

ENR 1.5 - PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART
HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

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 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 III et IV 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 d'attente soient exécutées avec autant de précision que possible. Les pilotes sont instamment priés d'aviser le contrôle de la circulation aérienne 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 la tour de contrôle locale d'aérodrome qui donnera la première autorisation ATC aux aéronefs en vol IFR partant d'un aérodrome contrôlé. La limite d'autorisation sera normalement l'aérodrome de destination. Les aéronefs en vol IFR partant d'un aérodrome non contrôlé ne décolleront pas sans que les dispositions nécessaires aient été prises au préalable avec le Centre de Contrôle Régional de Casablanca.

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, ci-après un exemple de présentation schématique :

Niveau de vol (FL) <i>Flight level (FL)</i>	ACFT CAT A & B	Avions à réaction / <i>Jet aircraft</i>	
		Conditions normales / <i>Normal conditions</i>	Dans la turbulence / <i>Turbulence conditions</i>
Jusqu'au FL 140 (4 250m) inclusivement / <i>Up to FL140 (4 250m) Inclusive</i>	170 Kt	230 Kt (425 Km/h)	280 Kt (520 Km/h) ou Mach 0,8 selon la moindre de ces valeurs / <i>280 Kt (520 Km/h) or Mach 0,8 whichever is less</i>
Au-dessus de FL140 (4 250m) jusqu'au FL 200 (6 100m) inclusivement / <i>Above FL140 (4 250m) til FL 200 (6 100m) Inclusive</i>		240 Kt (445 Km/h)	
Au-dessus de FL 200 (6 100m) jusqu'au FL 340 (10 350m) inclusivement / <i>Above FL 200 (6 100m) til FL 340 (1 0350m) Inclusive</i>		265 Kt (490 Km/h)	
Au-dessus FL 340 (10 350m) / <i>Above FL 340 (10 350m)</i>		Mach 0,83	Mach 0,83

1. General

1.1 The holding, approach and departure procedures in use are based on those contained in the latest edition of ICAO DOC 8168 (Procedures for Air Navigation Services) – Aircraft Operations (PANS-OPS).

1.2 The holding and approach in use are based on the values and factors contained in Parts 3 and 4 of Vol. I of the PANS-OPS. The holding patterns shall be entered and flown as indicated below:

2. Arriving flights

2.1 IFR flights entering and landing within a terminal control area will be cleared to a specified holding point and instructed to contact approach control at a specified time, level or position. The terms of this clearance shall be adhered to until further instructions are received from approach control. If the clearance limit is reached before further instructions have been received, holding procedure shall be carried out at the level last authorized.

2.2 Due to the limited airspace availability, it is important that the approaches to the patterns and the holding procedures shall be carried out as precisely as possible. Pilots are strongly requested to inform the ATC if for any reason the approach and/or holding cannot be performed as required.

3. Departing flights

3.1 IFR flights departing from controlled aerodromes will receive initial ATC clearance from the local aerodrome control tower. The clearance limit will normally be the aerodrome of **destination**. IFR flight departing from non-controlled aerodromes must make arrangements with the Area Control Centre of Casablanca prior take-off.

3.2 Detailed instructions with regard to routes, turns, etc. will be issued after the takeoff.

Page laissée intentionnellement blanche

Page left intentionally blank