 3(6)					
▲ TUMAR 201606.00N 0715200.00W	300 / 124 26(48)					
▲ ALBBE 202500.00N 0721455.70W	120				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	Pair	
1	2	3	4	5		6
UA756						Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ BODLO 202423.22N 0730029.52W	138° 28(51)	$\frac{UNL}{FL\ 245}$ Classe A	9.3 (5)	↓		
▲ NOSOX 200612.00N 0723836.00W	318°				↑	
UA890						Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ DEPSI 190200.00N 0722448.00W	113 29(53)	$\frac{UNL}{FL\ 245}$ Classe A	9.3 (5)	↓		
▲ AVABI 185531.37N 0735529.52W	113 / 293 57(105)					
✦ LEVIS 184221.56N 0725707.09	112 / 293 38(70)					
▲ PAP 183433.92N 0721810.00W	288/108 24(45)					
▲ ETBOD 183100.00N 0715300.00W	288				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	*Pair*	
1	2	3	4	5		6
UG444						
▲ BOTES 202501.37N 0714628.36W	204 10(19)	$\frac{UNL}{FL\ 245}$ Classe A	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
▲ ONGAN 201453.20N 0714906.06W	204 / 024 37(69)					
▲ SEPTO 193840.36N 0715826.62W	206 / 024 40(74)					
▲ KATLU 190013.14N 0721002.05W	207 / 026 27(49)					
▲ PAP 183433.00N 0721810.00W	207 / 027 42(53)					
▲ APLED 175423.31N 0723122.63W	199 / 027 55(102)					
▲ LENOM 170000.000N 0724012.00W	019				↑	

ENR 3.3 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE (RNAV)

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière* *Impair*	*Pair*	*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
1	2	3	4	5		6
L212						
✦ ONPAD 193624.00N 0714424.00W	290 13(25)	$\frac{FL245}{7500}$ Classe A	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ SEPTO 193840.36N 0715826.62W	294 / 110 39(71)					
✦ ALRED 194757.92N 0723807.38W	293 / 114 16(29)					
✦ SINKA 195137.00N 0725430.00W	294 / 113 10(19)					
✦ EBLER 195404.91N 0730458.49W	293 / 114 5(9)					
✦ ILAGA 195518.07N 0731036.02W	293 / 113 12(22)					
✦ URLAM 195755.00N 0732218.00W	113				↑	
L304						
✦ ETBOD 194618.00N 0730036.00W	341 33(62)	$\frac{FL245}{8500}$	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQUENCES: 124,5 & 134,15 MHz
✦ KATLU 190013.14N 0721002.05W	341 / 161 28(52)					
✦ GOPUN 192416.47N 0722408.65W	341 / 161 27(50)					
✦ ALRED 194757.92N 0723807.38W	341 / 161 14(26)					
✦ AMATO 200004.90N 0724518.00W	340 / 161 28(52)					
✦ BODLO 202423.22N 0730029.52W	160				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG. ↑/↓* *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	*Pair*	
1	2	3	4	5		6
L337						
✦ OSIDU 192543.00N 0714055.00W	318 21(39)	$\frac{FL245}{7500}$	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ SEPTO 193840.36N 0715826.62W	318 / 138 46(86)					
✦ NOSOX 200612.00N 0723836.00W	318 / 138 28(52)					
✦ BODLO 202423.22N 0730029.52W	138				↑	
L349						
✦ NOSIS 175058.90N 0740807.27W	098 46(86)	$\frac{FL\ 245}{10500}$ Classe A	9.3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ OTAKA 175246.95N 0731945.06W	098/ 278 30(56)					
✦ BOMEP 175348.71N 0724816.02W	098/ 278 16(30)					
✦ APLED 175423.31N 0723122.63W	098/ 278 33(61)					
✦ DARKE 175529.36N 0715655.73W	098/ 278 17(32)				↑	
✦ DCR 175556.28N 0713852.19W	278					

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km* *(NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	*Pair*	
1	2	3	4	5		6
L577						
✦ KEBET 181458.42N 0743942.43W	091 40(74)	$\frac{FL\ 245}{10500}$	9,3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC
✦ OVAMA 182110.83N 0735810.24W	091 / 271 40(74)					
✦ GOTEP 182714.17N 0761635.12W	093 / 271 21(39)					
✦ AVALU 182934.79N 0725447.19W	092 / 273 35(65)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ PAP 183433.92N 0721810.00W	108 / 272 24(45)					
✦ ETBOD 183100.00N 0715300.00W	288				↑	
M594						
✦ KEBET 181458.42N 0743942.43W	056 47(87)	$\frac{FL245}{10500}$	9,3 (5)	↓		
✦ GABUN 184800.00N 0740411.26W	339 / 159 15(27)	Classe A-D $\frac{FL245}{7500}$				
✦ AVABI 185531.37N 0735529.52	055 / 238 33(60)					Port-au-Prince ACC
✦ LODMA 191833.76N 0733100.01W	056 / 235 31(57)					
✦ GOVEV 193933.54N 0730740.49W	055 / 236 10(18)					
✦ MEDON 194618.00N 0730036.00W	057 / 235 08(14)					
✦ SINKA 195137.00N 0725430.00W	056 / 237 12(22)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ AMATO 200004.90N 0724518.00W	056 / 236 10(19)					
✦ NOXOX 200713.48N 0723722.42W	056 / 236 26(48)					
✦ ALBBE 202500.00N 0721455.70W	236				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière* *Impair*	*Pair*	*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
1	2	3	4	5		6
M596						
✦ MUPOV 171148.00N 0731532.00W	055 40(74)	$\frac{FL245}{10500}$	9,3 (5)	↓		
✦ ILOLO 174014.09N 0724548.86W	055 / 235 20(37)					
✦ APLED 175423.31N 0723122.63W	055 / 235 30(56)					Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ FAVIT 181553.47N 0720848.18W	055 / 235 6(11)					
✦ KANIX 181950.57N 0720441.58W	055 / 235 16(30)				↑	
✦ ETBOD 183100.00N 0715300.00W	235					
Q301						
✦ JOSES 200839.39N 0731305.42W	180 14(25)	$\frac{FL245}{7500}$	9,3 (5)	↓		
✦ ILAGA 195518.07N 0731036.02W	000 / 180 16(30)	Classe A-D				
✦ GOVEV 193933.54N 0730740.49	000 / 180 20(37)					Port-au-Prince ACC
✦ ILOVI 191927.49N 0730356.47W	000 / 180 38(70)					
✦ LEVIS 184221.56N 0725707.09W	000 / 180 13(24)	$\frac{FL245}{10500}$				FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ AVALU 182934.79N 0725447.19W	000 / 180 36(67)					
✦ BOMEP 175348.71N 0724816.02W	000 / 180 14(25)					
✦ ILOLO 174014.09N 0724548.86W	000 / 182 40(74)					
✦ LENOM 170000.00N 0724000.00W	002				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière* *Impair*	*Pair*	*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
1	2	3	4	5		6
UL212						
✦ ONPAD 193624.00N 0714424.00W	290 13(25)	$\frac{UNL}{FL245}$	9,3 (5)	↓		
✦ SEPTO 193840.36N 0715826.62W	294 / 110 39(71)	Classe A				Port-au-Prince ACC
✦ ALRED 194757.92N 0723807.38W	293 / 114 16(29)					
✦ SINKA 195137.00N 0725430.00W	294 / 113 10(19)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ EBLER 195404.91N 0730458.49W	293 / 114 5(9)				↑	
✦ ILAGA 195518.07N 0731036.02W	293 / 113 12(22)					
✦ URLAM 195755.00N 0732218.00W	113					
UL304						
✦ ETBOD 194618.00N 0730036.00W	341 33(62)	$\frac{UNL}{FL245}$	9,3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC
✦ KATLU 190013.14N 0721002.05W	341 / 161 28(52)	Classe A				
✦ ALRED 194757.92N 0723807.38W	341 / 161 14(26)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ AMATO 200004.90N 0724518.00W	340 / 161 28(52)					
✦ BODLO 202423.22N 0730029.52W	160				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	*Pair*	
1	2	3	4	5		6
UL337						
✦ OSIDU 192543.00N 0714055.00W	318 21(39)	$\frac{UNL}{FL245}$ Classe A	9,3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ SEPTO 193840.36N 0715826.62W	318 / 138 46(86)					
✦ NOSOX 200612.00N 0723836.00W	318 / 138 28(52)					
✦ BODLO 202423.22N 0730029.52W	138				↑	
UL349						
✦ NOSIS 175058.90N 0740807.27W	098 46(86)	$\frac{UNL}{FL245}$ Classe A	9,3 (5)	↓		Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ OTOKA 175246.95N 0731945.06W	098/ 278 30(56)					
✦ BOMEP 175348.71N 0724816.02W	098/ 278 16(30)					
✦ APLED 175423.31N 0723122.63W	098/ 278 33(61)					
✦ DARKE 175529.36N 0715655.73W	098/ 278 17(32)				↑	
✦ DCR 175556.28N 0713852.19W	278					

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière* *Impair*	*Pair*	*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
1	2	3	4	5		6
UL577						
✦ KEBET 181458.42N 0743942.43W	091 40(74)	$\frac{UNL}{FL245}$	9,3 (5)	↓		
✦ AVALU 182934.79N 0725447.19W	092 / 272 35(65)	Classe A				Port-au-Prince ACC
✦ PAP 183433.92N 0721810.00W	108 / 272 24(45)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ ETBOD 183100.00N 0715300.00W	288				↑	
UL349						
✦ KEBET 181458.42N 0743942.43W	056 47(87)	$\frac{UNL}{FL245}$	9,3 (5)	↓		
✦ GABUN 184800.00N 0740411.26W	339 / 159 11(21)	Classe A				
✦ AVABI 185531.37N 0735529.52	055 / 238 33(60)					
✦ LODMA 191833.76N 0733100.01W	056 / 235 40(74)					Port-au-Prince ACC
✦ GOVEV 193933.54N 0730740.49W	055 / 236 10(18)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ MEDON 194618.00N 0730036.00W	057 / 236 08(14)					
✦ SINKA 195137.00N 0725430.00W	056 / 237 12(22)					
✦ AMATO 200004.90N 0724518.00W	056 / 236 10(19)					
✦ NOXOX 200713.48N 0723722.42W	056 / 236 26(48)					
✦ ALBBE 202500.00N 0721455.70W	236				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	*Pair*	
1	2	3	4	5		6
UM594						
✦ MUPOV 171148.00N 0731532.00W	055 60(111)	$\frac{UNL}{FL245}$ Classe A	9,3 (5)	↓		
✦ ILOLO 174014.09N 0724548.86W	055 / 235 20(37)					Port-au-Prince ACC FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ APLED 175423.31N 0723122.63W	055 / 235 30(56)					
✦ FAVIT 181553.47N 0720848.18W	055 / 235 21(39)					
✦ ETBOD 183100.00N 0715300.00W	235				↑	

Indicatif de route *Nom des points significatifs* *Coordonnées*	*Route MAG.* ↑/↓ *RDL VOR* *DIST en km (NM)*	*Limite supérieures* *Limites inférieures* *Classification de l'espace aérien*	*Limites latérales en km (NM)*	*Sens des niveaux de croisière*		*Observations* *Organisme de contrôle* *Adresse de connexion*
				Impair	*Pair*	
1	2	3	4	5		6
UQ301						
✦ JOSES 200839.39N 0731305.42W	180 14(25)	$\frac{UNL}{FL245}$ Classe A	9,3 (5)	↓		
✦ ILAGA 195518.07N 0731036.02W	000 / 180 16(30)					
✦ GOVEV 193933.54N 0730740.49	000 / 180 20(37)					
✦ ILOVI 191927.49N 0730356.47W	000 / 180 38(70)					Port-au-Prince ACC
✦ LEVIS 184221.56N 0725707.09W	000 / 180 13(24)					FRÉQ: 124,5 & 134,15 MHz
✦ AVALU 182934.79N 0725447.19W	000 / 180 36(67)					
✦ BOMEP 175348.71N 0724816.02W	000 / 180 14(25)					
✦ ILOLO 174014.09N 0724548.86W	000 / 182 40(74)					
✦ LENOM 170000.00N 0724000.00W	002				↑	

ENR 3.4 ROUTES D'HÉLICOPTÈRES

Néant

ENR 3.5 AUTRES ROUTES

Néant

ENR 3.6 ATTENTE EN ROUTE

Néant

ENR 4. AIDES/SYSTÈMES DE RADIONAVIGATION

ENR 4.1 AIDES DE RADIONAVIGATION DE ROUTE

Nom de la station (VOR: *Déclinaison*)	**Identification**	**Fréquence**	**Heures de service**	**Coordonnées**	**Hauteur antenne DME**	**Observations**
1	2	3	4	5	6	7
PORT-AU-PRINCE VOR/DME (10,014°W)	PAP	115,300 MHZ	H24	18343552N 072181526W	47,624 m	Couverture 463 km

ENR 4.2 SYSTÈMES SPECIAUX DE NAVIGATION

Néant

ENR 4.3 SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

Néant

ENR 4.4 INDICATIFS CODÉS DES POINTS SIGNIFICATIFS

Indicatif codé	*Coordonnées*		*Route ATS ou autre route*
1	2		3
AGNUR	183433.00N	0722117.96W	RNAV GNSS Departure RWY10
ALBBE	202500.00N	0721455.70W	UA/A636, H227, UM/M594
ALPIG	183918.00N	0725448.00W	TMA fix
ALRED	194757.92N	0723807.38W	UL/L212, UL/L304
ALUSI	180805.91N	0722709.28W	G444, TMA Fix
AMATO	200004.90N	0724518.00W	UM/M594, UL/L304
AMOKA	194748.03N	0720821.13W	HCN VOR/DME RWY23 final approach fix (FAF)
APLED	175423.31N	0723122.63W	To connect UL349 from MDCS and MKJK FIRs
AVABI	185531.37N	0735529.52W	UM/M594, UA/A890
AVALU	182934.79N	0725447.19W	UL/L577, UQ/Q301
AVOLI	184637.03N	0724009.59W	IAF RWY10
AVOLI	184637.03N	0724009.59W	IAF RWY10
BADEE	184405.93N	0720739.93W	RNAV Holding pattern RWY10
BODLO	202423.22N	0730029.52W	UA/A756
BOMEP	175348.71N	0724816.02W	UL/L349, UQ/Q301
BOTES	202501.37N	0714628.36W	UG/G444
CAPOI	183650.51N	0723640.58W	RNAV Holding pattern RWY10
DALCY	192147.90N	0722016.84W	RNAV Holding pattern RWY05
DAPOT	184346.24N	0721706.20W	RNAV (GPS) RWY 28
DARKE	175529.36N	0715655.73W	UA/A315, UL/L349
DCR	175556.28N	0713852.19W	UL/L349
DEPLO	185642.00N	0724700.00W	RNAV DEPLO 1W
DEPSI	190200.00N	0722448.00W	UA/A890
EBLER	195404.91N	0730458.49W	UA/A315, UL/L212
ETBOD	183100.00N	0715300.00W	RNAV, UL/U577, UL304
FAVIT	181553.47N	0720848.18W	UM/M596, UA/A315
FOSET	195536.51N	0722718.91W	RNAV Arrivals RWY05
GABUN	184800.00N	0740411.26W	UM594
GOPUN	192416.47N	0722408.65W	L304, H226
GOTEP	182714.17N	0761635.12W	To connect UL577 from MDSD to MTEG to MKJK
GOVEV	193933.54N	0730740.49W	UM/M594, UQ/Q301
HCN	194254.50N	0721236.09W	VOR CAP HAÏTIEN

ENR 4.4 INDICATIFS CODÉS DES POINTS SIGNIFICATIFS

Indicatif codé	*Coordonnées*		*Route ATS ou autres routes*
1	2		3
ILAGA	195518.07N	0731036.02W	UL/L212, UQ/Q301
ILOLO	174014.09N	0724548.86W	UM/M596, UQ/Q301
ILOVI	191927.49N	0730356.47W	UM/M596, UQ/Q301
JOSES	200839.39N	0731305.42W	UQ/Q301, UA/A315
KANIX	181950.57N	0720441.58W	M596, A772
KATLU	190013.14N	0721002.05W	UG/G444
KATSA	195212.63N	0720431.01W	VOR/DME RWY05 missed approach holding fix
KEBET	181458.42N	0743942.43W	UM/M594, UL/L577
KENOK	180806.00N	0715400.00W	A772
LACUL	195738.65N	0722325.32W	RNAV Arrivals RWY05
LENOM	170000.00N	0724012.00W	UG/G444
LEPAV	193726.84N	0721720.28W	HCN VOR/DME RWY05 FAF
LEVIS	184221.56N	0725707.09W	TMA Fixe
LODMA	191833.76N	0733100.01W	UM594
MAROT	182942.58N	0725443.97W	RNAV, L577
MEDON	194618.00N	0730036.00W	UA/A315, UM594
MENTU	183639.50N	0723601.20W	PAP VOR/DME R-287 AT 17.0 DME
MESLI	180806.00N	0722130.00W	TMA Fixe
MUPOV	171148.00N	0731532.00W	UM596
NABEN	185148.00N	0714348.00W	TMA Fixe
NOSIS	175058.90N	0740807.27W	UL/L349
NOSOX	200612.00N	0723836.00W	UA/A756, UM594
ONGAN	201453.20N	0714906.06W	G444/UG444
ONPAD	193624.00N	0714424.00W	UL/L212
OSIDU	192543.00N	0714055.00W	UL/L337
OTOKA	175246.95N	0731945.06W	To connect UL349 from MDCS and MKJK FIRs
OVAMA	182110.83N	0735810.24W	To connect UL577 from MDSD to MTEG to MKJK
PAP	183433.92N	0721810.00W	VOR PAP

ENR 4.4 INDICATIFS CODÉS DES POINTS SIGNIFICATIFS

Indicatif codé	*Coordonnées*		*Route ATS ou autre route*
1	2		3
PBORO	193354.25N	0722959.51W	RNAV/holding pattern RWY05
PIGBI	173312.00N	0714256.00W	UA/A315
PODPE	195446.95N	0720216.74W	Holding pattern RWY23
RETAK	201142.00N	0714130.00W	UA/A636
SAVAR	190524.00N	0723606.00W	A315, H226
SEDET	190930.00N	0721354.00W	TMA Fixe
SEPTO	193840.36N	0715826.62W	G444/UG444
SERTA	182850.52N	0723550.84W	RNAV departures RWY10
SINKA	195137.00N	0725430.00W	UL/L212
TOVOL	180806.00N	0720500.00W	UA/A315
TUMAR	201606.00N	0715200.00W	UA/A636
URLAM	195755.00N	0732218.00W	UL212
URSOS	183316.47N	0720523.74W	RNAV, departures RWY 10
ZAMMI	195135.46N	0715811.06W	IAF RNAV RWY23

ENR 4.5 FEUX AERONAUTIQUES AU SOL — EN ROUTE

Néant

ENR 5. AVERTISSEMENT Á LA NAVIGATION

ENR 5.1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES, OU DANGEREUSES

Néant

ENR 5.2 ZONES DE MANŒUVRES ET D'ENTRAINEMENTS MILITAIRES ZONE D'IDENTIFICATION ET DE DEFENSE AÉRIENNE

Néant

ENR 5.3 AUTRES ACTIVITES DE NATURE DANGEREUSE ET AUTRES DANGERS POTENTIELS

Néant

ENR 5.4 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE DE ROUTE — ZONE 1

(Hauteur d'au moins 100 m au-dessus du sol)

Néant

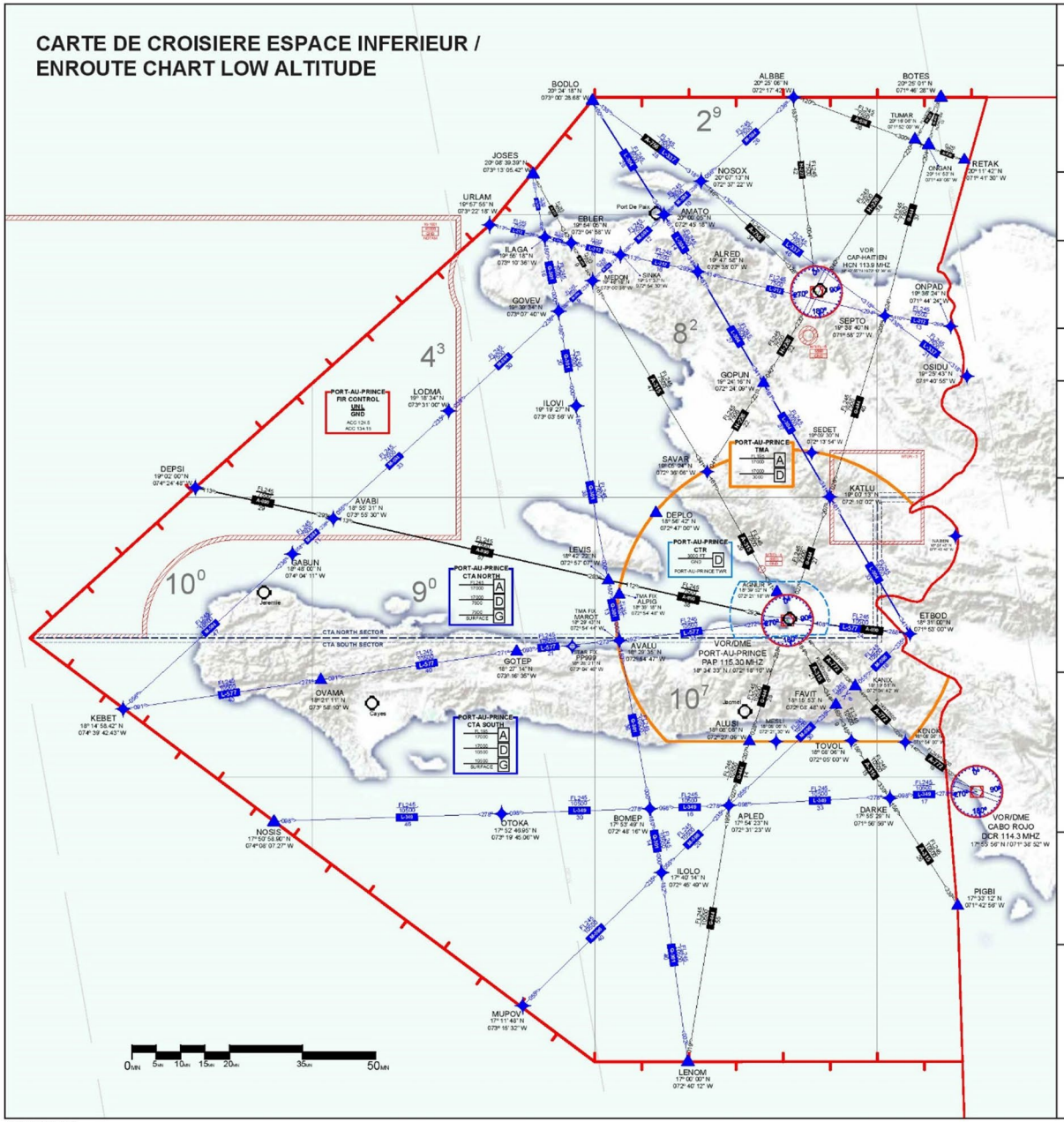
ENR 5.5 ZONES D'ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES

Néant

ENR 5.6 MIGRATIONS D'OISEAUX ET ZONES FREQUENTEES PAR UNE FAUNE SENSIBLE

ENR 6. CARTES DE CROISIÈRE

CARTE DE CROISIERE ESPACE INFERIEUR / ENROUTE CHART LOW ALTITUDE



LEGENDE / LEGEND

Région d'information de vol / Flight information region (FIR)

Région de contrôle terminales / Terminal control area (TMA)

Zone de contrôle / Control zone (CTR)

PORT-AU-PRINCE FIR CONTROL — Nom FIR / FIR name
MTEG — Identification FIR
UNL — Limite supérieure / Upper Limit
MSL — Limite inférieure / Lower Limit

PORT-AU-PRINCE TMA — Région de contrôle terminale / Terminal control area
FL 195 — Classification de l'espace aérien / Airspace classification
17000 — Limite supérieure / Upper Limit
17000 — Limite inférieure / Lower Limit
3000

PORT-AU-PRINCE CTR — Zone de contrôle
3000 FT — Classification de l'espace aérien / Airspace classification
GND — Limite supérieure / Upper Limit
PORT-AU-PRINCE TWR — Limite inférieure / Lower Limit
Dépendance / Dependence

FL245 — Altitude minimale de segment / Minimum segment altitude
10500
108° A-890 L-577 268° — Relèvement magnétique / Magnetic bearing
24 — Route aérienne RNAV (AWY)
Route aérienne (AWY)
Longueur de segment en milles nautiques / Segment length in nautical miles

MT/P1 — Zones réglementées, interdites, dangereuses, militaires / Restricted, prohibited, danger, military area
5500 — Identification de zone / Zone ID
GND — Limite supérieure / Upper Limit
Limite inférieure / Lower Limit

POINT DE COMPTE RENDU / REPORTING POINTS

- Point de compte-rendu obligatoire / Compulsory reporting fix
- Point de compte-rendu facultatif / Non-compulsory reporting fix
- Point de compte-rendu "fly-by" / Fly-by reporting waypoint

AÉRODROME / AERODROME

Aérodrome / Aerodrome

AIDES A LA NAVIGATION / NAVAIDS

VOR / L
DME
VOR/DME / R

MORSE CODE PAP
. _ _ . _ . _ _ .

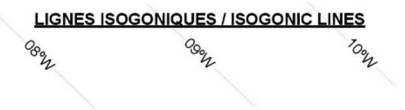
ALTITUDE MINIMALE DE ZONE / AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA)

Altitude minimale de zone avec une marge de franchissement d'obstacle de 1000 pieds(=10700)

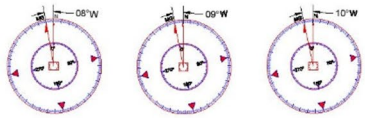
Area minimum altitude with 1000 feet obstacle clearance (=10700)

10^{7}

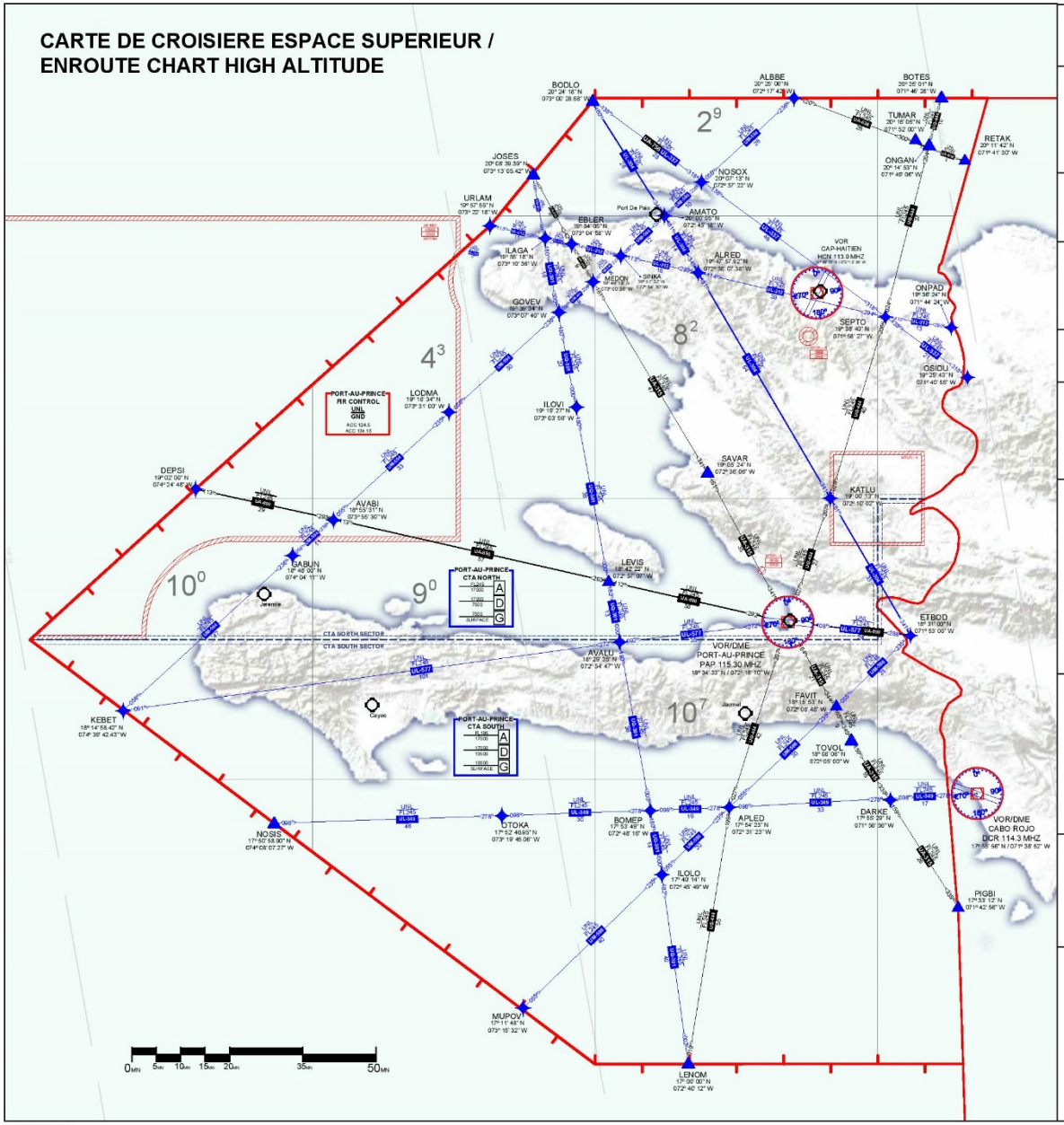
LIGNES ISOGONIQUES / ISOGONIC LINES



VARIATION MAGNÉTIQUE / MAGNETIC VARIATION



CARTE DE CROISIERE ESPACE SUPERIEUR / ENROUTE CHART HIGH ALTITUDE



LEGENDE / LEGEND

Région d'information de vol / Flight information region (FIR)

Région de contrôle terminales / Terminal control area (TMA)

Zone de contrôle / Control zone (CTR)

PORT-AU-PRINCE FIR CONTROL — Nom FIR / FIR name
MTEO — Identification FIR
UNL — Limite supérieure / Upper Limit
MSL — Limite inférieure / Lower Limit

PORT-AU-PRINCE TMA — Région de contrôle terminale / Terminal control area
FL 195 / 17000 / 17000 / 3000 — A / D — Classification de l'espace aérien / Airspace classification
Limite supérieure / Upper Limit
Limite inférieure / Lower Limit

PORT-AU-PRINCE CTR — Zone de contrôle
3000 FT / GND — D — Classification de l'espace aérien / Airspace classification
Limite supérieure / Upper Limit
Limite inférieure / Lower Limit
PORT-AU-PRINCE TWR — Dépendance / Dependence

FL245 / 10500 — Altitude minimale de segment / Minimum segment altitude
A-890 L-577 — Relevement magnétique / Magnetic bearing
Route aérienne RNAV (AWY)
Route aérienne (AWY)
24 — Longueur de segment en milles nautiques / Segment length in nautical miles

Zones réglementées, interdites, dangereuses, militaires / Restricted, prohibited, danger, military area
Identification de zone / Zone ID
Limite supérieure / Upper Limit
Limite inférieure / Lower Limit

POINT DE COMPTE RENDU / REPORTING POINTS

- Point de compte-rendu obligatoire / Compulsory reporting fix
- Point de compte-rendu facultatif / Non-compulsory reporting fix
- Point de compte-rendu "fly-by" / Fly-by reporting waypoint

AÉRODROME / AERODROME

Aérodrome / Aerodrome

AIDES A LA NAVIGATION / NAVAIDS

VOR / L
DME
VOR/DME / R
MORSE CODE PAP

ALTITUDE MINIMALE DE ZONE / AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA)

Altitude minimale de zone avec une marge de franchissement d'obstacle de 1000 pieds(=10700)

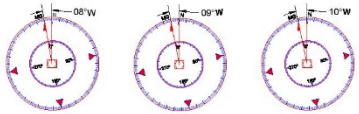
Area minimum altitude with 1000 feet obstacle clearance (=10700)

10⁷

LIGNES ISOGONIQUES / ISOGONIC LINES

08°W 09°W 10°W

VARIATION MAGNÉTIQUE / MAGNETIC VARIATION



AIP

PUBLICATION D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

PARTIE 3

AÉRODROMES (AD)

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

PARTIE 3 — AÉRODROMES (AD)

AD 0.6 TABLE DES MATIÈRES DE LA PARTIE 3

AD 1.	**AÉRODROMES – INTRODUCTION**	**AD 1.1-1**
AD 1.1	Disponibilité des aérodromes	AD 1.1-1
AD 1.1-1	Conditions générales d'utilisation des aérodromes ainsi que les installations connexes	AD 1.1-1
AD 1.1-2	Documents appropriés de l'OACI	AD 1.1-2
AD 1.2	Services de Sauvetage et de lutte contre l'Incendie	AD 1.2-1
AD 1.3	Index des aérodromes	AD 1.3-1
AD 1.4	Regroupement des aérodromes	AD 1.4-1

AD 2 AÉRODROMES

MTPP Aéroport International de Port-au-Prince

MTPP AD 2.1	Indicateur d'emplacement et nom de l'aérodrome	AD 2-1
MTPP AD 2.2	Données géographiques et administratives relatives à l'aérodrome	AD 2-1
MTPP AD 2.3	Heures de fonctionnement	AD 2-1
MTPP AD 2.4	Services d'escale et assistance	AD 2-2
MTPP AD 2.5	Services aux passagers	AD 2-2
MTPP AD 2.6	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	AD 2-2
MTPP AD 2.7	Disponibilité saisonnière	AD 2-2
MTPP AD 2.8	Aires de trafic, voies de Circulation et emplacements de vérification	AD 2-3
MTPP AD 2.9	Système de guidage et contrôle des mouvements à la surface et balisage	AD 2-3
MTPP AD 2.10	Obstacles d'aérodrome	AD 2-3
MTPP AD 2.11	Renseignements météorologiques fournis	AD 2-4
MTPP AD 2.12	Caractères physiques des pistes	AD 2-4
MTPP AD 2.13	Distances déclarées	AD 2-5
MTPP AD 2.14	Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste	AD 2-5
MTPP AD 2.15	Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire	AD 2-5
MTPP AD 2.16	Aire d'atterrissage d'hélicoptères	AD 2-6
MTPP AD 2.17	Espace aérien ATS	AD 2-6
MTPP AD 2.18	Installations de télécommunications des services de la Circulation Aérienne	AD 2-6
MTPP AD 2.19	Aides de Radionavigation et d'atterrissage	AD 2-7
MTPP AD 2.20	Règlements de circulation locaux	AD 2-8
MTPP AD 2.21	Procédures antibruit	AD 2-9
MTPP AD 2.22	Procédures de vol	AD 2-10
MTPP AD 2.23	Renseignements supplémentaires	AD 2-11
MTPP AD 2.24	Cartes relatives à l'aérodrome	AD 2-12

MTCH Aéroport International du Cap-Haitien

MTCH AD 2.1	Indicateur d'emplacement et nom de l'aérodrome	AD 2-1
MTCH AD 2.2	Données géographiques et administratives relatives à l'aérodrome	AD 2-1
MTCH AD 2.3	Heures de fonctionnement	AD 2-1
MTCH AD 2.4	Services d'escale et assistance	AD 2-2
MTCH AD 2.5	Services aux passagers	AD 2-2
MTCH AD 2.6	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie	AD 2-2
MTCH AD 2.7	Disponibilité saisonnière	AD 2-2
MTCH AD 2.8	Aires de trafic, voies de Circulation et emplacement de vérification	AD 2-3
MTCH AD 2.9	Système de guidage et contrôle des mouvements à la surface et balisage	AD 2-3
MTCH AD 2.10	Obstacles d'aérodrome	AD 2-3
MTCH AD 2.11	Renseignements météorologiques fournis	AD 2-4
MTCH AD 2.12	Caractères physiques des pistes	AD 2-4

MTCH AD 2.13 Distances déclarées AD 2-5
MTCH AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste AD 2-5
MTCH AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire AD 2-5
MTCH AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères AD 2-6
MTCH AD 2.17 Espace aérien ATS AD 2-6
MTCH AD 2.18 Installations télécommunications des services de la Circulation Aérienne AD 2-6
MTCH AD 2.19 Aides de Radionavigation et d'atterrissage AD 2-7
MTCH AD 2.20 Règlements de circulation locaux AD 2-8
MTCH AD 2.21 Procédures antibruit AD 2-9
MTCH AD 2.22 Procédures de vol AD 2-10
MTCH AD 2.23 Renseignements Supplémentaires AD 2-11
MTCH AD 2.24 Cartes relatives à un aérodrome AD 2-12

AD 1. AÉRODROMES — INTRODUCTION

AD 1.1 DISPONIBILITÉ DES AÉRODROMES

1. Conditions générales d'utilisation des aérodromes ainsi que des installations connexes

Sauf réel cas d'urgence ou autorisation spéciale de l'administration de l'aviation civile, le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef en service aérien commercial n'est pas autorisé sur un aérodrome dont la présente AIP ne fait pas mention.

Outre les aérodromes qui, ouverts à la circulation aérienne publique, sont énumérés dans la présente AIP, le pays compte un certain nombre d'autres aérodromes et terrains d'aviation qui pour des raisons techniques et d'infrastructure ne sont pas mentionnés dans l'AIP. Des renseignements sur ces aérodromes peuvent obtenus auprès de:

Autorité Aéroportuaire Nationale
Boite Postale 1792
Port-au-Prince, Haïti
Tél: (509) 3457-4598

Atterrissages effectués ailleurs que sur un aérodrome de dégagement désigné

Si un atterrissage est effectué ailleurs que sur un aérodrome de dégagement désigné, le pilote commandant de bord doit dès que possible en rendre compte aux administrations de la santé, de la douane et du contrôle des personnes de l'aérodrome international sur lequel l'atterrissage devait normalement être effectué. Cette notification peut être effectuée par n'importe quel moyen de communication disponible.

Le pilote commandant de bord sera chargé de veiller à ce que:

a) le contact entre d'une part des tiers et d'autre part les passagers membres de l'équipage soit évité, si la libre pratique n'a pas été accordée à l'aéronef lors de l'atterrissage précédent;

b) Le fret les bagages et la poste ne sont pas sortis de l'aéronef autrement que de façon indiquée ci-après;

c) Quels qu'ils soient, les produits alimentaires provenant d'outre-mer et les plantes ne doivent être sortis de l'aéronef que s'il est possible de se procurer de la nourriture locale. Tous les restes de nourriture, y compris les pelures, les pépins et les noyaux des fruits, etc. doivent être recueillis et jetés dans la poubelle de l'office de bord, dont le contenu ne doit être ôté de l'aéronef que pour de raison d'hygiène, dans ce cas détruit par le feu ou profondément enfoui.

par les autorités compétentes.

Circulation des personnes et des véhicules sur un aérodrome

– **Démarcation des zones**

Le domaine de tout aérodrome est subdivisé en deux zones:

a) une zone publique, qui comprend la partie de l'aérodrome ouverte au public;

b) une zone règlementée, qui comprend le reste de l'aérodrome.

– **Mouvements des personnes**

L'accès à la zone règlementée n'est autorisé que dans des conditions définies par les règles particulières qui régissent l'exploitation de l'aérodrome. Les bureaux de la douane, de la police de l'inspection sanitaire, ainsi que les locaux réservés au trafic en transit, ne sont normalement accessibles qu'aux passagers, au personnel des administrations publiques et des compagnies de transport aérien, ainsi qu'aux personnes dûment autorisées dans l'exercice de leurs fonctions. Le mouvement des personnes ayant accès à la zone règlementée de l'aérodrome est soumis aux conditions prescrites par la règlementation de la Navigation Aérienne et par les règles particulières édictées par l'administration de l'aérodrome.

– **Mouvement des véhicules**

Les mouvements des véhicules sont, dans la zone règlementée, strictement limités aux véhicules conduits ou utilisés par des personnes titulaires d'un permis de circulation ou d'une carte officielle d'accès. Le conducteur de tout véhicule circulant sur l'aérodrome doit respecter le sens du trafic, la signalisation routière et les vitesses limites affichées et, d'une façon générale, observer les dispositions du code de la route et les consignes édictées

Police

L'entretien et la protection des aéronefs, des véhicules, du matériel et des biens auxquels les installations de l'aérodrome sont destinées ne leur incombant pas, ni l'Etat ni un concessionnaire quelconque ne peuvent être tenus pour responsable de pertes ou de dommages qui n'ont pas été commis de leur fait ou par leurs agents.

2. Documents appropriés de l'OACI

Les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 14, Volumes I et II, sont appliquées sans aucune exception de nature à donner lieu à la notification d'une différence.

AD 1.2 SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Sur les aérodromes ouverts à la circulation des avions transportant des passagers en service aérien régulier et/ou non régulier, des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ainsi que, dans certains cas des exercices de sauvetage en mer, sont créés conformément à la règlementation de l'aviation civile.

Des renseignements sur l'existence et l'importance éventuelles d'un service figurent dans la page relative à chaque aérodrome.

Les avions de transport régulier ou non régulier de passagers ne sont pas autorisés à utiliser les aérodromes dépourvus de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

En fait, les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de chaque aérodrome sont caractérisés selon le tableau ci-après. Tout changement de caractère temporaire sera notifié par la publication d'un NOTAM.

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Catégorie d'aérodrome	**Quantité d'eau en litres nécessaire à l'obtention d'une mousse de qualité A**
3	1 800
4	3 600
5	8 100
6	11 800
7	18 200
8	27 300
9	36 400

Les catégories d'aérodrome 1 et 2 ne sont pas utilisées en HAITI

AD 1.3 INDEX DES AÉRODROMES

Nom de l'aérodrome Indicateur d'emplacement	Type de trafic autorisé à utiliser l'aérodrome			Renvoi à la Section AD et observations
	International – National (INTL-NTL)	IFR - VFR	S=Régulier NS=Non régulier P=Privé	
1	2	3	4	5
Port-au-Prince/INTL MTPP	INTL-NTL	IFR - VFR	S-NS-P	AD 2-MTPP
Cap-Haitien/INTL *MTCH	INTL-NTL	IFR - VFR	S-NS-P	AD 2-MTCH
Jérémie *MTJE	NTL	VFR	S-NS-P	Néant
Cayes *MTCA	NTL	VFR	S-NS-P	Néant
Jacmel *MTJA	NTL	VFR	S-NS-P	Néant
Port-de-Paix *MTPX	NTL	VFR	S-NS-P	Néant
* Les indicateurs d'emplacement marqués d'un astérisque (*) ne doivent pas être employé dans la formule d'adresse de messages AFS				

AD 1.4 REGROUPEMENT DES AÉRODROMES

Les critères retenus par HAÏTI pour regrouper les aérodromes par catégories en vue des renseignements à donner dans la présente AIP sont les suivants:

Aérodrome primaire/principal international

Relève de cette catégorie tout aérodrome d'entrée et de départ qui, destiné au trafic aérien international, est le siège de l'accomplissement de toutes les formalités, notamment celles de douane, de police, de santé, de quarantaine pour les animaux et les végétaux, et où les services de la circulation aérienne sont assurés de façon régulière.

Aérodrome secondaire/autre international

Autres aérodromes destinés à l'entrée ou au départ du trafic aérien international, sur lesquels les formalités, notamment celles de douane, de police et de santé sont accomplies et où les services de la circulation aérienne sont assuré sous certaines conditions, sur autorisation préalable seulement.

Aérodrome national

Aérodrome destiné seulement au trafic aérien intérieur, notamment aérodrome militaire autorisant sous certaines conditions le trafic aérien civil.

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

AD 2.

MTPP AD 2.1 INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET NOM DE L'AÉRODROME

MTPP — PORT-AU-PRINCE/International

MTPP AD 2.2 DONNÉES GÉOGRAPHIQUES ET ADMINISTRATIVES RELATIVES À L'AÉRODROME

1	*Coordonnées du point de référence et emplacement de l'aérodrome*	N 18° 34' 48.18 W 072° 17' 33.15
2	*Direction et distance de (ville)*	040°/3.5 km de Port-au-Prince
3	*Altitude/température de référence*	37 m (122 pieds)/35°C
4	*Déclinaison magnétique/variation annuelle*	9.97°W (2015)
5	*Administration, adresse, téléphone, télécopieur, télex, SFA de l'aérodrome*	Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) Aéroport International de Port-au-Prince Téléphone:(509) 3457 4598 Télécopieur: Néant Télex: Néant SFA: MTPPYAYX
6	*Types de trafic autorisés (IFR/VFR)*	IFR/VFR
7	*Observations*	Néant

MTPP AD 2.3 HEURE DE FONCTIONNEMENT

1	*Administration de l'aérodrome*	LUN-VEN 1100-0300 UTC SAM, DIM+ JOUR FÉRIÉS 1100-0300 UTC
2	*Douane et contrôle des personnes*	Comme l'aérodrome
3	*Santé et services sanitaires*	Comme l'aérodrome
4	*Bureau AIS d'aérodrome*	Comme l'aérodrome
5	*Bureau de briefing ATS (ARO)*	Comme l'aérodrome
6	*Bureau de briefing MET*	Comme l'aérodrome
7	*Service de la Circulation Aérienne*	Comme l'aérodrome
8	*Ravitaillement en carburant*	Comme l'aérodrome
9	*Services d'escale*	Comme l'aérodrome
10	*Sûreté*	Comme l'aérodrome
11	*Givrage*	N/A
12	*Observations*	En dehors de ces heures, les services sont assurés sur demande. Ces demandes doivent être adressées à l'aérodrome à l'avance.

MTPP AD 2.4 SERVICES D'ESCALE ET ASSISTANCE

1	Service de manutention du fret	Camions de 1,5 à 3,5. Manutention possible jusqu'à 10 tonnes
2	Type de carburant et lubrifiant	Jet A1 AVTUR, AVGAS 100 LL, huile, toutes les sortes normalement disponibles
3	Service et capacité de ravitaillement en carburant	1 camion de 40 000 litres, 40 litres/sec 1 camion de 20 000 litres, 27 litres/sec
4	Service de dégivrage	Néant
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage	Néant
6	Services de réparation utilisable pour les aéronefs de passage	Néant
7	Observations	Services d'escale assurés pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome ou après entente avec l'aérodrome.

MTPP AD 2.5 SERVICES PASSAGERS

1	Hôtels	Près de l'aérodrome ou en ville
2	Restaurants	A l'aérodrome et en ville
3	Moyens de transport	Autobus, taxis et voitures de location à l'aérodrome
4	Services médicaux	Premiers soins à l'aérodrome / Hôpitaux en ville
5	Services bancaires et postaux	À l'aérodrome. Ouvert pendant les heures de service de l'aérodrome
6	Service d'information touristique	Bureau en ville et à la salle d'arrivée de l'aérodrome
7	Observations	Néant

MTPP AD 2.6 SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

1	Catégorie de l'aérodrome pour la lutte contre l'incendie	Pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome: CAT 8
2	Équipement de sauvetage	Oui, 2 ambulances
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés	Néant
4	Observations	Néant

MTPP AD 2.7 DISPONIBILITÉ SAISONNIERE – DENEIGEMENT

Néant

MTPP AD 2.8 AIRES DE TRAFIC, VOIES DE CIRCULATION ET EMPLACEMENT DE VÉRIFICATION

1	Surface et résistance de l'aire de trafic	Revêtement Résistance	Béton Néant
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation	Largeur Revêtement Résistance	23 m Béton Néant
3	Position et altitude des emplacements de vérification des altimètres	ACL: Néant	
4	Emplacements des points de vérification VOR et INS	VOR: Néant INS: Néant	
5	Observations	Néant	

MTPP AD 2.9 SYSTEME DE GUIDAGE ET DE CONTROLE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE ET BALISAGE

1	Panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronefs Ligne de guidage sur les voies de circulation et système de guidage visuel aux postes de stationnement des aéronefs	Signaux de guidage sur les voies de circulation à tous les croisements de TWY et RWY et à toutes les positions d'attente. Ligne de guidage sur l'aire de trafic. Guidage nez devant aux postes de stationnement des aéronefs
2	Balisage et feux des RWY et TWY Marquage et balisage lumineux des pistes et des voies de circulation	RWY: désigne le seuil, l'aire de toucher des roues, l'axe, une bordure TWY: axe et position d'attente à tous les croisements TWY/RWY avec marques et balisage lumineux
3	Barres d'arrêt	Barres d'arrêt le cas échéant
4	Observations	Néant

MTPP AD 2.10 OBSTACLES D'AÉRODROME

Néant

MTPP AD 2.11 RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES FOURNIS

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome	Aéroport International de Port-au-Prince
2	Heures de service Centre météorologique de la préparation des TAF et période de validité des prévisions	H16
3	Centre responsable de la préparation des TAF et période de validité des prévisions	Aéroport International de Port-au-Prince
4	Types de prévisions d'atterrissage disponibles et intervalle de publication	Tendance 1HR
5	Exposés verbaux/ consultations assurées	P, TV
6	Documentation de vol et langue (s) utilisée(s) dans cette documentation	Cartes, textes abrégés en langue claire
7	Cartes et autres renseignements disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation	S, U_{85}, U_{70}, U50, U_{30}, U_{20}, P_{85}, P70, P_{50}, P_{40}, P_{30}, P_{20}, SWH, SWM,T
8	Équipement Complémentaire de renseignement	Télécopieur Terminal d'autobriefing
9	Organe ATS auxquels sont fournis les renseignements	PAP TWR - PAP APP - PAP CCR
10	Renseignements supplémentaires (limitation du service, etc.)	Néant

MTPP AD 2.12 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES PISTES

Numéro de piste	**Relèvement VRAI et MAG**	**Dimensions RWY (M)**	**Résistance (PCN) Et Revêtement des RWY et SWY**	**Coordonnées du seuil**	**Altitude du Seuil AMSL**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
10	087° VRAI 096° MAG	3060 x 45	96R/C/W/T Béton	183445.58N 0721824.92W	Seuil 24 m (79 ft)
28	267° VRAI 276° MAG	3060 x 45	96R/C/W/T Béton	183450.79N 0721641.37W	Seuil 37 m (122 ft)
Pente de RWY-SWY	**Dimensions SWY (m)**	**Dimensions CWY (m)**	**Dimension de la Bande (m)**	**Zone dégagée d'obstacle**	**Observations**
7	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**
3%	Néant	Néant	3360 X 150	Néant	Néant
3%	Néant	Néant	3360 X 150	Néant	Néant

MTPP AD 2.13 DISTANCES DECLARÉES

Désignation de la piste	*TORA (m)*	*TODA (m)*	*ASDA (m)*	*LDA (m)*	*Observations*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
10	3 060	3 360	3 060	3 060	Néant
28	3 060	3 360	3 060	3 060	Néant

MTPP AD 2.14 DISPOSITIFS LUMINEUX D'APPROCHE ET BALISAGE LUMINEUX DE PISTE

Désignation de la piste	*Type et intensité du balisage lumineux d'approche*	*Couleur des feux de seuil et barres de flanc*	*PAPI*	*Longueur des feux de zone de toucher des roues*	*Longueur, espacement, couleur et intensité des feux d'axe de piste*	*Longueur, espacement, couleur et intensité des feux de bord de piste*	*Couleur des feux d'extrémité de piste et des barres de flanc*	*Longueur et couleur des feux de prolongement d'arrêt*	*Observations*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
10	Néant	Vert	PAPI	Néant	Néant	3060 m, 50 m blanc, LIH	Rouge	Néant	Néant
28	Néant	Vert	PAPI	900 m	Néant	3040 m, 50 m blanc, LIH	Rouge	Néant	Néant

MTPP AD 2.15 AUTRES DISPOSITIFS LUMINEUX, ALIMENTATION ÉLECTRIQUE AUXILIAIRE

1	Emplacement, caractéristiques et heures de fonctionnement des phares d'identification d'aérodrome	ABN: A la Tour W toutes les 2 secondes/IBN: Néant Fonctionnement H16
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre/indicateur de sens d'atterrissage	Néant
3	Feux de bord de voies de circulation et feux axiaux de voies de circulation	Bord: Tout le TWY Axe: Néant
4	Alimentation électrique auxiliaire/délai de commutation	Alimentation électrique auxiliaire pour tout l'éclairage et le balisage de l'aérodrome Temps de commutation: 1 seconde
5	Observations	Néant

MTPP AD 2.16 AIRE D'ATTERRISSAGE D'HELICOPTERE

Néant

MTPP AD 2.17 ESPACE AÉRIEN ATS

1	Désignation et limites latérales	Espace aérien centré sur le VOR de PAP, limité au Nord à 15 km par une droite parallèle à l'axe de la piste, au sud à 7.5km par une droite parallèle à l'axe de la piste, à l'est par un arc de 15 km et à l'ouest par un arc de 22 km
2	Limites verticales	3 000 pieds MSL
3	Classification de l'espace aérien	D
4	Indicatif d'appel et langue de l'organe ATS	Port-au-Prince Anglais/français
5	Altitude et transition	17 000 pieds MSL
6	Observations	Néant

MTPP AD 2.18 INSTALLATION DE TÉLÉCOMMUNICATION DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Désignation du service	**Indicatif d'appel**	**Fréquences**	**Heures de fonctionnement**	**Observations**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
APP	Port-au-Prince Approche	119,800 MHZ 121,500MHZ	H16	Fréquence principale
TWR	Port-au-Prince	118,300 MHZ	Comme l'aérodrome	Fréquence principale
CCR	Port-au-Prince	124,500 MHZ	H24	Fréquence principale

MTPP AD 2.19 AIDES DE RADIONAVIGATION ET D'ATTERISSAGE

Type d'aide CAT d'ILS/MLS Pour VOR/ILS/MLS (Indiquer déclinaison)	Identification	Fréquences	Heures de fonctionnement	Coordonnées de l'emplacement de l'antenne d'émission	Altitude de l'antenne d'émission DME	Observations
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
VOR/DME (10.14°W/2018)	PAP	115,300 MHZ Doppler	H24	18343552N 072181526W	47,624 m	Néant
LLZ (10.14W) ILS CAT I (10.14W/2018)	IMG	111,500 MHZ	H24	183451284N 0721631716W	24,384 m	Néant
GP/DME			**H24**	**183450.02N 0721813.50W**	**80 pi ASL**	**Néant**

MTPP AD 2.20 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX

1. Réglementation aéroportuaire

À l'aéroport de Port-au-Prince, un certain nombre de règlements locaux sont appliqués. Ces règlements sont regroupés dans un manuel qu'on peut consulter au bureau de piste et à l'aérogare. Ce manuel porte notamment sur:

a) la signification du balisage et de la signalisation;
b) Les renseignements concernant les postes de stationnement des aéronefs, notamment des systèmes de guidage visuel d'amarrage;
c) Les renseignements nécessaires sur la circulation au sol à partir d'un poste de stationnement d'aéronef et sur l'autorisation de rouler;
d) Les limites de mise en œuvre des gros avions, notamment du fait d'utilisation de leur puissance motrice pour circuler au sol;
e) La mise en œuvre des hélicoptères;
f) Le guidage au sol et le remorquage;
g) L'utilisation de la puissance motrice au-delà du ralenti;
h) Le lancement des moteurs et l'utilisation de l'APU;
i) Les déversements de carburant;
j) Les précautions à prendre dans les conditions de températures extrêmes.

Il convient de s'adresser à la TWR ou au Contrôle des mouvements au (SMC) pour obtenir l'assistance d'un signaleur ou tout renseignement complémentaire sur la règlementation.

Quand un règlement local présente de l'importance pour la sécurité de leur mise en œuvre sur l'aire de trafic, la TWR ou le SMC en donne connaissance à chaque aéronef.

Le « règlement local » peut être obtenu sur demande écrite adressée à:

Aéroport International Toussaint Louverture
Boite postale 1792
Port-au-Prince, HAITI.

2. Circulation au sol à destination et au départ des postes de stationnement

La TWR ou le SMC attribuera un numéro de stationnement aux aéronefs à l'arrivée. Les aéronefs de l'aviation générale devront utiliser l'aire de stationnement qui leur est destinée.

3. Aire de stationnement des petits aéronefs (Aviation Générale)

Les aéronefs de l'aviation générale seront guidés par des placeurs vers l'aire de stationnement des petits aéronefs.

4. Aire de stationnement des hélicoptères

Néant

5. Aire de trafic — circulation au sol en hiver

Néant

6. Circulation au sol — limitations

L'insuffisance des distances de sécurité limite pour les gros avions l'utilisation de certaines voies de circulation quand ils roulent avec leur propre puissance. La TWR ou le SMC donnera des renseignements supplémentaires à chaque avion.

7. Vols d'écoles et d'entrainements – vols d'essais techniques – utilisation des pistes

Néant

8. Circulation des hélicoptères - limitations

Néant

9. Enlèvement des aéronefs incapables de quitter la piste par leurs propres moyens

Au cas où un aéronef est endommagé sur la piste au point de ne pouvoir quitter celle-ci par ses propres moyens, il appartient au propriétaire ou à l'utilisateur de cet aéronef de prendre dès que possible les dispositions voulues pour son enlèvement. Si un aéronef hors d'état de quitter la piste par ses propres moyens n'est pas, dès que possible, sorti de celle-ci par son propriétaire, l'administration de l'aérodrome fera procéder à son enlèvement aux frais du propriétaire ou de l'utilisateur.

MTPP AD 2.21 PROCÉDURES ANTIBRUIT

Néant

MTPP AD 2.22 PROCÉDURES DE VOL

Généralités

Sauf autorisation spéciale de l'approche de Port-au-Prince ou de la Tour de Port-au-Prince, selon le cas, les vols effectués dans la TMA de Port-au-Prince et la CTR de Port-au-Prince seront soumis aux règles de vol aux instruments.

Procédures relatives aux vols IFR dans la TMA de Port-au-Prince

Les routes d'arrivée, de transit et de sortie figurant sur les cartes peuvent varier à la discrétion de l'ATS. En cas d'encombrement de la circulation, les aéronefs à l'arrivée peuvent au besoin recevoir eux aussi la consigne de se mettre en attente sur l'un des points de compte rendu dans les voies aériennes.

Procédures radar dans la TMA de Port-au-Prince

Néant

Procédures de vol VFR dans la TMA de Port-au-Prince

Si les conditions du trafic le permettent, l'ATC autorisera le vol VFR dans les conditions suivantes:

a) demande d'autorisation à l'ATC par le dépôt obligatoire d'un plan de vol, avec réponse aux colonnes 1 à 18 et indication de l'objet du vol.

b) l'autorisation de l'ATC devra être obtenue immédiatement avant que l'aéronef pénètre dans la zone dont il s'agit.

c) Les comptes rendus de position devront être formulés conformément aux dispositions de 3.6.3 de l'Annexe 2 de l'OACI.

d) On ne peut déroger à une autorisation de l'ATC que sous réserve de l'obtention d'une permission préalable.

e) S'il ne peut être effectué selon les règles de vol aux instruments, le vol le fera par référence visuelle verticale au sol.

f) Les radiocommunications bilatérales seront assurées sur la fréquence voulue. On peut obtenir des renseignements sur la fréquence de contrôle régional de Port-au-Prince.

g) Le pilote commandant de bord devra être titulaire d'une licence internationale de radiotéléphonie en VHF.

h) L'aéronef devra être équipé d'un transpondeur SSR avec 4 096 codes en mode A/3. Pour les vols de largage de parachutistes, il devra en outre disposer du mode C avec transmission automatique de l'altitude pression (voir Annexe 10 de l'OACI, Volume I). Une dérogation à cette obligation peut être accordée par le contrôle de Port-au-Prince.

Note. — l'autorisation de l'ATC a essentiellement pour but d'assurer la séparation entre les vols IFR et les vols VFR.

Procédures de vol VFR dans la CTR de Port-au-Prince

a) Un plan de vol sera déposé pour le vol dont il s'agit.

b) l'Autorisation de l'ATC sera accordée par la Tour de contrôle.

c) Une dérogation à l'autorisation accordée par l'ATC n'est possible que sous réserve d'une permission préalable.

d) Le vol sera effectué par référence visuelle verticale au sol.

e) Les radiocommunications bilatérales seront assurées sur la fréquence voulue avant que l'aéronef ait pénétré dans la zone de contrôle.

Itinéraires VFR dans la CTR de Port-au-Prince

Les itinéraires de départ et d'arrivée des aéronefs en VFR sont établis selon les indications de la carte d'approche à vue.

MTPP AD 2.23 RENSEIGNEMENTS SUPPLEMENTAIRES

Concentration d'oiseaux à proximité de l'aérodrome

La présence d'oiseaux (aigrettes blanches) a été observée à la surface de l'aéroport international de Port-au-Prince durant la journée entre le lever et le coucher du soleil.

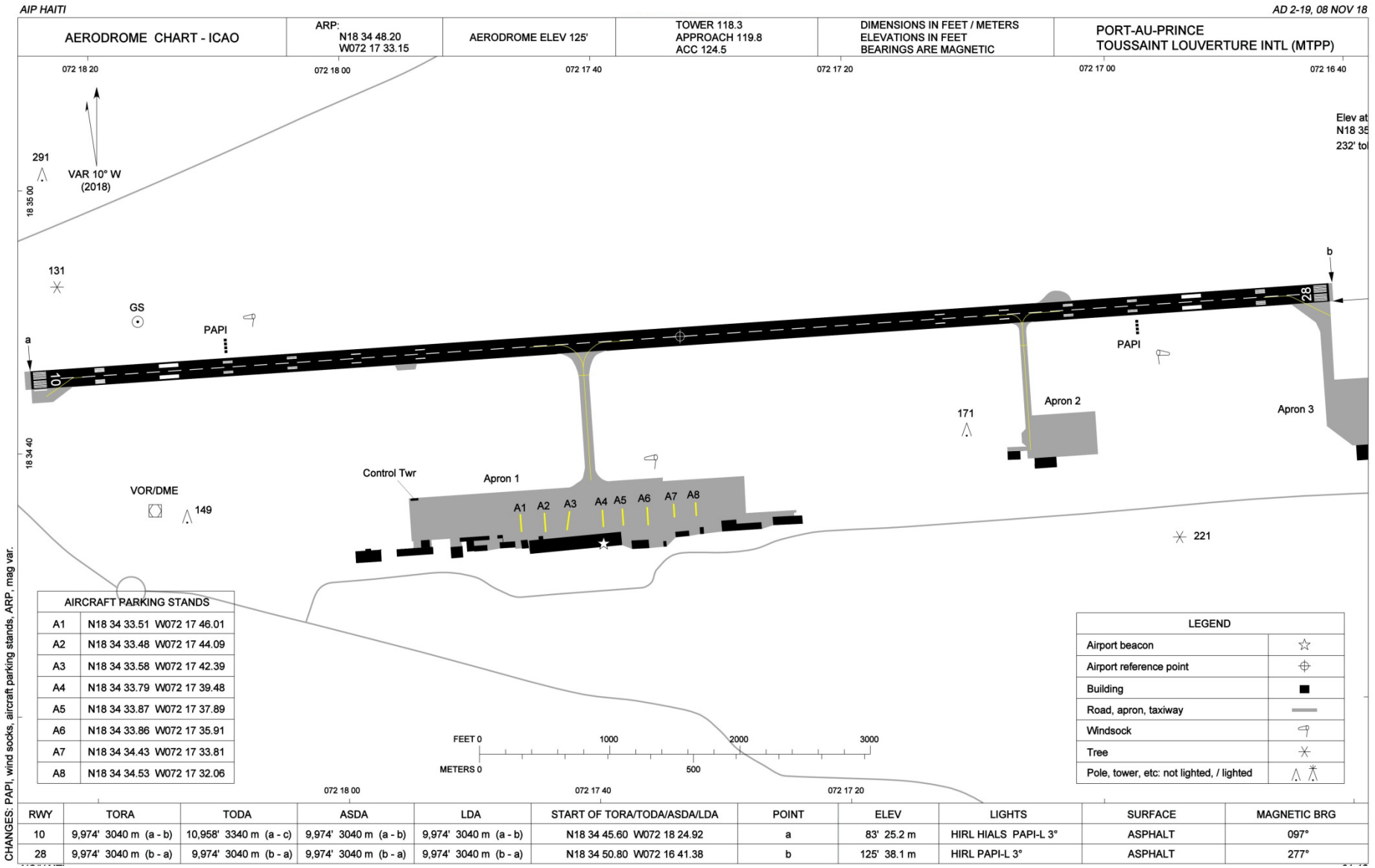
Dans la mesure du possible le contrôle d'aérodrome informera les pilotes de ces vols d'oiseaux.

Pendant les périodes mentionnées plus haut, il est conseillé aux pilotes lorsque les limites de calcul des installations de bord le permettent, d'allumer leurs phares d'atterrissage pendant les procédures de décollage, d'approche, de montée et de descente.

Les mesures prises en vue de la dispersion des oiseaux comprennent l'utilisation de munitions actives. On est en train de modifier l'environnement pour réduire, sinon faire disparaitre ce danger. Les modifications en cours comprennent de meilleures méthodes d'enlèvement des ordures et d'assèchement du sol, la suppression des haies, des broussailles et l'élimination de toute activité agricole.

MTPP AD 2.24 CARTES RELATIVES À L'AÉROPORT DE PORT-AU-PRINCE

Carte d'aérodrome — OACI	AD 2-19
Carte d'obstacle — OACI - type A	AD 2-21
Data - Points / Repères essentiels des procédures	AD 2-22
Carte d'approche — STAR 03 GNSS RWY 28	AD 2-23
Carte d'approche — STAR 02 GNSS RWY 28	AD 2-25
Carte d'approche — STAR 01 GNSS RWY 10	AD 2-27
Carte d'approche — STAR 04 VOR and ILS RWY 10	AD 2-28
Carte de départ normalisé aux instruments- RNAV (GNSS) DEPART RWY 28 - SID 3	AD 2-29
Carte de départ normalisé aux instruments -RNAV (GNSS) DEPART RWY 10 - SID 2	AD 2-31
Carte de départ normalisé aux instruments -RNAV (GNSS) DEPART RWY 10 - SID 1	AD 2-33
Texte RNAV (GNSS) départs RWY 28	AD 2-35
Texte RNAV (GNSS) départs RWY 10 - 1c	AD 2-37
Texte RNAV (GNSS) départs RWY 10 - 1b	AD 2-39
Texte RNAV (GNSS) départs RWY 10 - 1a	AD 2-41
Carte d'approche aux instruments - IAC 01 GNSS RWY 10	AD 2-43
Carte d'approche aux instruments - IAC 02 GNSS RWY 28	AD 2-45
Carte d'approche aux instruments – IAC ILS Y RWY 10	AD 2-47
Carte d'approche aux instruments – IAC ILS Z RWY 10	AD 2-49
Carte d'approche aux instruments – IAC VOR/DME RWY 10	AD 2-51

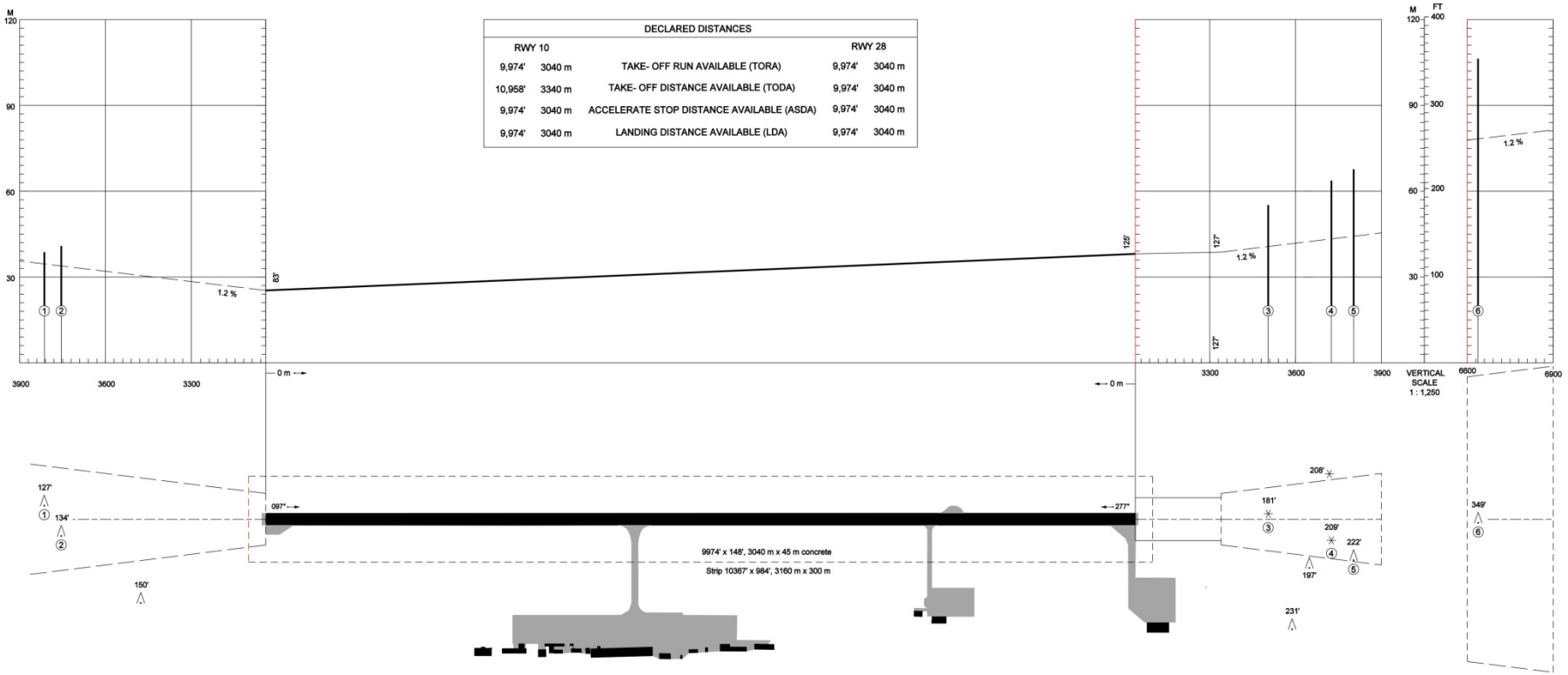


RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	START OF TORA/TODA/ASDA/LDA	POINT	ELEV	LIGHTS	SURFACE	MAGNETIC BRG
10	9,974' 3040 m (a - b)	10,958' 3340 m (a - c)	9,974' 3040 m (a - b)	9,974' 3040 m (a - b)	N18 34 45.60 W072 18 24.92	a	83' 25.2 m	HIRL HIALS PAPI-L 3°	ASPHALT	097°
28	9,974' 3040 m (b - a)	9,974' 3040 m (b - a)	9,974' 3040 m (b - a)	9,974' 3040 m (b - a)	N18 34 50.80 W072 16 41.38	b	125' 38.1 m	HIRL PAPI-L 3°	ASPHALT	277°

AIP HAITI

AD 2-21, 08 NOV 18

DIMENSIONS IN FEET / METERS ELEVATIONS IN FEET	AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A - OPERATING LIMITATIONS RWY 10 / 28	PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL (MTPP)



DECLARED DISTANCES					
RWY 10				RWY 28	
9,974'	3040 m	TAKE- OFF RUN AVAILABLE (TORA)	9,974'	3040 m
10,958'	3340 m	TAKE- OFF DISTANCE AVAILABLE (TODA)	9,974'	3040 m
9,974'	3040 m	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE (ASDA)	9,974'	3040 m
9,974'	3040 m	LANDING DISTANCE AVAILABLE (LDA)	9,974'	3040 m

LEGEND	PLANVIEW	PROFILE
IDENTIFICATION NUMBER	①	
POLE, TOWER, ANTENNA, HOUSE		
TERRAIN ELEVATION	•	
TREE	✳	

INSIDE ① OUTSIDE ①

FEET 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000

METERS 0 500 1000 1500 2000

① 127' antenna	N18 34 46.10	W072 18 51.35
② 134' antenna	N18 34 42.79	W072 18 49.15
③ 181' tree	N18 34 52.22	W072 16 25.68
④ 209' tree	N18 34 49.55	W072 16 17.99
⑤ 222' antenna	N18 34 47.66	W072 16 15.23
⑥ 349' pylon	N18 34 56.58	W72 14 38.96

CHANGES: Re-designed.

CARTE D'AERODROME

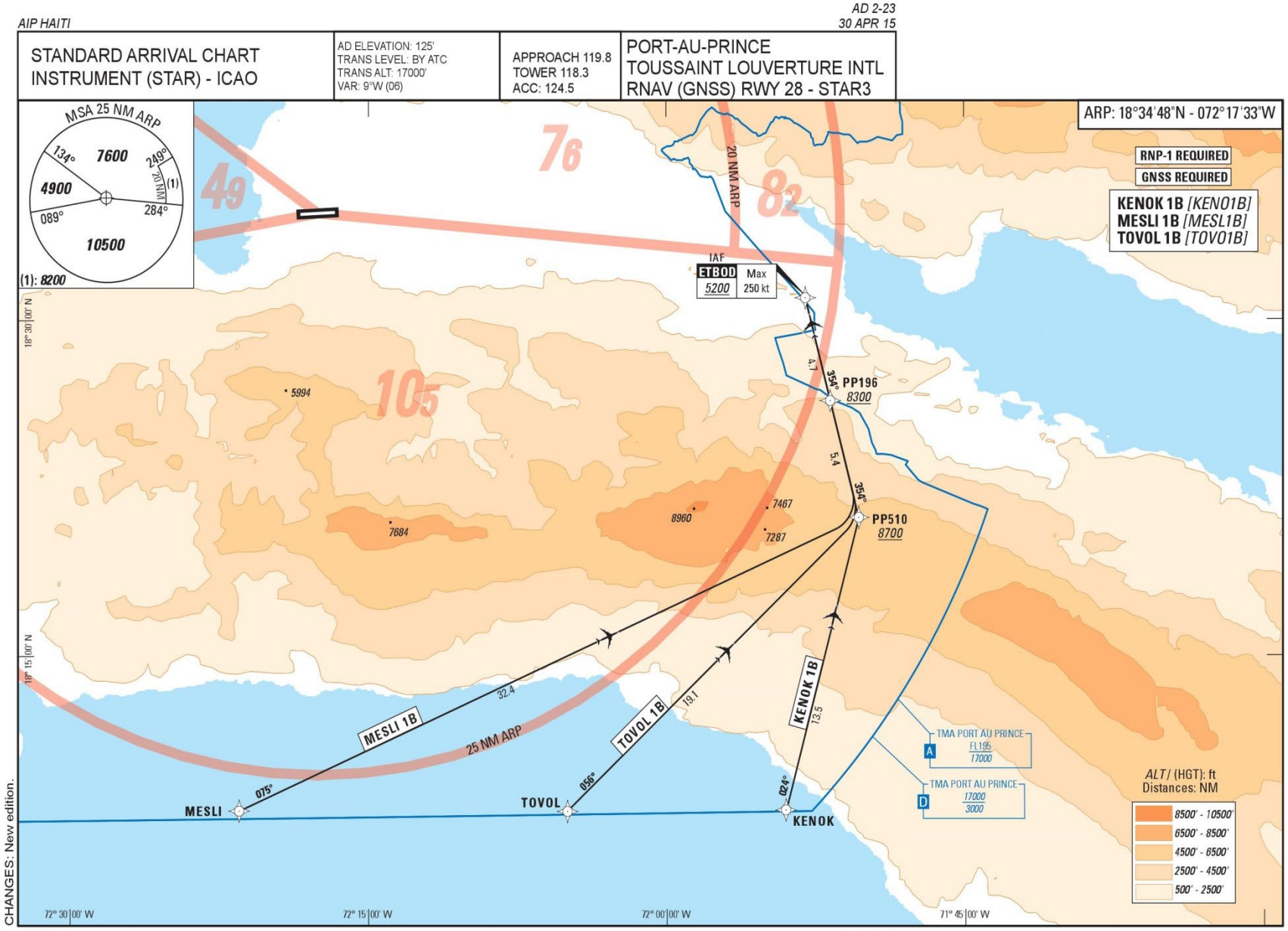
PORT-AU-PRINCE

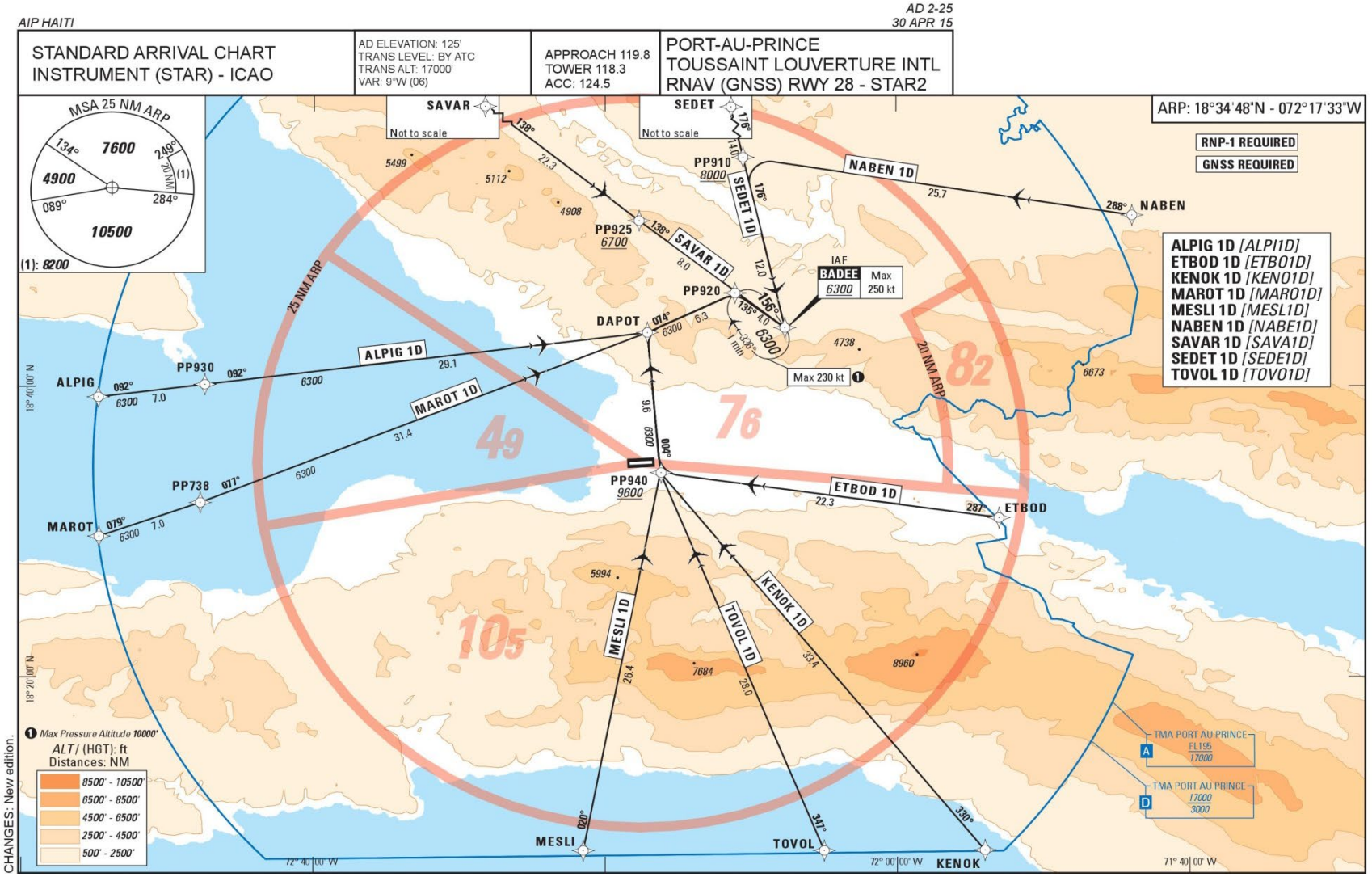
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL

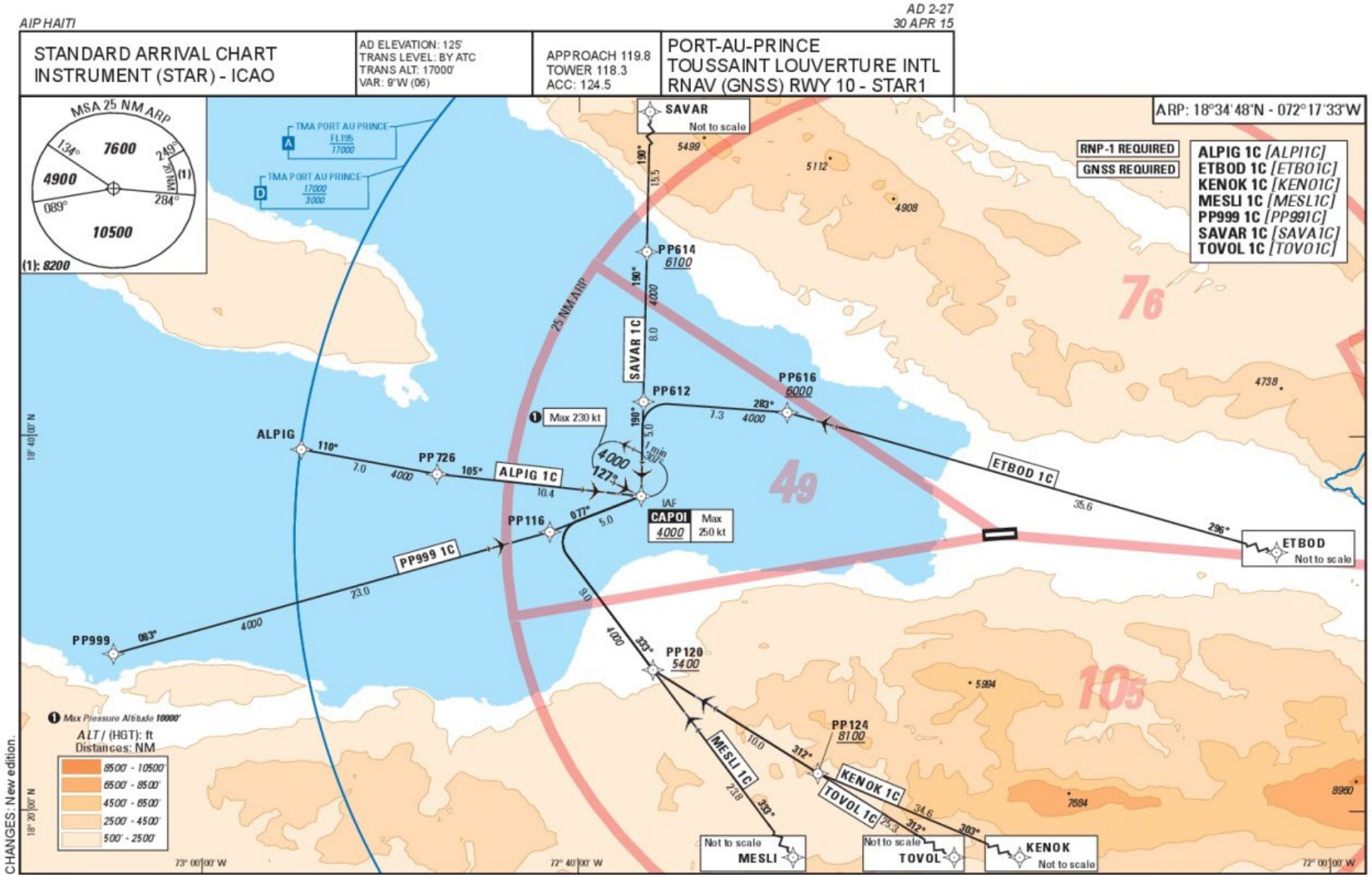
Points / Repères essentiels des procédures

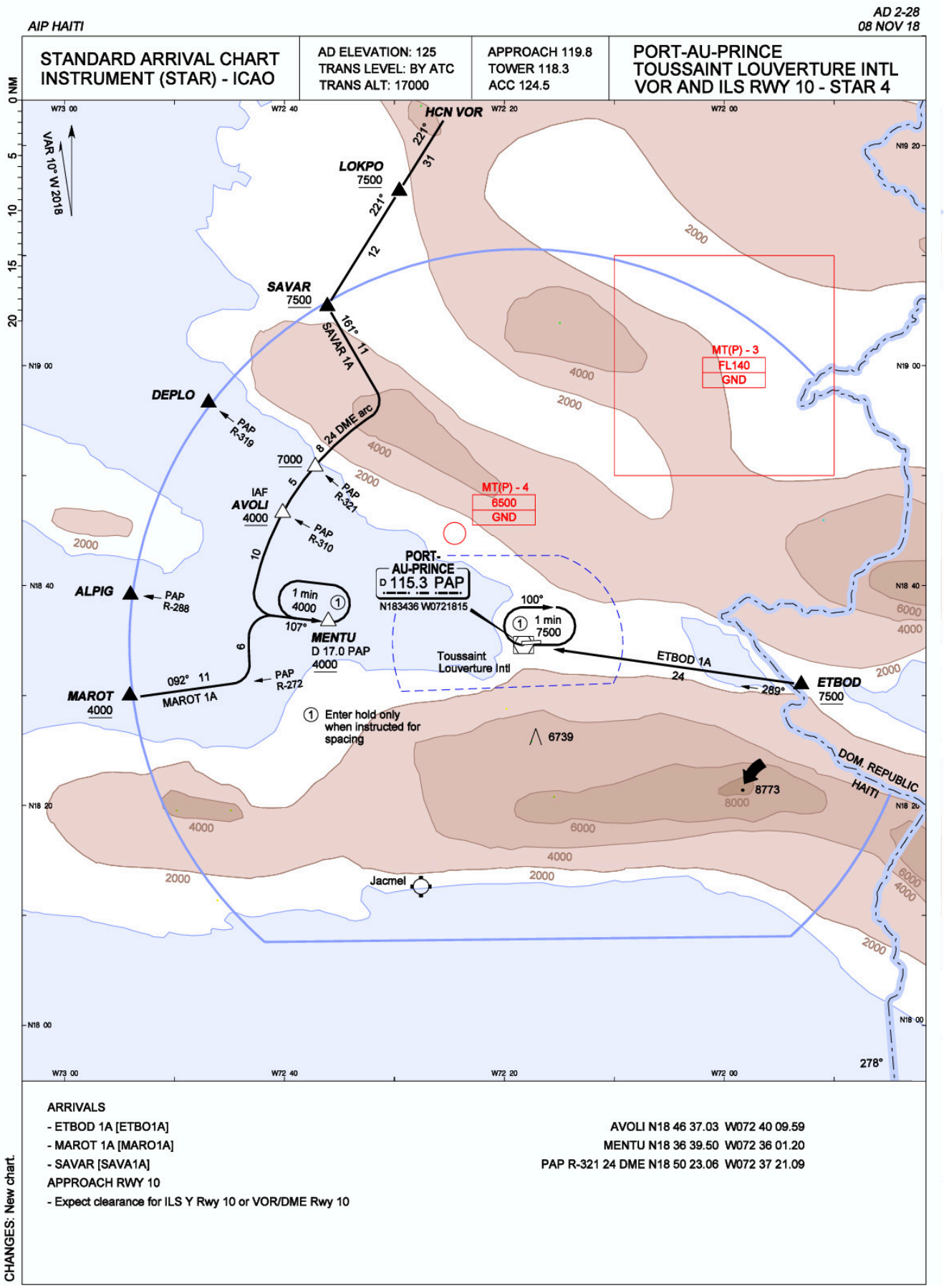
IDENTIFICATION	COORDINATES	
	LATITUDE	LONGITUDE
AGNUR	18°39'52.1500"N	072°21'17.9600"W
ALPIG	18°39'18.0000"N	072°54'48.0000"W
LEVIS	**18°42'21.3700"N**	**072°57'07.0900"W**
BADEE	18°44'05.9330"N	072°07'39.9360"W
CAPOI	18°36'50.5140"N	072°36'40.5890"W
DAPOT	18°43'46.2400"N	072°17'06.2000"W
DEPLO	18°56'42.0000"N	072°47'00.0000"W
ETBOD	18°31'00.0000"N	071°53'00.0000"W
FAF10	18°34'16.7400"N	072°27'53.3650"W
FAF28	18°35'08.8510"N	072°10'39.7550"W
IF010	18°34'07.0290"N	072°31'02.5730"W
IF035	18°35'17.2240"N	072°07'50.6960"W
KENOK	18°08'06.0000"N	071°54'00.0000"W
MAROT	18°29'42.5800"N	072°54'43.9700"W
MESLI	18°08'06.0000"N	072°21'30.0000"W
NABEN	18°51'48.0000"N	071°43'48.0000"W
NAGAN	18°34'57.1300"N	072°14'35.2200"W
PETBA	17°57'03.2100"N	072°40'22.7300"W
PP116	18°34'55.4460"N	072°41'32.4810"W
PP120	18°27'34.3280"N	072°36'02.1450"W
PP124	18°22'04.1490"N	072°27'14.3590"W
PP144	18°34'52.0910"N	072°16'15.6080"W
PP149	18°38'59.9240"N	072°17'11.5070"W
PP150	18°32'55.0900"N	072°08'49.1400"W
PP184	18°33'04.5410"N	072°00'10.4430"W
PP187	18°36'14.7790"N	071°59'10.0140"W
PP188	18°38'27.4610"N	072°06'50.2540"W
PP196	18°26'24.5300"N	071°51'45.2530"W
PP510	18°21'09.6300"N	071°50'19.8910"W
PP612	18°41'51.6220"N	072°36'34.1330"W
PP614	18°49'53.3900"N	072°36'23.7900"W

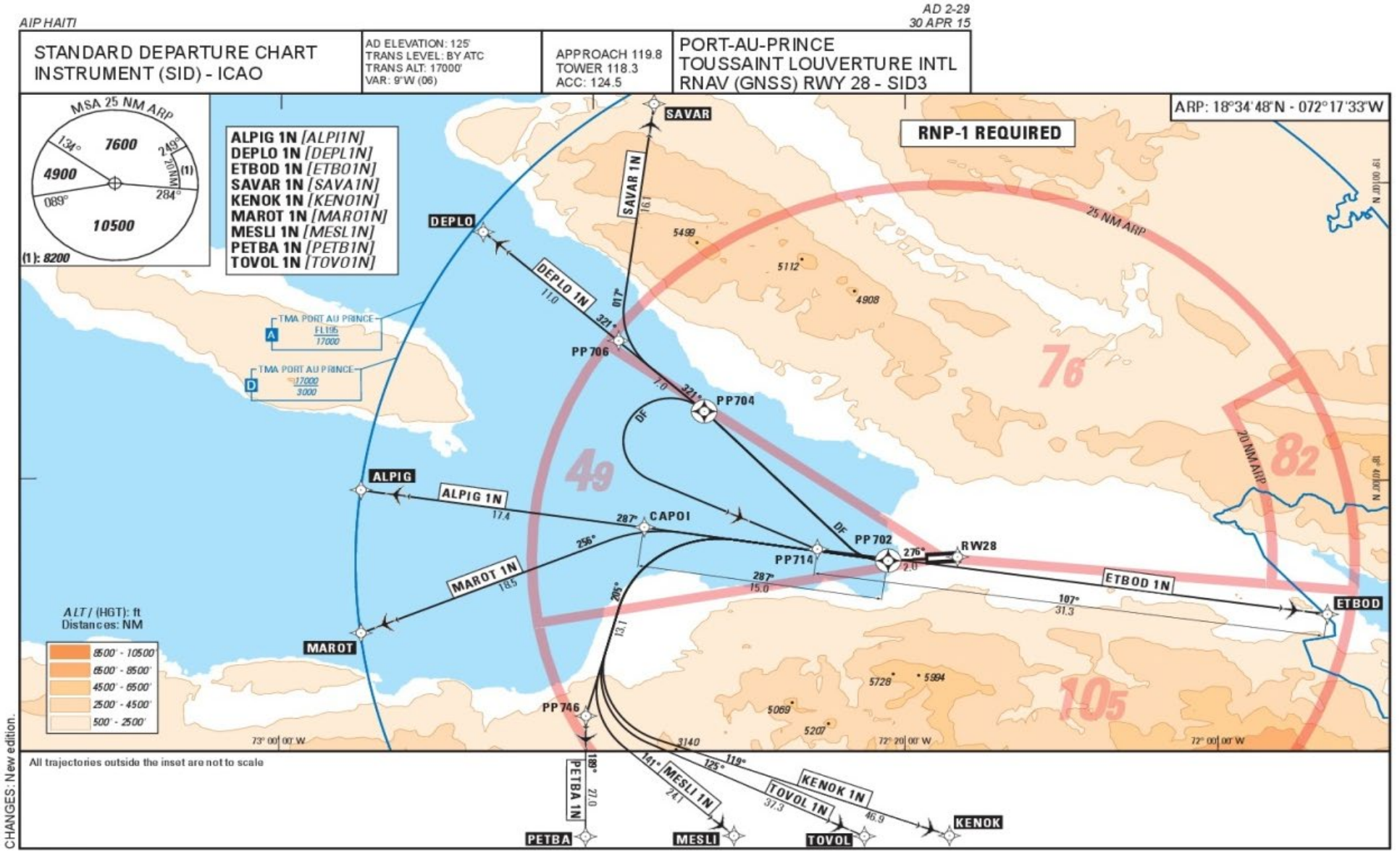
IDENTIFICATION	CORDINATES	
	LATITUDE	LONGITUDE
PP616	18°41'19.1470"N	072°28'53.5970"W
PP620	18°37'47.3690"N	072°05'17.4170"W
PP622	18°35'42.4290"N	071°58'48.9050"W
PP624	18°19'22.9380"N	071°50'43.3710"W
PP702	18°34'37.6380"N	072°21'02.6030"W
PP704	18°44'39.7760"N	072°32'49.3250"W
PP706	18°49'21.1700"N	072°38'20.3730"W
PP714	18°35'22.6350"N	072°25'36.1310"W
PP726	18°38'00.0750"N	072°47'33.3040"W
PP738	18°32'02.5350"N	072°47'47.0460"W
PP746	18°24'09.6150"N	072°40'22.7300"W
PP890	18°34'10.3130"N	072°29'58.7140"W
PP910	18°55'49.9610"N	072°10'31.7970"W
PP920	18°46'28.1280"N	072°11'04.1080"W
PP925	18°51'28.1890"N	072°17'40.0420"W
PP930	18°40'10.6620"N	072°47'29.1010"W
PP940	18°34'07.6440"N	072°16'13.1210"W
PP999	18°28'20.8090"N	073°04'46.1300"W
RW10	18°34'45.5950"N	072°18'24.9150"W
RW28	18°34'50.7990"N	072°16'41.3810"W
SAVAR	19°05'24.0000"N	072°36'06.0000"W
SEDET	19°09'30.0000"N	072°13'54.0000"W
SERTA	18°28'50.5200"N	072°35'50.8400"W
TOVOL	18°08'06.0000"N	072°05'00.0000"W
URSOS	18°33'16.4700"N	072°05'23.7400"W

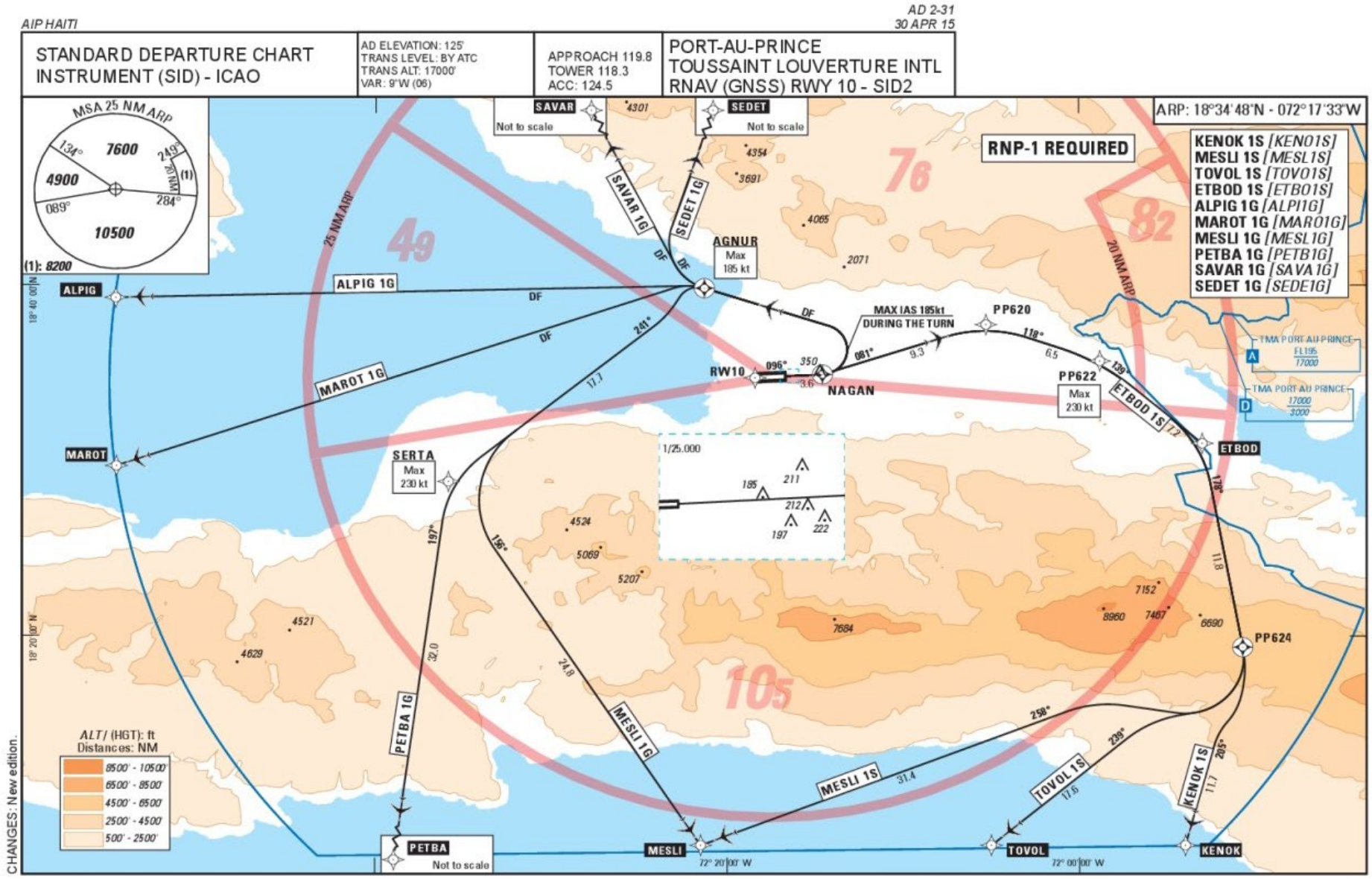

AIP HAITI
AD 2-23
30 APR 15
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 28 - STAR3
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
RNP-1 REQUIRED
GNSS REQUIRED
KENOK 1B [KENO1B]
MESLI 1B [MESL1B]
TOVOL 1B [TOVO1B]
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
134°
249°
284°
089°
20 NM
(1)
(1): 8200
49
76
82
105
20 NM ARP
IAF
ETBOD
5200
Max
250 kt
PP196
8300
PP510
8700
354°
4.7
5.4
5994
7684
8960
7467
7287
MESLI 1B
TOVOL 1B
KENOK 1B
32.4
19.1
13.5
25 NM ARP
075°
056°
024°
MESLI
TOVOL
KENOK
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
18° 30' 00" N
18° 15' 00" N
72° 30' 00" W
72° 15' 00" W
72° 00' 00" W
71° 45' 00" W
CHANGES: New edition.

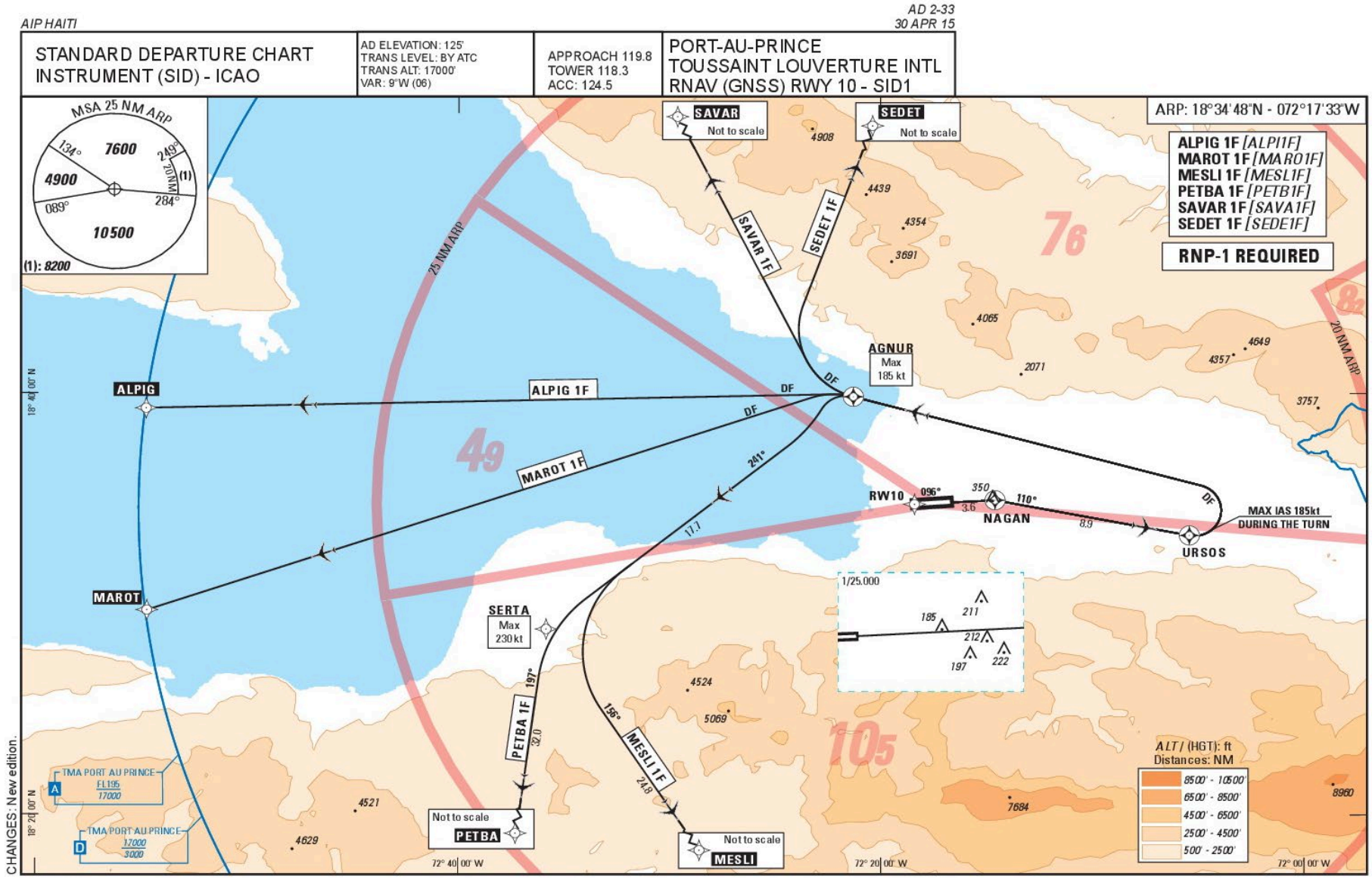

AIP HAITI
AD 2-25
30 APR 15
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 28 - STAR2
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
RNP-1 REQUIRED
GNSS REQUIRED
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
SAVAR
SEDET
Not to scale
PP910
8000
NABEN 1D
NABEN
PP925
6700
SAVAR 1D
SEDET 1D
PP920
IAF
BADEE
6300
Max 250 kt
DAPOT
Max 230 kt
ALPIG 1D [ALPI1D]
ETBOD 1D [ETBO1D]
KENOK 1D [KENO1D]
MAROT 1D [MARO1D]
MESLI 1D [MESL1D]
NABEN 1D [NABE1D]
SAVAR 1D [SAVA1D]
SEDET 1D [SEDE1D]
TOVOL 1D [TOVO1D]
ALPIG
PP930
PP738
MAROT
PP940
9600
ETBOD
MESLI
TOVOL
KENOK
25 NM ARP
20 NM ARP
49
76
82
105
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
Max Pressure Altitude 10000'
ALT/ (HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-27
30 APR 15
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 10 - STAR1
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
RNP-1 REQUIRED
GNSS REQUIRED
ALPIG 1C [ALPI1C]
ETBOD 1C [ETBO1C]
KENOK 1C [KENO1C]
MESLI 1C [MESL1C]
PP999 1C [PP991C]
SAVAR 1C [SAVA1C]
TOVOL 1C [TOVO1C]
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
17000
3000
SAVAR
Not to scale
PP614
6100
PP612
PP616
6000
ALPIG
PP726
ALPIG 1C
Max 230 kt
IAF
CAPOI
4000
Max
250 kt
PP116
PP999 1C
PP999
PP120
5400
PP124
8100
ETBOD 1C
ETBOD
Not to scale
MESLI 1C
MESLI
Not to scale
TOVOL 1C
TOVOL
Not to scale
KENOK 1C
KENOK
Not to scale
25 NM ARP
SAVAR 1C
Max Pressure Altitude 10000'
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
CHANGES: New edition.
18° 40' 00" N
18° 20' 00" N
73° 00' 00" W
72° 40' 00" W
72° 00' 00" W


AIP HAITI
AD 2-28
08 NOV 18
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 125
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
VOR AND ILS RWY 10 - STAR 4
VAR 10° W 2018
HCN VOR
LOKPO
7500
SAVAR
7500
DEPLO
ALPIG
AVOLI
4000
MENTU
D 17.0 PAP
4000
MAROT
4000
PORT-
AU-PRINCE
D 115.3 PAP
N183436 W0721815
Toussaint
Louverture Intl
ETBOD
7500
ETBOD 1A
24
MT(P) - 3
FL140
GND
MT(P) - 4
6500
GND
8 24 DME arc.
SAVAR 1A
MAROT 1A
PAP R-319
PAP R-321
PAP R-310
PAP R-288
PAP R-272
1 min 4000
1 min 7500
Enter hold only when instructed for spacing
6739
8773
8000
Jacmel
DOM. REPUBLIC
HAITI
278°
ARRIVALS
- ETBOD 1A [ETBO1A]
- MAROT 1A [MARO1A]
- SAVAR [SAVA1A]
APPROACH RWY 10
- Expect clearance for ILS Y Rwy 10 or VOR/DME Rwy 10
AVOLI N18 46 37.03 W072 40 09.59
MENTU N18 36 39.50 W072 36 01.20
PAP R-321 24 DME N18 50 23.06 W072 37 21.09
CHANGES: New chart.


AIP HAITI
AD 2-29
30 APR 15
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 28 - SID3
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
RNP-1 REQUIRED
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
ALPIG 1N [ALPI1N]
DEPLO 1N [DEPL1N]
ETBOD 1N [ETBO1N]
SAVAR 1N [SAVA1N]
KENOK 1N [KENO1N]
MAROT 1N [MARO1N]
MESLI 1N [MESL1N]
PETBA 1N [PETB1N]
TOVOL 1N [TOVO1N]
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
SAVAR
DEPLO
DEPLO 1N
SAVAR 1N
PP706
PP704
PP702
PP714
PP746
ALPIG
ALPIG 1N
CAPOI
MAROT
MAROT 1N
RW28
ETBOD
ETBOD 1N
PETBA
PETBA 1N
MESLI
MESLI 1N
TOVOL
TOVOL 1N
KENOK
KENOK 1N
25 NM ARP
20 NM ARP
76
82
49
105
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
All trajectories outside the inset are not to scale
CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-31
30 APR 15
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 10 - SID2
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
RNP-1 REQUIRED
KENOK 1S [KENO1S]
MESLI 1S [MESL1S]
TOVOL 1S [TOVO1S]
ETBOD 1S [ETBO1S]
ALPIG 1G [ALPI1G]
MAROT 1G [MARO1G]
MESLI 1G [MESL1G]
PETBA 1G [PETB1G]
SAVAR 1G [SAVA1G]
SEDET 1G [SEDE1G]
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
SAVAR
Not to scale
SEDET
Not to scale
AGNUR
Max 185 kt
ALPIG
MAROT
SERTA
Max 230 kt
PETBA
Not to scale
RW10
NAGAN
MAX IAS 185kt
DURING THE TURN
PP620
PP622
Max 230 kt
PP624
ETBOD
MESLI
TOVOL
KENOK
TMA PORT-AU-PRINCE
FL195
17000
3000
1/25.000
ALT/ (HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-33
30 APR 15
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 10 - SID1
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
ALPIG 1F [ALPI1F]
MAROT 1F [MARO1F]
MESLI 1F [MESL1F]
PETBA 1F [PETB1F]
SAVAR 1F [SAVA1F]
SEDET 1F [SEDE1F]
RNP-1 REQUIRED
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
SAVAR
Not to scale
SEDET
Not to scale
ALPIG
MAROT
AGNUR
Max
185 kt
SERTA
Max
230 kt
NAGAN
URSOS
RW10
ALPIG 1F
MAROT 1F
SAVAR 1F
SEDET 1F
PETBA 1F
MESLI 1F
25 NM ARP
20 NM ARP
MAX IAS 185kt
DURING THE TURN
1/25.000
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
PETBA
MESLI
CHANGES: New edition.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO	PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL TEXT - RNAV (GNSS) DEPARTURES RWY 28

ALPIG 1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **CAPOI**, to **ALPIG.**

DEPLO1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **PP704**, to **PP706**, to **DEPLO.**

SAVAR1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **PP704**, to **PP706**, to **SAVAR.**

KENOK1N:
Climb (1) on course **276°M**, to **PP702**, turn **right** direct to **CAPOI**, to **PP746**, to **KENOK.**
(1) Procedure design gradient: 3.8% until passing **5500**, then 3.3%.

MAROT1N:
Climb on course **276°M**, to **PP702**, turn **right** direct to **CAPOI**, to **MAROT.**

MESLI 1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **CAPOI**, to **PP746**, to **MESLI.**

PETBA 1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **CAPOI**, to **PP746**, to **PETBA.**

TOVOL 1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **CAPOI**, to **PP746**, to **TOVOL.**

ETBOD 1N:
Climb on course **276°M** to **PP702**, turn **right** direct to **PP704**, turn **left** to **PP714**, to **ETBOD.**

CHANGES: New edition.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO	PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL TEXT - RNAV (GNSS) DEPARTURES RWY 10 - 1c

For all departures:

Disregard: Tree 162 m after DER, 19m on the left of the axis, ***185'*** (alt).
Antenna 304m after the DER, 142m on the right of the axis, ***197'*** (alt).
Tree 376m after the DER, 158m on the left of the axis, ***211'*** (alt).
Tree 383m after the DER, 74m on the right of the axis, ***212'*** (alt).
Antenna 460m after the DER, 136m on the right of the axis, ***222'*** (alt).

KENOK1S:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then to **PP620**, then to **PP622** (2), then to **ETBOD**, then to **PP624**, then to **KENOK.**

(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4400**, then 3.3%.

(2) Do not exceed **230kt** until **PP622**.

MESLI1S:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then to **PP620**, then to **PP622** (2), then to **ETBOD**, then to **PP624**, then to **MESLI.**

(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4400**, then 3.3%.

(2) Do not exceed **230kt** until **PP622.**

TOVOL1S:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then to **PP620**, then to **PP622** (2), then to **ETBOD**, then to **PP624**, then to **TOVOL.**

(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4400**, then 3.3%.

(2) Do not exceed **230kt** until **PP622.**

ETBOD1S:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then to **PP620**, then to **PP622** (2), then to **ETBOD**.

(1) For AWY B891 and W26 Departures: Procedure design gradient: 4.7% until **7300**, then 3.3%.
For other AWY: Procedure design gradient: 4.7% until **700**, then 3.3%.

(2) Do not exceed **230kt** until **PP622.**

CHANGES: New edition.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO	PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL TEXT - RNAV (GNSS) DEPARTURES RWY 10 - 1b

For all departures:

Disregard: Tree 162 m after DER, 19m on the left of the axis, ***185'*** (alt).
Antenna 304m after the DER, 142m on the right of the axis, ***197'*** (alt).
Tree 376m after the DER, 158m on the left of the axis, ***211'*** (alt).
Tree 383m after the DER, 74m on the right of the axis, ***212'*** (alt).
Antenna 460m after the DER, 136m on the right of the axis, ***222'*** (alt).

ALPIG1G:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **ALPIG.**
(1) Procedure design gradient: 5.3% until **2500**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

MAROT1G:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **MAROT.**
(1) Procedure design gradient: 5.3% until **2500**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

MESLI1G:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then direct to **AGNUR** (2), then to **SERTA** (3), then to **MESLI.**
(1) Procedure design gradient: 5.3% until **3300**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.
(3) Do not exceed **230kt** until **SERTA.**

PETBA1G:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then direct to **AGNUR** (2), then to **SERTA** (3), then to **PETBA.**
(1) Procedure design gradient: 5.3% until **2500**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.
(3) Do not exceed **230kt** until **SERTA.**

SAVAR1G:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **SAVAR.**
(1) Procedure design gradient: 5.3% until **3600**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

SEDET1G:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **SEDET.**
(1) Procedure design gradient: 5.6% until **5100**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

CHANGES: New edition.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO	PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL TEXT - RNAV (GNSS) DEPARTURES RWY 10 - 1a

For all departures:

Disregard: Tree 162 m after DER, 19m on the left of the axis, ***185'*** (alt).
Antenna 304m after the DER, 142m on the right of the axis, ***197'*** (alt).
Tree 376m after the DER, 158m on the left of the axis, ***211'*** (alt).
Tree 383m after the DER, 74m on the right of the axis, ***212'*** (alt).
Antenna 460m after the DER, 136m on the right of the axis, ***222'*** (alt).

ALPIG1F:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M,** then to **URSOS**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **ALPIG.**
(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4200**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

MAROT1F:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M,** then to **URSOS**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **MAROT.**
(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4200**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

MESLI1F:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M,** then to **URSOS**, then direct to **AGNUR** (2), then to **SERTA** (3), then to **MESLI.**
(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4200**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.
(3) Do not exceed **230kt** until **SERTA.**

PETBA1F:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M,** then to **URSOS**, then direct to **AGNUR** (2), then to **SERTA** (3), then to **PETBA.**
(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4200**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.
(3) Do not exceed **230kt** until **SERTA.**

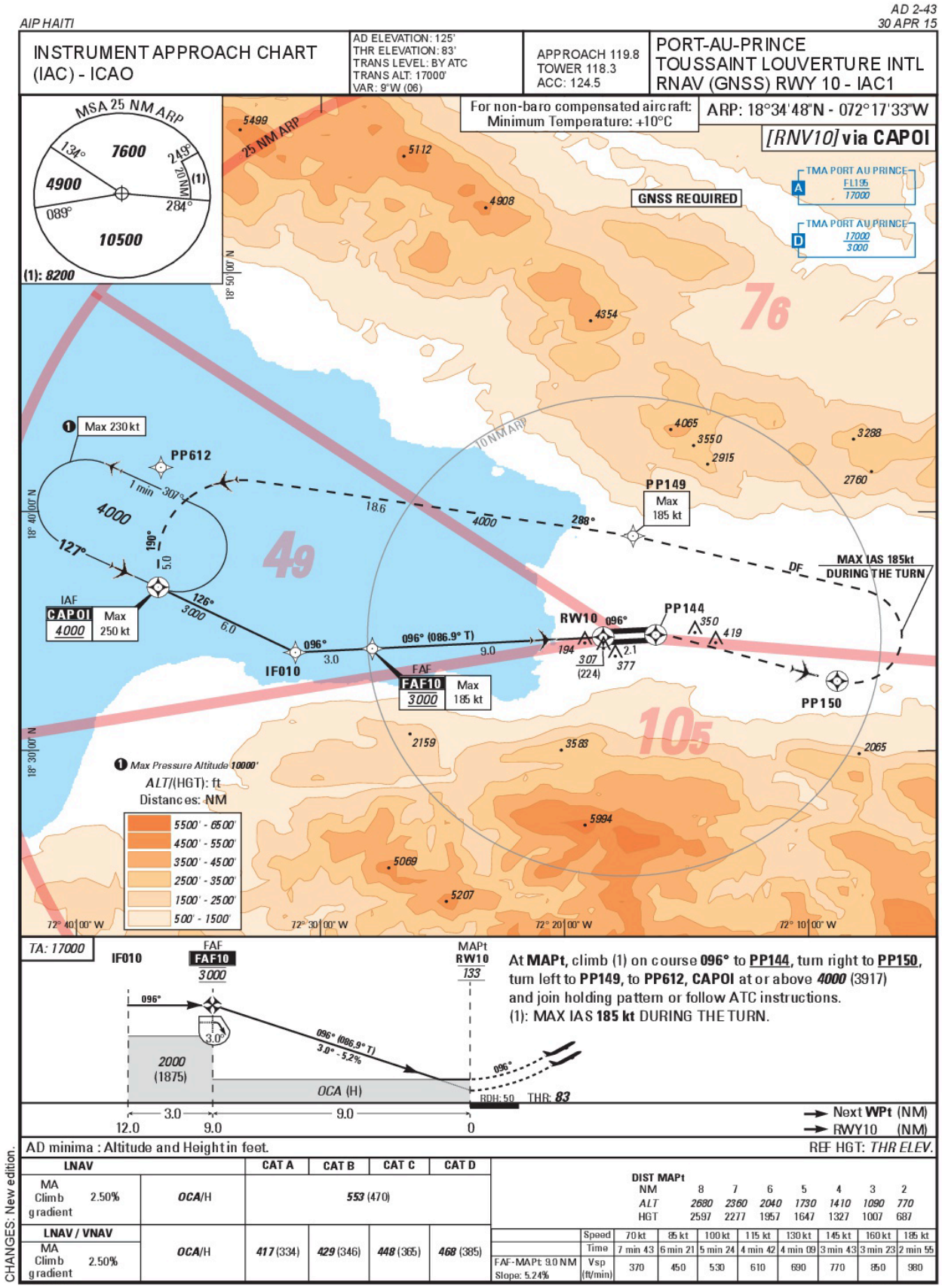
SAVAR1F:

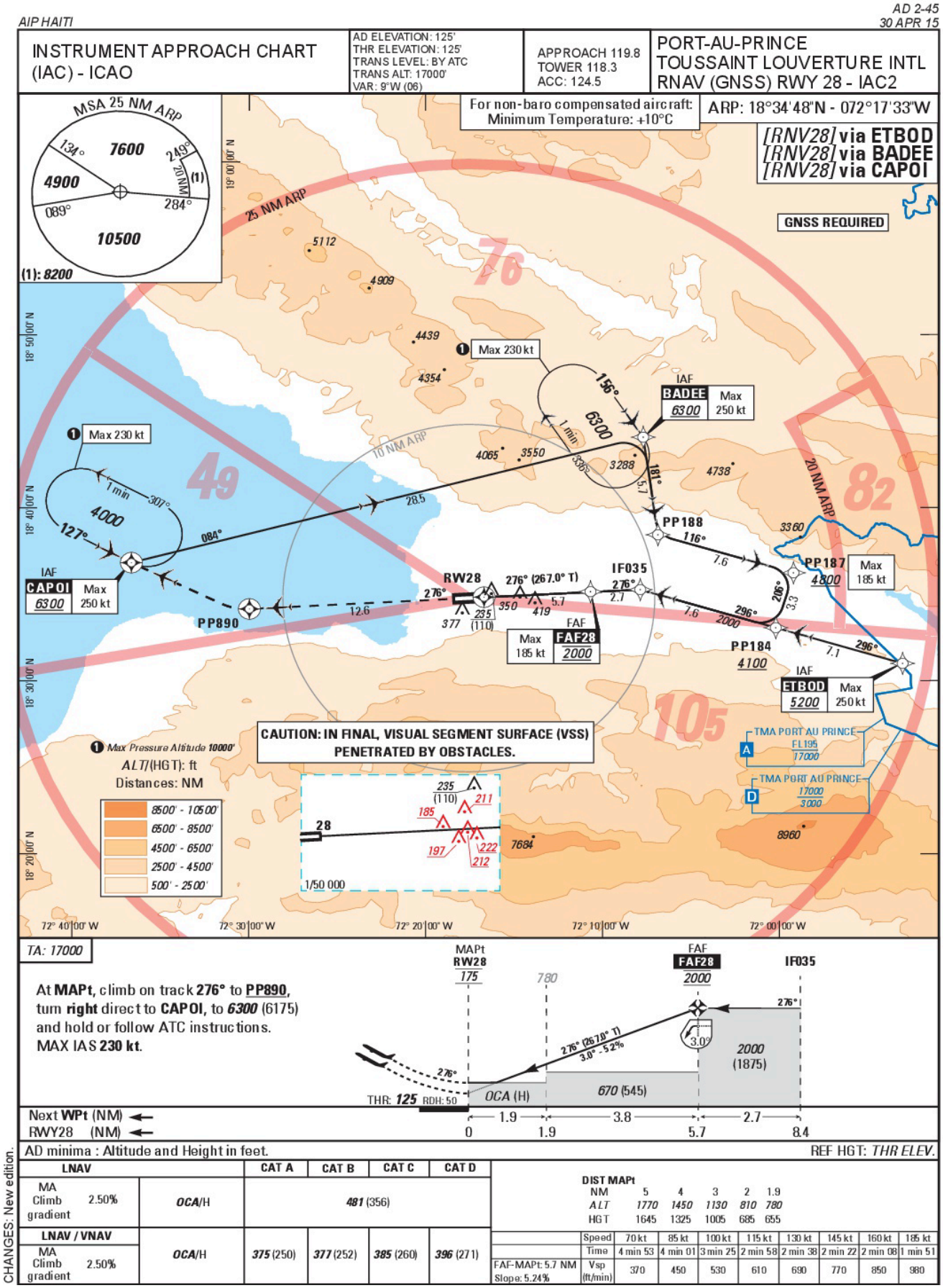
Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M,** then to **URSOS**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **SAVAR.**
(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4200**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

SEDET1F:

Climb (1) to **NAGAN** on course **096°M,** then to **URSOS**, then direct to **AGNUR** (2), then direct to **SEDET.**
(1) Procedure design gradient: 4.7% until **4200**, then 3.3%.
(2) Do not exceed **185kt** DURING THE TURN.

CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-43
30 APR 15
INSTRUMENT APPROACH CHART
(IAC) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
THR ELEVATION: 83'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 10 - IAC1
For non-baro compensated aircraft:
Minimum Temperature: +10°C
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
[RNV10] via CAPOI
GNSS REQUIRED
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
Max 230 kt
PP612
1 min
4000
IAF
CAPOI
4000
Max
250 kt
IF010
FAF
FAF10
3000
Max
185 kt
PP149
Max
185 kt
PP144
PP150
RW10
MAX IAS 185kt
DURING THE TURN
Max Pressure Altitude 10000'
ALT/(HGT): ft
Distances: NM
5500' - 6500'
4500' - 5500'
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
TA: 17000
At MAPt, climb (1) on course 096° to PP144, turn right to PP150,
turn left to PP149, to PP612, CAPOI at or above 4000 (3917)
and join holding pattern or follow ATC instructions.
(1): MAX IAS 185 kt DURING THE TURN.
2000
(1875)
OCA (H)
RDH: 50
THR: 83
Next WPt (NM)
RWY10 (NM)
AD minima : Altitude and Height in feet.
REF HGT: THR ELEV.
LNAV
CAT A
CAT B
CAT C
CAT D
MA Climb gradient 2.50%
OCA/H
553 (470)
LNAV / VNAV
417 (334)
429 (346)
448 (365)
468 (385)
DIST MAPt
NM 8 7 6 5 4 3 2
ALT 2680 2360 2040 1730 1410 1090 770
HGT 2597 2277 1957 1647 1327 1007 687
Speed 70 kt 85 kt 100 kt 115 kt 130 kt 145 kt 160 kt 185 kt
Time 7 min 43 6 min 21 5 min 24 4 min 42 4 min 09 3 min 43 3 min 23 2 min 55
FAF-MAPt 9.0 NM
Slope: 5.24%
Vsp (ft/min) 370 450 530 610 690 770 850 980
CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-45
30 APR 15
INSTRUMENT APPROACH CHART
(IAC) - ICAO
AD ELEVATION: 125'
THR ELEVATION: 125'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 9°W (06)
APPROACH 119.8
TOWER 118.3
ACC: 124.5
PORT-AU-PRINCE
TOUSSAINT LOUVERTURE INTL
RNAV (GNSS) RWY 28 - IAC2
ARP: 18°34'48"N - 072°17'33"W
For non-baro compensated aircraft:
Minimum Temperature: +10°C
[RNV28] via ETBOD
[RNV28] via BADEE
[RNV28] via CAPOI
GNSS REQUIRED
MSA 25 NM ARP
7600
4900
10500
(1): 8200
IAF
BADEE
6300
Max 250 kt
IAF
CAPOI
6300
Max 250 kt
IAF
ETBOD
5200
Max 250 kt
PP188
4800
PP187
4800
Max 185 kt
PP184
4100
PP890
RW28
FAF
FAF28
2000
Max 185 kt
IF035
Max 230 kt
CAUTION: IN FINAL, VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS)
PENETRATED BY OBSTACLES.
Max Pressure Altitude 10000'
ALT/(HGT): ft
Distances: NM
8500' - 10500'
6500' - 8500'
4500' - 6500'
2500' - 4500'
500' - 2500'
1/50 000
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
TA: 17000
At MAPt, climb on track 276° to PP890,
turn right direct to CAPOI, to 6300 (6175)
and hold or follow ATC instructions.
MAX IAS 230 kt.
MAPt
RW28
175
FAF
FAF28
2000
IF035
780
276° (267.0° T)
3.0° - 5.2%
3.0°
2000
(1875)
OCA (H)
670 (545)
THR: 125 RDH: 50
Next WPt (NM)
RWY28 (NM)
0
1.9
3.8
2.7
1.9
5.7
8.4
AD minima : Altitude and Height in feet.
REF HGT: THR ELEV.
LNAV
CAT A
CAT B
CAT C
CAT D
MA Climb gradient 2.50%
OCA/H
481 (356)
LNAV / VNAV
MA Climb gradient 2.50%
OCA/H
375 (250)
377 (252)
385 (260)
396 (271)
DIST MAPt
NM 5 4 3 2 1.9
ALT 1770 1450 1130 810 780
HGT 1645 1325 1005 685 655
Speed 70 kt 85 kt 100 kt 115 kt 130 kt 145 kt 160 kt 185 kt
Time 4 min 53 4 min 01 3 min 25 2 min 58 2 min 38 2 min 22 2 min 08 1 min 51
FAF-MAPt: 5.7 NM
Slope: 5.24%
Vsp (ft/min) 370 450 530 610 690 770 850 980
CHANGES: New edition.

AIP HAITI

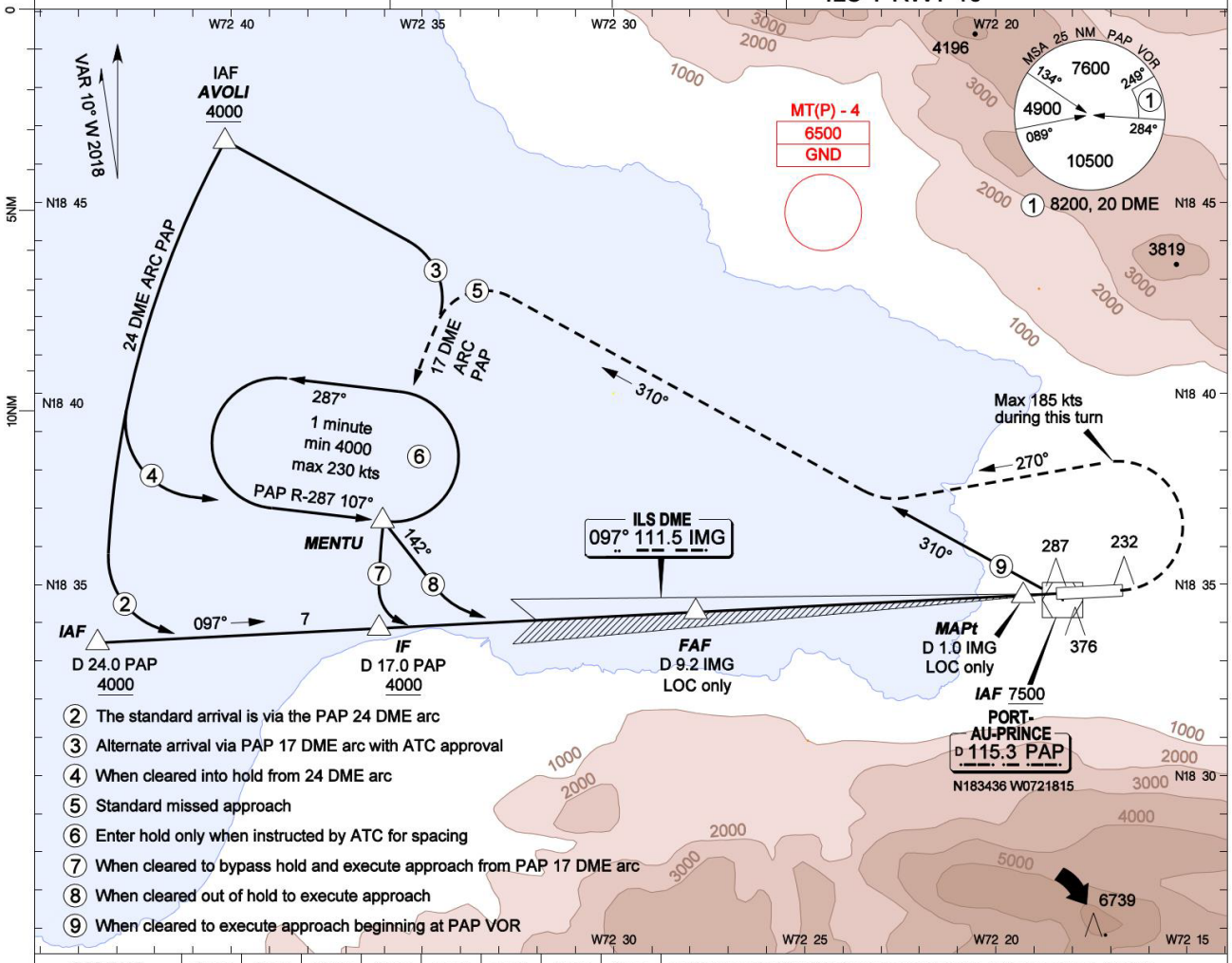
AD 2-47
08 NOV 18

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AD ELEVATION: 125
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000

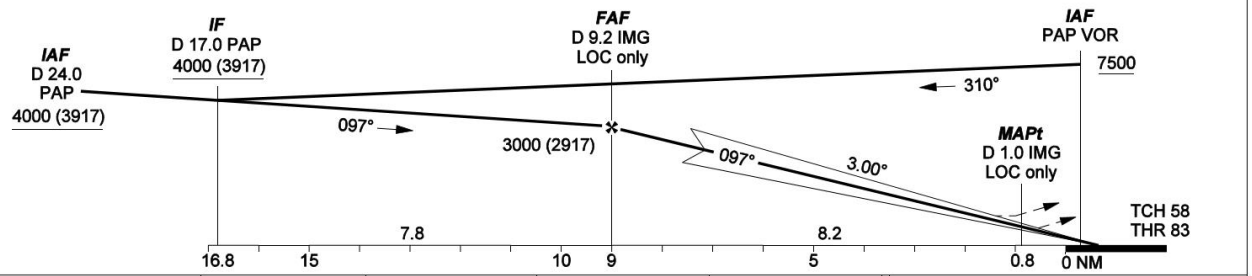
ACC 124.5
APPROACH 119.8
TOWER 118.3

PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL ILS Y RWY 10



IMG DME	9 nm	8 nm	7 nm	6 nm	5 nm	4 nm	3 nm	2 nm
ALTITUDE	2950	2630	2310	1990	1670	1360	1040	720

MISSED APPROACH: Climbing left turn to 4000 on course 270° to intercept PAP R-310 outbound, left turn to join PAP 17 DME arc and hold at MENTU, or as directed by ATC.



OCA (H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN	515 (432)	525 (442)	535 (452)	569 (486)
STRAIGHT-IN GS INOP	515 (432)	525 (442)	535 (452)	648 (565)
CIRCLING ⑩	590 (465)	650 (525)	820 (695)	920 (795)

GROUNDSPEED - DESCENT RATE						
KNOTS	70	90	100	120	140	160
FT/MIN	377	485	539	647	755	862

⑩ Circling not authorized south of runway centerline.
⑪ CAUTION: Flights over city of Port-au-Prince are prohibited below 8000.

AVOLI N18 46 37.03 W072 40 09.59
FAF IMG D9.2 N18 34 16.87 W072 27 51.21
IF PAP R-278 D17.0 N18 33 51.27 W072 36 08.13
MAPt IMG D1.0 N18 34 43.00 W072 19 16.48
MENTU N18 36 39.50 W072 36 01.20
PAR R-277 D24.0 N18 33 28.23 W072 43 29.45

CHANGES: New procedure.

AIP HAITI

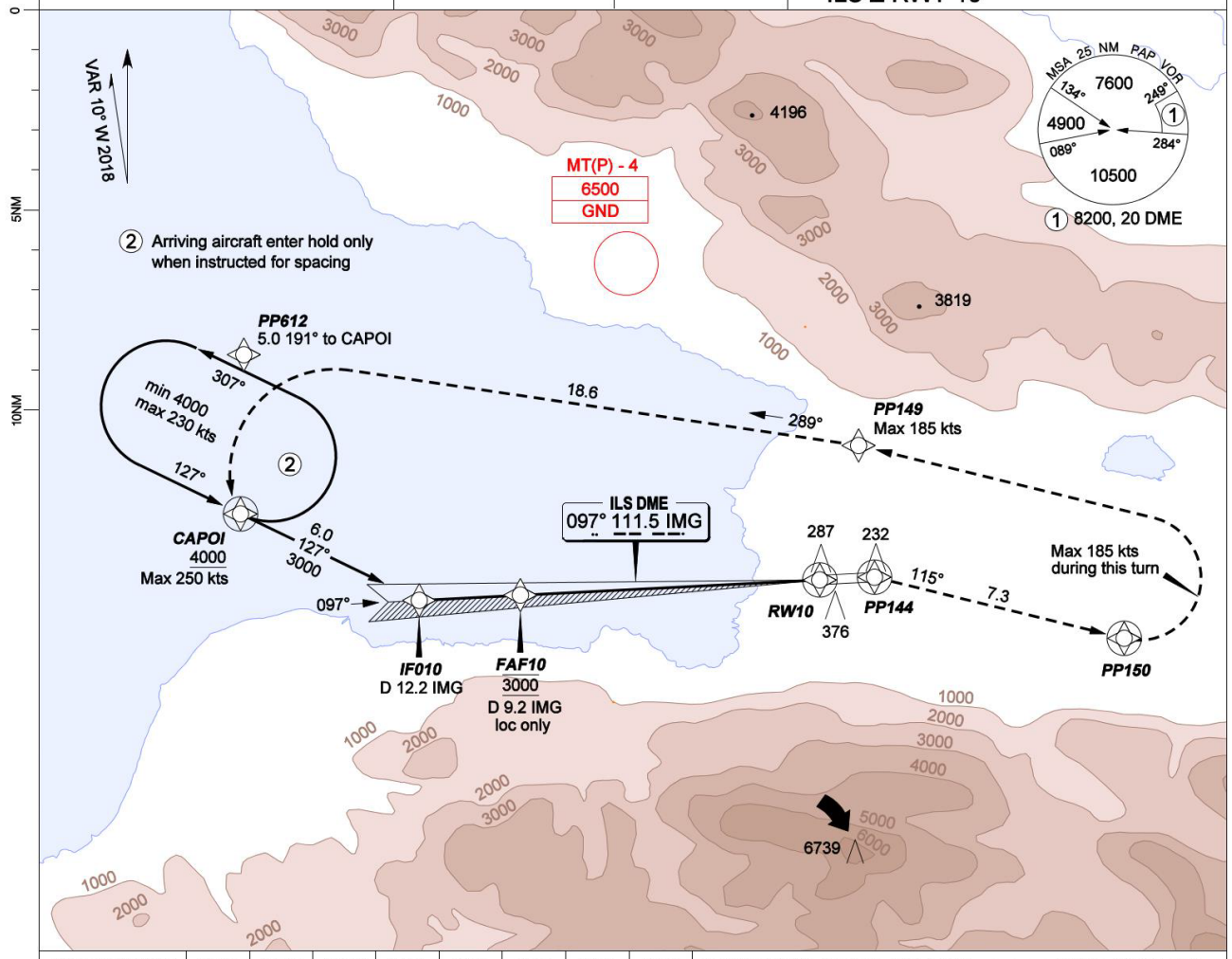
AD 2-49
08 NOV 18

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AD ELEVATION: 125
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000

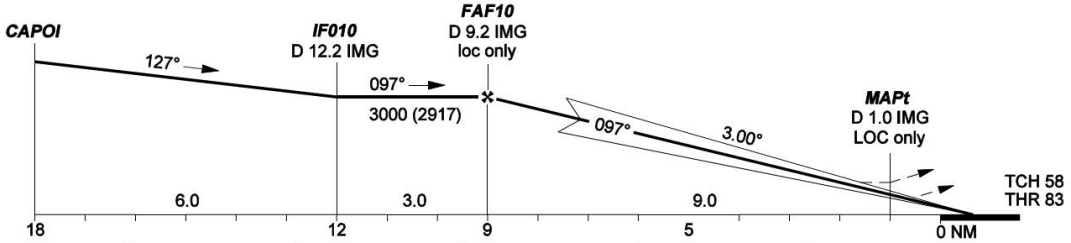
ACC 124.5
APPROACH 119.8
TOWER 118.3

PORT-AU-PRINCE TOUSSAINT LOUVERTURE INTL ILS Z RWY 10



IMG or PAP DME	9 nm	8 nm	7 nm	6 nm	5 nm	4 nm	3 nm	2 nm
ALTITUDE	2950	2630	2310	1990	1680	1360	1040	720

MISSED APPR: Climb to 4000 (3917) on course 097° to PP144, right to PP150, left to PP149 at max 185 kts, direct PP612, left to CAPOI and hold, or as instructed by ATC.



OCA (H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN	515 (432)	525 (442)	535 (452)	569 (486)
STRAIGHT-IN GS INOP	515 (432)	525 (442)	535 (452)	648 (565)
CIRCLING (3)	590 (465)	650 (525)	820 (695)	920 (795)

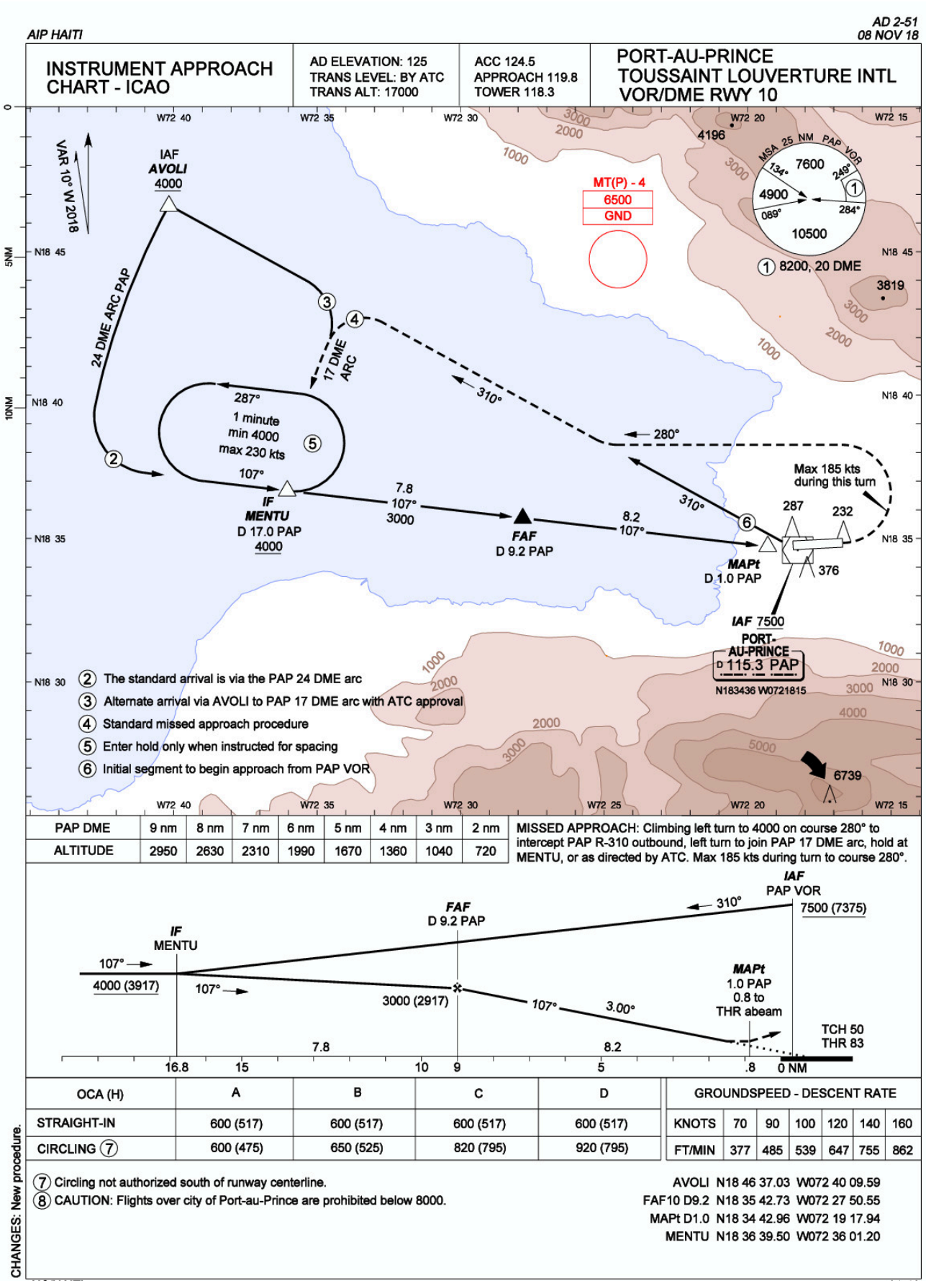
GROUNDSPEED - DESCENT RATE						
KNOTS	70	90	100	120	140	160
FT/MIN	377	485	539	647	755	862

Fly-by on request

Flyover on request

(3) Circling not authorized south of runway centerline.
(4) GNSS required.
(5) CAUTION: Flights over city of Port-au-Prince are prohibited below 8000.

CHANGES: New procedure.



PAP DME	9 nm	8 nm	7 nm	6 nm	5 nm	4 nm	3 nm	2 nm
ALTITUDE	2950	2630	2310	1990	1670	1360	1040	720

MISSED APPROACH: Climbing left turn to 4000 on course 280° to intercept PAP R-310 outbound, left turn to join PAP 17 DME arc, hold at MENTU, or as directed by ATC. Max 185 kts during turn to course 280°.

OCA (H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN	600 (517)	600 (517)	600 (517)	600 (517)
CIRCLING ⑦	600 (475)	650 (525)	820 (795)	920 (795)

GROUNDSPEED - DESCENT RATE						
KNOTS	70	90	100	120	140	160
FT/MIN	377	485	539	647	755	862

⑦ Circling not authorized south of runway centerline.
⑧ CAUTION: Flights over city of Port-au-Prince are prohibited below 8000.

AVOLI N18 46 37.03 W072 40 09.59
FAF10 D9.2 N18 35 42.73 W072 27 50.55
MAPt D1.0 N18 34 42.96 W072 19 17.94
MENTU N18 36 39.50 W072 36 01.20

CHANGES: New procedure.

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE

MTCH AD 2.1 INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET NOM DE L'AÉRODROME

MTCH — CAP-HAITIEN

MTCH AD 2.2 DONNÉES GÉOGRAPHIQUES ET ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'AÉRODROME

1	Coordonnées du point de référence et emplacement de l'aérodrome	19° 43' 58'' N -072° 11' 41'' W
2	Direction et distance de (ville)	040° / 3.5km
3	Altitude/température de référence	3m (10 pieds) / 35°C
4	Déclinaison magnétique/variation annuelle	10° W (2014)
5	Administration, adresse, téléphone, télécopieur, télex, SFA de l'aérodrome	Autorité Aéroportuaire Nationale Aéroport International du Cap-Haitien Téléphone: (509) 3457 1353 Télécopieur: Néant Télex: Néant SFA: Néant
6	Types de trafic autorisés (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Observations	Néant

MTCH AD 2.3 HEURE DE FONCTIONNEMENT

1	Administration de l'aérodrome	LUN-VEN UTC SAM, DIM+ JOUR FÉRIÉS UTC	1200-2300 1200-2300
2	Douane et contrôle des personnes	LUN-VEN UTC SAM, DIM + JOURS FÉRIÉS UTC	1200-2300 1200-2300
3	Santé et services sanitaires	Néant	
4	Bureau de Piste AIS	Comme l'aérodrome	
5	Bureau de Piste ATS (ARO)	Comme l'aérodrome	
6	Bureau de Piste MET	Comme l'aérodrome	
7	Service de la Circulation Aérienne	Comme l'aérodrome	
8	Ravitaillement en carburant	Comme l'aérodrome	
9	Service d'escale	Comme l'aérodrome	
10	Sûreté	Comme l'aérodrome	
11	Givrage	N/A	
12	Observations	Néant	

MTCH AD 2.4 SERVICES D'ESCALE ET ASSISTANCE

1	Services de manutention du fret	Camions de 1,5 à 3,5
2	Types de carburant et lubrifiant	AVGAS 100 m LL, l'huile, toutes les sortes normalement disponibles
3	Services et capacité de ravitaillement	1 camion de 45 000 litres, 50 litres/sec.
4	Services de dégivrage	Néant
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage	Néant
6	Services de réparation utilisable pour les aéronefs de passage	Néant
7	Observations	Services d'escale assurés pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome ou après entente avec l'aérodrome.

MTCH AD 2.5 SERVICES PASSAGERS

1	Hôtels	Près de l'aérodrome ou en ville
2	Restaurants	En ville
3	Moyens de transport	Autobus, taxis et voitures de location à l'aérodrome
4	Services médicaux	Néant
5	Service bancaires postaux	Néant
6	Services d'information touristique	Néant
7	Observations	Néant

MTCH AD 2.6 SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

1	Catégorie de l'aérodrome pour la lutte contre l'incendie	Pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome: CAT 6
2	Équipement de sauvetage	Néant
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés	Néant
4	Observations	Néant

MTCH AD 2.7 DISPONIBILITÉ SAISONNIERE – DENEIGEMENT

Néant

MTCH AD 2.8 AIRES DE TRAFIC, VOIES DE CIRCULATION ET EMPLACEMENT DE VÉRIFICATION

1	Surface et résistance de l'aire de trafic	Revêtement Résistance	Asphalte AUW 29
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation	Largeur Revêtement Résistance	23 m Asphalte AUW 29
3	Position et altitude des emplacements de vérification des altimètres	ACL: Néant	
4	Emplacements des points de vérification VOR et INS	VOR: Néant INS: Néant	
5	Observations	Néant	

MTCH AD 2.9 SYSTEME DE GUIDAGE ET DE CONTROLE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE ET BALISAGE

Néant

MTCH AD 2.10 OBSTACLES D'AÉRODROME

Néant

MTCH AD 2.11 RENSEIGNEMENTS METEOROLIQUES FOURNIS

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome	Aéroport du Cap-Haitien
2	Heures de service Centre météorologique responsable en dehors de ces heures	H16
3	Centre responsable de la préparation des TAF et période de validité des prévisions	Néant
4	Types de prévisions d'atterrissage disponibles et intervalle de publication	Néant
5	Exposés verbaux/ consultations assurées	Néant
6	Documentation de vol et langue (s) utilisée(s) dans cette documentation	Cartes, textes abrégés en langue claire, anglais
7	Cartes et autres renseignements disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation	Néant
8	Équipement Complémentaire de renseignement	Néant
9	Organe ATS auxquels sont fournis les renseignements	CCR PAP - Cap-Haitien/ TWR
10	Renseignements supplémentaires (limitation du service, etc.)	Néant

MTCH AD 2.12 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES PISTES

Numéro de piste	**Relèvements VRAI et MAG**	**Dimensions RWY (M)**	**Résistance (PCN) Et Revêtement des RWY et SWY**	**Coordonnées du seuil**	**Altitude du Seuil et altitude du point le plus élevée**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
05	039° VRAI ***049° MAG***	2652 x 45	45R/C/W/T Béton bitumeux 54R/C/W/T Béton hydraulique	N 19 43'04.93754 W72 12'27.03530	***Seuil 4,3 m (14 pi)***
23	219° VRAI ***229° MAG***	2652 x 45	45F/B/W/T Béton bitumeux 54R/C/W/T Béton hydraulique	N 19 44'11.25931 W72 11'29.46731	***Seuil 3 m (10 pi)***
Pente de RWY-SWY	**Dimensions SWY (m)**	**Dimensions CWY (m)**	**Dimension de la Bande (m)**	**Zone dégagée d'obstacle**	**Observations**
7	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**
1.5%	60 x 45	Néant	2050 X 150	Néant	Néant
1.5%	60 x 45	360 x 150	2050 X 150	Néant	Néant

Taxiway Central Longueur 208.26m Largeur 23m
Taxiway Secondaire Longueur 176m Largeur 23m

MTCH AD 2.13 DISTANCES DECLARÉES

Pistes	05	23
TODA	2 652 m (8 700,78 pi)	2 652 m (8 700,78 pi)
TORA	2 652 m (8 700,78 pi)	2 652 m (8 700,78 pi)
ASDA	2 712 m (8 897,64 pi)	2 712 m (8 897,64 pi)
LDA	2 652 m (8 700,78 pi)	2 652 m (8 700,78 pi)

TODA: Distance utilisable au décollage
TORA: Distance de roulement utilisable au décollage
ASDA: Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
LDA: Distance utilisable à l'atterrissage

MTCH AD 2.14 MARQUAGE, BALISAGE ET AIDES VISUELLES

Marquage	**Piste 05/23:** Bords, seuil, axe, Point de visée et toucher des roues **Voies de circulation**: Bords et axe
Balisage lumineux	**Piste 05/23**: Oui **Voies de circulation**: Oui
Aides visuelles à l'atterrissage / PAPI	**Piste 05:** Oui **Piste 23:** Oui
Indicateur de direction du vent Emplacement Coordonnées Géographiques	Oui Entre les voies de circulation A et B Longitude: 19° 44' 06.23 N Latitude: 072° 11' 54.06W
Feux d'indication d'aérodrome Emplacement	Oui Au-dessus de la tour de contrôle.

MTCH AD 2.15 AUTRES DISPOSITIFS LUMINEUX, ALIMENTATION ELECTRIQUE AUXILIAIRE

1	Emplacement, caractéristiques et heures de fonctionnement des phares d'identification d'aérodrome	Au-dessus de la tour de contrôle 1200 UTC – 2300 UTC
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre/indicateur de sens d'atterrissage	Néant
3	Feux de bord de voies de circulation et feux axiaux de voies de circulation	Comme MTCH AD 2.14
4	Alimentation électrique auxiliaire/délai de commutation	Alimentation électrique auxiliaire pour tout l'éclairage Temps de commutation: 1 seconde
5	Observations	Néant

MTCH AD 2.16 AIRE D'ATTERRISSAGE D'HÉLICOPTÈRE

Néant

MTCH AD 2.17 ESPACE AERIEN ATS

1	Désignation et limites latérales	MTCH CTR Cercle de 25 NM centre sur 19°43'57.590 N / 072°11'41.320 W
2	Limites verticales	SOL à 7500 Pieds
3	Classification de l'espace aérien	D / 1200UTC- 2300 UTC
4	Indicatif d'appel et langue de l'organe ATS	Cap-Haitien /Tour Anglais/français
5	Altitude et transition	17 000 pieds MSL
6	Observations	Néant

MTCH AD 2.18 INSTALLATION DE TÉLÉCOMMUNICATION DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Désignation du service	**Indicatifd'appel**	**Fréquences**	**Heures de fonctionnement**	**Observations**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
TWR	Cap-Haitien	118,700 MHZ	Comme l'aérodrome	Fréquence principale

MTCH AD 2.19 AIDES DE RADIONAVIGATION ET D'ATTERISSAGE

Type d'aide CAT d'ILS/MLS Pour VOR/ILS/MLS (Indiquer déclinaison)	Identification	Fréquences	Heures de fonctionnement	Coordonnées de l'emplacement de l'antenne d'émission	Altitude de l'antenne d'émission DME	Observations
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
VOR/DME	HCN	113.9 MHZ	12:00 – 23:00	19425439N 072123601W	6,5 m	Néant

MTCH AD 2.20 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX

Néant

MTCH AD 2.21 PROCÉDURES ANTIBRUIT

Néant

MTCH AD 2.22 PROCÉDURES DE VOL

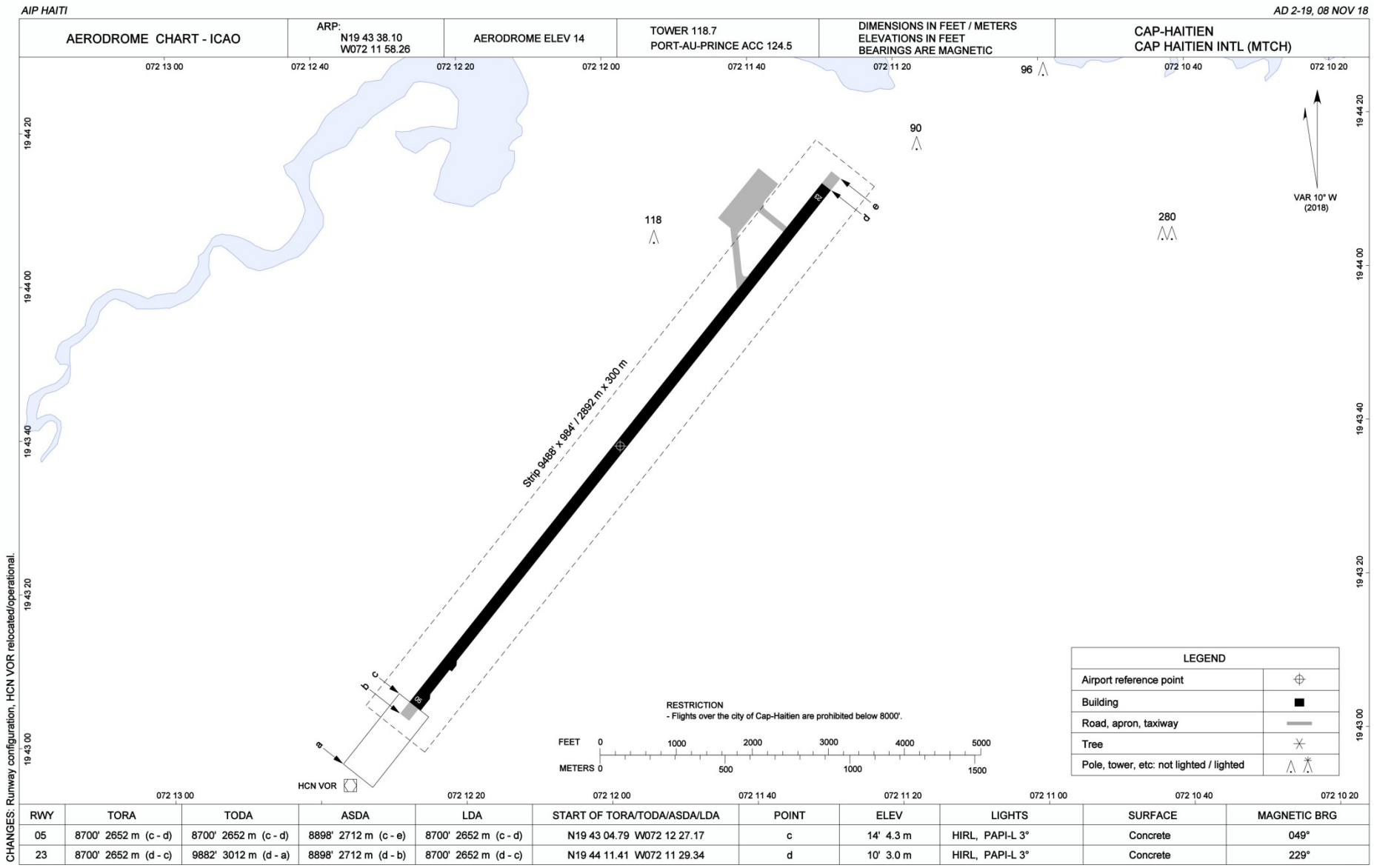
Néant

MTCH AD 2.23 RENSEIGNEMENTS SUPPLEMENTAIRES

Néant

MTCH AD 2.24 CARTES RELATIVES A L'AÉRODROME

Carte d'aérodrome – OACI	AD 2-19
Carte d'obstacle Type A – OACI	AD 2-21
Data - Points / Repères essentiels des procédures	AD 2-22
Carte d'approche aux instruments – RNAV (GNSS) Z RWY 05 – IAC 1	AD 2-23
Carte d'approche aux instruments – RNAV (RNP) RWY05 – RF REQUIRED APP 3	AD 2-24
Carte d'approche aux instruments – RNAV (GNSS) RWY23 – IAC 2	AD 2-25
Text–RNAV (GNSS) RWY 23 - APP 2	AD 2-27
Carte d'approche aux instruments – RNAV (RNP) Y RWY 05 - IAC 3	AD 2-29
Carte de départ normalisé aux instruments - RNAV (GNSS) RWY 05 –SID 1	AD 2-31
Text –RNAV (GNSS) départ RWY 05	AD 2-33
Carte d'approche aux instruments – RNAV (GNSS) RWY 05 – STAR 1	AD 2-35
Carte d'approche aux instruments – RNAV (GNSS) RWY 23 – STAR 2	AD 2-37
Carte d'approche aux instruments – RNAV (GNSS) RWY 05 – STAR 3	AD 2-39



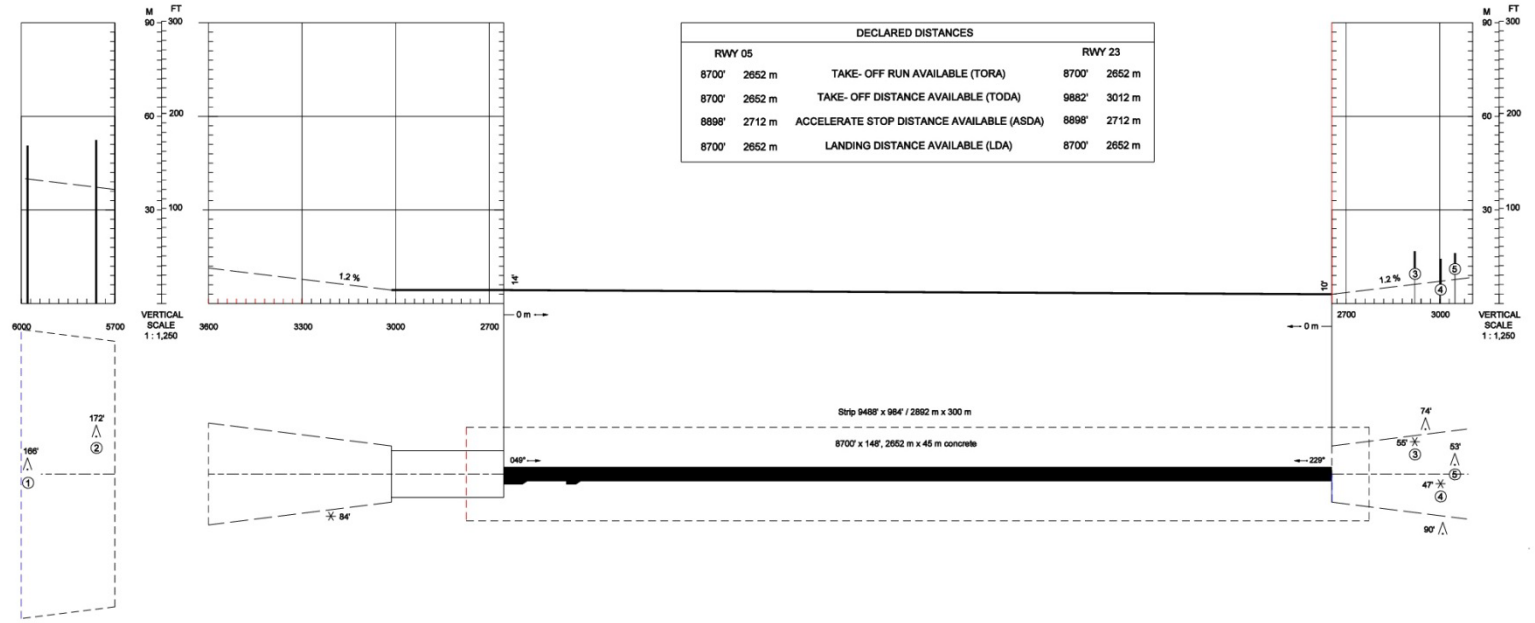
RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	START OF TORA/TODA/ASDA/LDA	POINT	ELEV	LIGHTS	SURFACE	MAGNETIC BRG
05	8700' 2652 m (c - d)	8700' 2652 m (c - d)	8898' 2712 m (c - e)	8700' 2652 m (c - d)	N19 43 04.79 W072 12 27.17	c	14' 4.3 m	HIRL, PAPI-L 3°	Concrete	049°
23	8700' 2652 m (d - c)	9882' 3012 m (d - a)	8898' 2712 m (d - b)	8700' 2652 m (d - c)	N19 44 11.41 W072 11 29.34	d	10' 3.0 m	HIRL, PAPI-L 3°	Concrete	229°

AIP HAITI

AD 2-21, 08 NOV 18

DIMENSIONS IN FEET / METERS ELEVATIONS IN FEET	AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A - OPERATING LIMITATIONS RWY 05 / 23	CAP-HAITIEN CAP-HAITIEN INTL (MTCH)

MAGNETIC VARIATION 10° W - OCT 2018



DECLARED DISTANCES				
RWY 05			RWY 23	
8700'	2652 m	TAKE- OFF RUN AVAILABLE (TORA)	8700'	2652 m
8700'	2652 m	TAKE- OFF DISTANCE AVAILABLE (TODA)	9882'	3012 m
8898'	2712 m	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE (ASDA)	8898'	2712 m
8700'	2652 m	LANDING DISTANCE AVAILABLE (LDA)	8700'	2652 m

LEGEND	PLANVIEW	PROFILE
IDENTIFICATION NUMBER	①	INSIDE ① OUTSIDE ①
POLE, TOWER, ANTENNA, HOUSE	⩓	
TERRAIN ELEVATION	•	
TREE	✳	

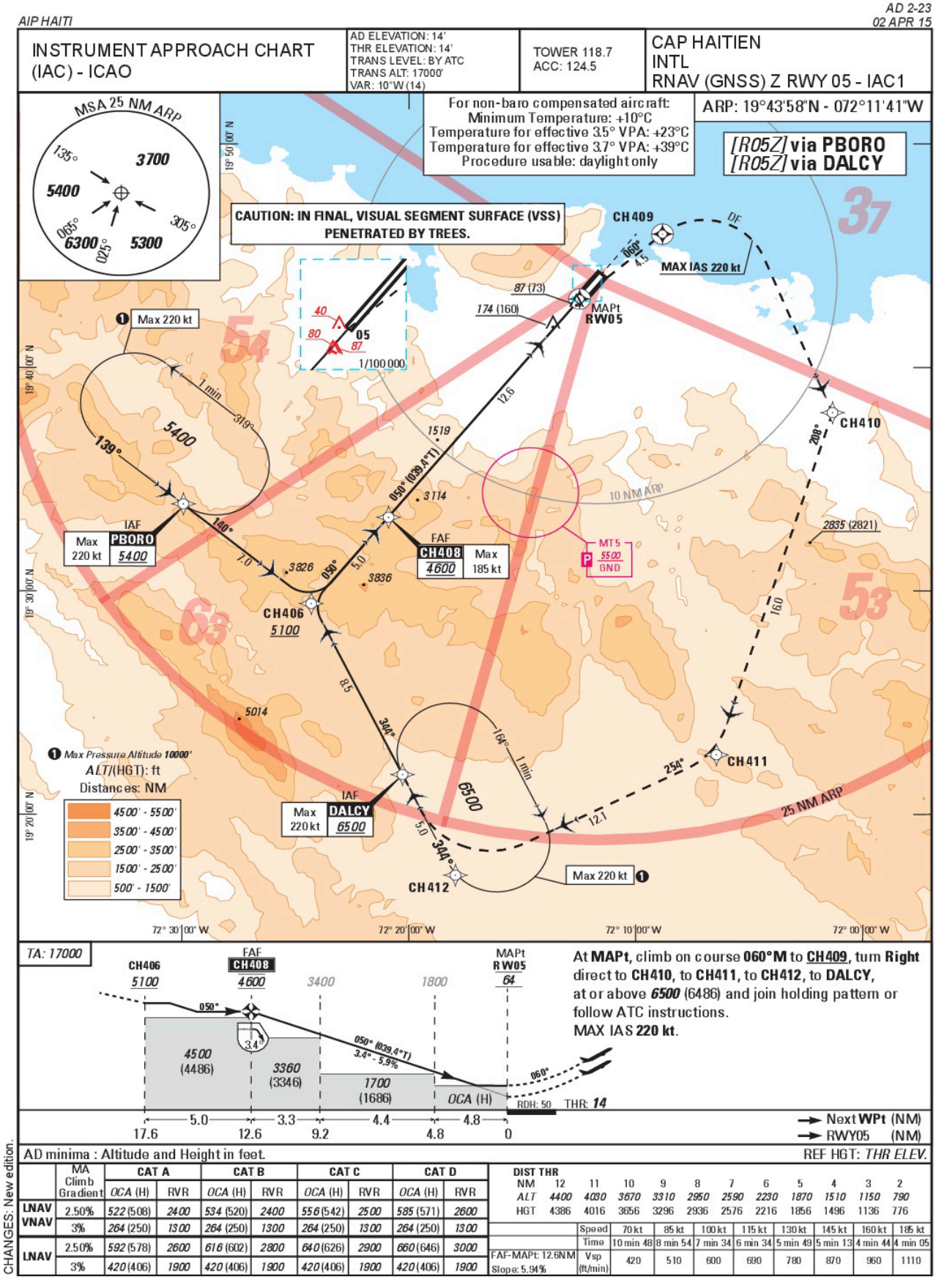
FEET 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000
METERS 0 500 1000 1500 2000

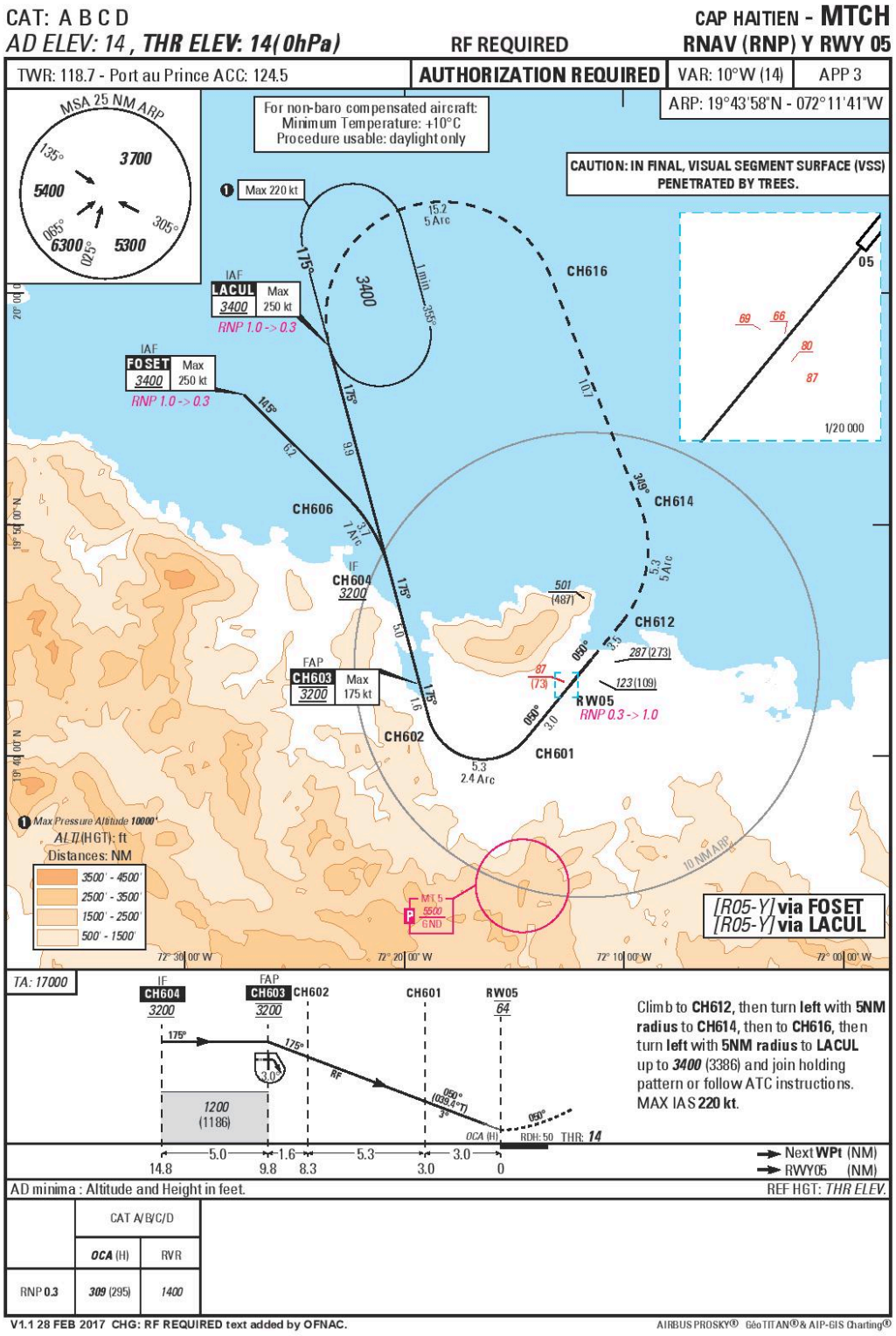
CHANGES: Runway configuration.

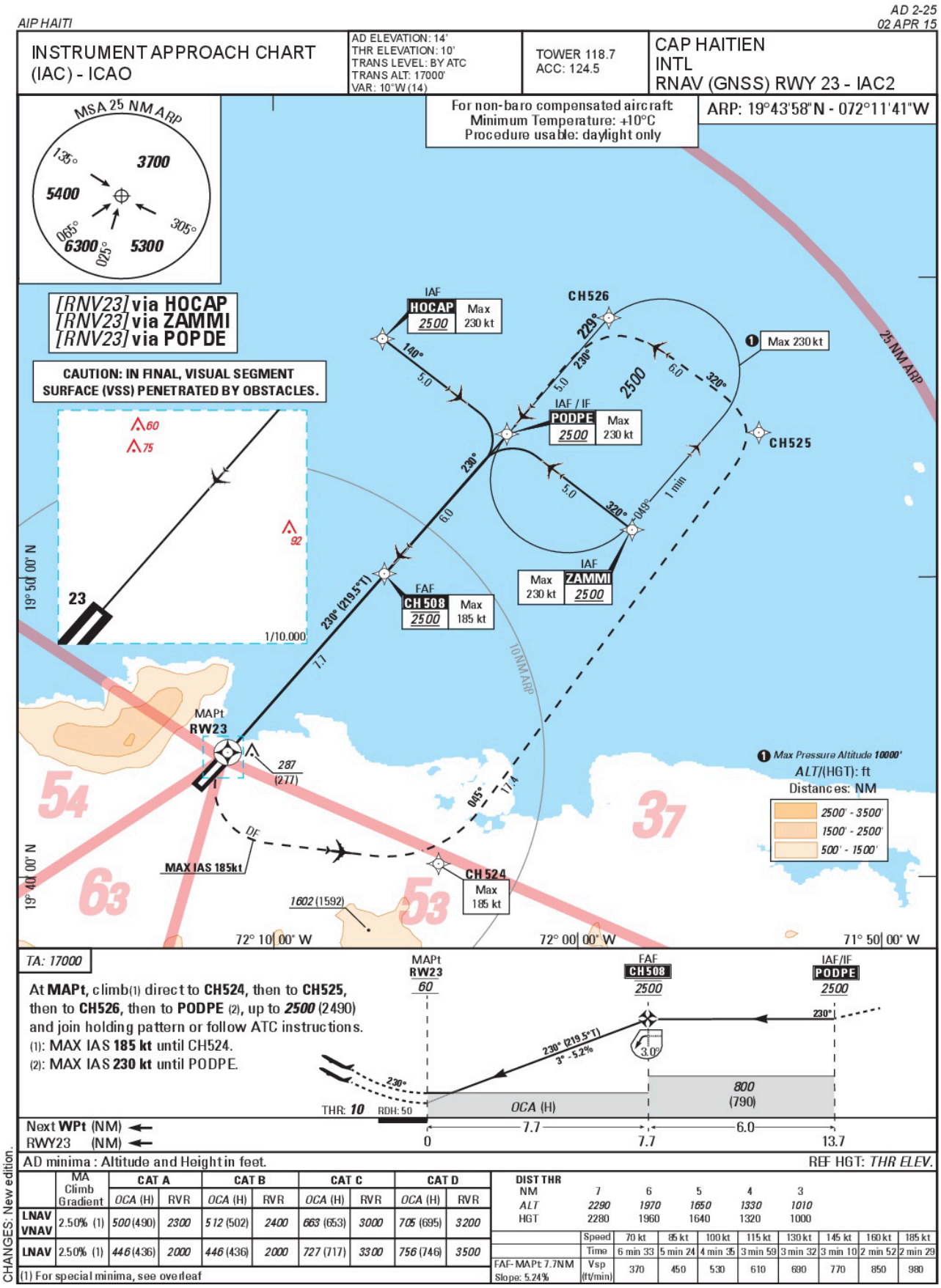
DATA **CAP HAITIEN INTL**

Points / Repères essentiels des procédures

IDENTIFICATION	COORDINATES		IDENTIFICATION	COORDINATES	
	LATITUDE	LONGITUDE		LATITUDE	LONGITUDE
ALBBE	202500.00N	0721455.70W	CH610	20°05'59.4130"N	072°18'59.5910"W
ALPIG	183918.00N	0725448.00W	CH612	19°45'47.6210"N	072°10'05.7900"W
LEVIS	**18°42'21.3700"N**	**072°57'07.0900"W**	CH614	19°50'47.9910"N	072°09'14.9820"W
CH402	19°51'45.2440"N	072°14'31.8120"W	CH616	20°00'45.8660"N	072°13'20.8360"W
CH403	19°49'27.5190"N	072°34'07.8140"W	CHR01	19°42'16.9400"N	072°16'26.2170"W
CH406	19°29'27.0240"N	072°24'15.5840"W	CHR02	19°46'13.4420"N	072°27'52.2610"W
CH408	19°33'19.8590"N	072°20'54.1560"W	CHR03	19°55'49.2890"N	072°30'35.8840"W
CH409	19°45'58.9600"N	072°08'47.8660"W	CHR04	19°59'27.7330"N	072°16'14.5940"W
CH410	19°37'59.0710"N	072°01'17.7740"W	CHR05	19°48'58.8360"N	072°14'11.5580"W
CH411	19°22'40.8940"N	072°06'26.2930"W	CH601	19°40'45.1920"N	072°14'28.2890"W
CH412	19°17'17.7950"N	072°17'56.5760"W	CH602	19°41'39.5460"N	072°18'53.6410"W
CH420	19°46'57.3960"N	072°09'05.1750"W	CH603	19°43'11.8870"N	072°19'19.7690"W
CH421	19°36'58.8760"N	072°06'25.7890"W	CH604	19°48'02.7550"N	072°20'42.1140"W
CH422	19°30'10.6700"N	072°08'16.9950"W	CH606	19°51'12.3680"N	072°22'38.1480"W
CH423	19°32'07.0050"N	072°11'01.0500"W	CH608	20°02'23.4500"N	072°27'57.6930"W
CH424	19°10'23.3690"N	072°31'25.8120"W	CHR06	19°58'56.5980"N	072°18'17.6760"W
CH425	20°05'48.6570"N	072°09'10.3440"W	MEDON	19°46'18.0000"N	073°00'36.0000"W
CH426	19°50'23.2600"N	072°26'14.1320"W	NOSOX	20°06'12.0000"N	072°38'36.0000"W
CH427	19°48'31.4290"N	072°42'01.4040"W	RETAK	20°11'42.0000"N	071°41'30.0000"W
CH508	19°50'07.9750"N	072°06'19.5130"W	RW05	19°43'04.7880"N	072°12'27.1700"W
CH520	19°53'06.3940"N	072°29'09.1440"W	RW23	19°44'11.4080"N	072°11'29.3400"W
CH521	19°46'03.2270"N	072°02'45.2790"W	SAVAR	19°05'24.0000"N	072°36'06.0000"W
CH522	19°36'09.6430"N	072°10'54.1660"W	TUMAR	20°16'06.0000"N	071°52'00.0000"W
CH523	19°39'17.5500"N	072°02'47.4850"W			
CH524	19°40'27.0350"N	072°04'33.2130"W			
CH525	19°54'49.6100"N	071°53'59.3390"W			
CH526	19°58'39.3810"N	071°58'54.2730"W			


AIP HAITI
AD 2-23
02 APR 15
INSTRUMENT APPROACH CHART
(IAC) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
THR ELEVATION: 14'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (GNSS) Z RWY 05 - IAC1
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
For non-baro compensated aircraft:
Minimum Temperature: +10°C
Temperature for effective 3.5° VPA: +23°C
Temperature for effective 3.7° VPA: +39°C
Procedure usable: daylight only
[R05Z] via PBORO
[R05Z] via DALCY
MSA 25 NM ARP
135°
3700
5400
055°
6300
025°
5300
305°
CAUTION: IN FINAL, VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATED BY TREES.
CH409
DF
060°
4.5
MAX IAS 220 kt
87 (73)
174 (160)
MAPt
RW05
40
80
05
87
1/100 000
Max 220 kt
1 min
319°
5400
139°
12.6
1519
050° (039.4°T)
3114
CH410
209°
10 NM ARP
IAF
Max 220 kt
PBORO
5400
140°
7.0
3826
090°
5.0
3836
FAF
CH408
4600
Max 185 kt
MT5
5500
GND
2835 (2821)
CH406
5100
160
8.5
344°
5014
Max Pressure Altitude 10000'
ALT/(HGT): ft
Distances: NM
4500' - 5500'
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
IAF
Max 220 kt
DALCY
6500
164°
1 min
6500
5.0
344°
CH411
254°
12.1
25 NM ARP
CH412
Max 220 kt
72° 30' 00" W
72° 20' 00" W
72° 10' 00" W
72° 00' 00" W
19° 50' 00" N
19° 40' 00" N
19° 30' 00" N
19° 20' 00" N
TA: 17000
CH406
5100
FAF
CH408
4600
3400
1800
MAPt
RW05
64
050°
3.4°
4500
(4486)
3360
(3346)
1700
(1686)
OCA (H)
050° (039.4°T)
3.4° - 5.9%
060°
RDH: 50
THR: 14
17.6
5.0
12.6
3.3
9.2
4.4
4.8
0
At MAPt, climb on course 060°M to CH409, turn Right direct to CH410, to CH411, to CH412, to DALCY, at or above 6500 (6486) and join holding pattern or follow ATC instructions.
MAX IAS 220 kt.
Next WPt (NM)
RWY05 (NM)
AD minima : Altitude and Height in feet.
REF HGT: THR ELEV.
CHANGES: New edition.
MA Climb Gradient
CAT A OCA (H) RVR
CAT B OCA (H) RVR
CAT C OCA (H) RVR
CAT D OCA (H) RVR
LNAV VNAV 2.50% 522 (508) 2400 534 (520) 2400 556 (542) 2500 585 (571) 2600
VNAV 3% 264 (250) 1300 264 (250) 1300 264 (250) 1300 264 (250) 1300
LNAV 2.50% 592 (578) 2600 616 (602) 2800 640 (626) 2900 660 (646) 3000
LNAV 3% 420 (406) 1900 420 (406) 1900 420 (406) 1900 420 (406) 1900
DIST THR
NM 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2
ALT 4400 4030 3670 3310 2950 2590 2230 1870 1510 1150 790
HGT 4386 4016 3656 3296 2936 2576 2216 1856 1496 1136 776
Speed 70 kt 85 kt 100 kt 115 kt 130 kt 145 kt 160 kt 185 kt
Time 10 min 48 8 min 54 7 min 34 6 min 34 5 min 49 5 min 13 4 min 44 4 min 05
FAF-MAPt: 12.6NM
Slope: 5.94%
Vsp (ft/min) 420 510 600 690 780 870 960 1110


CAT: A B C D
AD ELEV: 14 , THR ELEV: 14(0hPa)
RF REQUIRED
CAP HAITIEN - MTCH
RNAV (RNP) Y RWY 05
TWR: 118.7 - Port au Prince ACC: 124.5
AUTHORIZATION REQUIRED
VAR: 10°W (14)
APP 3
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
For non-baro compensated aircraft:
Minimum Temperature: +10°C
Procedure usable: daylight only
CAUTION: IN FINAL, VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATED BY TREES.
MSA 25 NM ARP
135° 3700
5400
065° 6300
025° 5300
305°
Max 220 kt
IAF LACUL 3400 Max 250 kt
RNP 1.0 -> 0.3
IAF FOSET 3400 Max 250 kt
RNP 1.0 -> 0.3
CH616
CH614
CH612
CH606
CH604 3200
CH603 3200
CH602
CH601
IF
FAP
RW05
RNP 0.3 -> 1.0
05
1/20 000
Max Pressure Altitude 10000'
ALT (HGT): ft
Distances: NM
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
10 NM ARP
MT 5
5500
GND
[R05-Y] via FOSET
[R05-Y] via LACUL
TA: 17000
Climb to CH612, then turn left with 5NM radius to CH614, then to CH616, then turn left with 5NM radius to LACUL up to 3400 (3386) and join holding pattern or follow ATC instructions.
MAX IAS 220 kt.
1200
(1186)
OCA (H)
RDH: 50
THR: 14
Next WPt (NM)
RWY05 (NM)
AD minima : Altitude and Height in feet.
REF HGT: THR ELEV.
CAT A/B/C/D
OCA (H)
RVR
RNP 0.3
309 (295)
1400
V1.1 28 FEB 2017 CHG: RF REQUIRED text added by OFNAC.
AIRBUS PROSKY® GéoTITAN® & AIP-GIS Charting®


AIP HAITI
AD 2-25
02 APR 15
INSTRUMENT APPROACH CHART
(IAC) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
THR ELEVATION: 10'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (GNSS) RWY 23 - IAC2
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
For non-baro compensated aircraft
Minimum Temperature: +10°C
Procedure usable: daylight only
MSA 25 NM ARP
135°
3700
5400
065°
6300
025°
5300
305°
[RNV23] via HOCAP
[RNV23] via ZAMMI
[RNV23] via POPDE
CAUTION: IN FINAL, VISUAL SEGMENT
SURFACE (VSS) PENETRATED BY OBSTACLES.
IAF
HOCAP
2500
Max
230 kt
CH526
140°
5.0
229°
230°
6.0
320°
2500
Max 230 kt
25 NM ARP
IAF / IF
PODPE
2500
Max
230 kt
CH525
230°
5.0
320°
049°
1 min
6.0
IAF
Max
230 kt
ZAMMI
2500
FAF
CH 508
2500
Max
185 kt
230° (219.5°T)
7.1
10 NM ARP
MAPt
RW23
287
(277)
17.4
045°
DF
MAX IAS 185kt
CH 524
Max
185 kt
1602 (1592)
Max Pressure Altitude 10000'
ALT/(HGT): ft
Distances: NM
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
19° 50' 00" N
19° 40' 00" N
72° 10' 00" W
72° 00' 00" W
71° 50' 00" W
TA: 17000
At MAPt, climb(1) direct to CH524, then to CH525,
then to CH526, then to PODPE (2), up to 2500 (2490)
and join holding pattern or follow ATC instructions.
(1): MAX IAS 185 kt until CH524.
(2): MAX IAS 230 kt until PODPE.
MAPt
RW23
60
FAF
CH508
2500
IAF/IF
PODPE
2500
230° (219.5°T)
3° - 5.2%
3.0°
230°
THR: 10
RDH: 50
OCA (H)
800
(790)
Next WPt (NM)
RWY23 (NM)
0
7.7
7.7
6.0
13.7
AD minima : Altitude and Height in feet.
REF HGT: THR ELEV.
MA Climb Gradient
CAT A
CAT B
CAT C
CAT D
OCA (H)
RVR
LNAV
VNAV
2.50% (1)
500 (490)
2300
512 (502)
2400
663 (653)
3000
705 (695)
3200
LNAV
2.50% (1)
446 (436)
2000
446 (436)
2000
727 (717)
3300
756 (746)
3500
(1) For special minima, see overleaf
DIST THR
NM
ALT
HGT
7
2290
2280
6
1970
1960
5
1650
1640
4
1330
1320
3
1010
1000
Speed
Time
70 kt
6 min 33
85 kt
5 min 24
100 kt
4 min 35
115 kt
3 min 59
130 kt
3 min 32
145 kt
3 min 10
160 kt
2 min 52
185 kt
2 min 29
FAF-MAPt 7.7NM
Slope: 5.24%
Vsp (ft/min)
370
450
530
610
690
770
850
980
CHANGES: New edition.

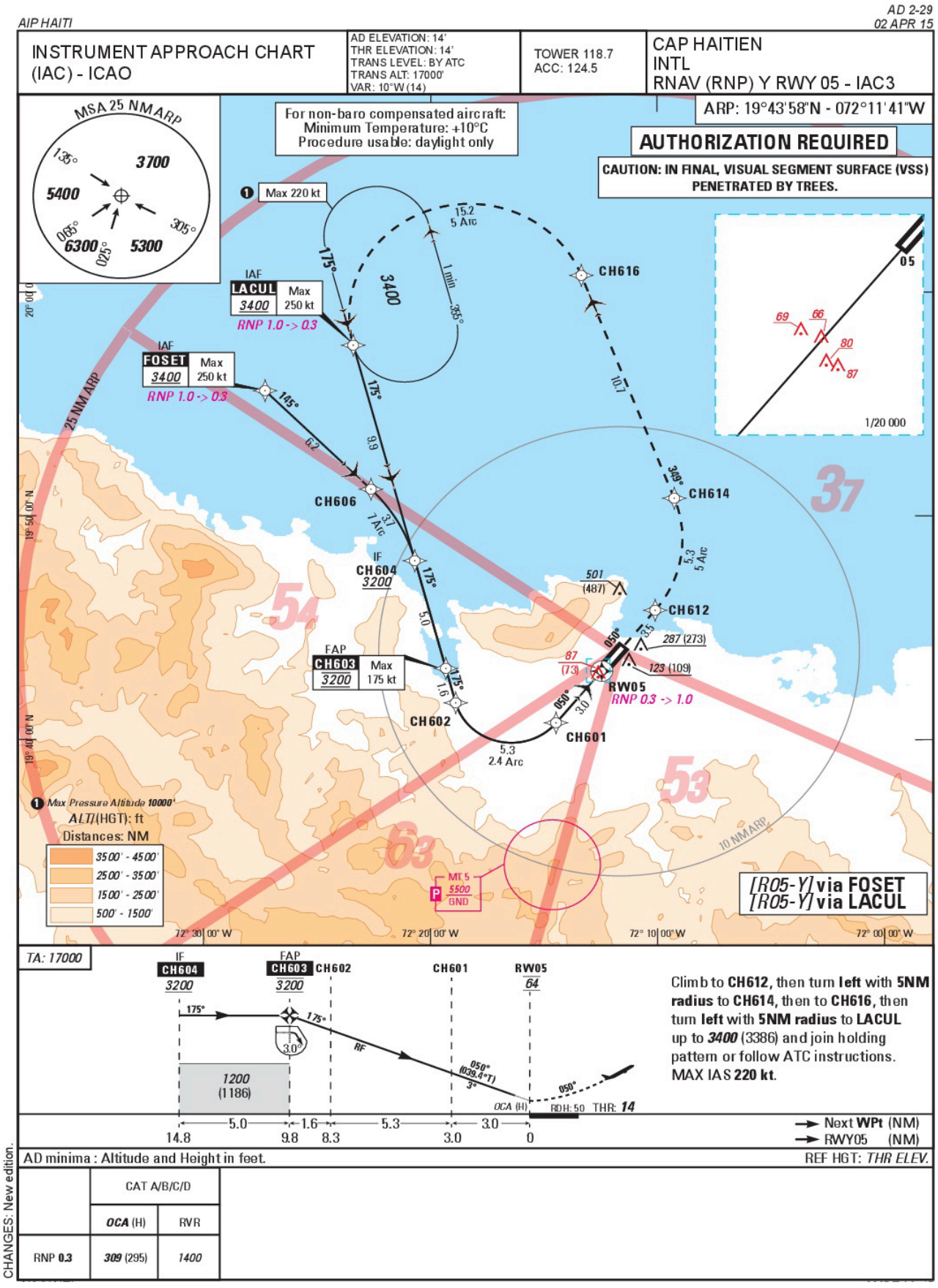
AIP HAITI

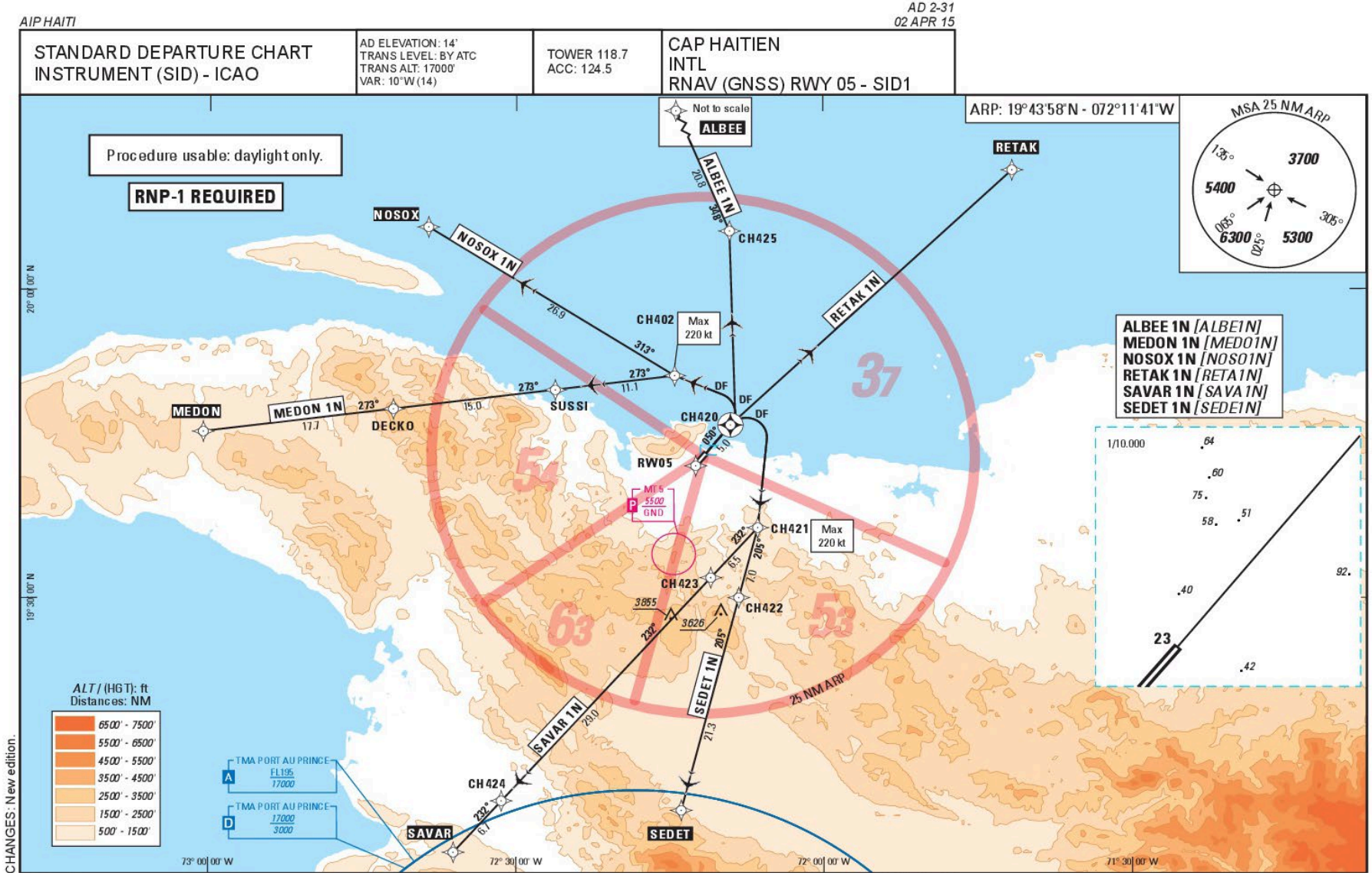
AD 2-27
02 APR 15

INSTRUMENT APPROACH CHART (IAC) - ICAO	CAP HAITIEN INTL TEXT - RNAV (GNSS) RWY 23 - IAC2

	MA Climb Gradient	CAT A		CAT B		CAT C		CAT D	
		OCA (H)	RVR	*OCA* (H)	RVR	*OCA* (H)	RVR	*OCA* (H)	RVR
LNAV VNAV	3.0%	*490* (480)	*2200*	*502* (492)	*2300*	*523* (513)	*2400*	*566* (556)	*2500*
	3.5%	*481* (471)	*2200*	*493* (483)	*2300*	*515* (505)	*2400*	*546* (536)	*2400*
	4.0%	*473* (463)	*2200*	*485* (475)	*2200*	*508* (498)	*2300*	*541* (531)	*2400*
	4.5%	*468* (458)	*2100*	*478* (468)	*2200*	*501* (491)	*2300*	*536* (526)	*2400*
	5.0%	*459* (449)	*2100*	*471* (461)	*2200*	*496* (486)	*2300*	*532* (522)	*2400*
LNAV	3.0%	*446* (436)	*2000*	*446* (436)	*2000*	*549* (539)	*2400*	*579* (569)	*2600*
	3.5%					*446* (436)	*2000*	*446* (436)	*2000*

CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-29
02 APR 15
INSTRUMENT APPROACH CHART
(IAC) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
THR ELEVATION: 14'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (RNP) Y RWY 05 - IAC3
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
MSA 25 NM ARP
135°
3700
5400
065°
6300
025°
5300
305°
For non-baro compensated aircraft:
Minimum Temperature: +10°C
Procedure usable: daylight only
AUTHORIZATION REQUIRED
CAUTION: IN FINAL, VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATED BY TREES.
Max 220 kt
IAF
LACUL
3400
Max
250 kt
RNP 1.0 -> 0.3
IAF
FOSET
3400
Max
250 kt
RNP 1.0 -> 0.3
25 NM ARP
CH616
CH614
CH612
CH606
CH604
3200
IF
CH603
3200
FAP
Max
175 kt
CH602
CH601
RW05
RNP 0.3 -> 1.0
05
1/20 000
69
66
80
87
Max Pressure Altitude 10000'
ALT/(HGT): ft
Distances: NM
35'00' - 45'00'
25'00' - 35'00'
15'00' - 25'00'
500' - 1500'
MT 5
5500
GND
10 NM ARP
[R05-Y] via FOSET
[R05-Y] via LACUL
72° 30' 00" W
72° 20' 00" W
72° 10' 00" W
72° 00' 00" W
19° 50' 00" N
19° 40' 00" N
TA: 17000
1200
(1186)
OCA (H)
RDH: 50
THR: 14
Climb to CH612, then turn left with 5NM radius to CH614, then to CH616, then turn left with 5NM radius to LACUL up to 3400 (3386) and join holding pattern or follow ATC instructions.
MAX IAS 220 kt.
Next WPt (NM)
RWY05 (NM)
AD minima : Altitude and Height in feet.
REF HGT: THR ELEV.
CAT A/B/C/D
OCA (H)
RVR
RNP 0.3
309 (295)
1400
CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-31
02 APR 15
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (GNSS) RWY 05 - SID1
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
Procedure usable: daylight only.
RNP-1 REQUIRED
Not to scale
ALBEE
RETAK
NOSOX
NOSOX 1N
ALBEE 1N
CH425
CH402
Max 220 kt
RETAK 1N
MEDON
MEDON 1N
DECKO
SUSSI
CH420
DF
RW05
CH421
CH423
CH422
SEDET 1N
SAVAR 1N
CH424
SAVAR
SEDET
25 NM ARP
MSA 25 NM ARP
3700
5400
6300
5300
ALBEE 1N [ALBE1N]
MEDON 1N [MEDO1N]
NOSOX 1N [NOSO1N]
RETAK 1N [RETA1N]
SAVAR 1N [SAVA1N]
SEDET 1N [SEDE1N]
1/10.000
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
6500' - 7500'
5500' - 6500'
4500' - 5500'
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
CHANGES: New edition.
20° 00' 00" N
19° 30' 00" N
73° 00' 00" W
72° 30' 00" W
72° 00' 00" W
71° 30' 00" W

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO	CAP HAITIEN INTL TEXT - RNAV (GNSS) RWY 05 - SID1

For all departures:

Disregard: Tree 51 m after DER, 136m on the right of the axis, ***42'*** (alt).
Street lamp with solar panel 98m after the DER, 72m on the left of the axis, ***40'*** (alt).
Tree 265m after the DER, 108m on the left of the axis, ***58'*** (alt).
Antenna 297m after the DER, 161m on the left of the axis, ***75'*** (alt).
Tree 335m after the DER, 184m on the left of the axis, ***60'*** (alt).
Antenna 356m after the DER, 176m on the right of the axis, ***92'*** (alt).
Tree 376m after the DER, 238m on the left of the axis, ***64'*** (alt).

RETAK1N:
Climb to **CH420** on course **050°M**, turn **right** direct to **RETAK**.

SEDET1N:
Climb (1) to **CH420** on course **050°M**, turn **right** direct to **CH421**, to **CH422**, to **SEDET.**
Do not exceed **220kt** until **CH421.**
(1) Procedure design gradient: 3.8% until **4600**, then 3.3%.

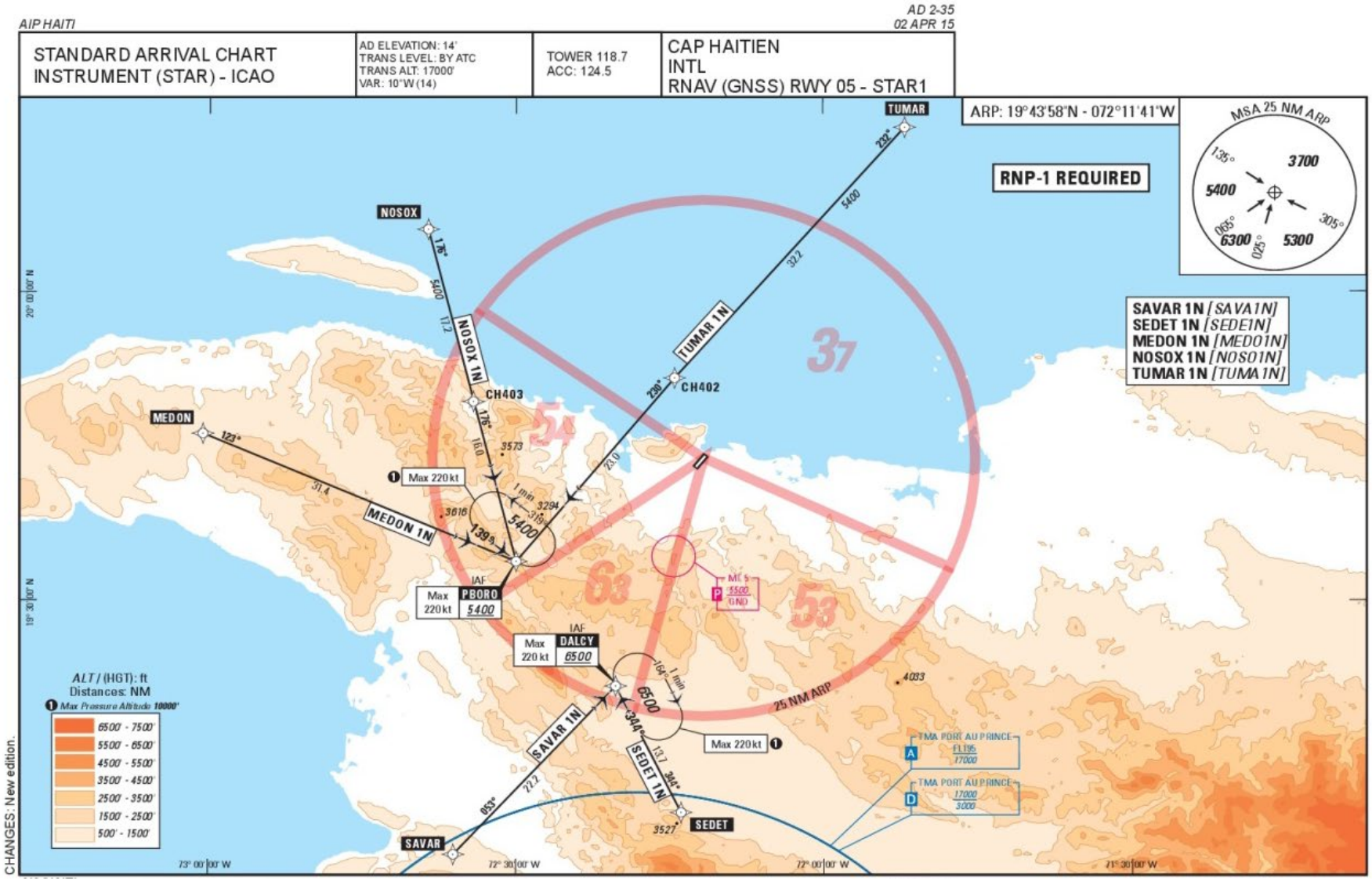
SAVAR1N:
Climb (1) to **CH420** on course **050°M**, turn **right** direct to **CH421**, to **CH423**, to **CH424**, to **SAVAR.**
Do not exceed **220kt** until **CH421.**
(1) Procedure design gradient: 3.8% until **5000**, then 3.3%.

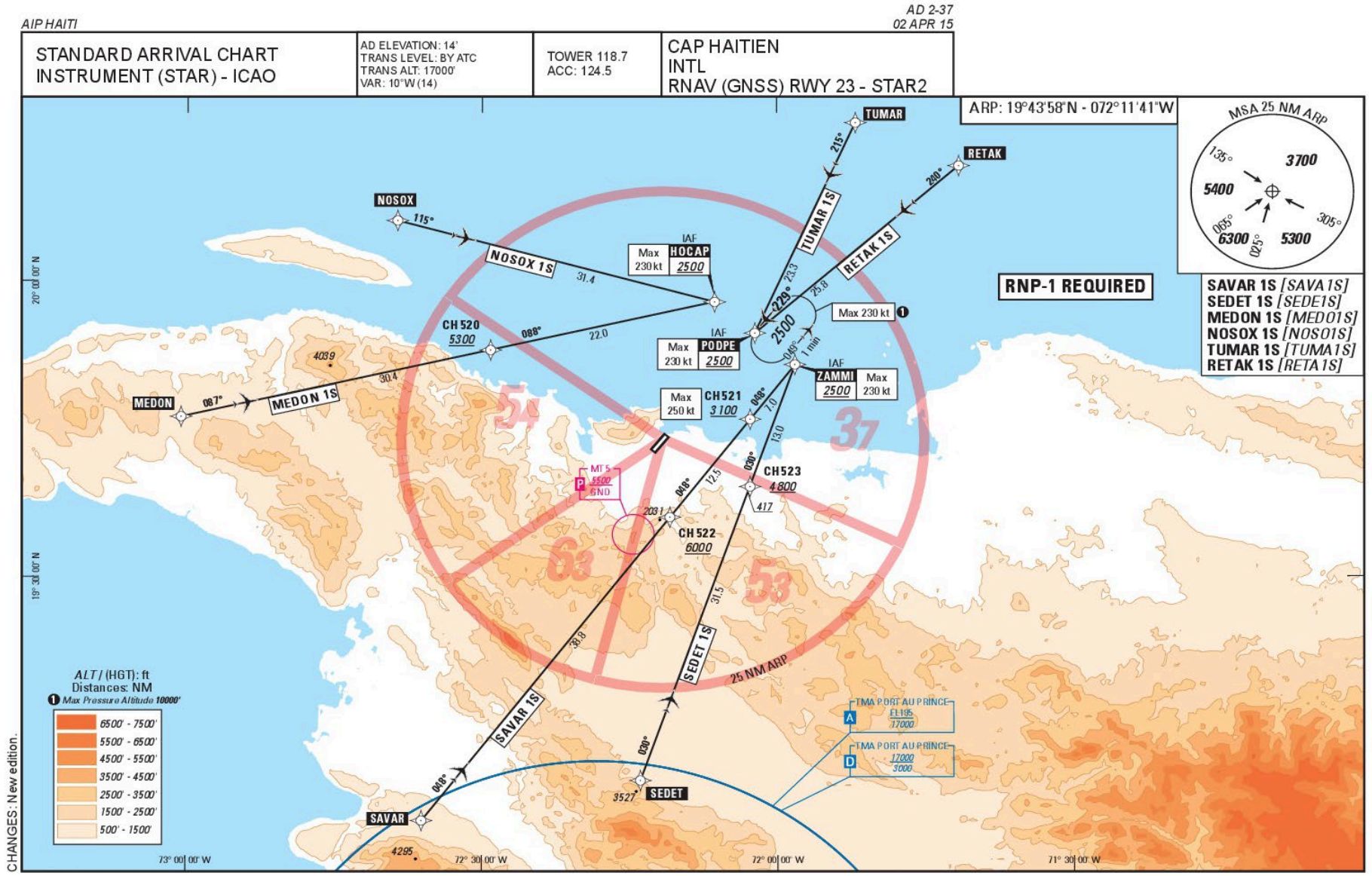
MEDON1N:
Climb to **CH420** on course **050°M**, turn **left** direct to **CH402**, to **SUSSI**, to **DECKO**, to **MEDON**.
Do not exceed **220kt** until **CH402.**

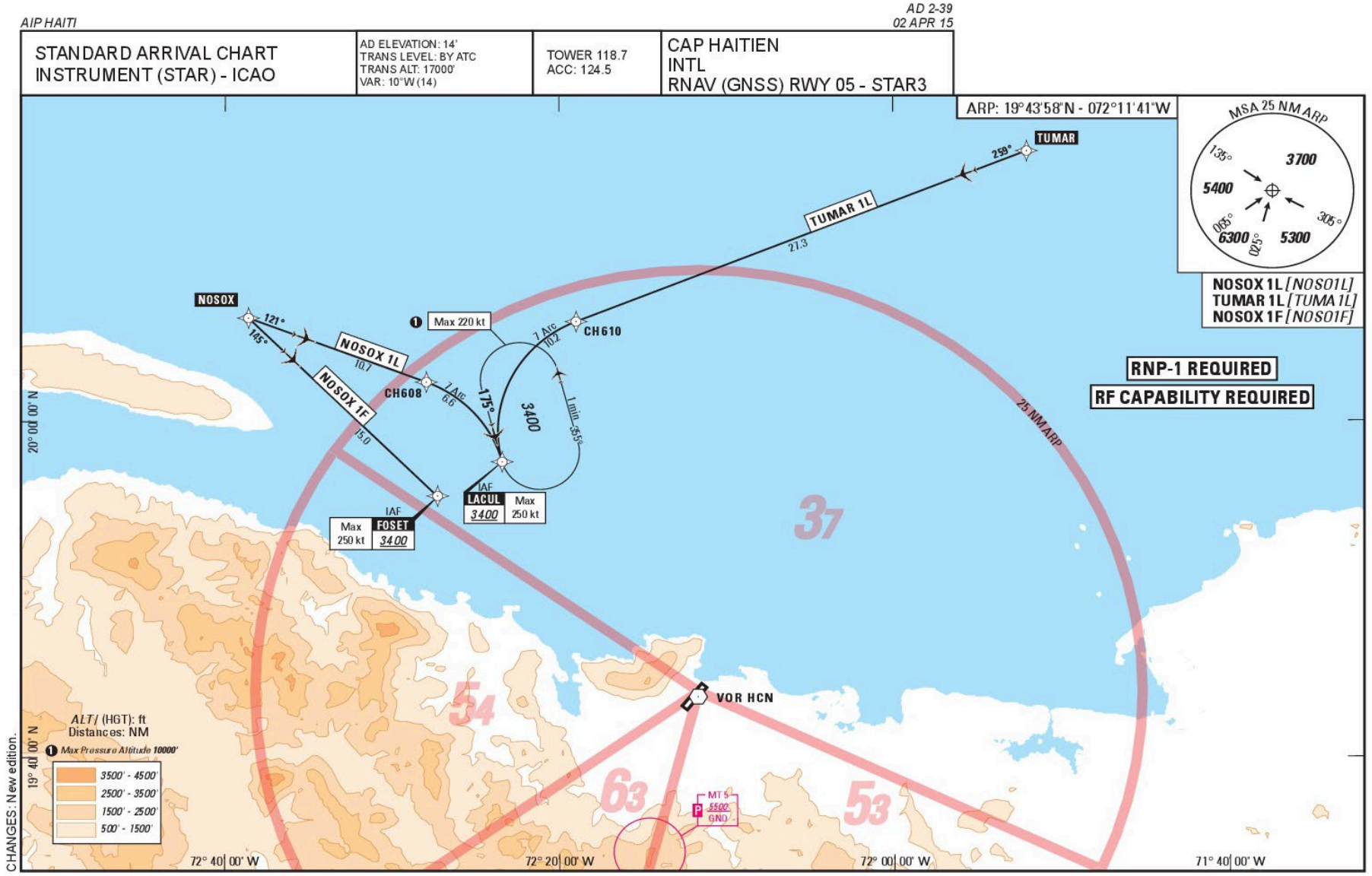
NOSOX1N:
Climb to **CH420** on course **050°M**, turn **left** direct to **CH402**, to **NOSOX.**
Do not exceed **220kt** until **CH402.**

ALBEE1N:
Climb to **CH420** on course **050°M**, turn **left** direct to **CH425**, to **ALBEE**.

CHANGES: New edition.


AIP HAITI
AD 2-35
02 APR 15
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (GNSS) RWY 05 - STAR1
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
RNP-1 REQUIRED
MSA 25 NM ARP
135°
3700
5400
305°
065°
6300
025°
5300
SAVAR 1N [SAVA1N]
SEDET 1N [SEDE1N]
MEDON 1N [MEDO1N]
NOSOX 1N [NOSO1N]
TUMAR 1N [TUMA1N]
TUMAR
NOSOX
MEDON
CH403
CH402
NOSOX 1N
TUMAR 1N
MEDON 1N
SAVAR 1N
SEDET 1N
SAVAR
SEDET
IAF
Max 220kt
PBORO
5400
IAF
Max 220 kt
DALCY
6500
Max 220kt
25 NM ARP
MSA
5500
GND
TMA PORT AU PRINCE
FL195
17000
TMA PORT AU PRINCE
17000
3000
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
Max Pressure Altitude 10000'
6500' - 7500'
5500' - 6500'
4500' - 5500'
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
CHANGES: New edition.
20° 00' 00" N
19° 30' 00" N
73° 00' 00" W
72° 30' 00" W
72° 00' 00" W
71° 30' 00" W


AIP HAITI
AD 2-37
02 APR 15
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (GNSS) RWY 23 - STAR2
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
RNP-1 REQUIRED
SAVAR 1S [SAVA1S]
SEDET 1S [SEDE1S]
MEDON 1S [MEDO1S]
NOSOX 1S [NOSO1S]
TUMAR 1S [TUMA1S]
RETAK 1S [RETA1S]
MSA 25 NM ARP
3700
5400
6300
5300
TUMAR
RETAK
NOSOX
MEDON
HOCAP
PODPE
ZAMMI
CH520
CH521
CH522
CH523
SEDET
SAVAR
NOSOX 1S
TUMAR 1S
RETAK 1S
MEDON 1S
SEDET 1S
SAVAR 1S
25 NM ARP
MT 5
TMA PORT AU PRINCE
ALT / (HGT): ft
Distances: NM
Max Pressure Altitude 10000'
6500' - 7500'
5500' - 6500'
4500' - 5500'
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
CHANGES: New edition.
20° 00' 00" N
19° 30' 00" N
73° 00' 00" W
72° 30' 00" W
72° 00' 00" W
71° 30' 00" W


AIP HAITI
AD 2-39
02 APR 15
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO
AD ELEVATION: 14'
TRANS LEVEL: BY ATC
TRANS ALT: 17000'
VAR: 10°W (14)
TOWER 118.7
ACC: 124.5
CAP HAITIEN
INTL
RNAV (GNSS) RWY 05 - STAR3
ARP: 19°43'58"N - 072°11'41"W
MSA 25 NM ARP
135°
3700
5400
065°
305°
6300
025°
5300
NOSOX 1L [NOSO1L]
TUMAR 1L [TUMA1L]
NOSOX 1F [NOSO1F]
RNP-1 REQUIRED
RF CAPABILITY REQUIRED
TUMAR
259°
TUMAR 1L
21.3
NOSOX
121°
145°
NOSOX 1L
10.7
NOSOX 1F
15.0
Max 220 kt
CH608
7 Arc
6.0
CH610
7 Arc
10.2
175°
3400
1 min 45s
25 NM ARP
IAF
LACUL
3400
Max
250 kt
IAF
Max
250 kt
FOSET
3400
37
54
63
53
VOR HCN
MT 5
5500
GND
ALT/ (HGT): ft
Distances: NM
Max Pressure Altitude 10000'
3500' - 4500'
2500' - 3500'
1500' - 2500'
500' - 1500'
CHANGES: New edition.
20° 00' 00" N
19° 40' 00" N
72° 40' 00" W
72° 20' 00" W
72° 00' 00" W
71° 40' 00" W

—FIN—