



Instruction n° 000464/CCAA/DNA/SDNA/ETA du 22 AOUT 2006
relative aux catégories d'avion et aux opérations tous temps

1. Classification des avions

1.1 Critère de classification

Le critère pris en considération pour la classification des avions par catégories est la vitesse indiquée au seuil (Vat) qui est égale à la vitesse de décrochage (Vso) multipliée par 1,3 ou Vs1G multipliée par 1,23, en configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage. Si à la fois Vso et Vs1G sont disponibles, la Vat la plus élevée qui en résulte doit être utilisée. Les catégories d'avion correspondant aux valeurs Vat sont spécifiées dans le tableau ci-après :

Catégorie de l'avion	Vat
A	Moins de 91 kt
B	De 91 à 120 kt
C	De 121 à 140 kt
D	De 141 à 165 kt
E	De 166 à 210 kt

La configuration à l'atterrissage qui doit être prise en considération doit être définie par un exploitant ou le fabricant de l'avion.

1.2 Modification permanente de catégorie (masse maximale à l'atterrissage)

1.2.1 Un exploitant peut imposer une limitation permanente de la masse maximale à l'atterrissage pour déterminer la Vat, après accord de l'Autorité.

1.2.2 La catégorie définie pour un avion donné doit être une valeur permanente et par conséquent indépendante des variations des conditions des opérations quotidiennes.

2 Opérations par faible visibilité - Règles générales d'exploitation

2.1 Généralités

Les procédures décrites ci-après s'appliquent à la mise en œuvre et à la délivrance de l'autorisation d'opérations par faible visibilité.

2.2 Démonstration opérationnelle

+

Le but de la démonstration opérationnelle est de déterminer ou valider l'utilisation et l'efficacité des systèmes de guidage en vol de l'appareil, de la formation, des procédures des équipages de conduite, du programme de maintenance, et des manuels applicables au programme de catégorie II/III.

- a) Au moins 30 approches et atterrissages doivent être accomplis dans des opérations utilisant les systèmes de catégorie II/III installés sur chaque type d'appareil si la DH requise est de 50 ft ou plus. Si la DH est inférieure à 50 ft, au moins 100 approches et atterrissages devront être accomplis sauf indications contraires de l'Autorité Aéronautique.
- b) Si un exploitant possède différentes variantes du même type d'avion utilisant des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'avion, il doit montrer que les différentes variantes ont des performances satisfaisantes, toutefois il n'est pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante. L'Autorité Aéronautique peut aussi accepter une réduction du nombre d'approches et d'atterrissages sur la base de l'expérience acquise par un autre exploitant détenteur d'un CTA et utilisant le même type ou variante d'appareil et les mêmes procédures.
- c) Si le nombre d'approches non réussies dépasse 5 % du total (par ex. atterrissages non satisfaisants, déconnexions du système), le programme d'évaluation doit être étendu par tranche de 10 approches et atterrissages jusqu'à ce que le taux d'échec tombe sous les 5 %.

2.3 Collecte de données pour les démonstrations opérationnelles

Chaque postulant doit développer une méthode de collecte des données (par ex. un formulaire à remplir par l'équipage de conduite) pour enregistrer les performances en approche et atterrissage. Les données résultantes et un résumé des données de démonstration doivent être disponibles pour évaluation par l'Autorité Aéronautique.

2.4 Analyse des données

Les approches et/ou atterrissages automatiques non satisfaisants doivent être documentés et analysés.

2.5 Surveillance Continue

2.5.1 Après l'obtention de l'autorisation initiale, les opérations doivent en permanence être surveillées par un exploitant afin de détecter toutes dérives avant qu'elles ne deviennent dangereuses. Les comptes-rendus de l'équipage de conduite peuvent être utilisés à cette fin.

2.5.2 Les informations suivantes doivent être conservées pendant une période de 12 mois :

- a) Le nombre total d'approches par type d'avion, lorsque l'équipement de catégorie II ou III embarqué a été utilisé pour réussir des approches, simulées ou réelles, aux minimums catégorie II ou III applicables.
- b) Le compte-rendu des approches et/ou atterrissages automatiques manqués, ventilé par aéroport et par avion, dans les catégories suivantes :
 - i. défaillances des équipements embarqués ;
 - ii. difficultés au niveau des installations au sol ;
 - iii. approches manquées en raison des instructions émanant du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;
 - iv. approches ou atterrissages manqués imputables à l'équipage de conduite.
 - v. ou autres motifs.

2.5.3 Un exploitant doit établir une procédure de surveillance des performances du système d'atterrissage automatique de chaque avion.

+

2.6 Périodes transitoires

2.6.1 Exploitants sans expérience préalable des opérations de catégorie II ou III

2.6.1.1 Un exploitant n'ayant aucune expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut être autorisé à effectuer des opérations de catégorie II ou IIIA, à condition d'avoir acquis une expérience minimale de 6 mois d'exploitation en opérations de catégorie I sur le type d'avion considéré.

2.6.1.2 Au terme des 6 mois d'opérations de catégorie II ou IIIA sur le type d'avion considéré, Un exploitant peut être autorisé à procéder à des opérations de catégorie III-B. L'Autorité peut, lors de la délivrance d'une telle autorisation, imposer des minimums supérieurs aux minimums les plus bas applicables, pour une période supplémentaire. L'augmentation des minimums devra en règle générale concerner uniquement la RVR et/ou une restriction des opérations sans hauteur de décision ; ces minimums doivent être tels qu'ils n'exigent aucune modification des procédures d'exploitation.

2.6.2 Exploitants bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III

Un exploitant bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut obtenir de l'Autorité Aéronautique, sur demande, l'autorisation de réduire la période transitoire.

2.7 Entretien des équipements de catégorie II, catégorie III et LVTO (Décollage par Faible visibilité)

Des consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué doivent être établies par un exploitant en liaison avec le fabricant et figurer dans le programme d'entretien des avions d'un exploitant ; ces consignes doivent être approuvées par l'Autorité Aéronautique.

2.8 Aérodromes et pistes utilisables

2.8.1 Chaque combinaison « type d'avion/équipement embarqué/piste » doit être vérifiée par l'accomplissement avec succès d'au moins une approche et d'un atterrissage en conditions de catégorie II ou en de meilleures conditions, avant de commencer les opérations de catégorie III.

2.8.2 Pour les pistes présentant des particularités telles que des irrégularités de relief avant le seuil, chaque combinaison « type d'avion / équipement embarqué / piste » doit être vérifiée par des opérations en conditions de catégorie I ou en de meilleures conditions, avant de commencer les opérations de catégorie II ou III.

2.8.3 Si un exploitant possède différentes variantes du même type d'avion utilisant des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'avion et doit montrer que les différentes variantes ont des performances satisfaisantes, mais ne sera pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante.

2.8.4 Des exploitants utilisant la même combinaison type ou variante d'avion/équipements embarqués/procédures peuvent bénéficier mutuellement de l'expérience et des enregistrements de chacun pour se conformer aux exigences de ce paragraphe.

3 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

3.1 Généralités

+

3.1.1 Un exploitant doit s'assurer que la formation de l'équipage de conduite aux opérations par faible visibilité comprend un programme structuré de formation au sol, sur simulateur et/ou en vol. Un exploitant peut abrégé le contenu de la formation, à condition que le contenu de la formation abrégée soit accepté par l'Autorité Aéronautique.

3.1.2 Les membres d'équipage de conduite sans expérience de la catégorie II ou de la catégorie III doivent suivre la totalité du programme de formation prescrit en 3.2, 3.3, 3.4 ci-après.

3.1.3 Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III acquise avec un autre exploitant peuvent suivre un cours au sol abrégé.

3.1.4 Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III avec un exploitant peuvent suivre une formation, au sol, sur simulateur et/ou en vol, abrégée. La formation abrégée doit inclure au minimum les exigences des sous-paragraphes 3.4.1, 3.4.2.a) ou 3.4.2b) selon le cas, et 3.4.3a).

3.2 Formation sol

Un exploitant doit s'assurer que la formation initiale au sol pour les opérations par faible visibilité couvre au moins :

- a) les caractéristiques et limites du système ILS et/ou MLS ;
- b) les caractéristiques des aides visuelles ;
- c) les caractéristiques du brouillard ou de la brume ;
- d) les performances et limites opérationnelles du système embarqué spécifique ;
- e) les effets des précipitations et des orages, de la formation de givre, du cisaillement de vent et des turbulences dans les basses couches, y compris les turbulences de sillage ;
- f) les incidences des pannes spécifiques de l'avion ;
- g) l'utilisation et les limites des transmissomètres mesurant la RVR ;
- h) les principes des exigences en matière de marges de franchissement d'obstacles ;
- i) l'identification des pannes des installations au sol et les mesures à prendre dans de telles circonstances ;
- j) les procédures et précautions à prendre en ce qui concerne les mouvements au sol pendant les opérations, quand la RVR est égale ou inférieure à 400 m et toutes procédures supplémentaires exigées lors d'un décollage effectué dans des conditions de visibilité inférieure à 150 m (200 m pour les avions de catégorie D) ;
- k) la pertinence des hauteurs de décision basées sur les radioaltimètres et les effets du relief dans la zone d'approche sur les indications du radioaltimètre et sur les systèmes d'approche et d'atterrissage automatiques ;
- l) l'importance et la pertinence, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de la hauteur d'alerte ;
- m) les exigences de qualification permettant aux pilotes d'obtenir et de conserver l'autorisation d'effectuer des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II ou III ;
- n) et l'importance d'une position sur son siège, offrant une vision adéquate correcte.

3.3 Formation sur simulateur et/ou en vol

3.3.1 Un exploitant doit s'assurer que la formation sur simulateur et/ou en vol pour des opérations par faible visibilité inclut :

- a) les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements au sol et à bord ;
- b) les effets causés par des modifications de l'état des installations au sol sur les minimums ;

+

- c) la surveillance des systèmes de pilotage automatique et du niveau opérationnel du système d'atterrissage automatique en soulignant les dispositions à prendre en cas de panne de ces systèmes ;
- d) les mesures à prendre en cas de pannes comme celles des moteurs, des systèmes électriques, hydrauliques ou de pilotage ;
- e) les effets des défauts connus et l'utilisation de listes minimales d'équipements ;
- f) les limites d'exploitation résultant de la certification ;
- g) des indications sur les repères visuels nécessaires à la hauteur de décision, ainsi que des informations sur les écarts maximums autorisés par rapport au plan de descente ou à l'axe de piste ;
- h) et l'importance et la signification, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de cette hauteur.

3.3.2 Un exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite est formé à l'exercice des tâches qui lui sont assignées et instruit sur la coordination nécessaire avec les autres membres d'équipage. Un simulateur de vol devrait être utilisé dans toute la mesure du possible.

3.3.3 La formation doit être divisée en plusieurs phases couvrant l'exploitation normale en l'absence de panne des équipements ou de l'avion, mais incluant l'ensemble des conditions météorologiques susceptibles d'être rencontrées et les scénarios détaillés de panne des équipements et de l'avion susceptible d'affecter les opérations de catégories II ou III. Si l'avion est équipé de systèmes hybrides ou autres systèmes spécifiques tels que collimateurs de pilotage tête haute ou équipements de vision sophistiqués (EVS), les membres de l'équipage de conduite doivent s'exercer à l'utilisation de ces systèmes en mode normal et anormal durant la phase d'entraînement sur simulateur.

3.3.4 Les procédures appropriées, en cas d'incapacité d'un membre d'équipage lors des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III, doivent être pratiquées.

3.3.5 Pour les avions pour le type desquels il n'existe pas de simulateur représentatif, les exploitants doivent s'assurer que la phase initiale de formation en vol portant sur les scénarios visuels des opérations de catégorie II est effectuée sur un simulateur agréé à cette fin par l'Autorité. Une telle formation doit inclure un minimum de 4 approches. La formation et les procédures spécifiques au type doivent alors être effectuées sur avion.

3.3.6 La formation initiale aux opérations de catégorie II et III doit au moins comprendre les exercices suivants :

- a) approche utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'avion jusqu'à la hauteur de décision, et incluant une transition vers le vol à vue et l'atterrissage ;
- b) approche tous moteurs en fonctionnement en utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'avion, jusqu'à la hauteur de décision appropriée, suivie d'une approche interrompue ; l'ensemble sans référence visuelle extérieure ;
- c) le cas échéant, des approches utilisant les systèmes de pilotage automatique en vue d'un arrondi, atterrissage et roulage au sol automatiques ;
- d) et utilisation normale des systèmes appropriés avec et sans acquisition des repères visuels à la hauteur de décision.

Les phases ultérieures de la formation doivent comprendre au minimum :

- e) approches avec panne de moteur à différents stades de l'approche ;
- f) approches avec panne d'équipements critiques (par exemple, les systèmes électriques, les systèmes de pilotage automatique, les systèmes ILS/MLS au sol ou à bord, ainsi que leurs systèmes de contrôle) ;

✈

- g) approches où les pannes du pilote automatique à faible altitude exigent :
 - i. soit un transfert au pilotage manuel pour effectuer l'arrondi, l'atterrissage et le roulage au sol ou l'approche interrompue ;
 - ii. soit un transfert au pilotage manuel ou à un mode automatique dégradé permettant de contrôler l'approche interrompue à la hauteur de décision ou l'atterrissage interrompu, y compris lorsqu'un toucher des roues sur la piste peut en résulter ;
- h) pannes des systèmes se traduisant par une déviation excessive du localiser et/ou du glide (radiophares d'alignement de piste et/ou de descente), à la fois au-dessus et en dessous de la hauteur de décision, dans les conditions de visibilité minimale autorisées pour l'opération. De plus si le collimateur de pilotage tête haute constitue un mode dégradé du système automatique ou si c'est l'unique mode d'arrondi la reprise en main pour un atterrissage manuel doit être effectuée ;
- i) et pannes et procédures spécifiques au type ou variante d'avion.

3.3.7 Le programme de formation doit prévoir un entraînement pratique aux erreurs de manipulation exigeant un retour vers des minimums supérieurs.

3.3.8 Le programme de formation doit également porter sur le pilotage de l'appareil, lorsqu'une panne survenant durant une approche de précision de catégorie III avec un système passif après panne, se traduit par une déconnexion du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, dès lors que la dernière RVR transmise est inférieure ou égale à 300 m.

3.3.9 Dans le cadre de décollages effectués avec des RVR égales ou inférieures à 400 m, la formation doit couvrir les pannes de systèmes et de moteurs se traduisant par la poursuite ou l'abandon du décollage.

3.4 Stage d'adaptation nécessaire pour effectuer des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III –

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite suit la formation suivante aux procédures par faible visibilité, lors de l'adaptation à un autre type ou variante d'avion avec lequel des opérations de décollage par faible visibilité et de catégorie II et catégorie III seront effectuées :

3.4.1. *Formation sol*

Les exigences appropriées requises 3.2 ci-dessus, en tenant compte de la formation et de l'expérience acquises par le membre d'équipage de conduite en catégorie II et catégorie III.

3.4.2 *Formation sur simulateur et/ou en vol.*

- a) Un minimum de 8 approches et/ou atterrissages sur un simulateur agréé à cet effet ;
- b) En cas d'absence de simulateur représentatif du type d'avion, il est exigé un minimum de 3 approches, dont au moins 1 remise des gaz sur avion ;
- c) Une formation complémentaire appropriée si des équipements spéciaux sont exigés, tels que collimateur de pilotage tête haute ou équipement EVS.

3.4.3 *Qualification des membres d'équipage de conduite*

Les qualifications des membres d'équipage de conduite sont particulières à chaque exploitant et au type d'avion utilisé.

- a) Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit un contrôle avant d'exécuter des opérations de catégorie II et catégorie III.

9

- b) Le contrôle prescrit en a) ci-dessus peut être remplacé par l'exécution satisfaisante de l'entraînement sur simulateur et/ou en vol prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus.

3.4.4 Vol en ligne supervisé

Un exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite exécute les vols en ligne supervisés suivants :

- a) Pour la catégorie II, lorsqu'un atterrissage en mode manuel est exigé, un minimum de 3 atterrissages avec déconnexion du pilote automatique.
- b) Pour la catégorie II et III, un minimum de 3 atterrissages en mode automatique ; cependant un seul atterrissage automatique est exigé lorsque l'entraînement prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus a été conduit sur un simulateur de vol pouvant dispenser une formation à temps de vol zéro.

3.4.5 Expérience de commandement et sur le type

Avant de commencer des opérations de catégorie II ou III, les exigences complémentaires suivantes sont applicables aux commandants de bord, ou aux pilotes à qui la conduite du vol a été déléguée n'ayant pas l'expérience du type d'avion considéré :

- a) 50 heures de vol ou 20 étapes sur le type d'avion considéré, y compris les vols en ligne sous supervision ;
- b) et 100 m doivent être ajoutés à la RVR minimale applicable aux opérations de catégorie II ou III, à moins qu'il n'ait été préalablement qualifié chez un autre exploitant, pour des opérations de catégorie II ou III, jusqu'à ce qu'un total de 100 heures de vol ou 40 étapes, y compris les vols en ligne sous supervision, ait été accompli sur le type ;
- c) L'Autorité Aérienne peut autoriser une réduction des exigences d'expérience de commandement ci-dessus, pour des membres d'équipage de conduite possédant une expérience antérieure de commandement en catégorie II et catégorie III.

3.4.6 Décollage par faible visibilité caractérisé par une RVR inférieure à 150 / 200 m

3.4.6.1 Un exploitant doit s'assurer qu'avant d'être autorisés à effectuer des décollages avec des RVR inférieures à 150 m (200 m pour les avions de catégorie D), les équipages de conduite doivent effectuer la formation suivante :

- a) décollage normal en conditions de RVR minimale autorisée ;
- b) décollage en conditions de RVR minimale autorisée et un moteur en panne entre V1 et V2, ou dès que les conditions de sécurité le permettent ;
- c) et décollage en conditions de RVR minimale autorisée et un moteur en panne avant V1 se traduisant par un arrêt du décollage.

3.4.6.2 Un exploitant doit s'assurer que la formation exigée en 3.4.6.1 ci-dessus est dispensée sur un simulateur agréé. Cette formation doit comporter l'utilisation de tous équipements et procédures spéciaux. En cas d'absence de simulateur approuvé représentative du type d'avion, l'Autorité Aérienne peut approuver une telle formation sur avion sans exiger l'application des conditions de RVR minimale.

3.4.6.3 Un exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite a subi un contrôle avant d'effectuer un décollage par faible visibilité avec une RVR inférieure à 150 m (200 m pour les avions de catégorie D), selon le cas. Le contrôle peut être remplacé par l'exécution satisfaisante de la formation sur simulateur et/ou sur avion lors de l'adaptation à un type d'avion.

✈

3.4.7 Entraînement et contrôles périodiques - Opérations par faible visibilité

3.4.7.1 Un exploitant doit intégrer dans l'entraînement périodique et les contrôles hors-ligne d'un exploitant, la vérification de la connaissance par le pilote et sa capacité à effectuer les tâches associées à la catégorie particulière d'opération pour laquelle il est autorisé. Le nombre requis d'approches au cours de la période de validité du contrôle hors-ligne d'un exploitant doit être au minimum de trois sur simulateur, l'une d'elles pouvant être remplacée par une approche et un atterrissage dans l'avion en utilisant les procédures approuvées de catégorie II ou III. Une approche interrompue doit être effectuée durant l'exécution du contrôle hors-ligne d'un exploitant. Si Un exploitant est autorisé à effectuer des décollages avec une RVR de moins de 150/200 m, au moins un décollage faible visibilité (LVTO) avec les minimums applicables les plus faibles doit être effectué durant le contrôle hors-ligne d'un exploitant.

3.4.7.2 Pour les opérations de catégorie III, Un exploitant doit utiliser un simulateur de vol.

3.4.7.3 Un exploitant doit s'assurer que, pour les opérations de catégorie III sur des avions équipés d'un système de contrôle du vol passif après panne, une approche interrompue est effectuée au moins une fois pendant la période couverte par trois contrôles hors-ligne consécutifs d'un exploitant comme résultant d'une panne du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, la dernière indication de RVR étant égale ou inférieure à 300 m.

3.4.7.4 L'Autorité Aéronautique peut autoriser l'entraînement et le contrôle périodique pour les opérations de catégorie II et les décollages faible visibilité (LVTO) sur un type d'avion, dès lors qu'il n'existe aucun simulateur agréé disponible représentatif de ce type.

4 Opérations par faible visibilité - Procédures d'exploitation

4.1 Généralités

Les opérations par faible visibilité comprennent lorsque la RVR utilisable est inférieure à 400 m :

- a) le décollage manuel (avec ou sans recours aux systèmes de guidage électroniques) ;
- b) l'approche automatique sous la hauteur de décision, suivie d'un arrondi, d'un atterrissage et du roulage en mode manuel ;
- c) l'approche automatique suivie d'un arrondi et d'un atterrissage en mode automatique et du roulage en mode manuel ;
- d) et l'approche automatique suivie d'un arrondi, d'un atterrissage et du roulage au sol automatiques.

Note 1 : Un système hybride peut être utilisé sur l'un quelconque de ces modes d'exploitation.

Note 2 : D'autres formes de systèmes de guidage ou d'affichages peuvent être certifiées et approuvées par l'Autorité Aéronautique.

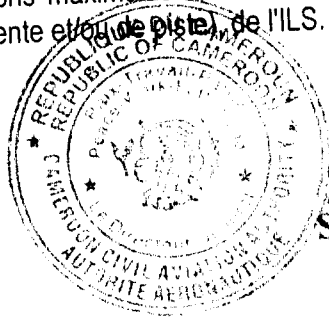
4.2 Procédures et consignes d'exploitation

4.2.1 La nature et la portée exactes des procédures et consignes fournies dépendent des équipements embarqués utilisés et des procédures appliquées. Un exploitant doit clairement définir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite durant les phases de décollage, d'approche, d'arrondi, de roulage au sol et d'approche interrompue dans le manuel d'exploitation. Il convient tout particulièrement de souligner les responsabilités de l'équipage de conduite pendant les transitions des conditions de vol aux instruments aux conditions de vol à vue et sur les procédures à suivre en cas de détérioration des conditions de visibilité ou de

survenance d'une panne. Une attention particulière doit être accordée à la répartition des tâches au sein du poste de pilotage, afin de s'assurer que la charge de travail du pilote, prenant la décision d'atterrir ou de procéder à une approche interrompue, lui permet de se consacrer à la surveillance et à la prise de décision.

4.2.2 Un exploitant doit spécifier les procédures et instructions opérationnelles détaillées dans le manuel d'exploitation. Les instructions doivent être compatibles avec les limitations et procédures obligatoires spécifiées dans le manuel de vol et couvrir notamment les points suivants :

- a) les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements embarqués, avant le départ et en vol ;
- b) l'effet d'une modification de l'état des installations au sol et des équipements embarqués sur les minimums ;
- c) les procédures de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage au sol et d'approche interrompue ;
- d) les procédures à suivre en cas de pannes, d'alarmes et/ou d'autres situations anormales ;
- e) les références visuelles minimales exigées ;
- f) l'importance d'une position correcte sur son siège offrant un champ de vision adéquat ;
- g) les mesures à prendre suite à une détérioration des références visuelles ;
- h) la répartition des tâches de l'équipage permettant la mise en œuvre des procédures spécifiées en a) à d) et f) ci-dessus, afin de permettre au commandant de bord de se consacrer principalement à la surveillance et à la prise de décision ;
- i) l'exigence que toutes les annonces de hauteurs inférieures à 200 ft soient basées sur un radioaltimètre et qu'un pilote continue à surveiller les instruments de l'avion jusqu'à la fin de l'atterrissage ;
- j) l'exigence de protection des aires sensibles du localiser (radiophare d'alignement de piste) ;
- k) l'utilisation d'informations afférentes à la vitesse du vent, au cisaillement de vents, aux turbulences, à la contamination de la piste et à l'utilisation des transmissomètres multiples ;
- l) les procédures à appliquer dans le cadre d'exercices d'approche et d'atterrissage sur des pistes où les procédures d'exploitation de catégorie II ou III ne sont pas déclenchées ;
- m) les limitations opérationnelles issues de la certification ;
- n) et les informations sur les déviations maximales autorisées par rapport au glide et/ou au localiser (radiophares d'alignement de descente et/ou de piste) de l'ILS.



Le Directeur Général,

Sama Juma

SAMA JUMA *Tomatis*