

TEL : (212-2) 91.34.93 FAX : (212-2) 91.35.08 TELEX : AISMAROC 46631M AFTN : GMMMYNYX COM : NOF CASA	ROYAUME DU MAROC MINISTERE DES TRANSPORTS ADMINISTRATION DE L' AIR DIRECTION DE L' AERONAUTIQUE CIVILE SERVICE DE L' INFORMATION AERONAUTIQUE B.P 20029 HAY ESSALAM AEROPORT DE CASABLANCA/ANFA	A. I. C A 06 23 Octobre 1997
---	--	--

CIRCULAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

WEF 04 DEC 1997

MINIMA OPERATIONNELS D'AERODROME

- Prescrivant l'établissement par les exploitants des hauteurs de décision (DH) et des hauteurs minimales de descente (MDH).
- Réglementant l'évolution des avions à partir du point d'approche interrompue (MAPt) et de la hauteur de décision (DH).

A/ - ETABLISSEMENT DES VALEURS DH ET MDH

ANNEXE 6 PREMIERE PARTIE (NORMES 4.2.7.1 / 4.2.7.2)
ANNEXE 4 (NORME 11.10.7.2)
MANUEL DES CARTES AERONAUTIQUES (SPECIMEN N° 9 CARTE IAL)

Conformément au spécimen de la carte d'approche aux instruments du Manuel des cartes aéronautiques (spécimen n°9) et de la norme 11.10.7.2 de l'Annexe 4 OACI, il est retenu que seules les valeurs des Altitudes/Hauteurs de franchissement d'obstacles (OCA/H) sont à indiquer dans les volets des minima des cartes d'approche aux instruments.

Aussi, il est prescrit que les minimums :

- DH (hauteur de décision) dont la valeur ne devra pas être inférieure à la valeur de l'OCH de précision appropriée ; et
- MDH (hauteur minimale de descente) dont la valeur ne devra pas être inférieure à la valeur de l'OCH classique appropriée ;

soient établis par l'exploitant, pour chacun des aéroports qu'il est appelé à utiliser.

B/ - EVOLUTION AU-DESSOUS DE LA MDH OU DE LA DH.

Dans l'exécution d'une procédure d'approche aux instruments, il est interdit aux pilotes en approche finale de poursuivre la descente au-dessous de la DH ou de la MDH, selon le cas, s'il n'a pas établi la référence visuelle requise à l'exécution d'un atterrissage normal en toute sécurité. Si la référence visuelle n'est pas établie, le pilote amorcera la procédure d'approche interrompue prescrite.

Il est rappelé que la procédure d'approche interrompue est amorcée à l'OCA/H ou au-dessus pour les procédures d'approche de précision ou en un point spécifié à une hauteur égale ou supérieure à l'OCA/H.

Il est à noter que le franchissement des obstacles n'est pas assuré si la procédure d'approche interrompue commence au-dessous de la MDH (cas d'approche classique) ou au-dessous de la DH (cas d'approche de précision).

Les références visuelles dont le pilote a besoin pour continuer l'approche au-dessous de la MDH ou au-dessous de la DH et pour exécuter un atterrissage normal en toute sécurité, devraient comprendre au moins l'une des références suivantes en rapport avec la piste d'atterrissage, ces références devant être visibles distinctement et reconnaissables par le pilote :

- a) la piste ou les marques de piste ;
- b) le seuil de piste ou les marques de seuil ;
- c) la zone de toucher des roues ou les marques de la zone de toucher des roues ;
- d) les feux d'approche (rampe) ;
- e) l'indication de pente d'approche ;
- f) les feux d'Identification de piste ;
- g) les feux de seuil et de fin de piste ;
- h) les feux de zone de toucher des roues ;
- i) les feux de bord de piste de chaque côté de la piste ; ou
- j) les feux d'axe de piste.

Les aéroports qui ont des approches aux instruments peuvent ne pas posséder tout ce qui est mentionné ci-dessus. Par conséquent les pilotes auraient avantage à consulter les parties concernées de l'AIP, les autres publications aéronautiques appropriées et s'informer auprès des organes ATC intéressés, pour s'assurer des références visuels disponibles aux aéroports desservis.

C/ MINIMA OPERATIONNELS DE CAT II (AEROPORT MOHAMMED V)

Les exploitants d'aéronefs sont tenus de soumettre à l'approbation de la Direction de l'Aéronautique Civile les minima établis pour l'utilisation de l'approche de précision de la CAT II à l'aéroport Mohammed V.

CETTE CIRCULAIRE COMPORTE DEUX PAGES

FIN