

# CHAPITRE VI

**REGLES DE L'AIR ET SERVICES**

**DE LA**

**CIRCULATION AERIENNE /**

*RULES OF THE AIR AND AIR TRAFFIC SERVICES*

---

## ALTITUDES ET NIVEAUX /

### Altitudes And Levels

---

Les niveaux de vol seront exprimés dans le plan de vol en FL si le niveau est égal ou supérieur à 3500FT, et en altitude si le vol aura lieu en dessous de 3500FT. Au voisinage des aéroports le vol peut s'effectuer à l'altitude de transition ou en dessous.

Tableau des niveaux de croisière.

En vol de croisière les vols VFR sont effectués selon la route magnétique suivie conformément au tableau suivant :

*Flight levels are expressed in the flight plan if the FL level is equal to or greater than 3500FT, and in altitude if the flight will be below 3500FT. In the vicinity of aerodromes the flight can be done at the transition altitude or below.*

*Table of cruising levels*

*In cruising flight VFR flights are operated within the magnetic track followed in the following table:*

De 090 à 269 degrés / From 090° To 269°			De 270 à 089 degrés / From 270° To 089°		
Vols VFR / VFR Flights			Vols VFR / VFR Flights		
Niveau de vol FL	Altitude		Niveau de vol FL	Altitude	
	m	ft		m	ft
35	1050	3500	45	1350	4500
55	1700	5500	65	2000	6500
75	2300	7500	85	2600	8500
95	2900	9500	105	3200	10500
115	3500	11 500	125	3800	12500
135	4100	13 500	145	4400	14 500
155	4700	15 500	165	5050	16 500
175	5350	17 500	185	5650	18 500
195	5950	19 500			

L'instruction technique N°1422 DAC/DNA du 24 juillet 2006 relative aux règles de l'air (article 24) fixe les hauteurs minimales suivantes :

Sauf pour les besoins du décollage, d'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, aucun vol VFR ne doit être effectué :

a) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300m (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600m autour de l'aéronef ;

*Technical Instruction No. 1422 DAC / DNA of 24 July 2006 concerning the rules of the air (Article 24) fixed the following minimum heights:*

*Except when taking off, landing and related procedures, no VFR flight must be conducted:*

*a) over an area of high density, cities or towns or other agglomerations or assembly of persons outdoors in less than 300m (1000 feet) above the highest obstacle within a radius of 600m around aircraft;*

b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en alinéa a) ci-dessus, à une hauteur de moins de 150m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance de moins de 150m de toute personne, de tout véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel. Les aéronefs non motos propulsées effectuant des vols de pente peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

**vol à haute altitude**

L'équipage d'un vol devant être effectué à un niveau supérieur au FL125 devra disposer d'une réserve d'oxygène suffisante et d'un système d'inhalation convenable.

*b) other than the locations specified in paragraph a) above, at a height of less than 150m (500 feet) above ground or sea and at a distance less than 150m from any person, any vehicle or vessel to the surface or any artificial obstacle. Aircraft non motorized making slope flights could make exceptions to this rule, provided that no risk to persons or property on the surface.*

**flying at high altitude**

*The crew of a flight to be conducted at a level above FL 125 must have a sufficient supply of oxygen and a suitable inhalation system.*

## CLASSIFICATION DES ESPACES AÉRIENS ATS / ATS CLASSIFICATION OF AIRSPACES

---

L'espace aérien est divisé en 7 catégories A.B.C.D.E.F et G

Dans cette classification, les obligations respectives des contrôleurs aériens et des pilotes sont parfaitement définies, aussi bien pour le vol IFR que pour le vol VFR.

Le vol VFR peut évoluer dans un espace aérien contrôlé de classe B, C ou D et dans un espace aérien non contrôlé de classe E, F ou G

1. Les espaces aériens où les services de la circulation aérienne sont assurés sont classés et désignés comme suit :

**Classe B.** Espace aérien contrôlé de classe B. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

**Classe C.** Espace aérien contrôlé de classe C. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

**Classe D.** Espace aérien contrôlé de classe D. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

**Classe E.** Espace aérien contrôlé de classe E. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent les espacements entre les vols IFR.

*Airspace is divided into 7 categories A.B.C.D.E.F and G*

*This classification, the respective obligations of air traffic controllers and pilots are well defined, as well as for IFR flight to VFR flight.*

*VFR flight may evolve in a controlled airspace Class B, C or D and in uncontrolled airspace Class E, F or G*

*1. The air spaces where the services of the air traffic are provided are classified and indicated as follows :*

***Class B.*** *Controlled airspace class B. Airspace where IFR and VFR flights are allowed. In this airspace, the air traffic control organisms provide separation between IFR flights, between IFR and VFR and between VFR flights*

***Class C.*** *Controlled airspace class C. Airspace where IFR and VFR flights are allowed. In this airspace, the air traffic control organisms provide separation between IFR flights, and between IFR and VFR flights, and issue traffic information to VFR flights on other VFR flights.*

***Class D.*** *Controlled airspace class D. Airspace where IFR and VFR flights are allowed. In this airspace, the air traffic control organisms provide separation between IFR flights, and issue traffic information to IFR flights on VFR flights and to VFR flights on IFR flights and on other VFR flights.*

***Class E.*** *Controlled airspace class E. Airspace where IFR and VFR flights are allowed. In this airspace, the air traffic control organisms provide separation between IFR flights.*

**Classe F.** Espace aérien non contrôlé de classe F (Espace aérien à service consultatif). Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent le service consultatif de la circulation aérienne.

**Classe G.** Espace aérien non contrôlé de classe G. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

2. Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espace aérien sont conformes au tableau de l'appendice A. Les conditions applicables aux vols effectués sur la limite entre des espaces de classes différentes sont celles de celui de ces espaces qui appartient à la classe qui vient en dernier dans l'ordre alphabétique.

**Class F.** *Uncontrolled airspace class F (Advisory airspace). Airspace where IFR and VFR flights are allowed. In this airspace, the air traffic control organisms provide air traffic advisory service.*

**Class G .** *Uncontrolled airspace class G. Airspace where IFR and VFR flights are allowed. In this airspace, the air traffic control organisms provide only flight information service and alert service.*

2. *The conditions applicable to the flights made in each of the airspace classes of are in accordance with the table of the appendix A. The conditions applicable to the flights made on the limit between spaces of different classes are those of that of these spaces which belongs to the class which comes last in the alphabetical order.*

**TABLEAU DE L'APPENDICE A /**  
*table of the appendix A*

Classes d'espaces Classes of spaces	Vols admis Accepted flights	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne / Services supplied by organisations the air traffic			Obligation radio / Radio obligation	Soumis à clearance / Subjected to clearance	Qualité du vol / Quality of flight
		Contrôle / Control	Informati on de vol / flight Information	Alerte / Alert			
<b>B</b>	IFR	Espacement / Spacing IFR/IFR IFR/VFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
	VFR	Espacement / Spacing VFR/IFR VFR/VFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
<b>C</b>	IFR	Espacement / Spacing IFR/IFR IFR/VFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
	VFR	Espacement / Spacing VFR/IFR Information de trafic / Traffic Information VFR/VFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
<b>D</b>	IFR	Espacement / Spacing IFR/IFR Information de trafic / Traffic Information IFR/VFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
	VFR	Information de trafic / Traffic Information VFR/IFR VFR/VFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
<b>E</b>	IFR	Espacement / Spacing IFR/IFR	oui / yes	oui / yes	oui / yes	oui / yes	Contrôlé / controlled
	VFR	non / no	oui / yes	oui / yes	non / no	non / no	non contrôlé / not controlled
<b>F</b>	IFR	non / no	oui (service consultatif) / Yes ( advisoy service)	oui / yes	oui / yes	non / no	non contrôlé / not controlled
	VFR	non / no	Oui / Yes	oui / yes	non	non / no	non contrôlé / not controlled
<b>G</b>	IFR	non / no	Oui / Yes	oui / yes	oui / yes	non / no	non contrôlé / not controlled
	VFR	non / no	Oui / Yes	oui / yes	non / no	non / no	non contrôlé / not controlled

## **PLAN DE VOL /** *Flight Plan*

---

**REF** : arrêté du Ministre de l'Équipement et du Transport n°221-05 du 27/05/2005

### **1- Définitions**

**Plan de vol (PLN)** : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne. Le plan de vol est le document sous la forme duquel le commandant de bord fournit à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne tous les renseignements concernant tout ou partie d'un vol projeté.

**Plan de vol déposé (FPL)** : Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme des services de la circulation aérienne (ATS) par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures.

**Vol VFR** : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

### **2- Dépôt du plan de vol**

Le dépôt du plan de vol est obligatoire pour tous les vols IFR et VFR effectués dans l'espace aérien sous la responsabilité du Maroc, tel qu'il est défini par les accords régionaux de la navigation aérienne de l'organisation d'aviation civile internationale. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne seront communiqués sous forme d'un plan de vol. Un plan de vol sera soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol sera déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ. S'il est communiqué en cours de vol, il sera transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne dix minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

**REF** : *arrested of the Minister of Equipment and Transport No. 221-05 of 05.27.2005*

### **1- Définitions**

**Flight plan (FPL)** : *Set of specified information about an intended flight or portion of a flight, to submitted of air traffic services.*

*The flight plan is the document in the form which the captain provides to the competent services of the air traffic all information concerning all or part of flight.*

**Filed flight plan (FPL)** : *The flight plan as filed with an organization of air traffic services (ATS) by the pilot or his designated representative, not including subsequent amendments.*

**VFR Flight** : *A flight conducted in accordance with visual flight rules.*

### **2- Filing of flight plan**

*Submission of a flight plan is mandatory for all IFR and VFR flights performed within the airspace under the responsibility of Morocco, as it defined by the regional air navigation agreements of the ICAO.*

*Information about a flight or segment of a flight projected to be furnished to organizations of air traffic services will be communicated in the form of a flight plan*

*Except when other arrangements have been made for submission of repetitive flight plans, a flight plan submitted prior to departure should be submitted to the air traffic services reporting office at the departure aerodrome or transmitted during the flight to the concerned Air Traffic Services.*

*When air traffic control service or air traffic advisory service is provided to a flight, the flight plan shall be submitted at least sixty (60) minutes before departure. If it is communicated during flight, it shall be transmitted at a time which will ensure to its receipt by the appropriate ATS unit at least ten (10) minutes before the aircraft is estimated to reach the first point from which the flight plan applies.*

### 3- Teneur du plan de vol

Un plan de vol doit comprendre les renseignements ci-après:

- Identification de l'aéronef.
- Règles de vol et type de vol.
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage
- Équipement.
- Aérodrome de départ
- Heure estimée de départ du poste de stationnement.
- Vitesse(s) de croisière.
- Niveau(x) de croisière
- Route à suivre.
- Aérodrome de destination et durée totale estimée
- Aérodrome(s) de dégagement
- Autonomie.
- Nombre de personnes à bord.
- Équipement de secours et de survie
- Renseignements divers

### 4- Clôture du plan de vol

Un compte rendu d'arrivée sera remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il sera clos, au besoin, par un compte rendu approprié à l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé. S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée sera établi, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.

Lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit si possible, transmettre par radio juste avant l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, au cas où un tel compte rendu est demandé. En principe, ce message sera transmis à la station aéronautique qui dessert l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

### 3- Flight plan contents

*A flight plan must include the following inquiries:*

- Aircraft identification
- Flight rules and type of flight
- Number and type of aircraft and wake turbulence category.
- Equipment
- Departure aerodrome
- Estimated off-block time
  
- Cruising speeds
- Cruising level
- Route
- Destination aerodrome and total estimated time
- Alternate aerodrome
- flight range
- Persons on board
- Rescue and survival equipment
- Remarks

### 4 - Closing a flight plan

*A report of arrival shall be made in person, by radiotelephony or via data link at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.*

*When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.*

*When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.*

*When the pilot in command knows that the communication facilities at the arrival aerodrome are inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, he shall, if practicable, transmit by radio, immediately prior to landing, to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.*



## **VOL VFR SPECIAL /** *Special VFR*

---

**REF :** Instruction technique N°1422 DAC/DNA  
du 24 juillet 2006 relative aux règles de l'air

- 1- Une clearance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé situé dans une zone de contrôle, lorsque les paramètres communiqués par l'organisme de la circulation aérienne font état d'une visibilité au sol inférieure à 5 km ou d'un plafond inférieur à 450 m (1 500 pieds).
- 2- Une clearance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.
- 3- En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau de l'appendice D pour les espaces aériens non contrôlés à et au-dessous du plus élevé des deux niveaux 900 mètres (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de la surface, s'applique dans les espaces aériens contrôlés.
- 4- Quand la clearance VFR spécial comporte le suivi d'un itinéraire publié, le pilote doit respecter les consignes particulières relatives à cet itinéraire.

**Note :** *en l'absence de niveaux à respecter sur les itinéraires publiés, les règles de niveau minimal en vol VFR continuent à s'appliquer en VFR spécial.*

**REF :** *Technical Instruction No. 1422 DAC / DNA of 24 July 2006 concerning the rules of the air*

- 1 - *A special VFR clearance is necessary for penetrating or operating within aerodrome traffic of a controlled aerodrome situated within a control zone when the parameters communicated by the air traffic organism state a visibility on the ground less than 5 km or a ceiling lower than 450 m (1500ft).*
- 2 - *A special VFR clearance is necessary for penetrating or operating within a control zone when the pilot considers that the VMC conditions are not met or will no longer be.*
- 3 - *In special VFR, the rule establishing a relation between the visibility and the distance ran in 30 sec of flight, such as it defined in table of appendix D for uncontrolled airspaces at and below the highest of the two levels 900 m (3000ft) AMSL or 300 m (1000ft) SFC, is applicable within controlled airspaces.*
- 4 - *When a special VFR clearance contains the follow-up of a published track, the pilot shall respect the particular instructions related to this track.*

**Note:** *In the absence of levels to respect on the published tracks, the rules of minimal level in VFR flight continue to apply in special VFR.*

**EXEMPLE DE REDACTION D'UN PLAN DE VOL VFR AVIATION GENERALE /**  
*VFR Flight Plan Filling Example*

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
1 PRIORITY Priorité <<= FF >>	ADDRESSES(S) Destinataire(s)		
4 FILING TIME Heure de dépôt	ORIGINATOR Exécutant		
5 SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identifications précises du/de(s) destinataire(s) et/ou de l'exécutant			
3 MESSAGE TYPE Type de message <<= (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef C.N.T.K.V.	8 FLIGHT RULES Règles de vol V	TYPE OF FLIGHT Type de vol G
9 NUMBER Nombre 04	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef BE20	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage 1/2	10 EQUIPMENT Équipement SIC
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ G.M.M.B		TIME Heure 1230	
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière W.023.0 RBT	LEVEL Niveau VFR	ROUTE Route BAKRA TIFLET ANIBI SBI	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination G.M.M.E		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN 0109	1ST ALTN AERODROME Aérodrome de dégoisement G.M.M.T
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers APR / SEPR			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie HR MIN E / 0500	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P / 003		EMERGENCY RADIO Radio de secours UHF VHF ELT R / U V E
SURVIVAL EQUIPMENT / Équipement de survie			
DINGHIES / Casots → S / P	POLAR / Pôles DESERT / Désert MARITIME / Maritime JUNGLE / Jungle → J / L	JACKETS / Gilets de survie LIGHT / Lameuse FLUORESC / Fluores UHF VHF F U V	
NUMBER / Nombre CAPACITY / Capacité COVER / Couverture COLOUR / Couleur → D / C	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marquages de l'aéronef A / WHITE and BLUE		
REFUELING / Ravitaillement → N			
PILOT-IN-COMMAND / Pilote commandant de bord C			
FILED BY / Déposé par		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des besoins supplémentaires	

# FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT DE LA CIRCULATION AERIENNE / AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

À 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 /  
For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

A- IDENTIFICATION D'AERONEF AIRCRAFT IDENTIFICATION	B- TYPE D'INCIDENT TYPE OF INCIDENT
	<b>AIRPROX / PROCEDURE / INSTALLATION *</b> AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY*
<b>C- L'INCIDENT / THE INCIDENT</b>	
<b>1. Généralités / General</b>	
a) Date et heure de l'incident / <i>Date and time of incident</i> .....UTC	
b) Position / <i>Position</i> .....	
<b>2. Aéronef de l'auteur de du compte rendu / Own aircraft</b>	
a) Cap et route / <i>Heading and route</i> .....	
b) Vitesse vraie / <i>True airspeed</i> .....mesuré en / <i>measured in</i> ( )kt ..... ( ) km/h .....	
c) Niveau et calage altimétrique / <i>Level and altimeter setting</i> .....	
d) Aéronef en montée ou en descente / <i>Aircraft climbing or descending</i>	
( ) Palier/ <i>Level flight</i>	( ) Montée / <i>Climbing</i>
( ) Descente / <i>Descending</i>	
e) Angle d'inclinaison de l'aéronef / <i>Aircraft bank angle</i>	
( ) Ailes horizontales / <i>Wings level</i>	( ) Faible inclinaison / <i>Slight bank</i>
( ) Angle marqué / <i>Steep angle</i>	( ) Angle modéré/ <i>Moderate angle</i>
( ) Vol inversé / <i>Inverted</i>	( ) Inconnu / <i>Unknown</i>
f) Sens de l'inclinaison/ <i>Aircraft direction bank</i>	
( ) Gauche / <i>Left</i>	( ) Droite / <i>Right</i>
( ) Inconnue / <i>Unknown</i>	
g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)/ <i>Restriction to visibility (select as many as required)</i>	
( ) Soleil éblouissant / <i>Sun glare</i>	( ) Cadre du pare-brise
( ) Autre structure du poste de pilotage / <i>Other cockpit structure</i>	( ) Malpropreté du pare-brise
( ) Aucun/ <i>None</i>	( ) Dirty windscreen
h) Feux d'aéronef utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu) / <i>Use of aircraft lighting (select as many as required)</i>	
( ) Feux de navigation/ <i>Navigation lights</i>	( ) Feux à éclats / <i>Strobe lights</i>
( ) Feux anticollision rouges Red anti-collision lights	( ) Phares d'atterrissage/circulation au sol
( ) Autres / <i>Other</i>	( ) Aucun / <i>None</i>
( ) Eclairage de cabine/ <i>Cabin lights</i>	
( ) Feux de dérive (logo) <i>Logo (tail fin) lights</i>	
i) Avis d'évitement de trafic diffusé par l'ATS / <i>Traffic avoidance advice issued by ATS</i>	
( ) Oui, d'après des données radar/ <i>Yes, based on radar</i>	( ) Oui, après repérage visuel <i>Yes, based on visual sighting</i>
( ) Non / No	( ) Oui, d'après d'autres renseignements <i>Yes, based on other information</i>
j) Information de circulation / <i>Traffic information issued</i>	
( ) Oui, d'après des données radar / <i>Yes, based on radar</i>	( ) Oui, après repérage visuel <i>Yes, based on visual sighting</i>
( ) Non / No	( ) Oui, sur la base d'autres renseignements <i>Yes, based on other information</i>
k) Système anticollision embarqué – ACAS / <i>Airborne collision avoidance system - ACAS</i>	
( ) Non disponible à bord / <i>Not carried</i>	( ) Type / <i>Type</i>
( ) Emission d'un avis de résolution/ <i>Resolution advisory issued</i>	( ) Pas d'avis de circulation ni de résolution / <i>Traffic advisory or resolution advisory not issued</i>
( ) avis de circulation diffusé <i>Traffic advisory issued</i>	
l) Identification radar / <i>Radar identification</i>	
( ) Radar non disponible <i>No radar available</i>	( ) Identification radar <i>Radar identification</i>
( ) Pas d'identification radar <i>No radar identification</i>	
m) Autre aéronef repéré / <i>Other aircraft sighted</i>	
( ) Oui / <i>Yes</i>	( ) Non / <i>No</i>
( ) Erreur de repérage <i>Wrong aircraft sighted</i>	

n) Manœuvre d'évitement effectuée/ *Avoiding action taken*

Oui / *Yes*  Non / *None*

o) Type de plan de vol / *Type of flight plan* IFR VFR aucun\*/ *None\**

**3. Autre aircraft / *Other aircraft***

a) Type et indicatif d'appel / immatriculation (si connus) Type and call sign / registration (if known)

b) Si les données demandées en a) sont inconnues, préciser / If a) above not known, describe below

Aile haute / *High wing*  Aile médiane / *Mid wing*  Aile basse / *Low wing*

Giravion / *Rotorcraft*

Monomoteur / *1 engine*  Bimoteur / *2 engines*  Trimoteur / *3 engines*

Quadrimoteur / *4 engines*  Plus de 4 moteurs / *More than 4 engines*

Marques distinctives, couleurs ou autres renseignements / *Marking, colour or other available details*

c) En montée ou en descente / *Aircraft climbing or descending*

Vol en palier / *Level flight*  Montée / *Climbing*  Descente / *Descending*

Inconnu / *Unknown*

d) Angle d'inclinaison de l'aéronef / *Aircraft bank angle*

Ailes horizontales / *Wings level*  Légère inclinaison / *Slight bank*  Inclinaison modérée / *Moderate bank*

Inclinaison marquée / *Steep bank*  Vol inversé / *Inverted*  inconnu / *Unknown*

e) Sens de l'inclinaison / *Aircraft direction of bank*

Gauche / *Left*  Droite / *Right*  Inconnu / *Unknown*

f) Feux allumés / *Lights displayed*

Feux de position / *Navigation lights*  Feux à éclats / *Strobe lights*  Eclairage de cabine / *Cabin lights*

Feux anticollision rouges / *Red anti-collision lights*  Phares d'atterrissage/de circulation / *Landing / taxi lights*  Feux de dérive (logo) / *Logo (tail fin) lights*

Autre / *Other*  Aucun / *None*  Inconnu / *Unknown*

g) Avis d'évitement de trafic diffusé par l'ATS / *Traffic avoidance advice issued by ATS*

Oui, d'après des données radar / *Yes, based on radar*  Oui, après repérage visuel / *Yes, based on visual sighting*  Oui, d'après d'autres renseignements / *Yes, based on other information*

Non / *No*  Inconnu / *Unknown*

h) Informations sur le trafic diffusées / *Traffic information issued*

Oui, d'après des données radar / *Yes, based on radar*  Oui, après repérage visuel / *Yes, based on visual sighting*  Oui, sur la base d'autres renseignements / *Yes, based on other information*

Non / *No*  Inconnu / *Unknown*

i) Manœuvres d'évitement effectuées / *Avoiding action taken*

Oui / *Yes*  Non / *No*  Inconnu / *Unknown*

**4. Distance / *Distance***

a) Distance horizontale la plus proche / *Closest horizontal distance*

b) Distance verticale la plus proche / *Closest vertical distance*

**5. Conditions météorologiques du vol / Flight weather conditions**

- a) ( ) IMC ( ) VMC\*
- b) Au-dessus\* / au-dessous des nuages / brouillard / brume sèche ou entre deux couches de nuages\* /  
Above / below\* clouds / fog / haze or between layers\*
- c) Distance verticale par rapport aux nuages.....m / ft\* au-dessous..... m / ft\*au-dessus  
Distance vertically from cloud below above
- d) Dans les nuages / pluie / la neige / la neige et la pluie mêlée / le brouillard / la brume sèche\*  
In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze\*  
Flying into / out of\* sun
- e) Soleil de face / soleil dans le dos\*
- f) Visibilité en vol / Flight visibility ..... m / km\*

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

Any other information considered important by the pilot-in-command

\* Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate

**D- RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS**

**1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu / Information regarding reporting aircraft**

- a) Immatriculation de l'aéronef .....  
Aircraft registration
- b) Type de l'aéronef.....  
Aircraft type
- c) Exploitant .....  
Operator
- d) Aérodrome de départ .....  
Aerodrome of departure
- e) Aérodrome de premier atterrissage.....destination.....  
Aerodrome of first landing destination
- f) Signalé par radio ou par d'autres moyens à.....(nom de l'organisme ATS) à.....UTC  
Reported by radio or other means to (name of ATS unit) at time..... UTC
- g) Date / heure / lieu d'établissement du compte rendu ..... Date /  
time / place of completion of form

**2. Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu/ Function, address and signature of person submitting report**

- a) NOME / Name.....
- b) Fonction / Function.....
- c) Adresse / Address.....
- d) Signature / Signature.....
- e) Numéro de téléphone / Telephone number.....

**3. Fonction et signature du destinataire du compte rendu / Function and signature of person receiving report**

- a) Fonction / Function.....b) Signature / Signature

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

SUPPLEMENTARY INFORMATION ( by ATS unit concerned)

**1. Réception du compte rendu / Receipt of report**

- a) Compte rendu reçu via RSFTA \* radio / téléphone / autre (préciser) \* .....  
Report received via AFTN / radio / telephone / other ( specify) \*
- b) Compte rendu reçu par ..... (nom de l'organisme ATS).....  
Report received by.....(name of ATS unit)

**2. Renseignements détaillés sur les mesures ATS / Details of ATS action**

Autorisation, incident constaté (au radar / visuellement / avertissement / résultat de l'enquête locale, etc...)  
Clearance, incident seen ( radar / visually / warning given / results of local enquiry, etc...)

\* Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate

## INTERDICTIONS /

### Prohibitions

---

#### 1. Atterrissage et décollage si plafond < 450m ou visibilité < 5km

Sauf autorisation de l'organe de contrôle de la circulation aérienne approprié, 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 cet aérodrome lorsque le plafond est inférieur à 450m (1500FT), ou lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5km.

#### 2. survol maritime

Le survol maritime ne peut se faire au-delà d'une distance de la côte égale à 15 fois l'altitude de l'aéronef ou d'une distance permettant en cas de panne moteur d'atterrir sur la terre ferme.

#### 3. Cas des aéronefs ne pouvant assurer un contact radio

- L'atterrissage aux aérodromes suivants est interdit aux aéronefs non équipés de radio
  - AGADIR / Al Massira
  - BENI MELLAL
  - BENSLIMANE
  - BOUARFA
  - CASABLANCA / Mohammed V
  - DAKHLA
  - FES / Saïss
  - GUELMIME
  - IFRANE
  - LAAYOUNE / Hassan 1<sup>er</sup>
  - MARRAKECH / Ménara
  - NADOR / El Aroui
  - OUJDA / Angads
  - RABAT / Salé
  - TANGER / Ibn Batouta
  - TAN-TAN / Plage Blanche

#### 4. Survol de villes

Le survol des villes suivantes est interdit

- Ville de FES FL55  
Sol

- Ville d'OUARZAZATE
- Ville de RABAT

En outre, les interdictions suivantes sont à observer :

- L'aérodrome de TIT-MELLIL pour les aéronefs à bécilles.

#### 1. Landing and takeoff when ceiling <450m or visibility <5km

*Unless authorized by the controlling body of the appropriate air traffic, VFR flight should neither take off from an airfield in a control zone, no land at the aerodrome, no enter the circulation area or in the circuit of the aerodrome when the ceiling is less than 450m (1500FT), or when the ground visibility is less than 5km.*

#### 2. maritime overflight

*Maritime overflight can not be done beyond a distance from the coast than 15 once the altitude of the aircraft or a distance that in case of engine failure to land on solid ground*

#### 3. case of aircraft can not ensure radio contact

- *The landing at aerodromes following are prohibited aircraft not equipped with radio*
  - AGADIR / Al Massira
  - BENI MELLAL
  - BENSLIMANE
  - BOUARFA
  - CASABLANCA / Mohammed V
  - DAKHLA
  - FES / Saïss
  - GUELMIME
  - IFRANE
  - LAAYOUNE / Hassan 1<sup>er</sup>
  - MARRAKECH / Ménara
  - NADOR / El Aroui
  - OUJDA / Angads
  - RABAT / Salé
  - TANGER / Ibn Batouta
  - TAN-TAN / Plage Blanche

#### 4. Overflight of cities

*The overflight of the following cities is prohibited*

- *FES city FL55  
Sol*


- *OUARZAZATE city*
- *RABAT city*

*In addition, the following prohibitions shall be observed:*

*TIT-MELLIL Aerodrome for aircraft legs*

- Le survol du fortun aux coordonnées :  
351247N 0035317W dans la région  
d'AL HOCEIMA UNL  
SOL
- Le survol de la caserne militaire de  
SIDI IFNI
- Zone dans la région de NADOR (limites  
et coordonnées voir page 29)


**5. L'atterrissage à l' aéroport ci-après est  
assujéti à une autorisation :**

- TAROUDANT  
Autorisation de Mr. le Gouverneur de la  
Province de TAROUDANT  
 : 05-28-85-22-53

- *The overflight of coordinates:*  
*351247N 0035317W in Al Hoceima area UNL*  
*GND*

- *The overflight of the military barracks in Sidi  
Ifni*
- *Zone in region of Nador (limits and details  
see page 29)*

**5. *The landing at the aerodrome below is  
subject to authorization:***

- TAROUDANT  
*Permission of Mr. Governor of the  
Province of Taroudant*  
 : 05-28-85-22-53



# EMPORT DU TRANSPONDEUR DANS LA FIR CASABLANCA /

## *Transponder carriage at CASABLANCA FIR*

### 1- Introduction

Les équipements radar desservant le contrôle de la Circulation Aérienne dans la FIR Casablanca comportent :

- Trois radars primaire implantés à : Casablanca CRD – Marrakech - Tanger
- Dix radars secondaires de surveillance implantés à Agadir, Casablanca, Casablanca CRD, Ifrane, El Jadida, Marrakech, Oujda, Safi, Tan-Tan, Tanger Gzenaya
- un système de traitement des données radar (RDP) et de vol (FDP);
- un système de visualisation ;

### 2- Radar primaire

#### **Radar primaire de CASABLANCA CRD**

Le radar primaire servira pour les besoins du contrôle d'approche et de surveillance, dans la TMA/1 Mohammed V.

#### **Caractéristiques**

- portée : 80NM jusqu'au FL200
- latitude : 332012,6 N
- longitude : 0073534,9 W
- Elévation / MSL : 202 m
- Hauteur d' antenne : 43 m

#### **Radar primaire de Marrakech/Ménara :**

Le Radar primaire servira pour les besoins du contrôle d'approche et de surveillance dans la TMA de Marrakech/Ménara

#### **Caractéristiques**

- portée : 80NM jusqu'au FL200
- latitude : 313320 N
- longitude : 0080550 W
- Elévation / MSL : 524 m
- Hauteur d' antenne : 28 m

#### **Radar primaire de TANGER**

Le radar primaire servira pour les besoins du contrôle d'approche et de surveillance, dans la TMA/1 de Tanger.

#### **Caractéristiques**

- portée : 80NM jusqu'au FL200
- latitude : 354155,2 N
- longitude : 0055431,8 W
- Elévation / MSL : 101,8 m
- Hauteur d' antenne : 32 m

### 3- Radar secondaire de surveillance mono pulse (MSSR)

Le MSSR est utilisé par le CCR de Casablanca pour les besoins de contrôle et de surveillance dans la FIR Casablanca.

### 4- Emport du transpondeur

La fourniture de services de la circulation aérienne dans la FIR Casablanca est basée sur l'usage du radar secondaire de surveillance (SSR), les avions de la circulation aérienne générale sont tenus d'observer strictement l'obligation d'emport de transpondeur selon les modalités suivantes :

### 1. Introduction

*Radar equipments serving the Air traffic control within Casablanca FIR include :*

- Three primary Radars located at: Casablanca CRD-Marrakech-Tangier.*
- Ten secondary Radars located at : Agadir, Casablanca, Casablanca CRD, Ifrane, El Jadida, Marrakech, Oujda, Safi, Tan-Tan, Tanger Gzenaya*
- A Radar data processing (RDP) and a flight data processing (FDP) systems;*
- display system*

### 2- Primary Radar

#### **Primary Radar of CASABLANCA CRD:**

*The primary radar will serve for approach control and surveillance requirements, in the TMA/1 Mohammed V.,*

#### **Characteristics**

- range : 80NM TIL FL200*
- latitude : 332012,6 N*
- longitude : 0073534,9 W*
- Elevation / MSL : 202m*
- Antenna HGT : 43 m*

#### **Primary Radar of Marrakech/Ménara:**

*The primary Radar will serve for approach control and surveillance requirements, in the TMA Marrakech/Ménara.*

#### **Characteristics**

- range : 80NM TIL FL200*
- latitude : 313320 N*
- longitude : 0080550 W*
- Elevation / MSL : 524m*
- Antenna HGT : 28 m*

#### **Primary Radar of Tangier :**

*The primary radar will serve for approach control and surveillance requirements, in the TMA/1 Tangier*

#### **Characteristics**

- range : 80NM TIL FL200*
- latitude : 354155,2 N*
- longitude : 0055431,8 W*
- Elevation / MSL : 101,8 m*
- Antenna HGT : 32 m*

### 3. The monopulse secondary surveillance Radar (MSSR)

*The MSSR is used by Casablanca ACC for the control and surveillance requirements within Casablanca FIR.*

### 4. Carriage of transponder

*The provision of air traffic services the Casablanca FIR is based on the use of the secondary surveillance radar (SSR), aircraft of the general air traffic are compelled to observe strictly the obligation of carrying transponder according to the following methods :*



## VFR

- a) Tout aéronef en vol VFR dans les espaces aériens contrôlés de classes D et E et à service consultatif de classe F, doit être équipé d'un transpondeur en état de marche modes A+C.
- b) Tout aéronef en vol VFR, sur les itinéraires VFR, ou croisant les espaces aériens contrôlés, doit être muni d'un transpondeur en état de marche mode A. Pour pénétrer dans certains espaces aériens contrôlés, le fonctionnement en modes A+C peut être exigé.

## Dérogations

Des dérogations peuvent être accordées aux vols VFR, sous certaines conditions, par l'organisme de contrôle compétent, sur demande de l'intéressé, notamment pour accéder aux aérodromes et traverser les TMA et CTR à des altitudes spécifiques.

## 5- Procédures d'utilisation des modes et des codes

Le système de traitement radar permet le décodage actif automatique des codes SSR. Les modes d'interrogation utilisés sont les modes A/3 et C.

### Mode C : transmission de l'altitude

Lorsque l'aéronef est équipé d'un transpondeur pouvant fonctionner en mode C, le pilote activera la fonction "report d'altitude" pendant tout le vol, sauf instruction contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

### Mode A : Affichage du code 4 chiffres

Le pilote affichera le code à 4 chiffres spécifié, par radiotéléphonie, ou par liaison de données, par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Le pilote répétera ce code dans son accusé de réception. Les codes seront assignés conformément à la liste des codes SSR de l'OACI attribués au Maroc par le groupe ORCAM

1- Les séries de codes SSR indiquées ci-dessous sont utilisées dans la FIR CASABLANCA.

- Pour les vols internationaux partant de la FIR CASABLANCA : Série 6401/6477
- Pour les vols domestique :Séries 3401/3477 ; 3601/3677
- Pour les survols de la FIR CASABLANCA ou à destination de cette FIR  
Séries 1401/1477 ; 4201/4277  
4401/4477 ; 4501/4577  
4601/4677 ; 4701/4777  
5401/5477 ; 6201/6277

## VFR

- a) ANY aircraft in VFR flight within controlled airspace of D and E classes and advisory service class F, shall be equipped with a transponder working properly modes A+C.
- b) Any aircraft in VFR flight, on the VFR itineraries, or crossing the controlled airspaces, must be provided with a transponder working properly mode A. For penetrating in certain controlled airspaces, the function in modes A+ C may be required.

## Exemptions

Exceptions may be granted to VFR flights, under certain conditions, by the competent control unit, on request of the interested, notably to reach airfields and to cross the TMA and CTR at specific altitudes

## 5- Modes and codes use procedures

The radar processing system allows the automatic active decoding of SSR codes. Interrogation modes used are: modes A/3 and C.

### Mode C : altitude transmission

When the aircraft is equipped with a transponder functioning with mode C, the pilot shall activate the "altitude reporting" function throughout the flight, unless otherwise instructed by the air traffic control unit.

### Mode A : 4 digit code display

The pilot shall display the 4-digit code specified, by the air traffic control organism, through radiotelephone or data link. The pilot shall repeat this code in his acknowledgment. Codes will be assigned in compliance to the ICAO SSR codes list assigned to Morocco by the ORCAM group :

1- SSR codes series indicated below are used within CASABLANCA FIR.

- For international flights leaving CASABLANCA FIR : Series 6401 / 6477
- For domestic flights :Series 3401/3477 ; 3601/3677
- For over flight of CASABLANCA FIR or entering this FIR:  
Series 1401/1477 ; 4201/4277  
4401/4477 ; 4501/4577  
4601/4677 ; 4701/4777  
5401/5477 ; 6201/6277

2- Les codes ci-après sont utilisés en mode A/3 dans les cas suivants :

- Urgence : **7700**
- Panne de communication : **7600**
- Intervention illicite : **7500**  
(A moins que les circonstances justifient l'emploi du code 7700)
- Le VFR ne possédant pas d'instructions ATS affichera : **7000**

### **Mode A**

Le pilote d'aéronef en vol VFR équipé seulement du mode A ne sera pas tenu d'utiliser son transpondeur que sur instruction de l'organe ATC.

### **Note**

a) L'utilisation du transpondeur ne dégage pas les pilotes de leurs obligations d'observer l'application des dispositions des règles de l'air notamment, entre autre, en matière de vigilance visuelle, pour la prévention des abordages et des collisions avec les obstacles.

b) Le CCR de Casablanca, peut exiger l'affichage de code transpondeur, même si les services de la circulation aérienne ne sont pas assurés à l'aide du radar.

## **6- Panne transpondeur SSR**

### **1<sup>er</sup> cas - Panne avant le départ**

- La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C) : Le pilote doit :
  - a) informer les organes ATS dès que possible et de préférence avant de déposer son plan de vol ;
  - b) insérer dans la case 10 du FPL, sous la rubrique SSR, la lettre "A" indiquant qu'il dispose d'un transpondeur répondant sur le mode à 4096 codes, uniquement.
- La panne est totale, modes A et C : Le pilote doit :
  - a) impérativement obtenir, avant le départ, une dérogation délivrée par le Centre de Contrôle Régional de Casablanca. La dérogation fixera les contraintes en matières d'heure de départ, d'espace aérien autorisé, et de niveaux de vol accordés.
  - b) insérer dans la case 10 du FPL, sous la rubrique SSR, la lettre N et dans la case 18 la mention "RMK/DEROGATION PANNE SSR".

2- Codes below are used in mode A/3 in the following cases :

- Emergency : **7700**
- communication failure : **7600**
- unlawful interference : **7500**  
(unless the circumstances justify the use of the code 7700)
- The VFR not possessing an ATS instructions, will display : **7000**

### **Mode A**

The pilot of aircraft in VFR flight only equipped with mode A won't be held to use his transponder unless with instruction from the ATC organism.

### **Note**

a) Using a transponder does not relieve the pilots from their obligation to observe the application of arrangements of air rules, among other, as regards visual surveillance for the prevention of aircraft collisions and collision with obstacles.

b) Casablanca ACC, can require the setting of transponder code, even though the air traffic services are not provided with radar.

## **6- SSR Transponder failure**

### **1<sup>st</sup> case - failure before departure**

- The failure only concerns the altitude transmission (mode C): the pilot shall:
  - a) inform the ATS organisms, as earlier as possible and preferably before filing his flight plan;
  - b) insert into box 10 of the FPL, under item SSR, letter "A", indicating that he is equipped with a transponder answering in mode of 4096 codes, only.
- The failure is total, modes A and C: the pilot shall :
  - a) Imperatively obtain, before departure, a concession delivered by the Casablanca ACC. The concession shall determine the requirements concerning the time of departure, authorized airspace, and flight levels attributed.
  - b) Insert into box of the FPL, under item SSR, letter "N" and into the box 18 the mention "RMK / CONCESSION/SSR FAILURE".

## **2<sup>ème</sup> cas - Panne après le départ**

La panne intervient alors que l'avion est toujours sous la responsabilité de l'organisme de contrôle de la circulation de l'aérodrome de départ.

- La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C) : Dans ce cas, les organismes de départ et le CCR de Casablanca assureront la poursuite du vol.
- La panne est totale (mode A et C) : Le CCR de Casablanca peut refuser la poursuite du vol pour des raisons de densité ou de complexité du trafic.

Dans ce cas, il pourra être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne. Si la réparation ne peut y être effectuée, il se conformera aux dispositions du 1<sup>er</sup> cas.

## **3<sup>ème</sup> cas - Panne intervient en route**

- La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C): Dans ce cas, les organismes ATS assureront la poursuite du vol.
- La panne est totale, modes (A et C): les organismes ATS s'efforceront d'assurer la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination. Toutefois, le pilote peut se voir imposer des contraintes particulières de niveau de vol ou de route, ou se voir refuser l'accès à certains espaces. Dans certains cas, il pourra être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne

## **4<sup>ème</sup> cas - Panne intervient avant l'entrée dans l'espace aérien contrôlé**

- La panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C): Dans ce cas, les organismes ATS assureront la poursuite du vol conformément au plan de vol.
- La panne est totale ( mode A et C) : Le CCR Casablanca pourra refuser la pénétration dans l'espace aérien contrôlé, même si une autorisation ATS préalable a été délivrée.

## **7- Panne radio de l'aéronef**

En cas de panne de l'équipement radio de l'aéronef, le pilote devra appliquer la procédure de panne en observant les dispositions pertinentes de l'OACI en la matière. Pour sa part, le contrôle Radar guidera les autres avions identifiés en dehors de la route de l'aéronef en panne Radio jusqu'à ce que ce dernier soit pris en charge par un autre organe ATC.

## **2<sup>nd</sup> case - failure after departure**

*The failure occurs while the aircraft still under the responsibility of the air traffic control organism of the aerodrome of departure*

- *The failure concerns only the altitude transmission (mode C): in this case, the departure and the Casablanca ACC organisms shall ensure continuation of the flight.*
- *The failure is total (mode A and C): the Casablanca ACC may refuse continuation of the flight for traffic density or complexity reasons.*

*in this case, the pilot may be requested to return to his aerodrome of departure or to any aerodrome acceptable both by the operator and by the air traffic control organism. If repair is not possible, he shall conform to the provisions of the first case.*

## **3<sup>rd</sup> case - the failure occurs en route:**

- *The failure only concerns the altitude transmission (mode C): in this case, the ATS organisms shall ensure continuation of the flight*
- *The failure is total, modes (A and C), the ATS organisms shall try and ensure continuation of the flight to the aerodrome of destination. However, the pilot may be subject to certain specific requirements as concerns the flight level or the route, or have the access to certain spaces refused. In certain cases, the pilot may be requested to return to his aerodrome of departure or to any aerodrome acceptable by both operator and air traffic control organism.*

## **4<sup>th</sup> case - The failure occurs before entering the controlled airspace**

- *The failure only concerns the altitude transmission (mode C): in this case, the ATS organisms shall ensure continuation of the flight in compliance with the flight plan.*
- *The failure is total, modes A and C: the Casablanca ACC may refuse entry into the controlled airspace, even if an ATS clearance was previously delivered.*

## **7- Aircraft radio failure**

*In case of the aircraft failure of the radio equipment, the pilot should apply the failure procedure by observing the ICAO applicable arrangements in the matter. For his part, the Radar control shall guide the other identified aircraft outside the route of the aircraft in Radio failure until the latest should be taken in charge by another ATC organism.*