

BCS927	TWR	200506	118.1	2100 QNH 1013 ILS... euh for GNSS 18 call you TASUT AFR718
TWR	BCS927	200510	118.1	And Dakar from BCS927 bonsoir
BCS927	TWR	200514	118.1	BCS927 Dakar tower bonsoir go ahead
TWR	BCS927	200524	118.1	BCS927 request your last weather and what departure can we expect to night
BCS927	TWR	200547	118.1	BCS927 latest wind is 220° 05 kt visibility ten km SCT 800 feet and 1300 feet temperature 27 dew point 25 QNH 1013 an I call you back for ATC
TWR	BCS927	200553	118.1	Witch runway is in use 18 confirm QNH1013 BCS927
BCS927	TWR	200555	118.1	Affirm 18 in use
TWR	AFR718	20 07 01	118.1	18 that's copied 927
AFR718	TWR	20 07 07	118.1	AFR718 Dakar
TWR	AFR718	20 07 08	118.1	Oui 718 allez-y
AFR718	TWR	20 07 31	118.1	Oui donc une DETRESFA déclenchée pour un trafic 6VAIM dont euh on a perdu le contact radio et radar également donc on aimerait que vous essayez de faire un relai ou éventuellement de veiller sur la 121.5 euh "wé" je ne sais pas si vous avez l'info je vais vous donner la dernière position de l'avion
TWR	AFR718	20 07 39	118.1	Alors euh je note ça et... j'attends son indicatif
AFR718	TWR	20 07 45	118.1	L'indicatif c'est le 6VAIM
TWR	AFR718	20 07 47	118.1	6VAIM reçu oui
				Oui donc dernière position connue c'est le 14°58N018°28W donc c'est autour de la radial 292 de YF 59NM donc on l'a aperçu passant le 300 niveau 326 en descente puis on également eu un plot au niveau 126 et depuis lors c'est rien

AFR718	TWR	20 08 11	118.1	Alors reçu j'essaie de les appeler la sur 121.5 hein
TWR	AFR718	20 08 19	118.1	D'accord reçu
AFR718	TWR	20 09 23	118.1	Dakar AFR718 deux appels sur le gars mais aucune réponse pour le moment hein je vais rester à l'écoute
TWR	AFR718	20 09 31	118.1	Ok bien reçu merci beaucoup
BEL204	TWR	201118	118.1	La tour bonsoir BEL204
TWR	BEL204	201123	118.1	BEL204 Dakar tower good evening go ahead
BEL204	TWR	201127	118.1	Good evening descending level 040 on course to TASUT estimating TASUT 2019
TWR	BEL204	201138	118.1	BEL204 tower TASUT 2019 copied descent initially flight level 040 for RNAV GNSS runway 18 direct to TASUT I call you back for lower
BEL204	TWR	201148	118.1	Roger
AFR718	TWR	201302	118.1	Dakar AFR718 on vient de passer TASUT en approach GNSS 18 confirmez le dernier QNH
TWR	AFR718	201310	118.1	AFR718 QNH mille treize unité zéro unité trois autorisé approche piste 18 rappelez finale
AFR718	TWR	201318	118.1	Reçu autorisé approche 18 on rappelle finale QNH mille treize AFR718
TWR	AFR718	201453	118.1	AFR718 en finale en vu
AFR718	TWR	201457	118.1	AFR718 autorisé atterrissage piste 18 vent 230° 03kts
TWR	AFR718	201404	118.1	Autorisé atterrissage piste 18

La présente transcription comporte seize (16) pages

Je soussigné Responsable de la transcription, certifie
que la présente transcription a été effectuée sous ma direction, qu'elle a été
examinée et vérifiée par moi.

Fait à Dakar, le 07 septembre 2015



TRANSCRIPTION 121,5 MHz

TRANSCRIPTION DES COMMUNICATIONS

121.5MHz

Le 05 septembre 2015

- -

Station Emettrice	Station Réceptrice	Heure	Média	Communication
		18h00'00"		NIL COMMUNICATION
		23h59'59"		

La présente transcription comporte une (1) page

Je soussigné : _____, responsable de la transcription, certifie que la présente transcription a été effectuée sous ma direction, qu'elle a été examinée et vérifiée par moi.



Transcription des communications de la fréquence 121.5 du 05/09/2015

1

TRANSCRIPTION DE BAMAKO

TRANSCRIPTION DE COMMUNICATIONS RADIOTELÉPHONIQUES

Evènement : Impliquant 6VAIM et CEL071 du 05/09/2015

Transcription de la fréquence 125,4 MHz du CCR de BAMAKO en situation de dégroupement et téléphone ATS/DS.

Station émettrice	Station réceptrice	Heure HH MM SS	Média	Communication
Ouaga	Bamako	16h51'32"	Tel	Oui tu prends 6VAIM
Bamako	Ouaga	16h51'36"	Tel	Un instant s'il te plait, un instant
Bamako	Ouaga	16h51'40"	Tel	Six Victor
Ouaga	Bamako	16h51'41"	Tel	Alpha India Mike
Bamako	Ouaga	16h51'43"	Tel	Six Victor Alpha India Mike oui il fait quoi ?
Ouaga	Bamako	16h51'46"	Tel	Ouaga, Dakar
Bamako	Ouaga	16h51'47"	Tel	Oui
Ouaga	Bamako	16h51'48"	Tel	F340
Bamako	Ouaga	16h51'49"	Tel	Oui
Ouaga	Bamako	16h51'50"	Tel	EDGIB à 17H00
Bamako	Ouaga	16h51'52"	Tel	EDGIB à 17H00
Ouaga	Bamako	16h51'55"	Tel	Dakar à 1856
Bamako	Ouaga	16h51'56"	Tel	Je peux avoir le type ?
Ouaga	Bamako	16h52'00"	Tel	C'est un H25 ne quitte pas Bko
Bamako	Ouaga	16h52'01"	Tel	Le gars-là c'est un quoi H25 tout court y a pas quelque chose à la fin ?
Ouaga	Bamako	16h52'05"	Tel	H25B
Bamako	Ouaga	16h52'07"	Tel	Ok
Bamako	Ouaga	16h52'08"	Tel	Il est autorisé 340 à EDGIB
Ouaga	Bamako	16h52'10"	Tel	ok
6VAIM	Bamako	17h02'53"	125,4MHz	Bamako salam oualekoum this is Six Victor Alpha India Mike Bonsoir
Bamako	6VAIM	17h02'59"	125,4MHz	Six Victor Alpha India Mike bonsoir
6VAIM	Bamako	17h03'02"	125,4MHz	Maintaining F340, on course to EDGIB Estimated Bko 1734

Bamako	6VAIM	17h03'16"	125,4MHz	Six Victor Alpha India Mike- Bamako, cleared BKO-GATIL, GATIL limit F340, report estimate ENINO, GATIL and ETA Dakar.
6VAIM	Bamako	17h03'27"	125,4MHz	Cleared to ENINO EDGIB, ENINO estimated at 1755 GATIL 1810 destination Dakar will be at 1854 over.
Bamako	6VAIM	17h03'40"	125,4MHz	Copied I call you back
Bamako	NAF11	17h03'45"	125,4MHz	NAF11 report level passing
NAF11	Bamako	17h03'55"	125,4MHz	Passing F345 To 250
Bamako	NAF11	17h03'58"	125,4MHz	NAF 11 expect VOR Zulu runway 24 via SEPAT 2D, say estimate DEKAT
NAF11	Bamako	17h04'11"	125,4MHz	Estimate DEKAT for NAF 1723 I repeat 17--- illisible --- for NAF
Bamako	NAF11	17h04'19"	125,4MHz	Please say again estimate DEKAT
NAF11	Bamako	17h04'28"	125,4MHz	23
SKK018	Bamako	17h04'41"	125,4MHz	NAF11 is estimating DEKAT at 1723 SKK018 relaying for NAF Bamako.
Bamako	SKK018	17h04'49"	125,4MHz	Thank you
Bamako	SKK018	17h04'59"	125,4MHz	SKK018 please can you make a relay with NAF11 I would like to know his estimate DEKAT point.
SKK018	Bamako	17h05'05"	125,4MHz	He is estimating DEKAT at time 1723 heu relaying from NAF11 SKK018 heu copied thank you. Tango Zulu Mike Alpha Charlie-Bamako
Bamako	SKK018	17h05'14"	125,4MHz	Confirm estimate DEKAT is 1718
TZMAC	Bamako	17h05'22"	125,4MHz	It is now 1718 Mike Alpha Charlie
Bamako	TZMAC		125,4MHz	Mike Alpha Charlie copied report your DME now
TZMAC	Bamako	17h05'30"	125,4MHz	DME is now 55 Mike Alpha Charlie
Bamako	TZMAC	17h05'33"	125,4MHz	copied
SKK018	Bamako	17h05'39"	125,4MHz	Revised estimate DEKAT at 1718

M.R

2

Bamako	SKK018	17h05'44"	125,4MHz	SKK018-Bamako expect hold at DEKAT approach time is heu 28 approach time 28 report approaching 70 or 25 NM
SKK018	Bamako	17h05'56"	125,4MHz	Copied approaching 70 25 NM and expect hold at DEKAT approach time 1728 SKK018.
Bamako	NAF11	17h06'11"	125,4MHz	NAF11 Bamako how do you read ?
NAF11	Bamako	17h06'13"	125,4MHz	NAF11 heu ---sense 4 we are ---- FL250 ----- now-----
Bamako	Dakar	17h06'47"	Tel	Allo !
Dakar	Bamako	17h06'47"	Tel	Oui
Bamako	Dakar	17h06'51"	Tel	Copier le Six Victor Alpha India Mike
Dakar	Bamako	17h06'58"	Tel	Six Victor Alpha India Mike ouai
Bamako	Dakar	17h06'59"	Tel	GATIL at 1810 340
Dakar	Bamako	17h07'00"	Tel	GATIL 340
Bamako	Dakar	17h07'00"	Tel	ok
Ouaga	Bamako	17h07'17"	Tel	Bamako c'est pour le VBW514
Bamako	Ouaga	17h07'19"	Tel	VBW514 oui
Ouaga	Bamako	17h07'22"	Tel	EDGIB à 1735 F340
Bamako	Ouaga	17h07'24"	Tel	Oui
Ouaga	Bamako	17h07'28"	Tel	Dakar 1928
Bamako	Ouaga	17h07'30"	Tel	Ok reçu
6VAIM	Bamako	17h07'29"	125,4 MHz	Bamako-Six India Mike
Bamako	6V-AIM	17h07'32"	125,4 MHz	IM Bamako go ahead
6V-AIM	Bamako	17h07'35"	125,4 MHz	Passing EDGIB F340 Bamako 1733
Bamako	6V-AIM	17h07'42"	125,4 MHz	Roger report passing Bamako F340.
6V-AIM	Bamako	17h07'45"	125,4 MHz	Call you BKO 17 heu F340 and 40 confirm any traffic to report in 340 ?
Bamako	6V-AIM	17h07'54"	125,4 MHz	Say again
6V-AIM	Bamako	17h07'59"	125,4 MHz	Any traffic to report for us ?
Bamako	6V-AIM	17h08'02"	125,4 MHz	Negative i confirm, you are established on your route ?
6V-AIM	Bamako	17h08'06"	125,4 MHz	You have any traffic to ----- to report
		17h08'9"	125,4 MHz	(unreadable)

6V-AIM	Bamako	17h08'11"	125,4 MHz	Roger thank you sir
Bamako	NAFF11	17h08'13"	125,4 MHz	NAF11- Bamako report level passing
		17h08'31"	125,4 MHz	ADAB
Bamako	NAFF11	17h08'33"	125,4 MHz	NAF11 unreadable
		17h08'38"	125,4 MHz	ENINO ----00
		17h08'46"	125,4 MHz	You see ---
UNO450	Bamako	17h08'53"	125,4 MHz	Bamako-UNO450 position ENINO FL300
Bamako	UNO450	17h08'58"	125,4 MHz	Roger maintain F30 at GATIL contact Dakar 129,5 or 6535
UNO450	Bamako	17h09'07"	125,4 MHz	129,5 UNO450 maintain F300 Thank you bye bye
Bamako	SKK018	17h09'18"	125,4 MHz	SKK018 Bamako report level passing
SKK018	Bamako	17h09'18"	125,4 MHz	We are now passing level 170 down to 70 SKK018
Bamako	Skk018	17h09'28"	125,4 MHz	Roger report heu FL070
SKK018	Bamako	17h09'32"	125,4 MHz	Call you FL070 SKK018
NAF11	Bamako	17h10'20"	125,4 MHz	Bamako Approach NAF11 now descending cleared by tower FL180 we are 75 NM out.
Bamako	NAF11	17h10'31"	125,4 MHz	Roger reading 5 now and expect hold at DEKAT, your approach time is 38, 38.
NAF11	Bamako	17h10'39"	125,4 MHz	Roger reading 5 also confirm DEKAT at 38
Bamako	NAF11	17h10'43"	125,4 MHz	You approach time is 38
NAF11	Bamako	17h10'49"	125,4 MHz	Copied position 38
Bamako	NAF11	17h10'50"	125,4 MHz	Say the type of your aircraft
Bamako	NAF11	17h10'56"	125,4 MHz	Say your registration and the type
NAF11	Bamako	17h11'01"	125,4 MHz	It is a G4 and with registration V11 I repeat V11.
Bamako	NAF11	17h11'08"	125,4 MHz	V11, G4 correct ?
Bamako	NAF11	17h11'12"	125,4 MHz	Thank you
Bamako	Skk018	17h12'02"	125,4 MHz	Report level passing and DME
SKK018	Bamako	17h12'03"	125,4 MHz	SKK018 out of 13 heu 6 down to 70
Bamako	SKK018	17h12'10"	125,4 MHz	Say again level
SKK018	Bamako	17h12'12"	125,4 MHz	Out of 135 down to 70 checking 36 DME.

Bamako	Skk018	17h12'18"	125,4 MHz	Expedite your descent expedite descent report FL080
SKK018	Bamako	17h12'22"	125,4 MHz	Expedite descent call you reaching 080 SKK018
Bamako	NAF11	17h12'28"	125,4 MHz	Recleared F150, recleared F150 report approaching
NAF11	Bamako	17h12'33"	125,4 MHz	To FL150 and we report approaching
SKK018	Bamako	17h12'37"	125,4 MHz	Confirm SKK018 we are cleared to descent to 080 or 070
Bamako	SKK018	17h12'43"	125,4 MHz	I say again descent FL070 expedite descent report approaching 080
SKK018	Bamako	17h12'49"	125,4 MHz	Call you approaching 080 copied SKK018
Bamako	TZMAC	17h12'52"	125,4 MHz	TZMAC maintain FL060 report you DME
TZMAC	Bamako	17h12'59"	125,4 MHz	DME is
Bamako	TZMAC	17h13'02"	125,4 MHz	Alpha Charlie say again DME
TZMAC	Bamako	17h13'04"	125,4 MHz	27, 2.7
Bamako	TZMAC	17h13'06"	125,4 MHz	Confirm 27 miles
TZMAC	Bamako	17h13'08"	125,4 MHz	Affirm Charlie Charlie
Bamako	TZMAC	17h13'10"	125,4 MHz	Contact tower 118,3 MHz
TZMAC	Bamako	17h13'12"	125,4 MHz	Bye bye !!!
6VAIM	Bamako	17h13'20"	125,4 MHz	Is FL380 available ? We are in sight the cloud
Bamako	6VAIM	17h13'25"	125,4 MHz	Heu 380 standby 380 call back shortly
Bamako	6VAIM	17h13'31"	125,4 MHz	Climb FL380 report reaching
6VAIM	Bamako	17h13'39"	125,4 MHz	Confirm we are cleared to climb 380 ?
Bamako	6VAIM	17h13'42"	125,4 MHz	affirmative
6VAIM	Bamako	17h13'45"	125,4 MHz	Call you reaching 380 ---- 40 up to 380 Six India Mike
Bamako	6VAIM	17h13'50"	125,4 MHz	Roger reaching F380
Bamako	NAF11	17h13'57"	125,4 MHz	Maintain F150 call you back for lower
Bamako	SKK018	17h14'03"	125,4 MHz	Report level passing
SKK018	Bamako	17h14'04"	125,4 MHz	Heu F104 down to 70 SKK018
Bamako	SKK018	17h14'09"	125,4 MHz	Report your rate of descent
SKK018	Bamako	17h14'11"	125,4 MHz	Heu 1700 ft per minute SKK018

Bamako	SKK018	17h14'17"	125,4 MHz	Maintain 1700 ft/mn or greater report approaching F070.
SKK018	Bamako	17h14'24"	125,4 MHz	Call you approaching 70 - 1700 ft /mn or greater SKK018
Bamako	NAF11	17h14'32"	125,4 MHz	Recleared F080 your rate of descent 1700 ft or less report approaching 80 or 25 NM
NAF11	Bamako	17h14'44"	125,4 MHz	Descent 1700 ft or less per minute we are descending to F80 NAF11
Bamako	Dakar	17h15'31"	Tel	Oui Dakar Bamako
Dakar	Bamako	17h15'31"	Tel	oui
Bamako	Dakar	17h15'33"	Tel	Vous revisez le India Mike F380
Dakar	Bamako	17h15'35"	Tel	Je n'ai pas le plan de vol peux-tu me donner les éléments ?
SKK018	Bamako	17h15'24"	125,4 MHz	Heu SKK018 out of 08—down to 70 for lower
Bamako	Skk018	17h15'29"	125,4 MHz	Roger report maintaining 070 25 NM
SKK018	Bamako	17h15'33"	125,4 MHz	We are now 23 DME BKO and we are 078 down to 70 SKK018
Bamako	Dakar	17h15'41"	Tel	Non votre collègue a pris les éléments je lui ai donné.
Dakar	Bamako	17h15'43"	Tel	Ha d'accord.
Bamako	Dakar	17h15'44"	Tel	Ok donc vous prenez H25B Ouaga-Dakar
Dakar	Bamako	17h15'48"	Tel	Hotel comment ?
Bamako	Dakar	17h15'49"	Tel	H25B F380 now
Dakar	Bamako	17h15'52"	Tel	H25B F380 Ouaga-Dakar
Bamako	Dakar	17h15'56"	Tel	Yes Ok !
Bamako	SKK018	17h16'17"	125,4 MHz	SKK018-Bko report DME and level
SKK018	Bamako	17h16'20"	125,4 MHz	Checking 20 DME BKO 10 DME to DEKAT and level is 70 maintaining
Bamako	SKK018	17h16'28"	125,4 MHz	Contact Tower 118,3 MHz
SKK018	Bamako	17h16'31"	125,4 MHz	118,3 thank you SKK018
Bamako	NAF11	17h16'53"	125,4 MHz	NAF11-Bamako report Level and DME
NAF11	Bamako	17h16'56"	125,4 MHz	We are passing Level 113 and standby Do you read ?

NAF11	Bamako	17h17'06"	125,4 MHz	We are lasly 35 now and 053 radial
Bamako	NAF11	17h17'09"	125,4 MHz	Confirm 35 or 25 ?
NAF11	Bamako	17h17'14"	125,4 MHz	35, 35
Bamako	NAF11	17h17'14"	125,4 MHz	Roger ! continue your descent to 080 report 25 NM
NAF11	Bamako	17h17'20"	125,4 MHz	Standby sorry 25 now descending F080
Bamako	NAF11	17h17'23"	125,4 MHz	Confirm you are 25 now you are at 25 now
NAF11	Bamako	17h17'29"	125,4 MHz	We are at 33 we call you at 25
Bamako	NAF11	17h17'32"	125,4 MHz	Copied
VRE711	Bamako	17h18'41"	125,4 MHz	Bamako control good afternoon VRE711
Bamako	VRE711	17h18'47"	125,4 MHz	VRE711-Bko good evening go ahead !
VRE711	Bamako	17h18'52"	125,4 MHz	090 climbing 370 we are estimating EDAMO 1735 GUREL 1741 Abidjan 1832.
Bamako	VRE711	17h19'04"	125,4 MHz	Say again Level passing and estimate Abidjan
VRE711	Bamako	17h19'07"	125,4 MHz	Out of 100 climbing 370 abidjan 1832
NAF11	Bamako	17h19'15"	125,4 MHz	Bamako-NAF11 just in sight 25 NM F080 resquesting further descent for weather
Bamako	NAF11	17h19'21"	125,4 MHz	Contact Tower 118,3 break break VRE711 cleared GUREL 370 report reaching
	VRE711			
Bamako	VRE711	17h19'29"	125,4 MHz	cleared GUREL 370 report reaching VRE711
6V-AIM	Bamako	17h19'37"	125,4 MHz	Bamako-Six-India Mike
Bamako	6V-AIM	17h19'40"	125,4 MHz	Go ahead !
6V-AIM	Bamako	17h19'41"	125,4 MHz	Sorry Sir we are maintaining F380 and the passing cannot, cannot, I confirm we need to descend, we need to descend
Bamako	6-IM	17h19'53"	125,4 MHz	Heu you want to descend confirm
6V-AIM	Bamako	17h19'58"	125,4 MHz	Yes !
Bamako	6V-AIM	17h20'03"	125,4 MHz	India Mike-Bamako you want to descend to which Level ?
6V-AIM	Bamako	17h20'07"	125,4 MHz	Heu 240, 240
Bamako	6V-AIM	17h20'09"	125,4 MHz	Confirm you want to descend to F240 ?
6V-AIM	Bamako	17h20'12"	125,4 MHz	Affirmative !

Bamako	6V-AIM	17h20'15"	125,4 MHz	Roger descend F240 report reaching F240
6V-AIM	Bamako	17h20'21"	125,4 MHz	Standby standby call you over standby call you over shortly
6V-AIM	Bamako	17h20'36"	125,4 MHz	Bamako-Six India Mike
Bamako	6V-AIM	17h20'38"	125,4 MHz	Go ahead !
6V-AIM	Bamako	17h20'40"	125,4 MHz	Sir wow we, we, it seems good, it seems good, we can maintain 380
Bamako	6V-AIM	17h20'50"	125,4 MHz	Roger maintain F380 report overhead BKO.
Abidjan	Bamako	17h20'50"	Tel	(Sonnerie Tel)
Abidjan	Bamako	17h21'02"	Tel	Oui Bamako VRE711
Bamako	Abidjan	17h21'03"	Tel	Oui 1741 370 et Abidjan 1832
Abidjan	Bamako	17h21'08"	Tel	1741, 1832 et vous avez donné 370 c'est ça non ?
Bamako	Abidjan	17h21'13"	Tel	Oui oui
Abidjan	Bamako	17h21'15"	Tel	C'est bien reçu !
Bamako	Abidjan	17h21'16"	Tel	Merci !
Bamako	6V-AIM	17h21'20"	125,4 MHz	Six Victor Alpha India Mike -Bamako
6V-AIM	Bamako	17h21'23"	125,4 MHz	Six-India Mike
Bamako	6V-AIM	17h21'24"	125,4 MHz	What was your problem at F380 ?
6V-AIM	Bamako	17h21'28"	125,4 MHz	It was a lot of turbulences and we have patient on board. We are medical evacuation, the patient cannot support a turbulence.
Bamako	6V-AIM	17h21'37"	125,4 MHz	Heu copied and confirm now weather is good
6V-AIM	Bamako	17h21'42"	125,4 MHz	Heu yes
Bamako	6V-AIM	17h21'47"	125,4 MHz	Thank you and report your DME
6V-AIM	Bamako	17h21'48"	125,4 MHz	Thank you
6V-AIM	Bamako	17h21'56"	125,4 MHz	Bamako-Six India Mike
Bamako	6V-AIM	17h21'57"	125,4 MHz	Report your distance, your distance now
6V-AIM	Bamako	17h22'03"	125,4 MHz	We are 88 DME inbound BKO estimated 1735 and request FL400
Bamako	6V-AIM	17h22'12"	125,4 MHz	Roger cleared FL400 climb FL400 and report reaching FL400.

Inconnu	Inconnu	17h22'35"	Tel	Crepien encore toi
Inconnu	Inconnu	17h22'39"	Tel	C'est ça wai tu vas à Bamako ? tu as le bonjour de Mathieu
MTO	CCR	17h23'21"	444	Sonnerie Tel
CCR	MTO	17h23'35"	444	Allo
MTO	CCR	17h23'36"	444	Wai Dolo
MTO	CCR	17h23'37"	444	Oui
CCR	MTO	17h23'38"	444	Donc il ya un avion là Six Victor Alpha India Mike un H25B
MTO	CCR	17h23'41"	444	Hé doucement quoi moi je ne suis pas habitué à ça dè.
MTO	CCR	17h23'52"	Tel	Le Six Victor Alpha India Mike.
CCR	MTO	17h23'55"	Tel	C'est un avion en survol, il fait OUAGA-DAKAR
MTO	CCR	17h23'59"	Tel	Ouaga- Dakar
CCR	MTO	17h24'01"	Tel	Donc il a signalé des turbulences au FL380 lorsqu'il passait les 88NM de « BKO » à l'EST quoi
MTO	CCR	17h24'09"	Tel	88 combien 8 NM
CCR	MTO	17h24'14"	Tel	88 NM de « BKO »
-	-	17h23'59"	Tel	(Sonnerie Tel 00221 33 82 00 705)
MTO	CCR	17h24'20"	444	Donc il n'a pas spécifié quel genre de turbulence, modéré ou bien fort
CCR	MTO	17h24'24"	444	C'est de fortes turbulences hein
MTO	CCR	17h24'25"	444	Fortes hein
CCR	MTO	17h24'26"	444	Oui
Bamako	Dakar	17h24'26"	Tel	Allo Dakar-Bamako
Bamako	Dakar	17h24'27'	Tel	Dakar-Bamako-India Mike niveau 400
CCR	MTO	17h24'29"	444	C'est bon ha
MTO	CCR	17h24'31"	444	Ok vers l'EST
Dakar	Bamako	17h24'32"	Tel	Ok India Mike F400
CCR	MTO	17h24'34"	444	L'EST en venant de Bamako
MTO	CCR	17h24'37"	444	D'accord c'est bien noté merci.
-	Bamako	17h24'41"		Bamako.....illisible

Bamako	6V-AIM	17h24'42"	125,4MHz	India Mike-Bamako report Level passing
6V-AIM	Bamako	17h24'50"	125,4MHz	Bamako-Six India Mike
Bamako	6V-AIM	17h24'46"	125,4MHz	Report maintaining FL400
6V-AIM	Bamako	17h24'51"	125,4MHz	Bko - 6-IM
Bamako	6V-AIM	17h24'53"	125,4MHz	Report Level, report passing, report reaching FL400
		17h24'57"	125,4MHz	illisible
6V-AIM	Bamako	17h25'02"	125,4MHz	Six-India Mike
Bamako	6V-AIM	17h25'03"	125,4MHz	Confirm you are FL400 now.
Bamako	6V-AIM	17h25'08"	125,4MHz	May I have your aircraft operator ?
6V-AIM	Bamako	17h25'09"	125,4MHz	Charlie Charlie Senegal Air, Senegal Air Sir
VBW514	Bamako	17h25'25"	125,4MHz	Bamako-VBW514 good evening !
Bamako	VBW514	17h25'34"	125,4MHz	VBW514-Bamako go ahead !
VBW514	Bamako	17h26'03"	125,4MHz1920 a/c is E170 registration XTABT over
Bamako	VBW514	17h26'20"	125,4MHz	VBW514 cleared BKO-GATIL, GATIL limit F340 estimate EDGIB, BKO, ENINO and GATIL.
VBW514	Bamako	17h26'28"	125,4MHz	EDGIB, heu we checked EDGIB 1729 BKO 1755, ENINO 1815 and GATIL 1829
Bamako	VBW514	17h26'47"	125,4MHz	Say again estimate BKO and ETA Dakar.
VBW514	Bamako	17h26'51"	125,4MHz	Bko will be at 1755, Dakar 1920
Bamako	VBW514	17h27'01"	125,4MHz	Copied say again estimate BKO I didn't catch estimate BKO
VBW514	Bamako	17h27'07"	125,4MHz	BKO 1755 dix-sept heures cinquante cinq
Bamako	VBW514	17h27'11"	125,4MHz	Copied report report passing BKO FL340
Bamako	6V-AIM	17h27'21"	125,4MHz	India Mike go ahead !
Bamako	6V-AIM	17h27'24"	125,4MHz	Six Victor Alpha India Mike-Bamako go ahead !
6V-AIM	Bamako	17h27'28"	125,4MHzin turbulence in FL400 we need to descend FL340, 340
6V-AIM	Bamako	17h27'39"	125,4MHz	And I am sorry Sir we have medical evacuation
Bamako	6V-AIM	17h27'40"	125,4MHz	No problem we are here for that, descend, can you descend FL360 ?

6V-AIM	Bamako	17h27'47"	125,4MHz	Affirmative 360 and we call you back
Bamako	6V-AIM	17h27'50"	125,4MHz	Descend F360 report Level 360 report reaching 360
6V-AIM	Bamako	17h27'53"	125,4MHz	Roger ! call you reaching F360
NASAIR 7240	Bamako	17h27'57"	125,4MHz	Bamako Bamako-NASAIR 7240, NAIR AIR express seven two four zero
Bamako	KNE7240	17h28'02"	125,4MHz	Bamako-seven two four zero go ahead !
KNE7240	Bamako	17h28'09"	125,4MHz	NASAIR 7240 we passed.....illisible one seven...nine FL380 estimating AMKALillisible squawk 3.0...
Bamako	KNE7240	17h28'27"	125,4MHz	KNE7420 you are unreadable. I cannot read you heu say again your message
KNE7240	Bamako	-	125,4MHz	KNE7420....AMKAL.....2...FL380.....380....illisible squawk A 3 2.....illisible
Bamako	VBW514	17h29'12"	125,4MHz	VBW514-Bamako please can you make a relay with KNE7240 ?
VBW514	Bamako	17h29'23"	125,4MHz	Say again KNE720
Bamako	VBW514	17h29'27"	125,4MHz	Seven two four zero
KNE7420	VBW514	17h29'28"	125,4MHz	KNE7240 – fromto Nouakchott....position 28....maintain....30....LI.....9.....320
VBW514	Bamako	17h29'59"	125,4MHz	Heu Bamako VBW514
Bamako	VBW514	17h30'02"	125,4MHz	Go ahead !
VBW514	Bamako	17h30'21"	125,4MHz	He has ccopied three two two zero
Bamako	VBW514	17h30'23"	125,4MHz	Copied request his estimate AMKAL,LITIL, DEPOX, BIMAN and ETA Nouakchott.
VBW514	Bamako	17h30'32"	125,4MHz	AMKAL say again AMKAL and what
Bamako	VBW514	17h30'37"	125,4MHz	All the points AMKAL,LITIL, DEPOX and BIMAN.
-	KNE7240	17h30'54"	125,4MHz	I got it.... DEPOX 49 and seven and seven two four zero
VBW514	KNE7240	17h31'10"	125,4MHz	And AMKAL please estimate AMKAL
KNE7240	VBW514	17h31'14"	125,4MHzwe passed AMKAL....

VBW514	Bamako	17h31'21"	125,4MHz	Heu Bamako are you copied Kilo November Echo seven two four zero ?
Bamako	VBW514	17h31'26"	125,4MHz	Negative je n'ai rien copié de ses estimées, je ne le reçois pas.
		17h31'36"	125,4MHz	8.....are you copied ?
Bamako		17h31'36"	125,4MHz	Je n'ai pas reçu, repeatz s'il vous plaît
6V-AIM	Bamako	17h31'41"	125,4MHz	Bamako, Bamako Six-India Mike
Bamako	6V-AIM	17h31'43"	125,4MHz	India Mike go ahead
6V-AIM	Bamako	17h31'45"	125,4MHz	Can we maintain 340 ?
Bamako	6V-AIM	17h31'49"	125,4MHz	Heu standby, standby
Bamako	6V-AIM	17h31'55"	125,4MHz	Ok descend F340, India Mike descend F340 report maintaining 340
		17h32'00"	125,4MHz	340...illisible
Bamako	6V-AIM	17h32'11"	125,4MHz	Six Victor Alpha India Mike -BAMAKO did you copy ?
6V-AIM	Bamako	17h32'13"	125,4MHz	Yes affirmative charlie reaching now and maintaining F340, 340
Bamako	6V-AIM	17h32'20"	125,4MHz	Roger ! confirm you are maintaining 340 ?
6V-AIM	Bamako	17h32'23"	125,4MHz	That charlie Sir
Bamako	6V-AIM	17h32'25"	125,4MHz	Roger maintain 340 and confirm you are coming to Bko, overhead Bko
6V-AIM	Bamako	17h32'31"	125,4MHz	Heu 2 mn Sir 15 DME inbound BKO
Bamako	6V-AIM	17h32'36"	125,4MHz	Roger ! report ENINO F340
6V-AIM	Bamako	17h32'41"	125,4MHz	Call you ENINO F340 Six-India Mike, Merci Monsieur hein.
Bamako	KNE7420	17h32'46"	125,4MHz	KNE 7420 how do you read ?
KNE7420	Bamako	17h32'52"	125,4MHz	BAMAKO....KNE7240....
VBW514	Bamako	17h35'32"	125,4MHz	BAMAKO VBW514
Bamako	VBW514	17h35'33"	125,4MHz	Go ahead Sir
VBW514	Bamako	17h35'35"	125,4MHz	Heu now we checked EPITI F340 due to heu due to weather we are requesting right of track
Bamako	VBW514	17h35'45"	125,4MHz	Roger deviation is approved to right report back on track

VBW514	Bamako	17h35'50"	125,4MHz	Will do and the EPITI can we proced direct to ENINO ?
Bamako	VBW514	17h35'54"	125,4MHz	What will be your estimate abeam BKO and ENINO ?
VBW514	Bamako	17h36'00"	125,4MHz	Abeam BKO 1754, ENINO 1814
Bamako	VBW514	17h36'07"	125,4MHz	Roger proced direct to ENINO report passing abeam BKO
VBW514	Bamako	17h36'12"	125,4MHz	Heu VBW514 can you give me the estimate of KNE7420, estimate AMKAL, LITIL, DEPOX and BIMAN ?
Bamako	VBW514	17h36'13"	125,4MHz	Will do.
VBW514	Bamako	17h36'21"	125,4MHz	He already passed AMKAL at 1728 and BIMAN 49 and DEPOX at 1758
Bamako	VBW514	17h36'41"	125,4MHz	Confirm estimate LITIL is 49 and DEPOX 58 ?
KNE7240	Bamako	17h37'02"	125,4 MHz	How do you read?
Bamako		17h37'02"	125,4 MHz	Calling Bamako
KNF7240	Bamako	17h37'09"	125,4 MHz	KNE7240
KNE7240	Bamako	17h37'38"	125,4 MHz	BAMAKO, BAMAKO KNE7240
Bamako	KNE7240	17h37'43"	125,4 MHz	Go ehead
KNE7240	Bamako	17h37'45"	125,4 MHz	Roger sir KNE7240 we passed AMKAL at 28 F380, LITIL estimate at 1739, DEPOX 1750 BIMAN 1758, BIMAN 58.
Bamako	KNE7240	17h38'16"	125,4 MHz	Copied say the type and registration of aircraft
KNE7240	Bamako	17h38'24"	125,4 MHzillisible.....
Bamako	KNE7240	17h38'34"	125,4 MHz	If you are approaching BIMAN contact NOUAKCHOTT 124,2 or 8894
KNE7240	Bamako	17h38'39"	125,4 MHz	Approaching BIMAN ...illisible... KNE7240
Nouakchott	Bamako	17h39'01"	Tel	Allez-y BAMAKO-NOUAKCHOTT
Bamako	Nouakchott	17h39'02"	Tel	Oui vous copiez KNE 7420
Nouakchott	Bamako	17h39'07"	Tel	Kilo combien?

Bamako	Nouakchott	17h39'08"	Tel	KNE7420 il fait MEDINA- NOUAKCHOTT
Bamako	Nouakchott	17h39'34"	Tel	Ok bon
Nouakchott	Bamako	17h39'35"	Tel	Dit à Niamey de nous envoyer
Bamako	Nouakchott	17h39'34"	Tel	Ok bon d'accord ok c'est bon
Bamako	Dakar	17h45'32"	Tel	Le 6VAIM il est maintenant au 340
Dakar	Bamako	17h45'35"	Tel	340 maintenant
Bamako	Dakar	17h45'36"	Tel	Il y des turbulences et vous copiez VBW516
Dakar	Bamako	17h45'41"	Tel	Un moment
Bamako	Dakar	17h45'50"	Tel	Il fait Ouaga Dakar, GATIL à 1829, 340
Dakar	Bamako	17h45'54"	Tel	GATIL à quelle heure ?
Bamako	Dakar	17h45'55"	Tel	1829, 340
Dakar	Bamako	17h45'41"	Tel	29,340 merci
Dakar	Bamako	17h46'06"	Tel	Copiez CEL071 GATIL 14
Bamako	Dakar	17h46'14"	Tel	Attend attend j'ai pas CEL071, j'ai pas copié le reste
Dakar	Bamako	17h46'17"	Tel	CEL071 il estime GATIL à 1814 il est au F350
Bamako	Dakar	17h46'21"	Tel	Ok il est autorisé au 350
6VAIM	Bamako	17h55'21"	125,4 MHz	Position ENINO F340, GATIL next at time 18...1
Bamako	Bamako	17h55'30"	125,4 MHz	Roger maintain F340 passing position GATIL contact Dakar on 129,5 or 6535
6VAIM	Bamako	17h55'36"	125,4 MHz	When passing GATIL contacting Dakar on 125,5
Bamako	6VAIM	17h55'41"	125,4 MHz	129,5 , 129,5
6VAIM	Bamako	17h55'46"	125,4 MHz	Roger 129,5 thank you for your cooperation
Bamako	GVAIM	17h55'51"	125,4 MHz	Ok you are welcome sir!
VBW514	Bamako	17h56'33"	125,4 MHz	Abeam BKO
Bamako	VBW514	17h56'50"	125,4 MHz	Roger report ENINO
VBW514	Bamako	17h57'03"	125,4 MHz	Check abeam BKO F340
Bamako	VBW514	17h57'08"	125,4 MHz	Roger roger report ENINO
VBW514	Bamako	17h56'10"	125,4 MHz	Report ENINO five One four

		17h56'50"	125,4 MHz	Aircraft to ----illisible---
Bamako	6VAIM	17h57'39"	125,4 MHz	Six Victor Alpha India Mike Dakar on 129,5 or 6535 at position GATIL
		17h57'42"	125,4 MHz	To GATIL
6VAIM	Bamako	17h57'57"	125,4 MHz	Bamako would like to deviate 10 or 30 degrees to the left to avoid ...ILLISIBLE ..in front of us 6VAIM.
Bamako	6V-AIM	17h58'07"	125,4 MHz	Roger passing abeam GATAIL, Dakar on 129,5 or 6535
6V-AIM	Bamako	17h58'14"	125,4 MHz	129,5 Alfa India Mike. thank you !
Ouaga	Bamako	17h58'18"	Tel	Bamako Ouaga
Bamako	Ouaga	17h58'21"	Tel	Oui Ouaga allez-y
Ouaga	Bamako	17h58'22"	Tel	Vous copiez C9MEH
Bamako	Ouaga	17h58'29"	Tel	Oui
Ouaga	Bamako	17h58'32"	Tel	EBSUD à 1818
Bamako	Ouaga	17h58'33"	Tel	Oui
Ouaga	Bamako	17h58'35"	Tel	BKO à 1855 F360
Bamako	Ouaga	17h58'39"	Tel	Merci
Ouaga	Bamako	17h58'40"	Tel	Roger
VBW514	Bamako	18h11'55"	125,4 MHz	ENINO FL340
Bamako	VBW514	18h17'01"	125,4 MHz	Maintain F340 passing position GATIL contact on 129,5 or 6535
VBW514	Bamako	18h17'12"	125,4 MHz	Maintaining 340 and approaching GATIL Dakar on 129,5 or 6535
C9MHE	Bamako	18h17'41"	125,4 MHz	Release from Ouaga F360 position EBSUD.
Bamako	C9MHE	18h17'52"	125,4 MHz	Roger maintain F360, did copy Bamako met report?
C9MHE	Bamako	18h17'58"	125,4 MHz	Affirmative sir
Bamako	C9MHE	18h18'03"	125,4 MHz	Roger you expect VOR Zulu runway 24 MINVO 1D arrival report estimate MINVO and DEKAT
C9MHE	Bamako	18h18'10"	125,4 MHz	Sorry sir, we are not familiar can you say slowly please?

Bamako	C9MHE	18h18'16"	125,4 MHz	Expect VOR-Zulu runway 24 MINVO 1D arrival report estimate MINVO and DEKAT.
C9MHE	Bamako	18h18'24"	125,4 MHz	Good VOR Zulu Runway 24 MINVO 1D heu standby for estimate C9MHE
CEL071	Bamako	18h19'13"	125,4 MHz	Bamako, Bamako CEL071
Bamako	CEL071	18h19'17"	125,4 MHz	Go ahead!
CEL071	Bamako	18h19'23"	125,4 MHz	We are maintaining F350 estimating ENINO 1829 , BKO 1848 heu we like to have information of the traffic inbound Dakar
Bamako	CEL071	18h19'42"	125,4 MHz	Which traffic sir?
CEL071	Bamako	18h19'46"	125,4 MHz	A traffic just passed GATIL 5 minutes before this traffic he seems he touch our winglet
Bamako	CEL071	18h19'58"	125,4 MHz	Say again what happen to the traffic?
CEL071	Bamako	18h20'05"	125,4 MHz	This traffic is supposed to maintain F340 but the traffic was at the same level as our level.
Bamako	CEL071	18h20'16"	125,4 MHz	Standby standby
Bamako	Nouakchott	18h20'21"	Tel	Nouakchott je te rappelle, je te rappelle d'accord !
Bamako	CEL071	18h20'27"	125,4 MHz	CEL071 heu the traffic was supposed to maintain F340 and GATIL was estimate at time 1810
CEL071	Bamako	18h20'42"	125,4 MHz	We like to have the name this traffic
Bamako	CEL071	18h20'46"	125,4 MHz	Ah standby the traffic normally is not in our airspace it was in Dakar airspace sir.
CEL071	Bamako	18h20'56"	125,4 MHz	You are unreadable, is it possible to have the call sign of this opposite traffic?
Bamako	CEL071	18h21'06"	125,4 MHz	Standby – standby call you back
Bamako	Dakar	18h21'23"	Tel	Oui Dakar Bamako
Dakar	Bamako	18h21'24"	Tel	Bamako-Dakar
Bamako	Dakar	18h21'26"	Tel	Vous avez le contact de Six Victor Alpha India Mike ?

Dakar	Bamako	18h21'29"	Tel	India Mike, non on l'a pas on l'appelle et il ne répond pas
Bamako	Dakar	18h21'38"	Tel	Il n'est pas en contact, il vous a pas appelé ?
Dakar	Bamako	18h21'41"	Tel	Oh un instant un instant.
Dakar	Bamako	18h21'46"	Tel	Oui il avait appelé hein, il a appelé, il avait appelé.
Bamako	Dakar	18h21'47"	Tel	Parce qu'il devait passer GATIL à 18H10
Dakar	Bamako	18h21'49"	Tel	Bon actuellement on l'appelle mais un instant, il nous a appelé il est avec nous, il nous a appelé.
Bamako	Dakar	18h21'57"	Tel	Bon parce qu'il y a CEL se plaint pour dire est ce qu'il est à quel niveau ?
Dakar	Bamako	18h22'00"	Tel	Non enfin c'est ça, parce que l'avion là chaque fois c'est comme ça----à plusieurs fois on dit que son altimètre a des problèmes. Il dit qu'il est à un tel niveau mais quand tu le vois, tu vois qu'il n'est pas à ce niveau.
Bamako	Dakar	18h22'14"	Tel	Ah bon comme nous on n'a pas, nous a quarante, maintenant CEL aussi nous a dit ça mais on avait des problèmes de fréquence, il nous a dit qu'il a croisé un trafic alors que
VBW514	Bamako	18h22'21"	125,4 MHz	Bamako- VBW514
Bamako	Dakar	18h22'22"	Tel	Au 340 OK OK on a compris
Dakar	Bamako		Tel	Quoi donc on va essayer de le contacter
VBW514	Bamako		125,4 MHz	Now we are 186 DME from BKO and crossing traffic at 350. The traffic at left of track.
Dakar	Bamako	18h22'57"	Tel	Bamako-Dakar est ce que tu peux demander à CEL à quelle altitude était
VBW514	Bamako	18h23'01"	125,4 MHz	And we are at 10 NM left of track due to weather

Bamako	Dakar	18h23'04"	Tel	Garde la ligne garde la ligne
Bamako	VBW514	18h23'09"	125,4 MHz	Passing position GATIL contact will be with Dakar on 129,5 or 6535
Bamako	Dakar	18h23'14"	Tel	Vas-y
Dakar	Bamako	18h23'16"	Tel	Ouais est ce que tu peux demander à CEL à quel niveau était l'autre trafic qu'il a croisé, a quelle altitude il l'a croisé ?
Bamako	Dakar	18h23'23"	Tel	Il dit qu'il était à son niveau
Dakar	Bamako	18h23'24"	Tel	Voilà nous aussi on le voit actuellement au radar il est au 350.
Bamako	Dakar	18h23'28"	Tel	Voilà CEL dit qu'il l'a eu à son niveau apparemment il a fait une manœuvre pour éviter son winglet.
Dakar	Bamako	18h23'33"	Tel	Voilà D'accord on va essayer ça.
Bamako	Dakar	18h23'37"	Tel	Mais lui aussi il demande des trucs sur l'avion hein.
Bamako	CEL071	18h23'57"	125,4 MHz	The call sign is 6VAIM and it was in Dakar airspace in Dakar airspace.
CEL071	Bamako	18h24'07"	125,4 MHz	Can you say again the call sign ?
Bamako	CEL071	18h24'13"	125,4 MHz	6VAIM, 6VAIM
CEL071	Bamako	18h24'17"	125,4 MHz	6VAIM, type of aircraft?
Bamako	CEL071	18h24'21"	125,4 MHz	H25B
CEL071	Bamako	18h24'25"	125,4 MHz	Say again the type of aircraft
Bamako	CEL071	18h24'28"	125,4 MHz	H25B, H25B and be advised it was in Dakar airspace
CEL071	Bamako	18h24'37"	125,4 MHz	Ok copied the information CEL071 and we are making a report about traffic collision.
Bamako	CEL071	18h24'47"	125,4 MHz	copied

La présente transcription comporte 18 pages.

La durée de la transcription est : 01 H 33' 15''

Je soussigné : , responsable de la présente transcription, certifie qu'elle a été effectuée sous ma direction, qu'elle a été examinée et vérifiée par moi.

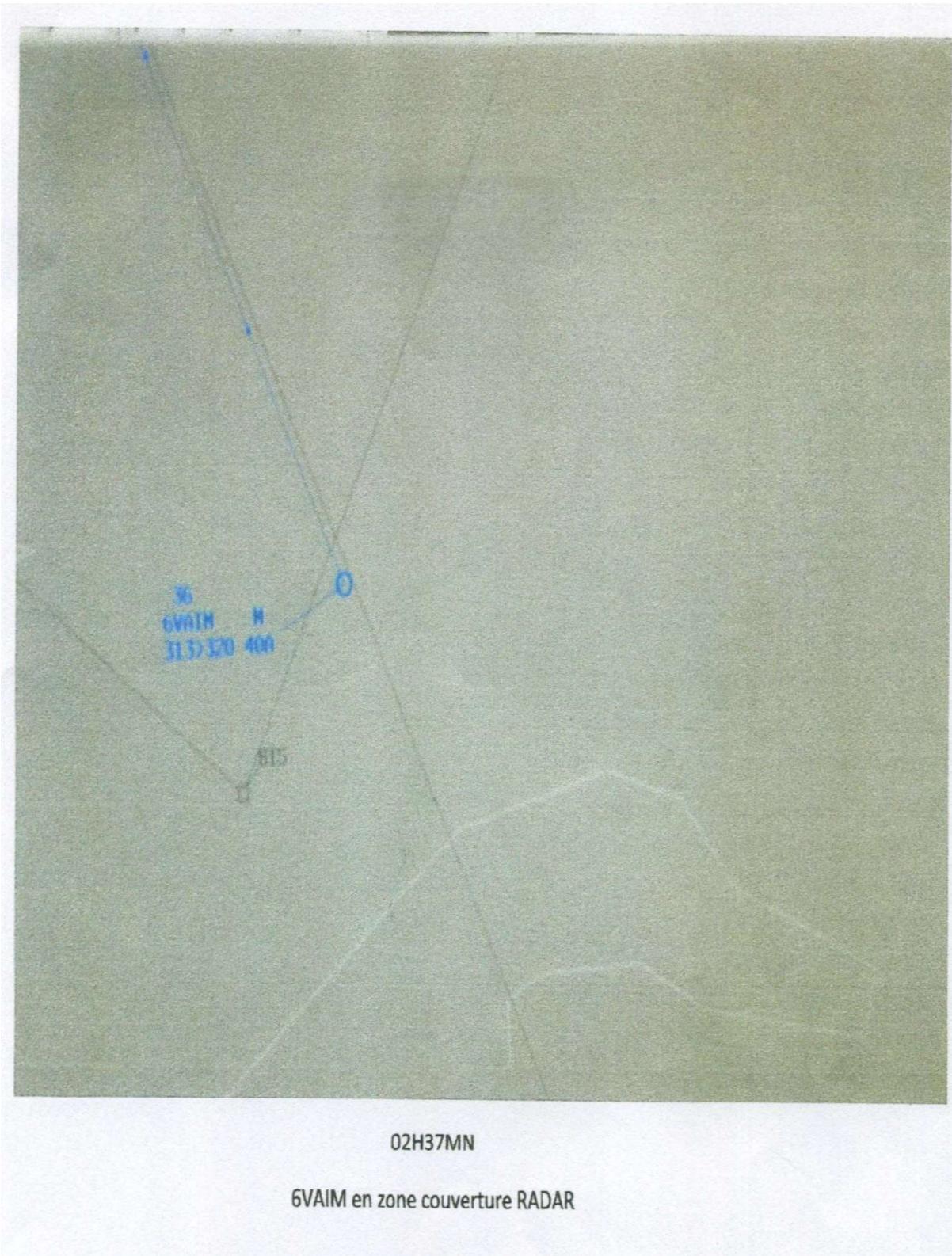
Fait à Bamako le 08 Septembre 2015

Signature



ANNEXE 6

Données radar relatives au 6V-AIM le 23/07/2015



ANNEXE 7

Rapport incident significatif du 31/08/2015

Représentation ASECNA au Sénégal

EVENEMENTS SECURITE IMPLIQUANT LE VOL

6VAIM

DATE D'OCCURRENCE	HEURE	RECLAMANT	AERONEF EN CAUSE	ZONE D'OCCURRENCE	DESCRIPTION EVENEMENT
31/Août /2015	20h55mn	ATCO	6VAIM	CCR/CIV	6VAIM HS25 GLRB/GOY coordonné par ROBERTS SESEL à 20H55 au FL360. Une fois en contact RADAR, on le voit au FL350 sans aucune révision ou autorisation. Interpellé, il se met à remonter.

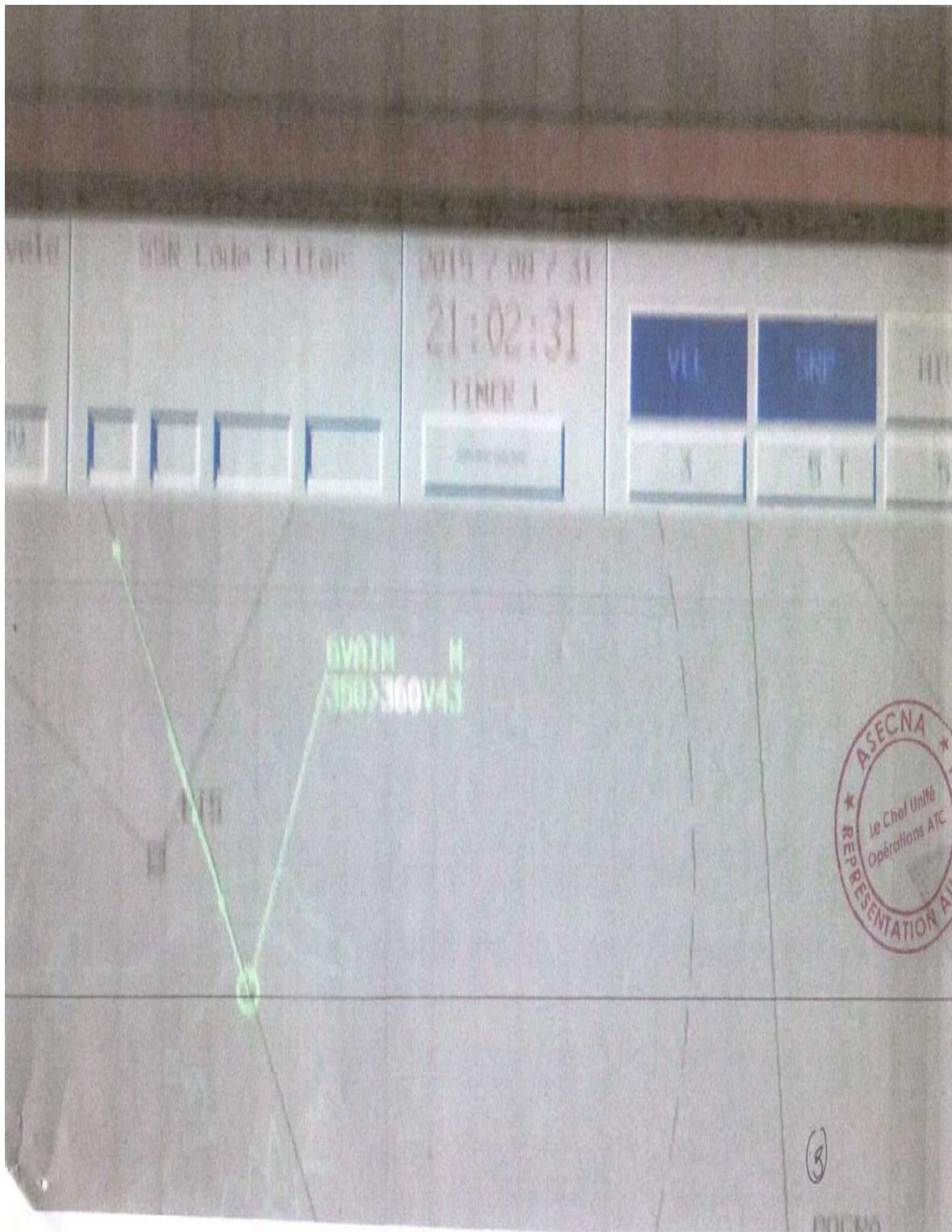
REMARQUE :

Un incident similaire concernait cet aéronef à la date du 23 juillet 2015.

La notification a été faite à l'ANACIM par le bordereau N°2015/40964/ASECNA/DEXRO/CER/OATC/SE/02 à la date du 27 Aout 2015.

ANNEXE 8

Trajectoire RADAR du 31/08/2015



ANNEXE 9

SPECIFICATIONS ET PERFORMANCES DU HS 125-700 A/ EQUIPEMENTS INSTALLES SUR LE 6V-AIM

3.1.3. Équipements de base HS 125



Hawker 700A Specifications and Performance

Specifications

Design Weights	
Max. Ramp Weight	25500 lb
Max. Takeoff Weight	25500 lb
Fuel Capacity	9440 lb
Basic Empty Weight	14163 lb
Max. Payload	1700 lb
Max. Payload w/Full Fuel	1450 lb
Useful Load	11337 lb
External Dimensions	
Length	50'9"
Height	17'7"
Span	47'
Cabin	
Length	21'3"
Height	5'8"
Width	6"
Seating (Crew + Pax)	2+8
Passenger Cabin (including lav & baggage)	604cu ft
Total Volume	604cu ft
Main Entrance Door Height	4'3"
Main Entrance Door Width	2'3"
Baggage Capacity	
Internal Lav/Baggage Area	50cu ft
External Tailcone	N/A
Total Capacity	50cu ft

Performance

Takeoff Field Length	
Max to Wt, SL, ISA	6500 ft
Landing Distance	
Max Landing Wt, SL, ISA	2700 ft
Certified Service Ceiling	
41000 ft	
Cruise Performance -- High-Speed	
Speed	420 kts
Fuel Flow	1600 lb/hr
Altitude	35000 ft
Cruise Performance -- Long-Range	
Speed	390 kts
Fuel Flow	1300 lb/hr
Altitude	39000 ft
Mission Performance (4 passengers)	
300 nm mission	
Flight Time	55min
Trip Fuel	2000 lb
Flight Level	31000 ft
600 nm mission	
Flight Time	1h45min
Trip Fuel	3200 lb
Flight Level	35000 ft
1,000 nm mission	
Flight time	2h40min
Trip Fuel	4600 lb
Flight Level	37000 ft



SENEGALAIR

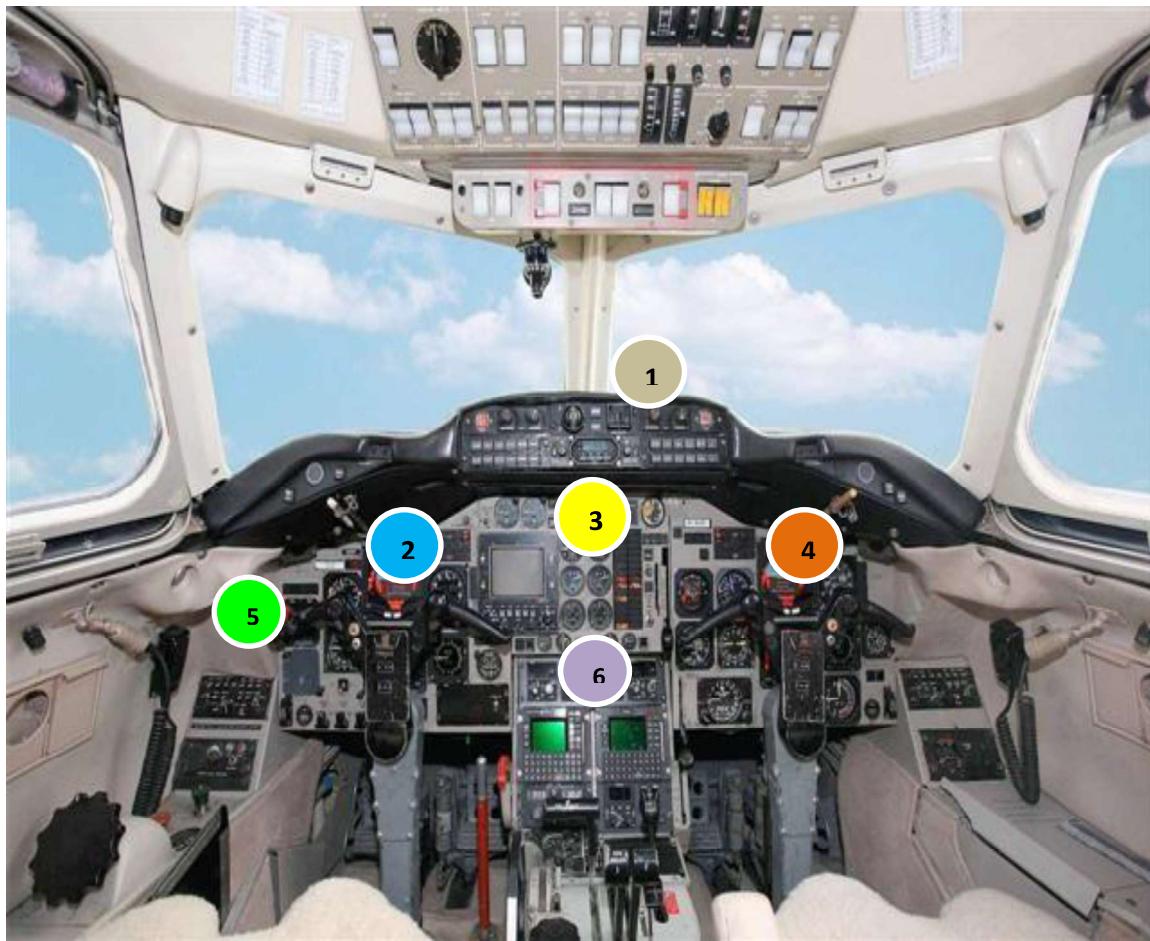
COMPAGNIE AERIENNE DE TRANSPORT
AVIATION D'AFFAIRES

AVIONNICS EQUIPMENTS INSTALLED ON 6V-AIM

DESIGNATION	MANUFACTURER	PART NUMBER	RANGE FREQUENCE
VHF COM 1	COLLINS VIR 30A	822-11-001	118 - 136 MHZ
VHF COM 2	COLLINS VIR 30A	822-11-001	118 - 136 MHZ
ADF	COLLINS 51Y-7	777-1492-003	190 - 1749 MHZ
RADIO ALT	COLLINS ALT 5S	25RF7589	4300 - 9275 MHZ
DME 172	COLLINS DME 40	662-1233-001	1025 - 1150 MHZ
WEATHER RADAR	PRIMUS 400	MI-585200	60 - 107 MHZ
TRANSPONDER	COLLINS TRD 40	066-01143-2101	
TCAS	HONEYWELL	066-01146-1211	
EGPWS	HONEYWELL	965-1220-020	
CONFIGURATION MODULE	HONEYWELL	700-00097-0100	
DSU	AVETECH	01-01-6001	
GPS	HONEYWELL	071-01553-0200	
ELT	KANNAD 406	406 AP	
DFDR		980-4100-GQUS	

ANNEXE 10

Panneaux COCKPIT du HS 125



1 : Auvent

3 : Planche de bord central

5 : Panneau latéral

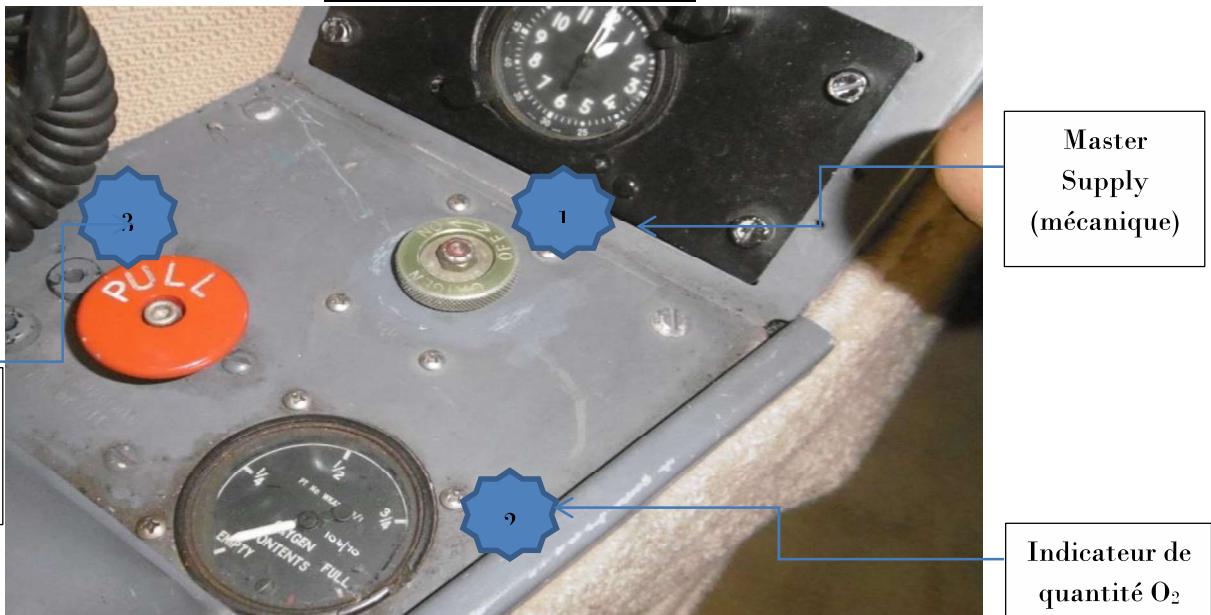
2 : Planche de bord Pilote

4 : Planche de bord Copilote

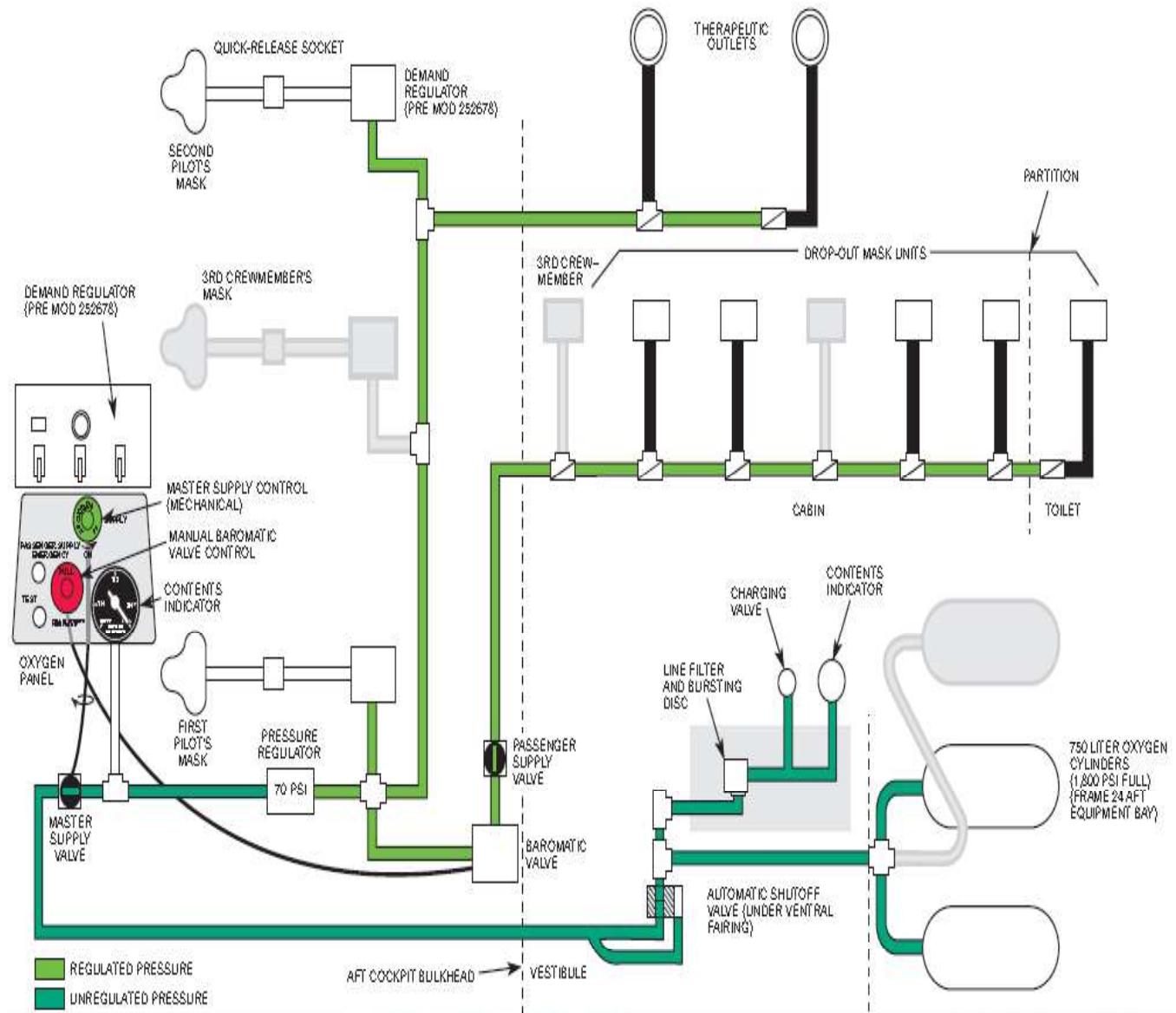
6 : Pupitre central

ANNEXE 11

Panneau OXYGENE



Circuit oxygène du HS 125



ANNEXE 12

Exploitation des données du FDR

		FDR	CVR
			
Constructeur	L-3 COM	L-3 COM	
Numéro de type	2100-4045-22	2100-1025-22	
Numéro de série	929461	929303	

Le FDR et le CVR ont été apportés le 25 octobre 2015 au BEA par l'enquêteur en charge et le Directeur du BEA Sénégal. Ils étaient conditionnés dans un container en métal verrouillé par un cadenas.

Les opérations d'ouverture du container, d'inspections visuelles et de lecture du FDR et du CVR se sont déroulées le 26 octobre 2015 au BEA en présence de l'enquêteur en charge, du Directeur du BEA Sénégal, du représentant accrédité de Guinée-Equatoriale accompagné d'une délégation composée de représentants de l'Autorité de l'Aviation Civile de Guinée-Equatoriale et de l'exploitant Ceiba.

Le FDR et le CVR était en bon état apparent. Ils ont été lus à l'aide du moyen officiel fourni par L-3 COM.

2 - TRAVAUX EFFECTUÉS

2.1. FDR

L'ensemble des données brutes contenues dans le FDR a pu être récupéré. Le fichier obtenu contient environ 90 heures de données de vol dont celles relative à l'accident.

Les données ont été décodées à l'aide du document de décodage fourni par Boeing (D226A101-2, rev H, table 737-7) dans lequel sont renseignés environ 1200 paramètres.

Des courbes représentant l'évolution de certains paramètres en fonction du temps UTC sont jointes en annexe.

Le temps UTC est enregistré dans le FDR.

La trajectoire du Boeing 737 obtenue à partir de la latitude et de la longitude enregistrées dans le FDR a été tracée dans Google Earth. Le fichier correspondant au format kmz a été remis à l'enquêteur en charge.

Pour une raison inconnue, cette trajectoire présente un décalage de plusieurs centaines de mètres, visible au décollage et à l'atterrissement.

2.2. CVR

Quatre fichiers de données audio d'une durée de 02 h 04 min 14 s ont été générés. Ils sont nommés comme suit :

- 3C-LLY_piste1_Public Address.wav correspondant à la voie Public Address;
- 3C-LLY_piste2_Copilot.wav correspondant au micro-casque copilote ;
- 3C-LLY_piste3_Captain.wav correspondant au micro-casque pilote;
- 3C-LLY_piste CAM.wav correspondant au microphone d'ambiance ;

L'événement n'est pas enregistré. Les conversations entre le pilote et le copilote sur les pistes 1 et 2 ont un niveau faible.

La piste CAM présente une anomalie audio semblable à une saturation du microphone d'ambiance. Cette anomalie d'origine inconnue survient 01 h 03 min 12 s après le début des enregistrements et dure 5 min 20 s. Les conversations, sons et alarmes sont inintelligibles sur la piste CAM durant cette anomalie.

3 - RESULTATS

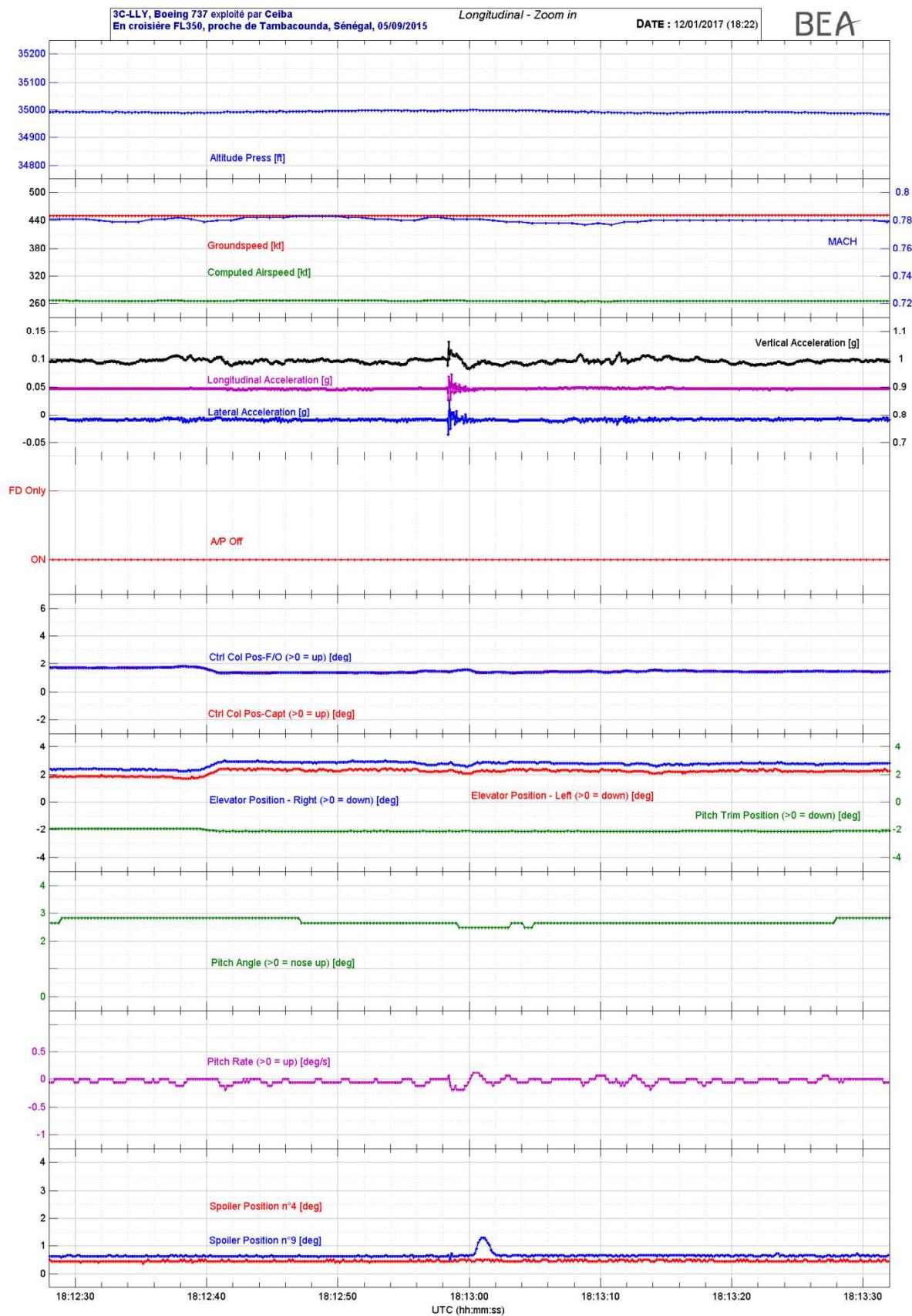
L'analyse des paramètres FDR fait ressortir les points suivants :

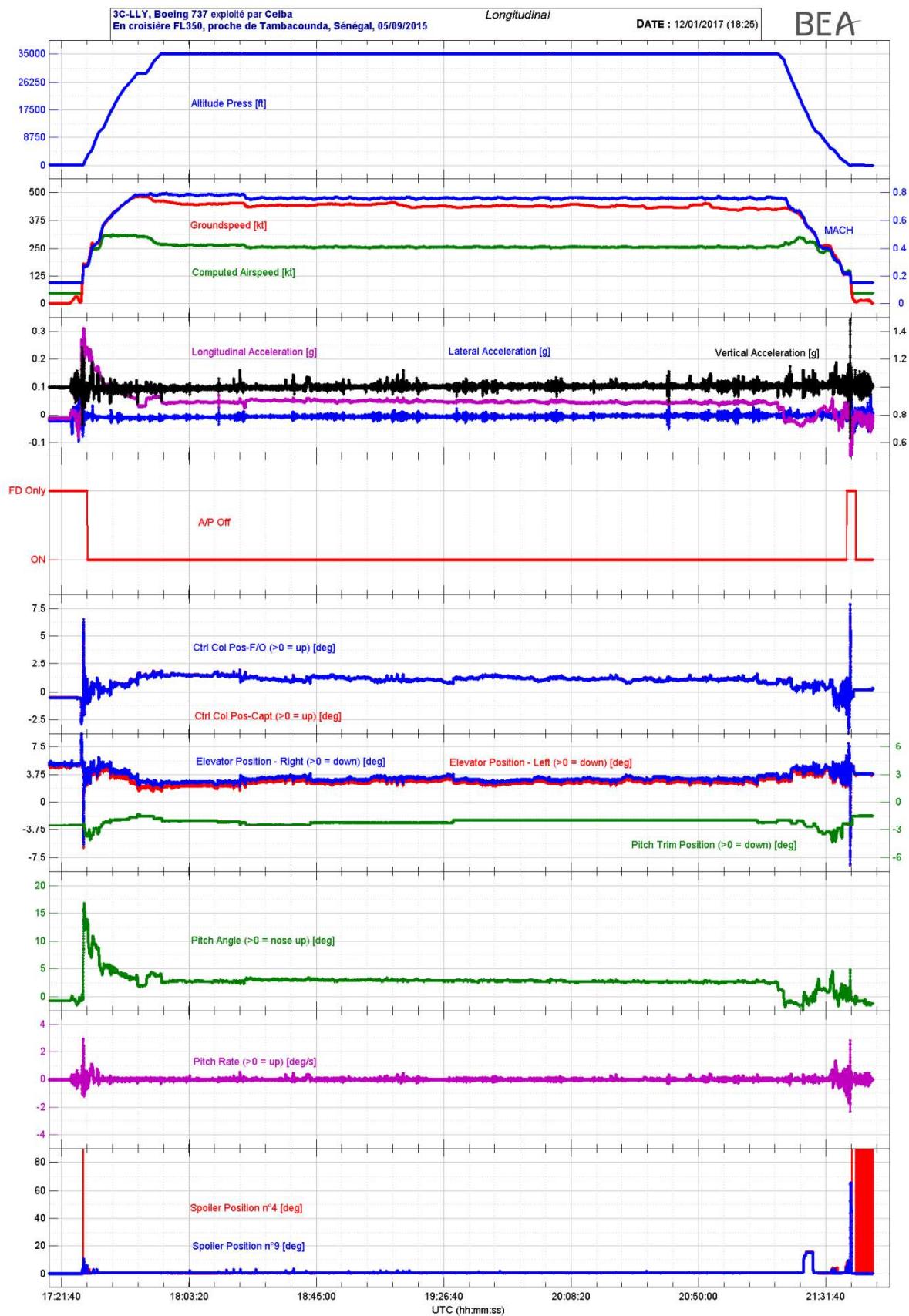
- Le Boeing 737 a effectué toute la croisière au FL350 avec le pilote automatique et l'auto-manette engagés;
- Les paramètres TCAS ne font apparaître aucun avis de résolution (RA) et aucun problème de fonctionnement. Les avis de trafic (TA) ne sont pas enregistrés par le FDR ;
- Les accélérations selon les trois axes avion présentent des oscillations simultanées et similaires à 18 h 12 min 58, qui disparaissent au bout d'une seconde environ. Ces oscillations sont suivies moins d'une seconde après par une mise en virage à gauche non commandée et immédiatement corrigée par le pilote automatique. Elles peuvent correspondre à l'instant de la collision entre le HS125 et le B737 ;
- A 18 h 21 min 15, le Mach diminue de 0.78 vers 0.76 ;

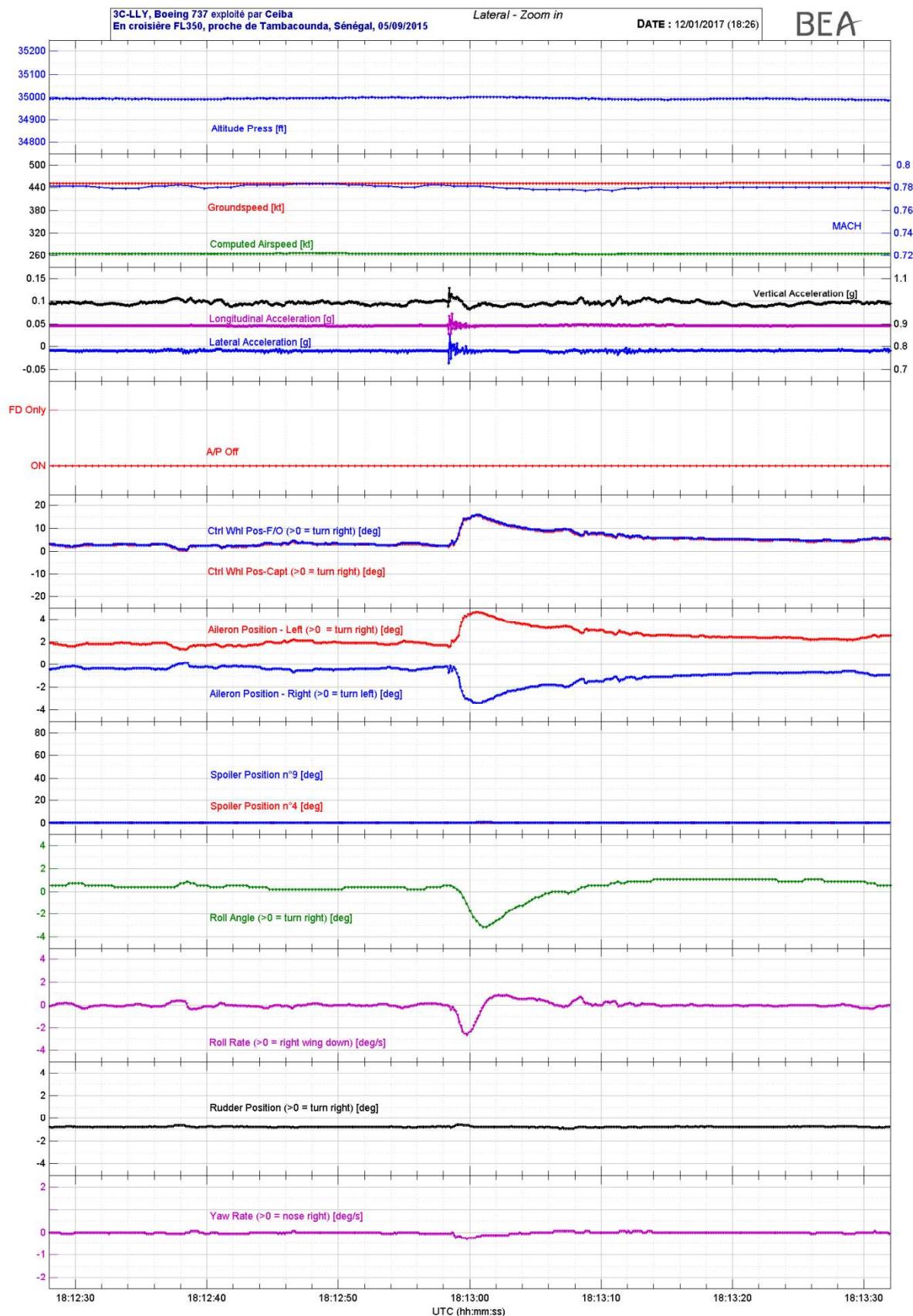
Une transcription partielle de l'enregistrement CVR a été réalisée avec l'assistance du directeur des opérations de Ceiba.

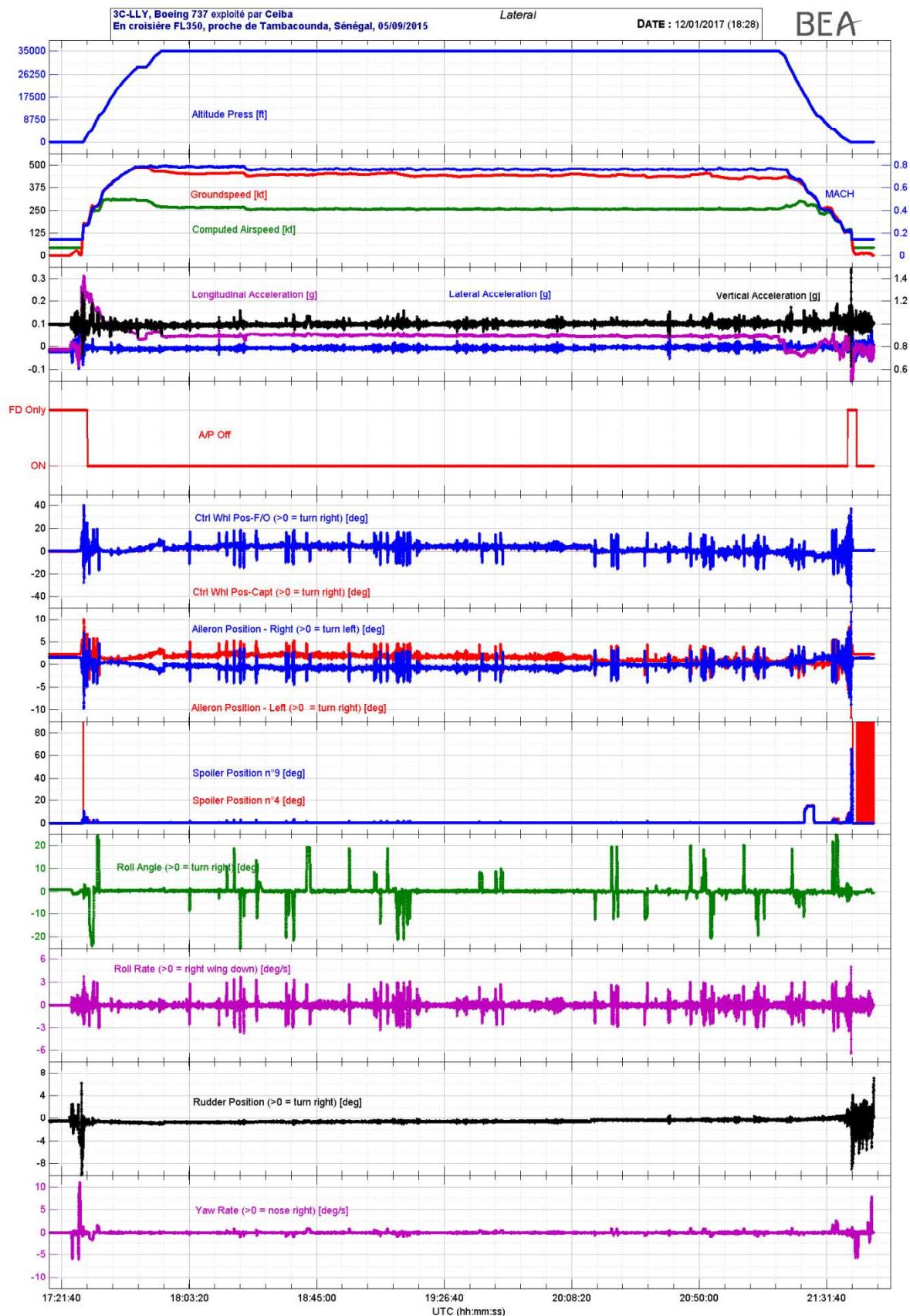
Les fichiers et documents suivants ont été remis à l'enquêteur en charge du BEA Sénégal sur un DVD :

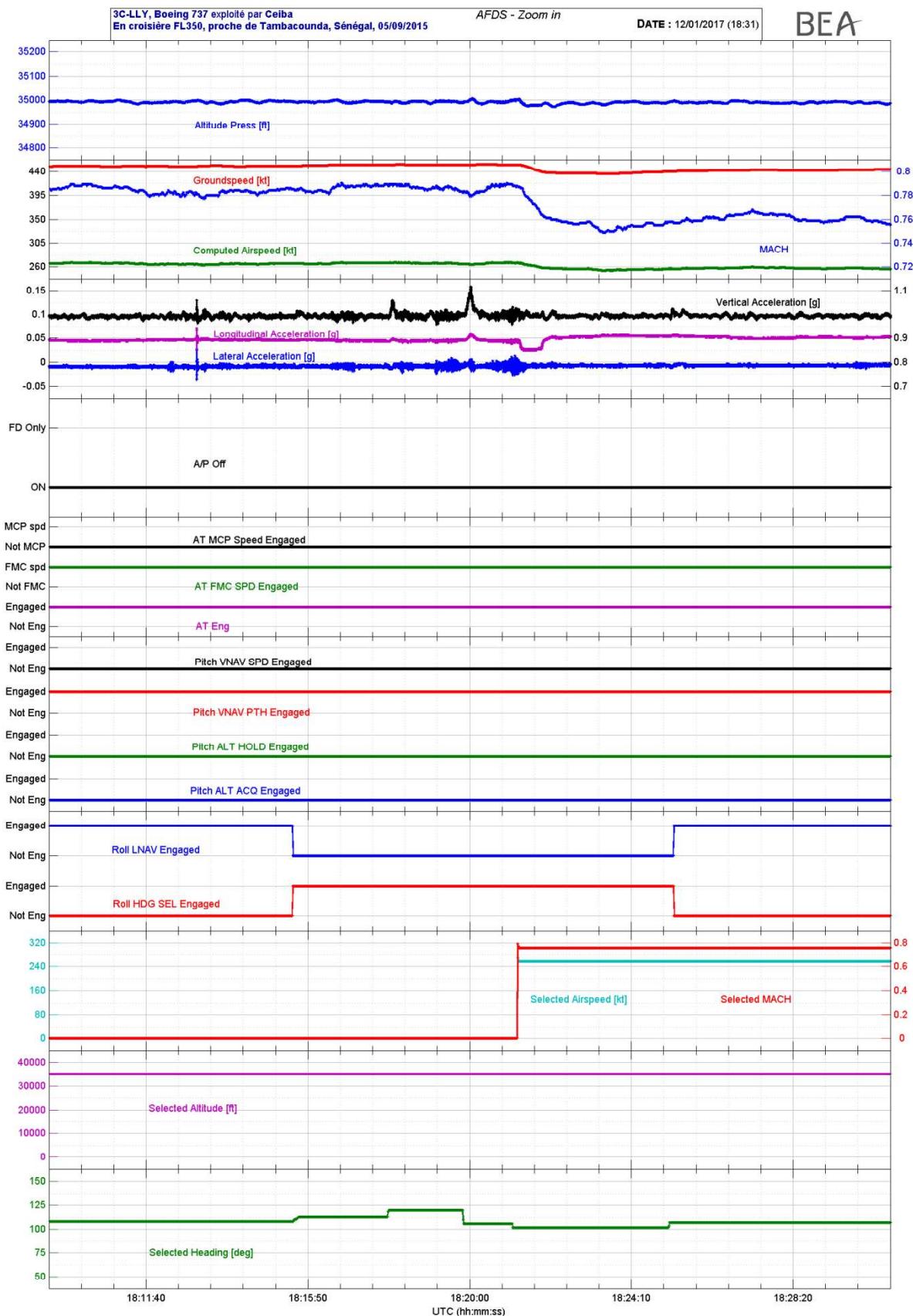
- Les données brutes FDR (3C-LLY.pak) ;
- Les données brutes CVR et les fichiers audio associés ;
- Les photos du FDR et du CVR ;
- Sept planches de paramètres FDR :
 - 3C-LLY_02_Longitudinal ;
 - 3C-LLY_02_Longitudinal – Zoom in ;
 - 3C-LLY_03_Lateral ;
 - 3C-LLY_03_Lateral – Zoom in ;
 - 3C-LLY_04_AFDS ;
 - 3C-LLY_04_AFDS – Zoom in ;
 - 3C-LLY_05_TCAS.
- Quatre listings de paramètres FDR :
 - 3C-LLY_03_Longitudinal ;
 - 3C-LLY_04_Lateral ;
 - 3C-LLY_05_AFDS ;
 - 3C-LLY_06_TCAS.
- La transcription partielle de l'enregistrement CVR nommée *5 Septembre 2015_3C-LLY_TranscriptCVR_29-10-2015.pdf* ;
- Le logiciel audio Audacity ;
- Ce document technique BEA.

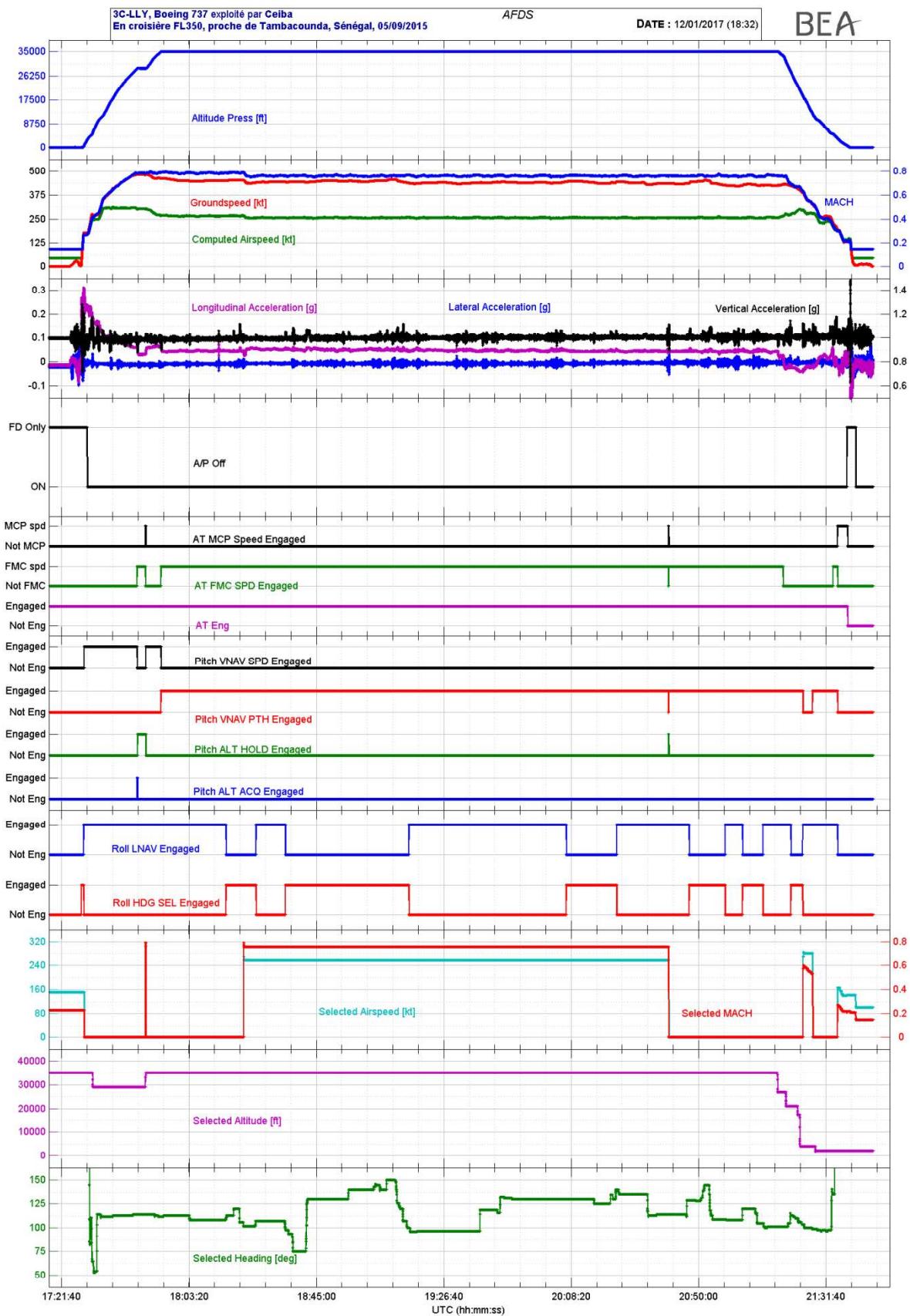














ANNEXE 13

Travaux effectués par INTERJET sur le 6V-AIM



Interjet Maintenance (Pty)

AMO 80

Interjet Maintenance

P.O.Box 109

Lanseria

1739

Reg No 1993/07252/07

VAT 4090144686

CERTIFICATE RELATING TO MAINTENANCE OF AN AIRCRAFT

Section: Avionics

Customer: SENEGAL AIR

Job: 12057

Part:

SN

14/11/2014 Pre and post Pitot static and calibration check to be carried out - Pre and post pitot static + calibration checks carried out - systems tested satis.

A/C REG: 6V- AIM

>> Manual:HS 125-700 SERIES IML Rev: Dated:31/03/2014

For details of minor rectifications refer to Interjet Maintenance Job No _____ kept on file.

I hereby certify that the work recorded above has been carried out I.A.W. the Civil Aviation Regulations, and in respect of that work the aircraft is fit for release to service.

Date: 14/11/2014

Signature

Interjet Maintenance (Pty) Ltd

Stamp

License number: AMO 80



**CERTIFICATE RELATING TO
MAINTENANCE OF AN AIRCRAFT**

Interjet Maintenance (Pty)

AMO 80

Interjet Maintenance

P.O.Box 109

Lanseria

1739

Reg No 1993/07252/07

VAT 4090144686

Section: Avionics

Customer: SENEGAL AIR

Job: 12057

Part:

SN

7/11/2014 Transponder check to be carried out - Performed transponder checks in aircraft - found satis

A/C REG: 6V- AIM

>> Manual:MST-67A 006-00681-0006 Rev:6 Dated:31/05/2004

For details of minor rectifications refer to Interjet Maintenance Job No _____ kept on file.

I hereby certify that the work recorded above has been carried out I.A.W. the Civil Aviation Regulations, and in respect of that work the aircraft is fit for release to service.

Date: 14/11/2014

Interjet Maintenance (Pty) Ltd

License number: AMO 80

Stamp


Signature



**CERTIFICATE RELATING TO
MAINTENANCE OF AN AIRCRAFT**

Interjet Maintenance (Pty)
AMO 80
Interjet Maintenance
P.O.Box 109
Lanseria
1739
Reg No 1993/07252/07
VAT 4090144686

Section: Avionics

Customer: SENEGAL AIR

Job: 11689

Part:

SN

FAULT FINDING CARRIED OUT ON #1 NAV SYSTEM - FOUND RELAY NOT FITTED CORRECTLY - RELAY RE-FITTED AND SECURED. SYSTEM TESTED SATIS.

A/C REG: 6V- AIM

>> Manual:VIR-30 523-0764194 Rev:0 EDT 6 Dated:01/09/2001

I hereby certify that in carrying out the maintenance specified above, all requirements prescribed in the Civil Aviation Regulations, that are applicable thereto have been complied with.

Signature

Stamp



Date: 03/10/2014

Interjet Maintenance (Pty) Ltd

License number: AMO 80

REP001_1

An Aircraft Maintenance Software (AMS) report. www.svdex.co.za/ams



Interjet Maintenance (Pty)

AMO 80

Interjet Maintenance
P.O.Box 109
Lanseria

1739

Reg No 1993/07252/07
VAT 4090144686CERTIFICATE RELATING TO
MAINTENANCE OF AN AIRCRAFT

Section: Avionics

Customer: SENEGAL AIR

Job: 11689

Part:

SN

COMPASS SWING CARRIED OUT ON 2 X REMOTE AND 1 X STBY SYSTEMS.
ERRORS CORRECTED AND DEVIATION CHARTS FITTED. SYSTEM TEST SATIS.

A/C REG: 6V-AIM

>> Manual:HAWKER 125-700A IML-700 Rev:23 Dated:01/06/2010

I hereby certify that in carrying out the maintenance specified above, all requirements prescribed in the Civil Aviation Regulations, that are applicable thereto have been complied with.

Signature

Date: 03/10/2014

Interjet Maintenance (Pty) Ltd

License number: AMO 80

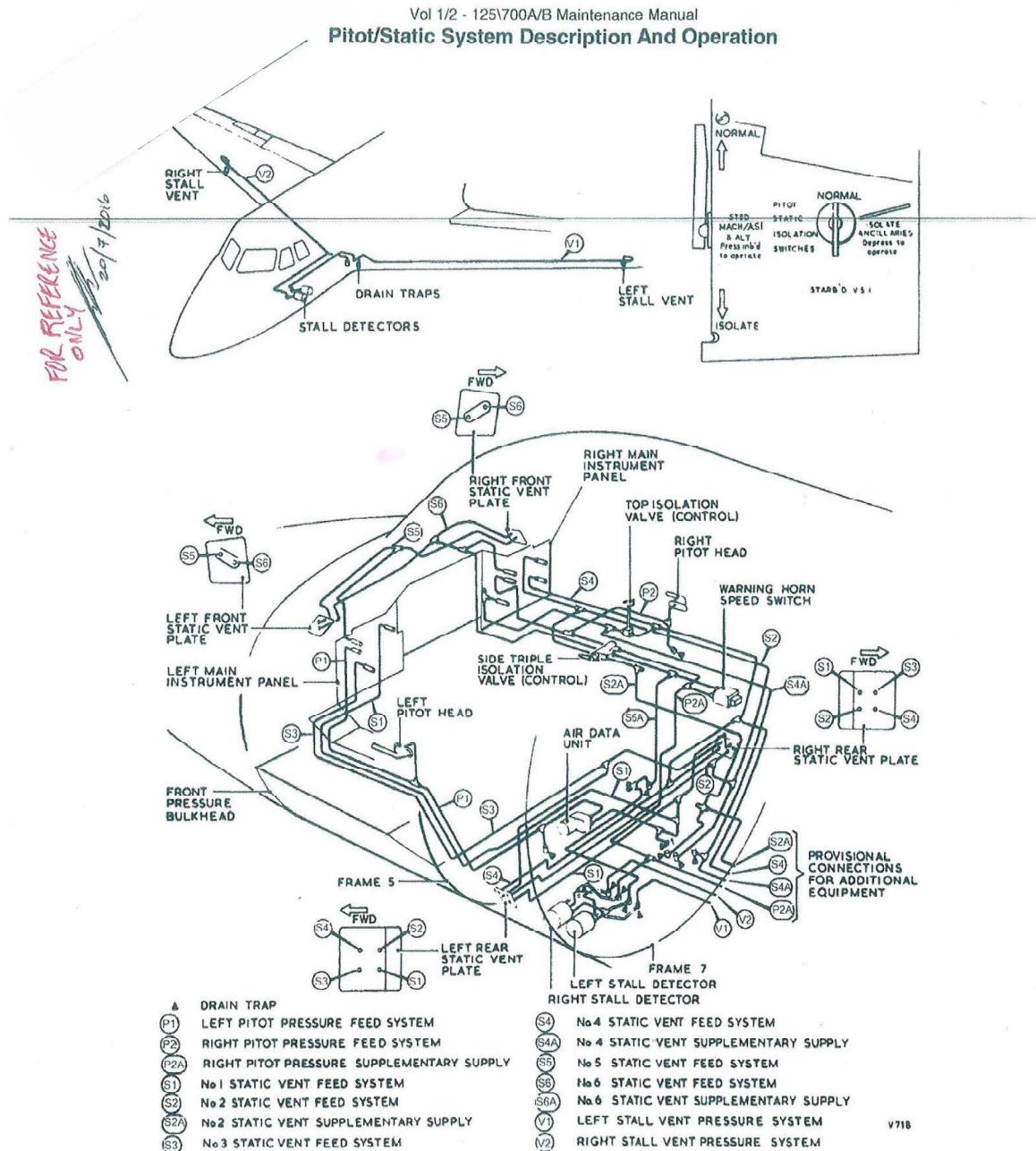
Stamp



REP001_1 An Aircraft Maintenance Software (AMS) report www.avdex.co.za/ams

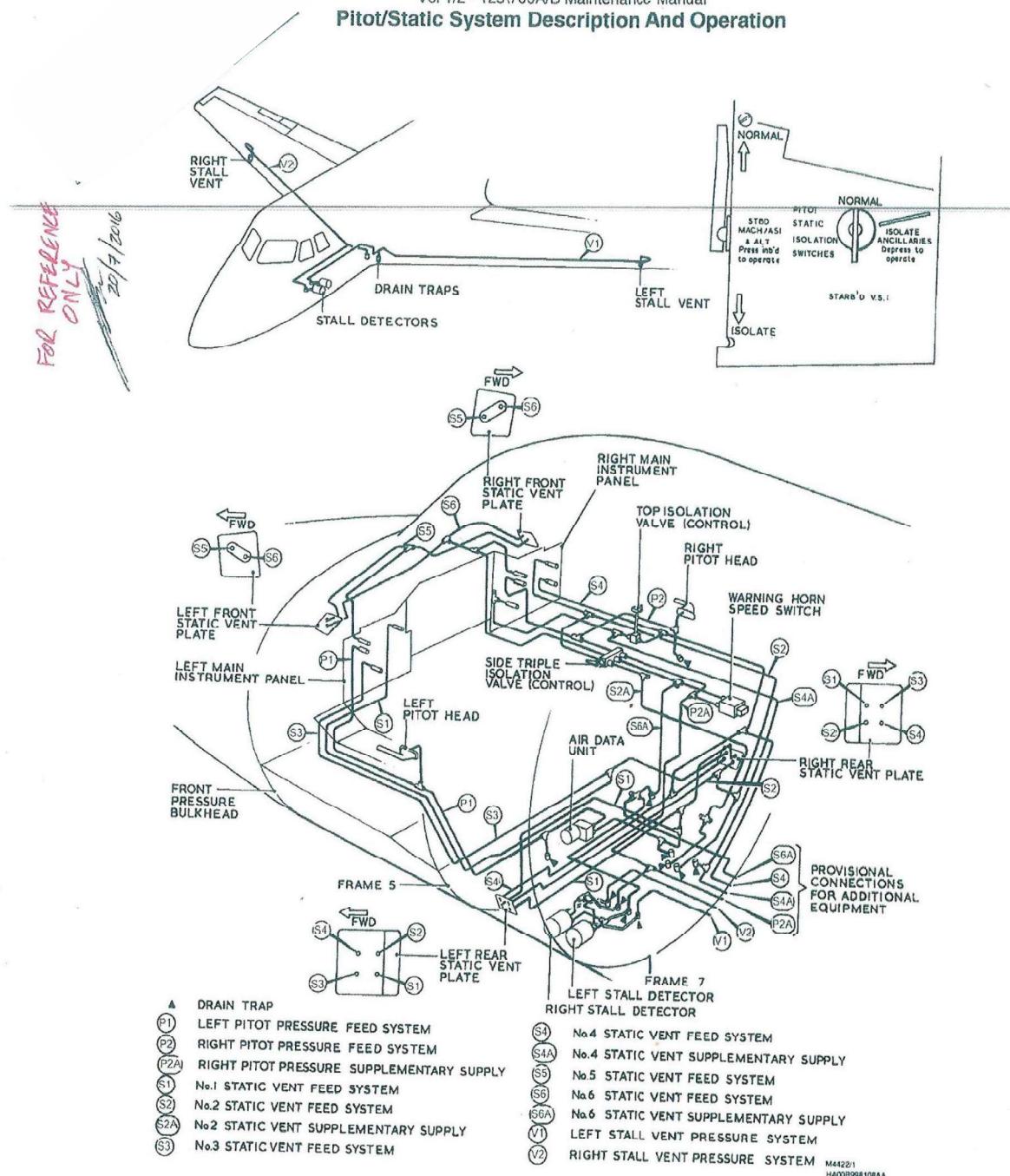
ANNEXE 14

Système Pitot/statique du HS 125-700A



34-11-00-001 Fig 1 (1 of 2) - Location Of Pitot/Static And Stall Detection Units (Pre-Mod. 25F755A) Page 1

Vol 1/2 - 125/700A/B Maintenance Manual
Pitot/Static System Description And Operation



34-11-00-001 Fig 1 (2 of 2) - Location Of Pitot/Static And Stall Detection Units (Mod. 25F755A)

Page 1

ANNEXE 15

Recommandations de BOEING relatives à un winglet ayant subi un choc



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

WINGLET STRIKE CONDITION - MAINTENANCE PRACTICES (CONDITIONAL INSPECTION)

1. General

- A. This inspection procedure must be done if an airplane winglet strike occurred when the airplane was parked, taxiing, or towing.
- B. The winglet is situated on the tip of the wing and is attached to the wing closure rib.
- C. If a winglet is damaged, there can also be damage to the wing.
 - (1) If you find damage to the wing, refer to the Structural Repair Manual (SRM) procedures.
- D. This procedure has the following task:
 - (1) Winglet Strike Inspection

TASK 05-51-36-210-801

2. Winglet Strike Inspection

A. References

Reference	Title
57-21-21-000-801	Winglet Removal (P/B 401)
57-21-21-400-801	Winglet Installation (P/B 401)
737 NDT Part 6, 51-00-00	Structures - General

B. Location Zones

Zone	Area
500	Left Wing
527	Left Winglet
534	Left Wing - Dry Bay
600	Right Wing
627	Right Winglet
634	Right Wing - Dry Bay

C. Winglet Strike Inspection Procedure.

SUBTASK 05-51-36-211-001

- (1) Remove the damaged winglet (Winglet Removal, TASK 57-21-21-000-801).
 - (a) Do a detailed visual inspection of the winglet to wing attachments.

SUBTASK 05-51-36-211-002

- (2) Do a detailed visual inspection of the closure rib for evidence of cracks, buckling, elongated holes or other damage.

NOTE: Use 10x magnification around the winglet attach fastener holes.

SUBTASK 05-51-36-211-003

- (3) Do a detailed visual inspection to these areas, for evidence of cracking, buckling or other damage:
 - (a) Closure rib forward and aft attach fitting.
 - (b) Adjacent areas of the front and rear spar including chords and web from both the forward and aft sides.

SUBTASK 05-51-36-211-004

- (4) Do a detailed visual inspection of the upper and lower inspar skins adjacent to the closure rib for evidence of cracking or buckling.

05-51-36

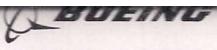
EFFECTIVITY

EGR ALL

Page 201
Oct 15/2014

D633A101-EGR

BOEING PROPRIETARY - Copyright © Unpublished Work - See title page for details


737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

SUBTASK 05-51-36-250-001

- (5) Do a high frequency eddy current inspection of each winglet attach bolt hole in the closure rib and the bolts common to the forward and aft rib attach fittings (737 NDT Part 6, 51-00-00, Procedure 16).
 - (a) Make sure no cracks exist.

SUBTASK 05-51-36-250-002

- (6) Do a high frequency eddy current inspection of the aft surface of the forward closure rib attach fitting around each of the fasteners that attach the fitting to the front spar (737 NDT Part 6, 51-00-00, Procedure 23).
 - (a) Make sure no cracks exist.

SUBTASK 05-51-36-250-003

- (7) Do a high frequency eddy current inspection of the forward surface of the aft closure rib attach fitting around each of the fasteners that attach the fitting to the rear spar (737 NDT Part 6, 51-00-00, Procedure 23).
 - (a) Make sure no cracks exist.

SUBTASK 05-51-36-250-004

- (8) Do a high frequency eddy current inspection of the upper and lower inspar skins around each of the fasteners that attach the closure rib to the skin (737 NDT Part 6, 51-00-00, Procedure 23).
 - (a) Make sure no cracks exist.

SUBTASK 05-51-36-250-005

- (9) Do a high frequency eddy current inspection of the upper and lower inspar skins around each of the fasteners that attach the front spar to the skin within 8 in. (203 mm) of the end rib (737 NDT Part 6, 51-00-00, Procedure 23).
 - (a) Make sure no cracks exist.

SUBTASK 05-51-36-250-006

- (10) Do a high frequency eddy current inspection of the upper and lower inspar skins around each of the fasteners that attach the rear spar to the skin within 8 in. (203 mm) of the end rib (737 NDT Part 6, 51-00-00, Procedure 23).
 - (a) Make sure no cracks exist.

SUBTASK 05-51-36-210-001

- (11) Do a general visual inspection of the upper and lower wing surfaces for any additional damage.

SUBTASK 05-51-36-410-001

- (12) Put the airplane back to its usual condition.
 - (a) If there is damage to structure (attached to winglet), use the applicable Structural Repair Manual and do repairs.
NOTE: This structure (attached to winglet) includes the closure rib, front spar, rear spar, upper and lower inspar skins.
 - (b) Replace the winglet (Winglet Installation, TASK 57-21-21-400-801).

— END OF TASK —

EFFECTIVITY
EGR ALL

05-51-36

Page 202
Feb 15/2015

D633A101-EGR
BOEING PROPRIETARY - Copyright © Unpublished Work - See title page for details

REFERENCES:

/A/ CEZ-CEZ-15-0006-01F

DESCRIPTION:

In the Ref /A/ message, Ceiba Intercontinental (CEZ) reported damage to the R/H winglet that occurred during a mid air collision. CEZ requested Boeing advise if the damaged winglet is repairable.

RESPONSE:

Boeing has reviewed the Ref /A/ message and recommends that Ceiba Intercontinental (CEZ) remove and replace the mentioned damaged R/H Winglet. There is no repair available for the extent of the damage reported.

Boeing recommends the following inspections common to the RH Wing Structure prior to installation of the new winglet assembly:

1/ Accomplish the inspection per 737-800 AMM 05-51-36 to ensure no additional damage to the wing.

2/ Accomplish a detail visual inspection of the Wing Front Spar Web and Wing Rear Spar Web between WS 643.50 and WBL 658.17 to confirm there is no damage (buckling, dents, cracks, broken sealant, lose or missing fasteners etc.). See Ref /B/ attachment for the noted inspections areas.

ANNEXE 16

CHRONOLOGIE DES ALERTES - RECHERCHES & SAUVETAGES

JOURNÉE DU 05.09.2015

19H 10	: Appel du CRNA pour nous faire part d'une perte de contact radio (depuis 18H03) d'un avion de type H25B (Hawker 700A) Immatriculé 6V-AIM, de la compagnie SENEGALAIR, faisant le trajet OUAGA-DAKAR (décollage de OUAGA à 16H36, DAKAR estimé à 18H 57), mais il y avait toujours le contrôle RADAR.
19H 12	: Appel du CRNA affirmant avoir perdu le contact RADAR à la position 14°58N - 018°26W au niveau 330(FL 330) à 19H07.
19H 18	: Réception via RSFTA du message DETRESFA
19H 30	: Appel de la Tour de contrôle pour affirmer que l'avion a quitté le niveau 330 (FL330) jusqu'au niveau 126 (FL126) en une (01) minute pour une distance de 17 Nm parcourue.
19H 36	: Le CCS alerte l'équipage du FALCON 50 des Eléments Français au Sénégal (EFS).
19H 39	: Réception du Plan de vol complémentaire.
19H 50	: Messages faxés aux EFS (Message DETRESFA, plan de vol et plan de vol complémentaire).
20H 14	: Arrivée Equipage du FALCON 50 au CCS pour un briefing.
20H 48	: Mise en route du FALCON 50.
20H 52	: Appel au CCO Marine pour les informer et éventuellement faire dérouter les navires aux alentours de la position.
21H00	: Appel de l'Enseigne de Vaisseau(E.V) de la Marine nationale pour demander des informations complémentaires.
21H 05	: Décollage du FALCON 50 qui estime la zone à 21H 23, météo sur zone : Vent 320°/07 nœuds, le gradé aéro précise que le FALCON 50 peut rester sur zone jusqu'à 01H30.

21H 45	: Info arrivée sur zone du Falcon à 21H 29.
23H 55	: Appareillage du patrouilleur de 33 mètres «FERLO».
23H 58	: Appel du gradé aéro pour demander si le King AIR 200 de l'Armée de l'Air sera déployé demain matin (décollage prévu à 06H 30).

JOURNEE DU 06.09.2015

00H 10	: Appel au CCO Marine pour leur demander l'estimée d'arrivée du « FERLO » sur zone et les moyens de communications radios disponibles. Le patrouilleur estime arriver à 05H 00 sur la zone ; moyens de communication: HF Fréquence 8776, liaison uniquement possible avec le FALCON 50.
00H 16	: Informations transmises au CEMAIR.
00H 40	: Appel du gradé aéro pour donner la position du FALCON 50 qui se situe à 88 Nm de YF sur la radiale 288° à 700 pieds.
00H 41	: Compte rendu au CEMAIR, qui précise le nombre de personnes à bord qui est de sept (02 pilotes, un mécanicien, un médecin, un infirmier, une infirmière et une malade).
01H 49	: Le Chef CCS appelle le responsable du SENEGALAIR pour lui demander si l'avion était équipé de balise de détresse, ce dernier n'a pas donné une réponse précise.
04H 50	: Arrivée du patrouilleur FERLO sur zone.
06H17	: Mise en route du King Air.
06H 37	: Décollage du King Air qui estime la zone à 06H52.
06h52	: Arrivée du King Air Sur zone et début des recherches.
08H 40	: Mise en route du Casa 295 portugais immatriculé AFP68.
09H 20	: Décollage du Casa 295/AFP68 qui estime la zone à 09H 33.
09H 25	: Compte rendu à l'OSA, au chef de la Division Opérations de l'Etat-major de l'Armée et au CCO de la Marine, qui demande à l'aéronef de contacter le patrouilleur « FERLO » sur VHF Marine, Canal 16 une fois sur zone.

10H 09	: Le CCO Marine appelle pour demander la nationalité des personnes à bord
10H 25	: Contact radio avec le King Air 200 qui dit avoir quitté la zone à 10h20 et estime Dakar à 10h 50. Le c295 quittera la zone dans 5 minutes, le patrouilleur FERLO toujours sur zone.
10H30	: C295 quitte la zone
10H31	: Compte rendu à l'OSA et au chef DIVOPS
10H34	: Appel par TPH du C295 pour dire qu'il a aperçu une caisse blanche à 10h20 à la position 14°49.0 N 018°35.4W. Information transmise au patrouilleur FERLO qui fait mouvement à la position pour investigations. Le C295 n'étant plus sur zone promet d'y revenir dans une heure.
10H40	: Compte rendu à l'OSA et au chef DIVOPS qui demande qu'on maintienne le C295 sur zone sur ordre du CEMAIR
10H41	: Appel CCO marine pour donner la position du FERLO 14°59.9N 018°29.7W et espère arriver à la position de la caisse à 11h35.
10H49	: Appel au CCR pour qu'il dise au C295 d'appeler le CCS Dakar. Le CCR répond que le C295 est en vol opérationnel.
10H50	: Atterrissage du King Air 200
11H03	: Compte rendu au Chef DIVOPS de l'arrivée de l'équipage français qui promet de décoller vers 12h00 pour 06 heures de vol sur zone.
11H18	: Appel du Gradé aéro pour demander la position de la caisse aperçue par le C295
11H44	: Appel au CCO marine pour voir si le FERLO a perçu la caisse. L'enseigne de vaisseaux dit que le FERLO est à la position mais n'a toujours pas trouvé.
12H27	: Réception via RSFTA message complémentaire concernant l'aéronef.
12H35	: Appel du CCO marine pour dire que le FERLO a récupéré la caisse à la position 14°48.1N 018°35.3W. Il s'agit d'un frigo bar de couleur blanche de marque Whirlpool ARP0850 de dimensions 60X50X80 cm. Demande de voir

	avec le propriétaire de l'aéronef si ce frigo était à bord.
13H03	: Contact avec les EFS qui affirment que le FALCON 50 a décollé à 12H36 et est en contact avec le FERLO, qui lui a transmis l'information du frigo récupéré.

JOURNEE DU 07.09.2015.

07H09	Décollage du Falcon 50.
08H33	: Arrivée de l'équipage du King Air 200 au CCS pour le briefing.
08H34	: Appel du RCC Canarias pour donner leur heure prévue de décollage 09 heures 30. Les coordonnées du dernier point connu lui ont été communiquées.
09H49	: Appel du C/C LINO des EFS pour donner la Météo sur zone au point 14°28N 018°41W, Mer 2 Vent >10Km, CAVOK, T= 27°C, Q1014 Vent Calme.
10H30	: Appel au ROC Canarias disant que leur avion a décollé à 10H20 : avec 07personnes à bord et estime la zone de recherche à 13H45.
10H55	: Arrivée de l'équipage du C295 portugais au CCS pour le briefing et le dépôt de leur plan de vol.
11H16	: Appel du gradé aéro qui dit que le Falcon 50 retournera sur Dakar à 12H15 et il compte repartir 02H de temps après de même que le lendemain après-midi.
11H37	: Le chef CCS appelle du RCC Canarias pour donner à l'avion une fréquence de travail et une zone de travail.
11H46	: Appel du gradé aéro pour dire que le Falcon 50 a perçu le signal de l'émission d'une balise 243MHZ et dit avoir transmis la position au Patrouilleur le Ferlo pour qu'il rallie cette position.
11H52	: Appel du gradé aéro pour dire que la balise 243 émet à 63 Nm sur la radiale 265° de YF.
11H54	: Compte-rendu au chef DIV OPS et au CEMAIR qui demandent de le plotter sur la carte. Après plotting, c'est à

	22Nm au Sud du dernier point connu.
12H00	: Envoi par mail au ROC Canarias la zone de recherche du C235 Espagnol.
12H12	: Réception mail du RCC Canarias qui accuse réception et donne l'heure
12H15	: Décollage du C295 portugais.
12H19	: Appel au CCO Marine pour lui demander l'estimée d'arrivée au point d'émission de la balise 243.
12H26	: Appel du gradé de l'aéro qui dit que le Falcon 50 vient de quitter la zone de travail (à 12H25) et estime son atterrissage dans 10 minutes.
12H40	: Atterrissage du Falcon50.
12H50	: Le CCS appelle le CCO Marine, qui dit que le FERLO est à la position et n'a trouvé que des sachets de concrétiions.

JOURNEE DU 08.09.2015

13H26	: Décollage du CASA 295 espagnol (RESCUE 22)
13H33	: Atterrissage du CASA 295 portugais '13H34: Compte-rendu au CCO Marine
13H41	: Arrivée au parking du CASA 295 portugais
14H12	: Appel du CEMAIR pour nous dire que le Falcon 50 restera en stand-by sauf en cas de nécessité. Le CASA 235 espagnol va continuer à voler. Le CASA 295 portugais sera en maintenance le mercredi 10.09.2015, et fera un changement d'équipage le Jeudi 11.09.2015.
14H18	: Appel du Colonel pour nous dire que le CASA 295 peut voler à 16H30.
16H30	: Arrivée du CASA 235 au parking
17H07	: décollage du CASA 295 portugais
17H08	: Arrivée du Falcon 50 au parking

JOURNEE DU 09.09.2015

07H56	: Arrivée des équipages portugais et espagnol pour le briefing
-------	--

08H03	: Début briefing équipage Zone de recherche attribuée au Casa 235 RESCUE 22 : 14°00N 018°00W - 14°00N 018°35W - 14°50N 018°25W - 14°50N 018°00W.
08H21	: Arrivée des Eléments Français au Sénégal pour le briefing
08H35	: Fin de briefing et départ des équipages vers CRNA pour la visualisation du radar
09H51	: Décollage du Casa 235, RESCUE 22, qui estime la zone de recherche à 10H05
14H55	: Atterrissage du Casa 235, RESCUE22
15H37	: Arrivée de l'équipage du Casa 235 espagnol RESCUE 22 au CCS pour le débriefing. Résultats de la recherche Des objets blancs non identifiés à la position 14°45.191N 018°00.668W. - Un objet jaune fluorescent à la position 14°31.93 N 018°05.457W

JOURNEE DU 10.09.2015

11H20	: Arrivée au parking d'un CASA295 pour un changement d'équipe.
11H28	: Contact avec l'équipe espagnole pour leur demander de passer par la Radiale 380 jusqu'à 40Nm au point de coordonnées N15°20 W017°25 pour faire un SQUARE PATTERN suite à la demande du Lieutenant de vaisseau de la Marine avant de poursuivre sur la zone qui leur a été donnée.
11H40	: Décollage de Casa235 espagnol RESCUE22.
11H55	: Entrée de zone du Casa235 espagnol RESCUE22.
12H39	: Le CCS contacte RESCUE22 via HF, opération normale
13H07	: Contact de RESCUE22 pour nous dire qu'il a fait une (01)Heure de SQUARE PATTERN centré à la position N15°20 W017°25 et fait cap vers la zone initialement donnée de coordonnées : 14°00N 018°00W - 13°30N 018°00W - 14°30N 019'00W 13°30N 019°20W - 14°30N 019°20W - 14°30N 019°00W

13H17	: Contact de RESCUE22 pour nous demander les coordonnées de la zone de recherche.
13H30	: Appel du CCO marine pour nous dire que le FERLO a récupéré une moquette de couleur jaune et un sac de couleur blanche à la position 14°38N 018°55.7W à 11H07.
14H 55	: Réception par mail message du Casa 235 espagnol RESCUE22 disant avoir survolé à 14H 04 quelques débris inconnus à la position 14°18.3N 017°56.568 W. Le patrouilleur FERLO leur demande de maintenir cette position pour le guider.
14H 58	: Appel du CCO de la Marine nationale qui dit que FERLO a récupéré un (01) emballage jaune de marque LANCE-logo SFE de 7m et une (01) veste dégraisseur noire, cinq (05) tampons fluorescents derrière marque Lutteurs Walk Wear.
15H 08	: Arrivée équipage KING AIR 200 pour le briefing.
16H18	: Réception par mail du CASA235 espagnol RESCUE22 signalant avoir vu un objet de forme carré de couleur orange et des objets tout autour à la position: 13°40.885N 018°59.274W
16H19	: Décollage du King Air 200.
16H22	: Compte-rendu au chef DIV.OPS.
16H50	: Le CASA235 espagnol RESCUE22 quitte la zone au point 14°30N 019°00W pour un cap retour.
17H20	Atterrissage du CASA235 espagnol de RESCUE22.
18H00	: Fin du débriefing avec le CASA235 espagnol de RESCUE22
18H34	: Le KING AIR quitte sa zone de travail.
18H39	: Contact avec 6WTNB qui affirme avoir survolé la zone donnée par les espagnoles sans rien trouver.
19H08	: Atterrissage du KING AIR.

JOURNEE DU 11.09.2015

07H 30	: Appel au CCO Marine nationale qui confirme que le
--------	---

	Patrouilleur FERLO était revenu à quai entre 20h et 22h pour se ravitailler et repartir à 05heures. Prochaine vacation avec le FERLO à 08H 05.
08H 00	: Arrivée et début briefing avec les équipages (Espagnols et Portugais) en présence de l'OSA et du Chef DIVOPS. - Moyens aériens disponibles : Casa235 espagnol RESCUE22 et BE20/6VVINB King Air Sénégalais. -Zone de recherche attribuée au Casa235 espagnol RESCUE22 : 1520N 01750W 1520N01840W 1450N01840W 1450N01750W.
09H 54	: décollage du Casa235 espagnol RESCUE22.
10H 00	: Arrivée du Casa 235 RESCUE22 au point d'entrée de leur zone de recherche 10H 52 : Réception par mail message de RESCUE22 signalant avoir aperçu à 10H 41 un objet blanc de formes irrégulières à la position 15°15.019N 017°58.155W.
11H 44	: Appel du CCO de la Marine nationale pour nous dire que le Patrouilleur FERLO est entrain de rallier la position qu'il estime à 16H 00.
11 H 45	: Départ d'un des éléments du CCS pour la Marine nationale afin de prendre les objets récupérés par le Patrouilleur FERLO.
13H 00	: Atterrissage du CASA235 espagnol de RESCUE22.
14H 00	: Arrivée au CCS avec les objets récupérés par le Patrouilleur FERLO :une (01) moquette, un (01) seau vert, (01) un sac de riz vide ,une (01) bouteille vide en plastique, trois (03) toiles imperméable, un (01)frigo bar, un (01) jacket de couleur noire.
14H 50	: Arrivée équipage KING AIR 200 pour le briefing. Zone de recherche attribuée, quadrilatère suivant : 1450N 01750VV -1450N 01840W-1420N01835W 1425N01750W.
15H 29	: Décollage du King Air 200 et estime sa zone à15H 45.
16H 47	: Appel du CCO de la Marine nationale pour nous dire que le FERLO est arrivé sur zone à 16H 30, ils ont trouvé un objet

	en cours d'indentification.
17H 05	: Contact de 6WTNB (King Air 200) pour dire qu'il a survolé à la position N14°38.26 W018°25, radiale 270NM à 55NM de YF beaucoup d'objets de couleurs différentes et des taches d'huile.
17H 10	: Contact de 6WTNB pour dire qu'il souhaite que le FALCON 50 vienne ce jour sur zone pour pouvoir identifier les objets.
17H 36	: Appel du Colonel pour confirmer que le FALCON 50 ne pourra pas décoller ce soir par contre il décollera demain samedi 12 septembre 2015 à 07heures.
19H 00	: Appel de l'enseigne de vaisseau du CCO de la Marine nationale pour nous transmettre les éléments trouvés au point de coordonnées 15°15.019N 017°58.155W : Un (01) bidon de 20 litres vide, blanc avec enroulement de filaments verts. Un (01) bidon de 50 litres vide et un sachet de marque SUPER LION.
19H 06	: Envoi aux EFS un Fax concernant demande de concours du FACON50 pour poursuivre les opérations de recherche de l'aéronef 6VAIM.
19H 20	: Atterrissage du KING AIR 200.
19H 35	: Arrivée de l'équipage du KING AIR 200 pour le débriefing. Il précise qu'à la position sus indiquée il y a beaucoup de taches d'huile et de petits objets de couleurs différentes.

JOURNEE DU 12.09.2015

06H 20	Envoi par mail les photos prises par le KING AIR 200.
07H08	: Décollage du Falcon 50.
07H17	: Compte rendu à l'OSA.
07H52	: Réception par mail de la zone de recherche du FALCON50 : 14°48N 018°35W - 14°48N 018 35W - 14°38N 018 35W

	14°38N 018 25W
07H53	: Arrivée de l'équipage du C295 portugais au CCS pour le briefing.
07H57	: Arrivée de l'équipage du C235 espagnol au CCS pour le briefing.
08H03	: Début du briefing équipage.
08H09	: Arrivée équipage du KING AIR 200.
08H26	: Fin du briefing équipage.
08H24	: Appel de l'équipage du FALCON 50 pour nous dire qu'ils ont survolé des taches d'huile et disent que les objets vus sont des algues au lieu des débris.
09H13	: Appel au CCO Marine pour rendre compte, nous informe que le FERLO a récupéré à 08H35 un objet servant d'emballage à la position 14°38.5N 018°19.9W.
10H00	: Réception par mail d'un message du FALCON 50 pour nous dire qu'il a quitté la zone au point 15°00N 018°00W à 10H02 et estime son atterrissage à 10H10.
10H10	: Atterrissage du Falcon 50. 10H20: Arrivée au parking du Falcon 50. 10H23.
10H45	: Appel du Directeur du Bureau Enquête Analyse (structure indépendante) souhaitant rencontrer le CCS pour les besoins de l'enquête liée à l'accident de l'avion du SENEGAL AIR.
11H15	: Appel au CCO Marine nationale pour demander la dernière position du FERLO, il affirme qu'il est au 14°40N 018°20VV et ratisse sur l'axe 090°.
11H35	: Départ de l'équipage du FALCON 50.
14H35	: Appel du CCO marine pour nous dire que le FERLO a quitté la zone 14H00 et fait cap sur Dakar pour ravitaillement. Il y restera probablement jusqu'à lundi.

	: Arrivée au CCS des équipages C235 espagnol et du C295 portugais pour briefing et dépôt de plan de vol.
14H40	Zone de recherche attribuée au Casa 235 espagnol, RESUE22 : 14°20N 018°00W - 14°20N 019°00W - 15°00N 019°00W 15°00N 018°00W Zone de recherche attribuée au C295 portugais AFP68: 15°00N 019°00W - 15°30N 019°00W - 15°30N 018°00W 15°00N 018°00W
15H05	: Décollage du C235, espagnol, RESUE22.
15H 58	: Décollage du Casa 295, AFP68 portugais
18H32	: Atterrissage du Casa 235, RESUE22.
20H18	: Atterrissage du Casa 295, portugais, AFP68.

JOURNEE DU 13.09.2015

07H 50	: Arrivée du chef DIVOPS, de l'équipage espagnol et portugais pour le Briefing d'évaluation avec le CEMAIR.
08H 00	: Arrivée de l'équipage français.
08H 59	: Arrivée du CEMAIR et début du briefing avec l'équipage.
09H 20	: Fin du briefing d'évaluation avec le CEMAIR.
10H 00	: l'équipage du Casa 295, AFP68 a délayé leur plan de vol pour décoller à 12H00.
12H 00	: Appel du colonel pour dire que le Casa295 portugais a annulé sa mission cause météo.
13H 10	: Décollage du Casa 235, RESUE22. Zone de recherche confiée au Casa235, RESUE22: 1520N 01750W- 1520N01836W -144501835W- 1450N 01750W.
14H 03	: Réception mail du Casa235 espagnol nous informant qu'il est en opération normale et confirme qu'il n'aperçoit que des déchets plastiques.
16H 37	: Atterrissage cas 235 RESUE22

JOURNEE DU 14.09.2015

10H 10	: Décollage du Casa 295, il estime la zone de recherche à 10h30
10H 34	: Contact des portugais (par la station sol) pour nous confirmer l'entrée en zone du C295 à 10H30 et le début des recherches.
10H 40	Appel par TPH du C295 pour dire qu'il a aperçu une caisse blanche à 10H 20 à la position 14°49.0 N 018°35.4W. Information transmise au patrouilleur FERLO qui fait mouvement à la position pour investigations. Le C295 n'étant plus sur zone promet d'y revenir dans une heure.
10H 41	: Compte rendu à l'OSA et au chef DIVOPS qui demande qu'on maintienne le C295 sur zone de recherche sur ordre du CEMAIR.
10H 49	: Appel CCO marine pour donner la position du FERLO : 14°59.9N 018°29.7VV et espère arriver à la position de la caisse à 11H 35.
10H 50	: Appel au CCR (Centre de Contrôle Régional) pour qu'il dise au C295 d'appeler le CCS Dakar. Le CCR répond que le C295 est en vol opérationnel.
10H 51	: Atterrissage du King Air 200.
10H 54	: Arrivée de l'équipage du Falcon 50 au CCS.
11H 03	: Compte rendu au Chef DIVOPS de l'arrivée de l'équipage français qui promet de décoller vers 12H 00 pour 06 heures de vol sur zone.
11 H 18	: Appel du Gradé aéro pour demander la position de la caisse aperçue par le C295.
11 H 25	: Appel de l'OSA pour voir si le C295 est toujours sur zone.
12H 27	: Réception via RSFTA message complémentaire concernant l'aéronef.

12H 35	: Appel du CCO marine pour dire que le FERLO a récupéré la caisse à la position 14°48.1N 018°35.3W. Il s'agit d'un frigo bar de couleur blanche de marque Whirlpool ARP0850 de dimensions 60X50X80crn. Demande de voir avec le propriétaire de l'aéronef si ce frigo était à bord.
12H 36	: Décollage du Falcon 50. Estimée zone à 12H43
13H 03	: Contact avec les EFS qui affirment que le FALCON 50 a décollé à 12H 36 et est en contact radio avec le FERLO, qui lui a transmis l'information du frigo récupéré.
13H 50	: Atterrissage C295 à Dakar.
14H 00	: Atterrissage du Casa 295 Portugais. Compte rendu au chef CCS et au Chef de la DIV OPS.
15H 09	: Appel du colonel responsable du FRONTEX disant l'impossibilité pour l'aéronef de recherche portugais de redécoller cette nuit, sauf s'il reçoit l'autorisation du Portugal. Il y a possibilité de détourner le vol FRONTEX prévu pour le lundi 07 septembre 2015.
16H 02	: Appel au Chef DIVOPS pour lui donner les informations du redécollage C295 prévu à l'arrivée des français.
16H 28	Réception de photos du Falcon 50 montrant un objet trouvé à la position 14°54.6N 018°42.4W à 16 Nm de la dernière position connue de l'aéronef.
16H 36	Compte rendu et envoi de l'image envoyée par le Falcon 50 au CEMAIR.
16H 41	Appel au responsable FRONTEX pour convenir du décollage du C295 à 18H00.
16H 47	: Appel au RCC Canarias pour voir les possibilités d'aide des espagnols. En effet, il ne dispose que d'un seul aéronef de recherche à Canarias et qu'en cas de besoin impératif, une demande officielle serait nécessaire ainsi que de l'apport d'un aéronef supplémentaire de Madrid.
17H 10	: Arrivée de l'équipage du C295 pour le briefing et dépôt de leur plan de vol.
17H 54	: Arrivée au parking du Falcon 50.

18H 00	: Arrivée de l'équipage français pour le débriefing. Temps de vol total 05 heures 18 minutes dont 04 heures 30 minutes sur zone.
18H 05	: Décollage du C295, arrivée sur zone estimé à 18H18.
18H 45	: Appel du Chef des opérations du RCC Canarias : après discussions avec Madrid, ils ont la possibilité de mettre à la disposition du CCS Dakar un aéronef de recherche, sous réserve d'une demande officielle avant 22H00.
18H 54	: Appel du CEMAIR pour confirmer le besoin du CCS Dakar à avoir un aéronef de recherche espagnol. Information transmise au RCC Canarias.
20H 05	: Envoi par Email de la demande de concours des espagnols.
20H 06	: Le CCS appelle la Tour pour savoir l'heure estimée d'arrivée du C295 à Dakar (HEA 20H 15).
20H 07	: Appel de du RCC Canarias qui confirme avoir l'aval des autorités de Madrid. Il prévoit de décoller le lundi 07 septembre 2015 au plus tard à 13H00 avec un Casa 235.
20H 18	: Atterrissage du C295 portugais.
20H 21	: Appel du CDT de bord du Falcon 50 pour nous dire qu'il prévoit de décoller le 07 septembre 2015 à 07H00.
20H 25	: Arrivée de l'équipage du C295 au CCS pour le débriefing : <ul style="list-style-type: none"> - Heure d'arrivée sur zone 18H25 - L'avion quitte la zone à 19H55 - Temps de recherche 01H20 - Résultat : pas d'objets trouvés.
20H 47	: Appel du colonel pour nous dire que le C295 prévoit de décoller le 07 septembre 2015 à 12H 00.
21H 12	: Appel de Canarias qui prévoit de décoller le 07 septembre 2015 vers 09H 00.
21H 30	: Appel pour confirmer le décollage du C235 espagnol prévu à 09H30.

JOURNEE DU 15.09.2015

10H 28	: Arrivée de l'équipage du Casa 295 portugais pour le briefing. La zone proposée est la suivante 1510N 01815W-1510N 01850W-1440N 01850W-1450N 01810W
12H 03	: Décollage du Casa 295 portugais
13H 45	: Appel de la station du Casa 295 portugais qui nous informe que le Casa 295 a fait 01 H 15 minutes de recherche et a terminé à 13H33 pour débuter sa mission FRONTEX à la position 14°42.6N 018°38.0W en opération normale.
16H 08	: Atterrissage du Casa 295 portugais

JOURNEE DU 16.09.2015

13H 37	: Arrivée au CCS de l'équipage du C295 portugais pour le briefing et le dépôt de plan de vol
13H 50	: Départ de l'équipage du C295 portugais.
14H 55	: Décollage du C295 portugais. Zone : 14°40N 018°35W - 14°35N 018°00W - 14°10N 018°00W 15°10N 018°40W
18H 55	: Atterrissage du C295 portugais
19H 15	: Arrivée au CCS de l'équipage du C295 pour le débriefing : Pas d'objet trouvé

JOURNEE DU 18.09.2015

09H 20	: Appel au CCO Marine, le Lt de vaisseau affirme que le KEDOUGOU a été sur les lieux, les objets signalés par le C295 étaient des bidons et des déchets. Il souhaiterait que l'avion soit plus précis sur les objets observés avant de faire dérouter les navires.
13H 44	: Arrivée au CCS de l'équipage du C295 pour le briefing et le dépôt du plan de vol. Zone de recherche : 15°00N 018°00W - 15°00N 019°00W - 14°30N 019°00W - 14°30N 018°00W

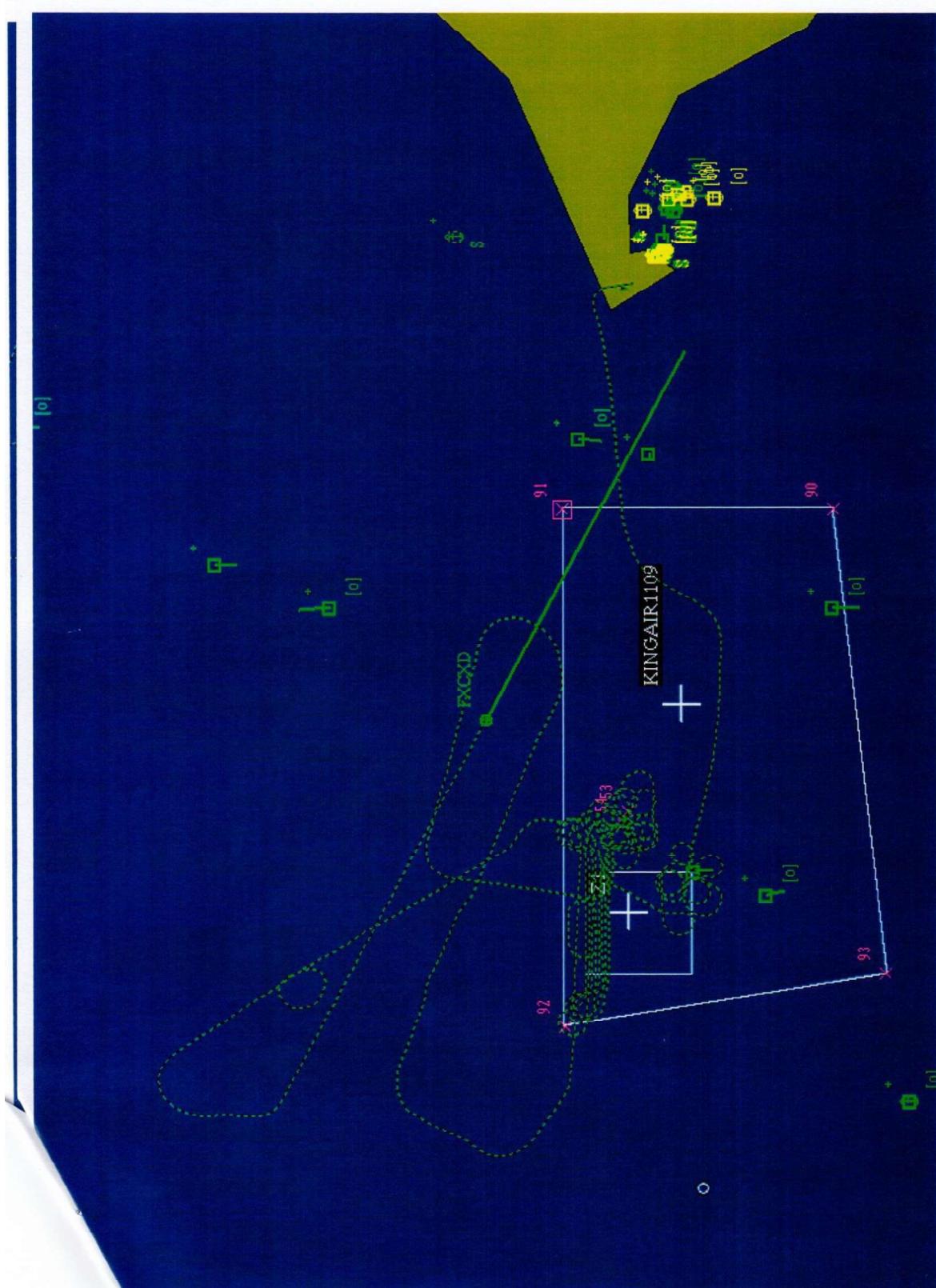
13H 47	: Départ de l'équipage
15H 10	: Décollage du C295
15H 20	: Contact de la station sol pour nous dire que le C295 a débuté les recherches par la position 14°57' 6N 018°00'W
17H 40	: Contact de la station pour nous dire que le C295 a quitté la zone de recherche à 17H30 à la position 14°57' 2N 018°59.1'W et n'a rien à signaler.
19H 15	: Atterrissage du C295
19H 30	: Arrivée au CCS de l'équipage du C295 pour le débriefing. Il dit avoir fait 02H10mn de recherche, rien à signaler et prévoit leur prochain décollage le dimanche 20/09/15 entre 10H et 12H.

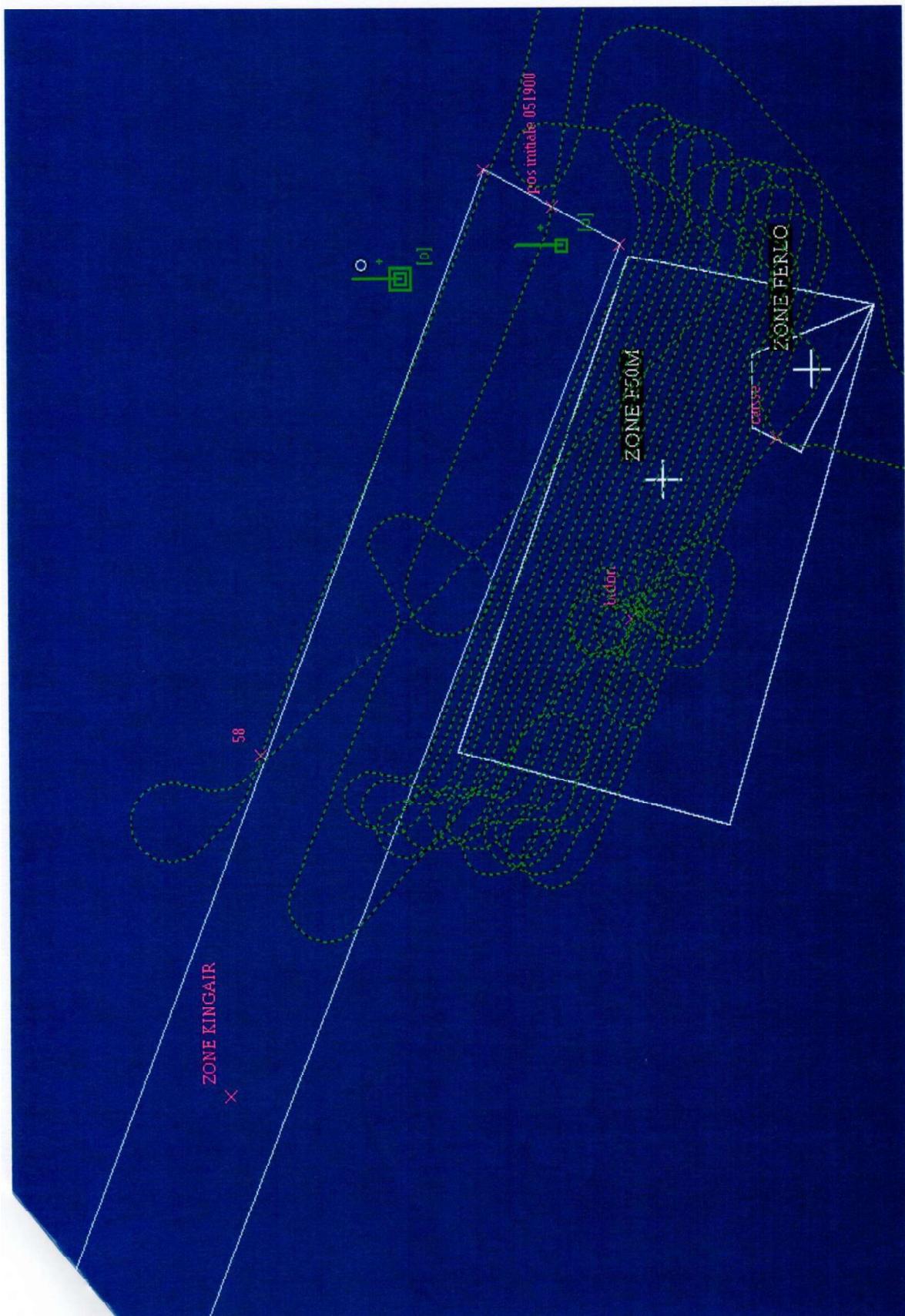
JOURNEE DU 19.09.2015

07H 30	Arrivée de l'équipage du KING AIR 200 / 6WTNB pour le briefing et dépôt de leur plan de vol. Zone de recherche attribuée : 15°00'N 018°00'W - 15°00'N 018°40'W 14°40'N 018°40'W - 14°40'N 018°00'W
08H 56	: Décollage du KING AIR 200 / 6WTNB
10H 05	: Contact de 6WTNB pour dire qu'il quitte la zone et estime Dakar 10H15 et rien à signaler.
10H 20	: Atterrissage du KING AIR 200 / 6WTNB

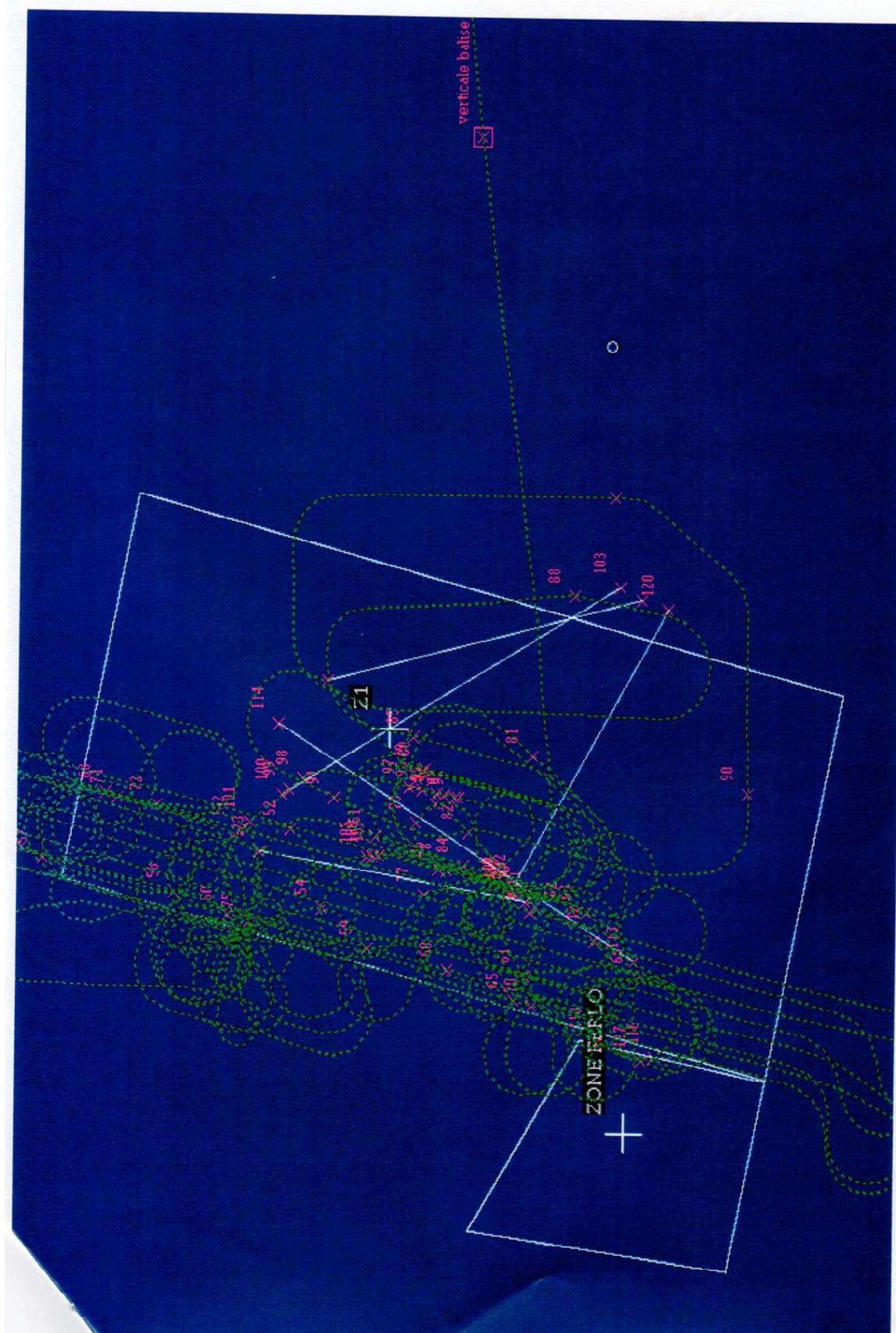
JOURNEE DU 21.09.2015

09H 48	: Arrivée de l'équipage portugais pour le briefing.
09H 50	: Fin du briefing et départ de l'équipage pour le Casa 295 AFP 68.
11H 08	: Décollage du Casa 295 portugais AFP 68.
14H 30	: Atterrissage du Casa 295 portugais AFP 68

OPERATIONS DE RECHERCHE DU 6V-AIM AU LARGE DE DAKAR**Zone de Recherche KING AIR**

Trois (3) zones de Recherche (FALCON 50, KING AIR & FERLO)

Zone de Recherche FERLO



ANNEXE 17

Chap. 8.5.5 du document 4444 de l'OACI (vérification de l'indicateur de niveau).

Chapitre 8. Services de surveillance ATS

8-7

8.5.5 Indication de niveau fondée sur l'emploi d'informations d'altitude-pression

8.5.5.1 VÉRIFICATION DE L'INDICATION DE NIVEAU

8.5.5.1.1 La valeur de tolérance utilisée pour établir la précision de l'indication de niveau obtenue à partir de l'altitude-pression et affichée au contrôleur sera de ± 60 m (± 200 ft) en ce qui concerne l'espace aérien RVSM. Pour tout autre espace aérien, elle sera de ± 90 m (± 300 ft); toutefois, les autorités ATS compétentes pourront spécifier un critère plus faible qu'elles jugeraient plus pratique mais qui ne sera pas inférieur à ± 60 m (± 200 ft). Les informations de hauteur géométrique ne seront pas utilisées pour la séparation.

8.5.5.1.2 La vérification de l'indication de niveau obtenue à partir de l'altitude-pression et affichée au contrôleur sera effectuée par chaque organisme ATC doté des équipements nécessaires lors du premier contact avec l'aéronef intéressé ou, en cas d'impossibilité, le plus tôt possible après ce contact. Cette vérification sera faite par comparaison simultanée avec l'indication de niveau altimétrique communiquée en radiotéléphonie par le même aéronef. Le pilote de l'aéronef dont l'indication de niveau obtenue à partir de l'altitude-pression se situe dans les limites de tolérance approuvées n'a pas besoin d'être informé de cette vérification. Les informations de hauteur géométrique ne seront pas utilisées pour déterminer si des différences d'altitude existent.

8.5.5.1.3 Si l'indication de niveau observée ne se situe pas dans les limites de tolérance approuvées ou si un écart dépassant les limites de tolérance approuvées est détecté après la vérification, le pilote en sera informé et il lui sera demandé de vérifier le calage altimétrique et de confirmer le niveau de l'aéronef.

8.5.5.1.4 Si, après confirmation que le calage altimétrique est bon, l'écart persiste, les mesures ci-après devraient être prises selon les circonstances :

- a) demander au pilote d'arrêter d'émettre des données d'altitude en mode C ou par ADS-B, à condition que cela n'entraîne pas la perte des renseignements sur la position et l'identité, et informer de la mesure prise les postes de contrôle suivants ou l'organisme ATC intéressé ; ou
- b) informer le pilote de l'écart et lui demander de continuer à émettre afin d'empêcher la perte des renseignements sur la position et l'identité de l'aéronef, et, après avoir reçu l'autorisation de l'autorité ATS compétente, remplacer l'indication de niveau figurant sur l'étiquette par le niveau signalé. Informer de la mesure prise le poste de contrôle suivant ou l'organisme ATC intéressé.

8.5.5.2 DÉTERMINATION DE L'OCCUPATION D'UN NIVEAU

8.5.5.2.1 Le critère qui sera utilisé pour déterminer qu'un niveau spécifique est occupé par un aéronef sera de ± 60 m (± 200 ft) en ce qui concerne l'espace aérien RVSM. Pour tout autre espace aérien, il sera de ± 90 m (± 300 ft); toutefois, les autorités ATS compétentes pourront spécifier un critère plus faible qu'elles jugeraient plus pratique mais qui ne sera pas inférieur à ± 60 m (± 200 ft).

Note.— Une brève explication des considérations sur lesquelles cette valeur a été fondée est donnée dans le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426).

8.5.5.2.2 Aéronef maintenant un niveau. On considère qu'un aéronef maintient le niveau qui lui a été assigné tant que l'indication de niveau obtenue à partir de l'altitude-pression respecte le critère applicable au niveau assigné, critère qui est spécifié au § 8.5.5.2.1.

8.5.5.2.3 Aéronef libérant un niveau. On considère qu'un aéronef autorisé à libérer un niveau a commencé sa manœuvre et libéré le niveau lorsque l'indication obtenue à partir de l'altitude-pression change de plus de 90 m (300 ft) par rapport au niveau précédemment assigné, dans la direction prévue.

10/11/16

Chap. 9.2.2.1 du document 4444

9-6

Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)

9.2.1.2 De plus, les aéronefs dotés de moyens appropriés de communications radio bilatérales doivent transmettre un compte rendu pendant la période de vingt à quarante minutes qui suit le dernier contact (qu'elle qu'ait été la raison de ce contact) simplement pour indiquer que le vol progresse conformément au plan de vol ; ce message comprendra l'identification de l'aéronef et les mots « vol normal » ou le signal QRU.

9.2.1.3 Le message « vol normal » sera transmis sur les voies air-sol à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne (ainsi, il sera normalement adressé à la station de télécommunications aéronautiques desservant l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la FIR dans laquelle se trouve l'aéronef ; à défaut, il sera adressé à une autre station de télécommunications aéronautiques pour être retransmis, selon les besoins, à l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la FIR).

9.2.1.4 Il peut être souhaitable, lors d'opérations SAR d'une certaine durée, de notifier par voie de NOTAM les limites latérales et verticales de la zone d'opérations SAR et d'avertir les aéronefs qui ne participent pas effectivement aux opérations de recherches et de sauvetage, et qui n'ont pas été pris en charge par le contrôle de la circulation aérienne, qu'ils doivent éviter cette zone, sauf autorisation de l'organisme ATS approprié.

9.2.2 Organismes des services de la circulation aérienne

9.2.2.1 Une fois passée l'heure régulière ou escomptée de compte rendu et lorsque aucun compte rendu n'a été reçu d'un aéronef dans les limites d'un laps de temps raisonnable qui peut être spécifié par accord régional de navigation aérienne, l'organisme ATS s'efforcera, avant l'expiration des trente minutes prescrites, d'obtenir ce compte rendu de façon à pouvoir appliquer les dispositions correspondantes à la « phase d'incertitude » (voir Annexe 11, § 5.2.1), si les circonstances le justifient.

9.2.2.2 Lorsque le service d'alerte est nécessaire pour un aéronef traversant plus d'une FIR ou région de contrôle et qu'il y a un doute sur la position de cet aéronef, l'organisme chargé d'assurer la coordination de ce service sera l'organisme ATS de la FIR ou région de contrôle :

- a) dans laquelle se trouvait l'aéronef lorsque le dernier contact air-sol a été établi ;
- b) dans laquelle l'aéronef était sur le point de pénétrer lorsque le dernier contact air-sol a été établi à la limite de deux FIR ou régions de contrôle ou à proximité de cette limite ;
- c) dans laquelle l'aéronef a son point d'escale ou de destination :
 - 1) si l'aéronef n'est pas équipé de moyens de communications radio bilatérales, ou
 - 2) si l'aéronef n'est pas tenu de transmettre des comptes rendus de position.

9.2.2.3 L'organisme chargé, conformément au § 9.2.2.2, d'assurer le service d'alerte :

- a) notifiera la ou les phases d'urgence non seulement au centre de coordination de sauvetage qui lui est associé, mais aussi aux organismes chargés du service d'alerte dans les autres FIR ou régions de contrôle intéressées ;
- b) demandera à ces organismes de participer à la recherche de tous renseignements utiles sur l'aéronef présumé en difficulté, par tous les moyens jugés appropriés, en particulier ceux indiqués au § 5.3 de l'Annexe 11 (Utilisation des installations de télécommunications) ;
- c) rassemblera les renseignements obtenus lors de chaque phase d'urgence et, après vérification éventuelle, les communiquera au centre de coordination de sauvetage ;
- d) notifiera la fin de l'état d'urgence en fonction des circonstances.

10/11/16

Chap. 5.2.1 de ANNEXE 11 de l'OACI

CHAPITRE 5. SERVICE D'ALERTE

5.1 Mise en œuvre

5.1.1 Le service d'alerte sera assuré :

- a) à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation ;
- b) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison ; et
- c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

5.1.2 Les centres d'information de vol ou les centres de contrôle régional serviront de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef en difficulté se trouvant dans la région d'information de vol ou dans la région de contrôle intéressée et transmettront ces renseignements au centre de coordination de sauvetage intéressé.

5.1.3 Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome ou d'un organisme de contrôle d'approche sera en difficulté, cette tour ou ce bureau avertira immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui préviendra à son tour le centre de coordination de sauvetage ; toutefois, si la nature du cas d'urgence est telle que la notification serait superflue, il ne sera pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.

5.1.3.1 Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome ou l'organisme de contrôle d'approche responsable alertera d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prendra les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

5.2 Alerte des centres de coordination de sauvetage

5.2.1 Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne, sauf dans le cas indiqué au § 5.5.1, alerteront les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef sera considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

a) Phase d'incertitude :

- 1) lorsqu'aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les trente minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première, ou
 - 2) lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les trente minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes des services de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes, si cette dernière heure est postérieure à la première,
- à moins qu'il n'existe aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

ANNEXE 18

LETTRE D'ACCORD ENTRE BAMAKO ET DAKAR (CCR)

LETTER D'ACCORD (LOA)

Entre

Le CCR de BAMAKO	&	Le CCR de DAKAR
-----------------------------	--------------	----------------------------

1. Préambule

1.1 - La présente lettre d'accord a pour objet de spécifier les procédures de coordination entre le CIV/CCR de Dakar et l'ACC de Bamako. Les signataires conviennent que les procédures qui figurent dans le présent document seront applicables à partir de la date d'entrée en vigueur. Les amendements seront effectués suivant les procédures qui figurent en 7.8 ci-dessous. L'annulation unilatérale n'est pas prévue.

1.2 - La présente lettre d'accord annule et remplace la lettre d'accord datée du **02 Avril 2015** qui lie le CCR de Dakar et le CCR de Bamako.

2. Date d'entrée en vigueur

2.1. Les dispositions de la présente lettre d'accord seront mises en vigueur **le 23 juillet 2015 à 0001 UTC**.

3. Portée

3.1. Les procédures ci-après complètent les normes et pratiques recommandées de l'OACI qui figurent dans les Annexes 2 et 11, les procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic Aérien contenues dans le document 4444-PANS/ATM et les procédures complémentaires régionales (Doc 7030). Elles indiquent en détail les conditions dans lesquelles la responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne doit être transférée entre le CCR de Bamako et le CCR de Dakar.

3.2. La présente lettre d'accord donne un caractère officiel à la délégation de responsabilité, du **CCR de Dakar au CCR de Bamako** et vice versa en ce qui concerne la mise en œuvre des services de la circulation aérienne à l'intérieur des parties de l'espace aérien qui sont situées entre les limites des deux espaces et les trois points convenus de transfert de responsabilité tels qu'ils sont définis au paragraphe 7.2.1. L'établissement des points de transfert n'est fondé que sur des considérations liées à l'exploitation ; par conséquent, il ne sert à aucun autre usage et ne peut être invoqué non plus à aucune autre fin.

4. Amendements

- 4.1. Toute modification de la présente lettre d'accord, y compris son annulation et son remplacement, doit recevoir l'accord des organes ATS intéressés, en ce qui concerne le fond aussi bien que la date d'application. Les modifications devront être convenues soit à l'occasion d'une réunion de représentants des deux organes, soit par échange de correspondance, soit par échange de messages RSFTA avec accusé de réception de la part des signataires.
- 4.2. Les superviseurs des CCR intéressés peuvent convenir de dérogations temporaires au présent document tel qu'il est spécifié au paragraphe 7.8 ci-dessous, toutefois, les changements à caractère permanent n'auront d'effet que sous la forme d'un amendement écrit dûment signé par les représentants autorisés.

5. Espace aérien AFI

- 5.1 L'espace aérien de la Région AFI compris entre les FL 290 et 410 inclus, englobant toutes les FIR de la Région AFI, est désigné espace aérien RVSM de la Région AFI.
- 5.2 Il n'existe pas d'espace aérien de transition dans l'espace aérien RVSM AFI.
- 5.3 Procédures applicables dans l'espace aérien RVSM AFI
 - 5.3.1 Les procédures RVSM applicables dans l'espace aérien RVSM AFI figurent dans les procédures complémentaires régionales – Doc. 7030/4 – Région Afrique-Océan Indien.
Les procédures détaillées se trouvent dans le Manuel des Opérations ATC pour le RVSM dans la région AFI.
 - 5.3.2 Les aéronefs approuvés RVSM et les aéronefs non approuvés RVSM pénétrant dans l'espace aérien RVSM à partir d'un espace aérien non RVSM devront s'établir sur un niveau de vol choisi dans le Tableau OACI des niveaux de croisière qui est publié dans l'Appendice 3(a) de l'Annexe 2 (Règles de l'air) de l'OACI.
 - 5.3.3 Le tableau ci-dessous montre les niveaux de vol RVSM applicables dans l'espace aérien AFI.

M2
1/2

Niveaux de vol en fonction de la direction du vol – FL280 to FL430		
Routes magnétiques de 180 degrés à 359 degrés		Routes magnétiques de 000 degrés à 179 degrés
← FL 430		
(Niveau de vol non RVSM situé au dessus de l'espace aérien RVSM)		
← FL400	FL410	→
← FL380	FL390	→
← FL360	FL370	→
← FL340	FL350	→
← FL320	FL330	→
← FL300	FL310	→
← FL280 (niveau de vol non RVSM situé en dessous de l'espace aérien RVSM)	FL290	→

5.3.4 Opérations de vol dans l'espace aérien RVSM

5.3.4.1 A l'exception des aéronefs d'Etat (définis dans l'Article 2 de la convention de Chicago Doc.7300), seuls les aéronefs approuvés RVSM seront autorisés à voler dans l'espace RVSM AFI.

5.4 Procédures d'urgence applicables lorsqu'il faut augmenter la séparation

5.4.1 Le centre concerné devra décider s'il convient d'augmenter la séparation verticale dans les parties de son espace aérien RVSM qui, selon les comptes rendus des pilotes, sont défavorablement touchées par une turbulence plus forte que modérée. Dans les zones où la turbulence signalée est d'une ampleur significative, le minimum de séparation verticale entre aéronefs sera augmenté.

6. Procédures

6.1. Messages de mouvement et de contrôle

6.1.1. Plans de vol

a) Des messages de plan de vol déposé (FPL) seront normalement transmis pour les vols provenant du CCR de Dakar et du CCR de Bamako pénétrant dans l'un ou l'autre des deux espaces, **30 minutes au moins** avant l'heure estimée d'arrivée de l'aéronef à la limite commune des deux espaces.

b) Les plans de vol répétitifs seront acceptés pour les vols entre le CCR Dakar et le CCR de Bamako (ou autres conditions ou circonstances applicables)

6.1.2. Messages de départ

Des messages de départ (DEP) seront transmis pour tous les vols mentionnés en 6.1.1 ci-dessus aussitôt que possible après que l'aéronef ait décollé.

6.1.3. Estimations

Les messages d'estimation (EST) seront transmis pour tous les vols traversant la limite commune d'espace aérien à temps pour être reçus par l'organe ATS receveur **15 minutes au moins** avant l'heure estimée de passage de l'aéronef aux points de transfert spécifiés au paragraphe 7.2.1 ci-dessous.

6.1.4. Révisions

Des messages de coordination (CDN) seront transmis aussitôt que possible chaque fois que l'heure estimée de passage de l'aéronef au point de transfert diffère de **3 minutes ou plus** avec celle qui avait été communiquée à l'origine ou lorsqu'il est prévu de changer de condition et/ou de niveau autorisé de passage.

6.1.5. Acceptation

Les messages de coordination (EST et CDN) transmis par RSFTA exigent qu'une acceptation opérationnelle soit transmise à l'organe transféreur sous la forme d'un message d'acceptation (ACP).

6.2. Transmission des messages et procédures de coordination

6.2.1. Les messages plans de vol déposés seront normalement transmis sur RSFTA. En cas de panne du RSFTA, ces messages seront transmis par tout autre moyen disponible, tel que le Fax, la communication vocale etc.

6.2.2. Les messages de coordination (EST, CDN et ACP) seront normalement transmis sur des circuits vocaux directs ATS. Au cas où le circuit vocal direct ATS n'existe pas, les moyens alternatifs seront utilisés dans l'ordre de priorité suivant :

Y *Y*

- ATS/DS
- Téléphone commuté
- Radiotéléphonie HF (HF/RTF)
- Retransmission par d'autres organes ATS
- Retransmission par d'autres aéronefs et par RSFTA

- 6.2.3.** Les messages de coordination seront émis à temps pour être reçus par le centre ATS receveur 15 minutes au moins avant l'heure estimée de passage de l'aéronef au-dessus du point de transfert.
- 6.2.4.** Une fois que les conditions de transfert auront été coordonnées, l'organe transféreur ne pourra pas les modifier sans accord préalable de l'organe ATS receveur.
- 6.2.5.** En cas d'interruption totale des communications entre organes ATS intéressés, un aéronef au départ montera seulement jusqu'au niveau qu'il pourra atteindre avant d'arriver au point de transfert de responsabilité. Si ce niveau est inférieur à celui spécifié dans le plan de vol, l'aéronef recevra pour consigne de demander directement à l'organe receveur l'approbation d'un niveau supérieur puis d'obtenir de l'organe Transféreur l'autorisation de monter jusqu'au niveau approuvé par l'organe receveur.
- 6.2.6** Dans le cas des vols au départ des aérodromes (Kayes, Tambacounda, Kédougou, Sabadola, Manantali, Kéniéba) pour lesquels, étant donné la proximité de la limite de la TMA, l'application des procédures énoncées en 6.1.3 ci-dessus ne sera pas possible après le départ, la coordination entre l'organe ATS transféreur et l'organe ATS receveur sera accomplie avant que l'autorisation ATC ne soit délivrée à l'aéronef intéressé (voir PANS-ATM, VIII^{ème} partie paragraphe 3.2.3).
- 6.2.7** En cas d'interruption totale de communications entre les organes ATS intéressés, l'organe ATS transféreur donnera consigne à l'aéronef en route d'établir la communication avec l'organe ATS receveur 10 minutes avant d'arriver au point de transfert de responsabilité afin de lui fournir les données de vol nécessaires et de lui faire rapport.
- 6.2.8** Les avions évoluant sur l'UA600 dans le sens Bamako-Nouakchott seront coordonnés au point KIMGA par le CCR de Bamako au CCR de Nouakchott et donnés en information de trafic au CCR/CIV de Dakar.

7. Moyens alternatifs de communications

Si les moyens dédiés aux communications ne sont pas disponibles, les moyens alternatifs suivants seront utilisés dans l'ordre de priorité ci-après :

	CCR Bamako	CCR Dakar
Téléphone 1	(00223)20 20 18 21	(00221) 33 820 06 50
Téléphone 2	(00223)20203161	00870763041734

7.1 Transfert des communications

7.1.1. Pour le transfert des communications, les fréquences sont assignées comme suit :

Route ATS	Indicatif d'appel de l'organe ATS	Fréquence Primaire	Fréquence Secondaire
UA601	Dakar Contrôle Bamako Contrôle	129.5Mhz 8861 Khz 125.4 Mhz	6535/13315 Khz 8861 Khz
UM974	Dakar Contrôle Bamako Contrôle	129.5Mhz 8861 Khz 125.4 Mhz	6535/13315 Khz 8861 Khz
UA600	Dakar Contrôle Bamako Contrôle	129.5Mhz 8861 Khz 125.4 Mhz	6535/13315 Khz 8861 Khz

Note : Les organes ATS échangeront à temps l'information sur les fréquences utilisées.

- 7.1.2. Consigne sera donnée aux aéronefs d'établir des communications avec l'organe Accepteur à la verticale du point de transfert de communications. Le point de transfert de communication peut ne pas coïncider avec le point de transfert de contrôle (Voir le paragraphe 7.2.1)
- 7.1.3. Le transfert de communication pour les avions évoluant sur l'UA601 se fera 5 minutes avant GATIL dans le sens Bamako Dakar. et inversement.
- 7.1.4. Le transfert de communication pour les avions évoluant sur l'UM974 se fera 5 minutes avant MISKI dans le sens Bamako Dakar. et inversement.
- 7.1.5. En ce qui concerne le paragraphe 3.2.12 de la Xème partie des PANS/ATM/501, l'organe ATS receveur n'a pas besoin, par routine, d'informer l'organe ATS transféreur qu'il est entré en communication radio avec un aéronef dont le transfert est en cours.
- 7.1.6. Si l'organe ATS receveur n'est pas en mesure d'établir des communications avec un aéronef moins de **05 minutes** après l'heure estimée de passage au point de transfert, on tentera les autres fréquences mobiles et en dernier lieu la retransmission par l'intermédiaire d'autres aéronefs. Si on ne réussit pas, il faudra informer l'organe ATS transféreur afin que les mesures appropriées puissent être prises.
- 7.1.7. Chaque fois qu'un organe ATS est au courant qu'un aéronef n'est pas en mesure d'entrer ou de rester en communication Radio avec l'organe ATS chargé d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien où il évolue, il tentera de retransmettre des messages pertinents.

7.2 Transfert de responsabilité

- 7.2.1. La responsabilité de fourniture des services de la circulation aérienne sera transférée à l'organe receveur aux points significatifs suivants :

Route ATS	Point de transfert de responsabilité
UA601	GATIL
A601	SISTU
UM974	MISKI

Note : Il n'y a pas besoin de spécifier les points de transfert de communication lorsqu'ils coïncident avec les points de transfert de contrôle.

- 7.2.2. Si le transfert de responsabilité s'impose ailleurs qu'aux points indiqués en 7.2.1.ci-dessus, il sera coordonné séparément pour chaque vol.

- 7.2.3. L'organe receveur ne modifiera pas l'autorisation ATC accordée à l'aéronef transféré jusqu'à ce que celui-ci ait signalé à cet organe qu'il a franchi le point de transfert approprié, à moins qu'il ne soit expressément convenu avec l'organe transféreur.

- 7.2.4 Il n'y a pas besoin d'échange de messages supplémentaires de transfert ou d'acceptation sauf sur demande.

7.3 Niveaux de vol

- 7.3.1. Des niveaux de vol conformes au tableau des niveaux de croisière de l'Appendice 3 à l'Annexe 2 seront normalement attribués aux aéronefs

- 7.3.2. Des dérogations à ce qui précède doivent être convenues entre les contrôleurs concernés cas par cas à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé.

7.4 Minimum de séparation

- 7.4.1 Le minimum de séparation longitudinale est de **15 minutes** dans la FIR et de **10 minutes** sur les routes contrôlées à moins qu'il soit spécifié autrement dans la LOA.

- 7.4.2. Séparation latérale : le minimum de séparation minimale sera appliquée.

- 7.4.3. Séparation de routes croisées : le minimum de séparation normale sera appliquée.

- 7.4.4 Séparation de routes de direction opposée : le minimum de séparation normale sera appliquée.

- 7.4.5 Lorsque l'aéronef qui suit est plus rapide que l'aéronef qui précède, l'organe transféreur informera l'organe accepteur et lui demandera d'approuver le transfert de contrôle. L'organe receveur aura le droit de fixer les conditions de transfert de contrôle.

7.4.6 Si la condition d'exploitation l'impose, une augmentation temporaire de la séparation minimale peut être convenue entre les superviseurs ATS. La dérogation cessera aussitôt que les circonstances le permettront.

7.5. Limite d'autorisation

La limite d'autorisation sera normalement l'aérodrome de destination. Toutefois, si la coordination nécessaire ne peut être assurée à temps, (par exemple en raison d'une interruption des communications entre organes ATS), la limite d'autorisation sera le point de transfert et consigne sera donnée à l'aéronef de demander à l'organe accepteur, avant de franchir ce point, une autorisation pour le reste du vol. Si l'aéronef n'est pas en mesure d'établir les communications avec l'organe transférateur ou receveur, le pilote suivra les procédures normales applicables en cas de perte des omnidirectifs y compris mais non limitatif les IFBP.

7.6. Renseignements météorologiques

Les organes ATS se communiqueront les renseignements SIGMET et les conditions météorologiques aux aérodromes de destination situés dans leurs espaces aériens respectifs chaque fois que ces conditions peuvent tomber au-dessous des minima d'exploitation des aéronefs et de ce fait obliger ceux-ci à se dérouter ou à attendre qu'elles s'améliorent.

7.7. Régulation de la circulation (s'il y a lieu)

7.7.1. S'il devient nécessaire d'assurer la régulation de la circulation aérienne pour éviter des retards excessifs aux aérodromes de destination situés dans leurs espaces aériens respectifs, les organes ATS négocieront les uns avec les autres et conviendront d'un **nombre d'aéronefs par heure**.

7.7.2. Les accords de ce genre ne seront pas valables au-delà de 24 heures UTC le jour de la mise en œuvre. Toute prorogation doit être négociée avant cette heure d'expiration.

7.7.3. Tous ces accords seront résiliés dès que les circonstances permettront la reprise des opérations normales. La décision des superviseurs suffira dans tous les cas.

7.8. Dérogations

7.8.1. Les dérogations temporaires aux procédures spécifiées dans la présente lettre d'accord ne seront autorisées que dans des circonstances exceptionnelles et elles seront obligatoirement l'objet d'une coordination préalable entre les superviseurs ATS dans chaque cas.

7.8.2. Toute dérogation à ces dispositions, due à une urgence ou mise en œuvre pour assurer la sécurité de la circulation aérienne, sera immédiatement signalée aux autres organes ATS intéressés et il y sera mis fin dès que les circonstances qui en sont la cause cesseront d'exister.

JL *+*

8. Recherches et Sauvetage

8.1 Les opérations de recherches et de sauvetage à l'intérieur des zones de responsabilité respectives du CCR de Bamako et du CCR de Dakar seront conduites en totale conformité avec les normes et pratiques recommandées figurant dans l'annexe 12 et le document relatif à l'organisation de la procédure nationale de Recherches et Sauvetage

9. Signataires Autorisés

Pour le CCR de Bamako

Chargé Contrôle En Route

Bamako, le 29 Juin 2015

Pour le CCR DAKAR

Chargé Contrôle En Route

Dakar, le...31 juillet 2015

ANNEXE 19

PARTIES PERTINENTES DU MANUEL DE L'INSPECTEUR PEL ET DU RAS 01

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR PEL	Page 117 sur 274 Révision: 00 Date: 12/03/2014
--	---------------------------------------	--

CHAPITRE III-9. PROCEDURE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE

Section 3.9.1 Contexte

3.9.1.1 Objectif

L'objectif de cette tâche consiste à déterminer si le postulant remplit les conditions requises pour la délivrance d'un certificat de validation sur la base d'une licence étrangère. De la réalisation de cette tâche, il en résulte soit la délivrance d'une validation, d'une lettre de suspension ou un avis de refus.

3.9.1.2 Généralités:

- (a) **Processus général:** Une validation peut être délivrée sur la base d'une licence étrangère, lorsque la licence étrangère est délivrée par une autorité compétente d'un Etat membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)..
- (b) **Processus de validation:** Il existe différents processus d'obtention d'une validation sur la base d'une licence étrangère:
 - (1) La validation
 - (i) avec les priviléges d'une licence PPL: Une validation individuelle basée sur une licence étrangère d'un État contractant de l'OACI
 - (ii) avec les priviléges d'une licence PPL / IR, CPL, CPL / IR ou d'une licence de pilote de ligne: Une validation individuelle basée sur une licence étrangère d'un État contractant de l'OACI.
 - (2) Une validation (de groupe) en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs.

Pendant la durée de location, d'affrètement ou de banalisation, l'État de l'exploitant doit avoir accepté la responsabilité technique et / ou la supervision des opérations conformément à l'article 83bis de la Convention de Chicago. Les priviléges de la validation d'une licence d'un membre d'équipage de conduite sont limités pour une utilisation pendant la location, l'affrètement ou de la période d'échange proposé uniquement sur les aéronefs indiqués dans les spécifications opérationnelles non impliquées dans les opérations de l'Etat de l'exploitant, directement ou indirectement par le biais d'une location avec équipage ou tout autre accord commercial.

(c) Vérifier la licence étrangère:

L'une des premières procédures qui doit être effectuée est de vérifier auprès de l'autorité étrangère, l'authenticité de la licence et le certificat d'aptitude physique et mentale présentés en contactant l'AAC étrangère.

ANACIM

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR PEL	Page 118 sur 274 Révision: 00 Date: 12/03/2014
--	---------------------------------------	--

(d) Langue:

Au début du processus de délivrance d'une validation sur la base d'une licence étrangère, le postulant doit prouver qu'il répond aux exigences de compétences linguistiques.

(e) Certificat médical:

Le candidat doit détenir un certificat d'aptitude physique et mentale correspondant aux priviléges de la licence pour laquelle la validation est sollicitée et ce certificat doit être délivré par l'État contractant qui a émis la licence d'origine du postulant.

(f) Conduite du test de connaissances:

Le test de connaissances théoriques sur le droit aérien (s'il y a lieu) sera effectué sous forme écrite. Si l'ANACIM décide, un test écrit sur les connaissances théoriques portant sur la réglementation, la météorologie, les performances et la planification des vols et la performance humaine doit être passé en vue de la délivrance d'une validation de licence PPL / IR, CPL, CPL / IR ou ATPL.

(g) Conduite des tests de contrôle de compétence:

Si nécessaire, les tests de contrôle de compétence seront effectués soit par un inspecteur de vol de l'ANACIM ou un examinateur désigné par l'ANACIM.

(h) Coordination en matière de navigabilité

Un inspecteur de la navigabilité doit examiner les dossiers d'entretien de l'aéronef, carnet de bord, certificat de navigabilité et l'immatriculation pour déterminer si l'aéronef est en état de navigabilité et approprié pour le test de compétences. Après avoir examiné les documents, le résultat de l'évaluation de l'inspecteur navigabilité doit être transmis au Service PEL.

(i) Les différents types de validations délivrés:

(1) Dans le cas d'une validation individuelle, un certificat de validation sera délivré au titulaire d'une licence de pilote valide délivré par un Etat membre de l'OACI, à condition que le postulant se conforme aux exigences applicables.

(2) En cas de validation de groupe, une lettre de validation sera délivrée à l'exploitant, qui loue ou affrète l'aéronef.

(j) La délivrance des qualifications

Une validation délivrée sur la base d'une licence étrangère doit renfermer les qualifications équivalentes portées sur la licence étrangère. Toutefois, seules les qualifications valides et à jour portées sur la licence étrangère peuvent être validées par l'ANACIM.

Ces qualifications seront validées et portées sur le certificat de validation à condition que le postulant se conforme aux exigences relatives à la validation de licences étrangères.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR PEL	Page 119 sur 274 Révision: 00 Date: 12/03/2014
--	---------------------------------------	--

(k) Durée:

- (1) Le certificat de validation sera valide pour 6 mois, à condition que la licence étrangère reste valable.
- (2) Les qualifications et autorisations portées sur la licence ont la même durée de validité que les licences, qualifications et autorisations mentionnées dans le RAS01.

3.9.1.3 Éligibilité:

(a) Pour établir l'éligibilité, les éléments suivants doivent être vérifiés:

- (1) Pour la délivrance d'un certificat de validation avec des priviléges PPL:
La licence étrangère et le certificat d'aptitude physique et mentale.
- (2) Pour la délivrance d'un certificat de validation avec les priviléges de la licence PPL / IR, CPL, CPL / IR ou des priviléges de pilote de ligne (ATPL):
La licence étrangère, le certificat d'aptitude physique et mentale, les connaissances, l'expérience et la compétence.

(b) Connaissances théoriques.

Le postulant doit:

- (1) Passer le test de connaissances approprié, et
- (2) Présenter le résultat de test connaissance à titre de preuve pour répondre aux exigences des connaissances théoriques.

Section 3.9.2 Procédures**3.9.2.1 Pré-requis :**

Cette tâche requiert les compétences suivantes:

- (a) la connaissance du système de délivrance des licences et formation du personnel (PEL) incluant les exigences, les politiques et les procédures de l'ANACIM;
- (b) la qualification d'inspecteur ou d'examinateur ;
- (c) des compétences organisationnelles
- (d) des compétences générales en matière d'administration.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR PEL	Page 120 sur 274 Révision: 00 Date: 12/03/2014
--	---------------------------------------	--

3.9.2.2 Références, formulaires et supports de travail:

- (a) Références
 - (1) RAS01
- (b) Formulaires
 - (1) Formulaire de demande
 - (2) Lettre de suspension
 - (3) un avis de refus
 - (4) Demande d'authentification d'une licence et d'un certificat d'aptitude physique et mentale
 - (5) Certificat/Décision de validation
- (c) Supports de travail
 - (1) Résumé des exigences pour la validation
 - (2) Documents à joindre à la demande
 - (3) Mémorandum d'accord (validation), si applicable.

3.9.2.3 Procédures de délivrance d'un certificat de validation avec des priviléges PPL basé sur une licence étrangère

- (a) Vérifier la licence étrangère:

Le postulant à une validation de licence étrangère doit fournir d'abord toutes les informations sur sa licence étrangère, afin que l'ANACIM soit en mesure de vérifier auprès de l'administration de l'aviation civile étrangère, l'authenticité de la licence présentée.

- (b) Information du postulant:

Dès que la lettre d'authentification a été reçue de l'AAC étrangère, authentifiant la licence étrangère du postulant, informer le postulant pour qu'il apporte les documents suivants à l'ANACIM:

- (1) un formulaire de demande dûment rempli ;
- (2) la licence étrangère valide;
- (3) un certificat d'aptitude physique et mentale approprié et à jour;
- (4) une pièce d'identification acceptable (pièce d'identité nationale ou passeport en état de validité)
- (5) les frais afférant à la validation de licences étrangères (conformément aux dispositions réglementaire en vigueur).

- (c) Dépôt du dossier du postulant à l'ANACIM:

- (1) Recueillir et examiner les documents et les dossiers énumérés ci-dessus.

ANACIM

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR PEL	Page 121 sur 274 Révision: 00 Date: 12/03/2014
---	---	--

- (d) Examiner la demande
- (1) Vérifiez l'exactitude de la demande, en utilisant les instructions jointes au formulaire.
 - (2) Veiller à ce que l'inspecteur ou l'examinateur ait signé la case appropriée.
- (e) Vérifiez l'identité du postulant:
- Inspecter les formes acceptables d'identification pour établir l'identité du postulant. Comparer l'identification avec les renseignements personnels fournis :
 - (1) Si l'identité du postulant peut être vérifiée, poursuivre la tâche.
 - (2) Si l'identité du postulant ne peut être vérifiée en raison du manque de pièce d'identification ou de pièce d'identification inadéquate, expliquer quels types d'identité sont acceptables. Informer le postulant qu'il peut soumettre une nouvelle demande accompagnée d'une pièce d'identité acceptable.
 - (3) Si l'identité du postulant semble être différente de l'information fournie sur le, rejeter la demande.
 - (4) s'il semble qu'une tentative de falsification a été faite, rejeter définitivement la demande, confisquer la licence en question et informer l'Etat de délivrance.
- (f) Eligibilité:
Déterminer si le postulant satisfait aux critères d'admissibilité spécifiques :
- (1) S'assurer que le certificat d'aptitude physique et mentale est approprié aux priviléges de la validation qui sera délivrée et que le certificat d'aptitude physique et mentale est à jour.
 - (2) S'assurer que la licence étrangère est valide et à jour.
 - (3) S'assurer que le postulant remplit les conditions particulières d'expérience selon le niveau de la licence détenue
- (g) Ecarts ou inéligibilité:
- (1) Si dans l'étude du dossier, il est relevé un écart qui ne peut pas être immédiatement corrigé, la demande et son contenu sont retournés au postulant avec mention des motifs d'inéligibilité.
Fournir au postulant les explications nécessaires pour corriger les écarts.
 - (2) Si le postulant n'est pas admissible pour le certificat de validation demandée, informer le postulant des motifs d'inéligibilité et expliquer lui comment il peut obtenir le certificat de validation.
- (h) Délivrance du certificat de validation:
- Après avoir vérifié que toutes les exigences et dispositions applicables sont remplies, le personnel du Service de PEL délivre un certificat de validation avec des priviléges PPL.

ANACIM

RAS 01

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	ANACIM – RAS N° 01	Page: 1 27 de 184 Révision: 00 Date: 24/06/2012
--	---------------------------	--

- (3) Contrôleur d'approche radar
- (4) Contrôleur d'approche radar de précision
- (5) Contrôleur régional ou de zone
- (6) Contrôleur régional radar
- (7) Instructeur du contrôle de la circulation aérienne

1.2.4. METHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE

Le Sénégal octroie des licences de pilote professionnel et de ligne par équivalence à celles délivrées par un autre Etat contractant.

12.4.1 La validation de licence délivrée par un autre Etat contractant s'effectuera sous la forme d'une autorisation appropriée qui est jointe à la licence et reconnaît à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui. Lorsque l'autorisation contient des restrictions de priviléges donnés, l'autorisation précise les priviléges de la licence à accepter comme équivalents. La validité de cette autorisation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.

12.4.2 Lorsque l'autorisation sera délivrée pour une utilisation dans le transport aérien commercial, le service de délivrance des licences devra procéder à la validation de la licence demandera préalablement confirmation de la validité de la licence auprès de l'Etat l'ayant délivrée.

1.2.5. CONVERSION DES LICENCES DES EQUIPAGES DE CONDUITE

Les candidats de nationalité étrangère à une conversion de licence sénégalaise, devront déposer un dossier comprenant les documents suivants :

- a) Une preuve justifiant ses activités au Sénégal ;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	ANACIM – RAS N° 01	Page: 1 28 de 184 Révision: 00 Date: 24/06/2012
--	---------------------------	--

- b) Une lettre de l'employeur sénégalais attestant que le candidat satisfait aux critères de sélection figurant dans son manuel d'exploitation et s'engageant à aviser l'Autorité dès lors que l'intéressé n'exerce plus pour son compte ;
 - c) Le formulaire de demande élaboré par l'Autorité à cet effet, dûment rempli et signé par le candidat ;
 - d) Deux photos d'identité récentes ;
 - e) La copie des pages du passeport du candidat permettant notamment son identification ;
 - f) Une copie du programme de stage « familiarisation aux procédures compagnie » et d'adaptation en ligne planifiée dans le cas du candidat pilote ;
 - g) Dans le cas d'un candidat pilote, un CV accompagné de :
 - La copie authentifiée de diplôme et certificat ;
 - La copie des deux derniers comptes rendus de contrôle de compétence ;
 - Les lettres de référence notamment celle du dernier employeur, justifiant de l'activité et de l'expérience du pilote dans la fonction qu'il compte occuper chez l'exploitant sénégalais ;
 - La copie de la licence étrangère émise par le pays d'origine du pilote candidat ;
 - Une attestation (en français ou en anglais) du pays d'origine du pilote certifiant l'authenticité de la licence et justifiant le nombre total d'heures de vol effectué par le candidat ;
 - Le relevé détaillé des heures de vol des six(06) derniers mois précédant la demande.
 - h) Et toute autre mesure jugée nécessaire par l'Autorité.
- Les dossiers incomplets ou présentés sur la base de titres aéronautiques temporaires dont l'authenticité n'est pas établie, sont non recevables

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	ANACIM – RAS N° 01	Page: 1 33 de 184 Révision: 00 Date: 24/06/2012
--	---------------------------	--

section, un rapport sur l'aptitude physique et mentale d'un titulaire de licence, établi à la suite d'un examen médical conforme aux dispositions des paragraphes 1.2.8.9, 1.2.8.10 et 1.2.8.11 doit être soumis à des intervalles maximaux de:

- (1) 60 mois pour une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- (2) 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- (3) 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ;
- (4) 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ;
- (5) 60 mois pour une licence de pilote de planeur ;
- (6) 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ;
- (7) 60 mois pour une licence de pilote ULM ;
- (8) 60 mois pour une licence de parachutiste ;
- (9) 12 mois pour une licence de navigateur ;
- (10) 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- (11) 24 mois pour une licence de personnel navigant de cabine ;
- (12) 24 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- (13) 48 mois pour une licence d'agent technique d'exploitation ;
- (14) 48 mois pour une licence de technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef.

Pour la validation de licence étrangère du personnel professionnel aéronautique et la délivrance par équivalence de licence, le candidat devra être soumis à une visite d'aptitude physique et mentale chez un médecin agréé par l'Autorité ou le CEMA.

Le pilote privé verra son certificat d'aptitude physique et mental soumis à une homologation d'un médecin agréé par l'Autorité ou au CEMA.

ANNEXE 20

PARTIE PERTINENTES DU MANUEL DE L'INSPECTEUR NAVIGABILITE

(reminder : 2 types of anomalies are defined

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR NAVIGABILITE	Page: 105 de 522 Révision: 00 Date: Mars 2014
--	--	---

9) Conclusions

(To be filled by ANACIM Expert)

Reminder: 2 types of anomalies are defined:

- *Level 1 anomaly: Any deviation to airworthiness conditions and/or exploitation (conformity to type definition sheet, AD/CN application, life limit exhausted, check not performed, etc.). A level 1 anomaly, when detected (it can be during the visit, or before when checking aircraft documentation) forbids C of A issuance*
- *Level 2 anomaly: Any other observation or notice that does not have an effect on aircraft airworthiness. A level 2 anomaly does not forbid the C of A issuance but can have an effect on C of A validity.*

Write the noticed anomalies and the delay granted to the owner/user to correct them. The "Action" column must be filled by the owner/user and will indicate when the problem was solved. The C of A is issued/renewed when all level 1 anomalies have been corrected. .

COMMENTS RELATED TO THE VISIT

NAME OF THE ANACIM EXPERT:
REFERENCE NUMBER:

EXPERT'S SIGNATURE:

DATE:

Manuel
Section I

de

l'Inspecteur

Navigabilité

BV 4.5

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR NAVIGABILITÉ	Page: 124 de 522 Révision: 00 Date: Mars 2014
--	--	--

- envoyer un CREA au Service contrôle de navigabilité des aéronefs à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

4.1 Cycle de renouvellement

- La durée de validité d'un CDN est généralement de 12 mois pour un atelier de maintenance agréé et 6 mois pour un non agréé.
- Dans le cas où des anomalies sont relevées concernant l'état de l'aéronef ou mettant en cause les conditions d'entretien ou d'exploitation, la durée du cycle de renouvellement pourra être réduite au-dessous de 6 mois.

Cette situation correspond notamment aux cas suivants :

- Lors de la mise en service d'un aéronef, ou de sa classification, les conditions d'entretien définies ne couvrent pas la durée du cycle prévu de renouvellement du CDN ;
- Lors du renouvellement du CDN, il a été mis en évidence un non-respect des conditions d'entretien prévues pour le cycle écoulé ou des obligations de présentation à l'Autorité. Ce cas se traduit par une réduction du cycle voire un non-renouvellement du CDN ;
- En dehors d'une intervention prévue sur le CDN, la situation indiquée au cas précédent ci-dessus a été constatée à l'occasion d'un sondage, ou même par hasard. Ce cas se traduit par une réduction du cycle voire la suspension du CDN par mise en situation R s'il est établi que les actions correctives nécessaires ne seront pas entreprises dans les délais requis.

Remarque : on définit 2 types d'anomalies :

- Anomalie de niveau 1 : Tout non-respect des conditions de navigabilité et/ou d'exploitation (conformité fiche de navigabilité, application de AD/CN, dépassement de vie limite, visite non appliquée, absence d'équipement exigé pour le type d'exploitation, etc.) Une anomalie de niveau 1, dès qu'elle est détectée (cela peut être fait avant la visite, sur examen des documents aéronef) interdit le renouvellement de CDN.
- Anomalie de niveau 2 : Toute autre constatation, observation qui n'affecte pas la navigabilité de l'aéronef. Une anomalie de niveau 2 n'interdit pas le renouvellement mais la durée de validité du CDN peut être réduite.
- La date de péremption est celle inscrite sur le certificat de navigabilité ainsi que sur le carnet de route et le livret aéronef. Elle est fixée à partir de la date de la visite de renouvellement de CDN.

Tenue d'un planning par l'Inspecteur de l'Aviation Civile

Manuel	de	l'Inspecteur	Navigabilité
Section I			

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	MANUEL DE L'INSPECTEUR NAVIGABILITE	Page: 522	127 de
		Révision: 00	Date: Mars 2014

5.4 Quatrième étape : le renouvellement du CDN

- L'Inspecteur remplit la partie 6 du « RAPPORT POUR LE RENOUVELLEMENT DE CDN ». Cette partie doit être remplie avec le demandeur qui signera la feuille décrivant les anomalies constatées. Un exemplaire de cette feuille sera donné au demandeur.
- En l'absence d'anomalies de niveau 1 (modifications/ réparations non approuvées, AD/CN pas à jour, etc...) l'Inspecteur, au terme de sa visite, signe le verso du CDN en indiquant la date du jour et la date limite de validité.
- L'Inspecteur mentionne sur le livret aéronef, sur le carnet de route et sur les livrets moteurs, dans la partie réservée, la date de renouvellement de CDN, le nombre d'heures/ cycles totaux et les heures/ cycles depuis le dernier grand entretien à cette date.
- L'Inspecteur appose le tampon « Situation V », la date limite de validité du CDN et le tampon de l'Autorité. Le Directeur Général appose sa signature.
- Si lors de sa visite de renouvellement l'Inspecteur se rend compte qu'il va remplir la dernière ligne du carton du CDN, il doit en demander un nouveau au Service de Navigabilité des aéronefs.
- Suite au renouvellement (ou au non-renouvellement) l'Inspecteur envoie une copie du « RAPPORT POUR LE RENOUVELLEMENT DU CDN » ainsi qu'un CREA rempli (cf APPENDICE I-2 : Formulaire CREA) au Service de Navigabilité des Aéronefs pour archivage. L'Inspecteur garde une copie du rapport dans son dossier.

Manuel
Section I

de

l'Inspecteur

Navigabilité

Au terme de sa visite, le verso du CDN ne doit être signé qu'en l'absence d'anomalie de niveau 1.



6) Conclusions
(à remplir par l'Inspecteur)

Rappel : On définit 2 types d'anomalies:

Anomalie de niveau 1 : Tout non-respect des conditions de navigabilité et/ou d'exploitation (conformité fiche de navigabilité, application de AD/CN, dépassement de vie limite, visite non appliquée, absence d'équipement exigé pour le type d'exploitation, etc.) Une anomalie de niveau 1, dès qu'elle est détectée (cela peut être avant la visite, sur examen des documents aéronautiques) interdit le renouvellement de CDN.

Anomalie de niveau 2 : Toute autre constatation, observation qui n'affecte pas la navigabilité de l'aéronef. Une anomalie de niveau 2 n'interdit pas le renouvellement mais la durée de validité du CDN peut être réduite.

Noter les anomalies constatées et le délai donné pour que l'exploitant corrige les défauts éventuels. La colonne 'Solde' sera renseignée par l'exploitant et indiquera quand le problème a été résolu. Le CDN est renouvelé quand toutes les anomalies de niveau 1 sont résolues.

COMMENTAIRES RELATIFS A LA VISITE

NOM DU PROPRIETAIRE :

REFERENCE AGREEMENT MAINTENANCE :

IMMATRICULATION :

Le tableau ci-après doit être rempli par l'Inspecteur et signé par l'exploitant qui en gardera une copie. L'exploitant renvoie le tableau à l'Inspecteur lorsqu'il a réglé toutes les anomalies et renseigné la colonne 'Solde' (date + référence des documents appropriés). Il joint la copie des justificatifs nécessaires.

NOM DE L'INSPECTEUR:

NUMERO /CODE :

SIGNATURE DE L'INSPECTEUR:

7- Conclusions

(À remplir par l'Inspecteur)

Rappel : On définit 2 types d'anomalies:

- **Anomalie de niveau 1 :** Tout non-respect des conditions de navigabilité et/ou d'exploitation (conformité fiche de navigabilité, application de AD/CN, dépassement de vie limite, visite non appliquée, absence d'équipement exigé pour le type d'exploitation, etc.) Une anomalie de niveau 1, dès qu'elle est détectée (cela peut être avant la visite, sur examen des documents aéronef) interdit le renouvellement de CDN.
- **Anomalie de niveau 2 :** Toute autre constatation, observation qui n'affecte pas la navigabilité de l'aéronef. Une anomalie de niveau 2 n'interdit pas le renouvellement mais la durée de validité du CDN peut être réduite.

Noter les anomalies constatées et le délai donné pour que l'Exploitant corrige les défauts éventuels. La colonne 'Solde' sera renseignée par l'Exploitant et indiquera quand le problème a été résolu. Le CDN est renouvelé quand toutes les anomalies de niveau 1 sont résolues.

COMMENTAIRES RELATIFS A LA VISITE :

- Etat général de l'aéronef satisfaisant
- Etat des consignes de navigabilité correct
- Etat des éléments à durée de vie limitée à jour et pas d'expiration

Conformément au règlement aéronautique du Sénégal RAS 04, le certificat de navigabilité de cet aéronef de type HS125-700A immatriculé 6V-AIM peut être renouvelé pour une période d'une (01) année sous réserve que :

06/09
M. G.
Ergny
04/09

NOM DU PROPRIETAIRE :**Sénégalair****REFERENCE AGREEMENT MAINTENANCE :****Interjet Maintenance SN014****IMMATRICULATION :****6V-AIM**

Le tableau ci-après doit être rempli par l'Inspecteur et signé par l'Exploitant qui en gardera une copie. L'Exploitant renvoie le tableau à l'Inspecteur lorsqu'il a réglé toutes les anomalies et renseigné la colonne 'Solde' (date + référence des documents appropriés). Il joint la copie des justificatifs nécessaires.

NOM DE L'INSPECTEUR :**NUMERO /CODE :****ERD 03****SIGNATURE DE L'INSPECTEUR :****DATE D'INSPECTION :****13/06/2015**

N° ligne	ANOMALIES/ COMMENTAIRES OUVERTS AU POSTULANT	NIVEAU	DELAI ACCORDE (date)	SOLDE	
				DATE	REF DOC
1	MOTEUR 2 / EXTINCTEUR: les 2 cartouches de percussion sont périmées depuis le 01/06/2015.	1	Avant prochain vol.		
2	APU/Panneau démarrage: pas de fil cassant sur le cache du Switch de percussion bouteille extincteur.	2	30/06/2015		
3	MOTEUR 1 / DETECTION INCENDIE : interférence entre le Gravinaire et un câble électrique cote droit moteur.	2	Avant prochain vol		
4	MOTEUR 2 / CARBURANT : freinage mou sur la tuyauterie d'alimentation carburant cote gauche a l'avant du moteur.	2	Avant prochain vol		
5	ANTI-COLLUSION LT : le feu anti-col inférieur s'allume fixe (ni rotation, ni flash).	2	27/06/2015 MEL CAT C 33-40-1-1		
6	COCKPIT / EXTINCTEUR: goupille non conforme sur la bouteille extincteur portable cockpit.	1	Avant prochain vol.		

NOM & SIGNATURE DE L'INSPECTEUR :



NOM & SIGNATURE DE LA PERSONNE PRESENTANT L'AERONEF :



Les cartouches de percussion périmées sont répertoriées comme anomalie de niveau 1.

A/C Tech Log Sector Record & Load Sheet							ANACS-RAS Part 145 S	N° 00012		
A/C Type:	A/C Reg:	Flight Number	Date:	CRS	Expiry Hrs	Next Item Due	Expiry Hrs	Expiry date	Expiry Lnd	
HS - 125-700	CY-AIM	01.09.2015								
Captain:	Co Pilot:									
Pre-flight Inspection: I hereby certify the DD's items. Fuel & Oil, Up-lifts & Quantities are acceptable; the Pre-flight Inspection has been carried out; the aircraft is fit for the intended flight.							Signature: 10/09/2015			
Daily Inspection Certificate of Release to Service										
Certificates that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part 145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service										
Signature	Authority	Time	Date	Total B/F	3279	56	Total Times	Lindgs		
AB	SÉGAL AIR	46	01.09.15	Total Sector				11877		
Sector Details										
From	T/O Time	TO	Lndg Time	Fit Time	Lindgs	Total B/F	N° 1 Engine	N° 2 Engine		
						12346	17	1054	1223	
						Total Sector				
						Total C/F				
If A/C De-iced, Captain's Signature:										
Fluid Type: Fluid Uplift (lbs)										
Item	Fluid Contents Arr.	Fluid Contents Dep.	Eng	Eng	APU	Hyd	Arrive	Planned	Actual	Depart
			1	2			L	O	R	L
										O
										R
Aircraft Defects (If no defects Insert Nil)										
1. After Cartidge A" TO BE REPLACED Due TO LIFE LIMIT										
2. After Cartidge "B" TO BE REPAID Due TO LIFE LIMIT										
Item										
Rectification										
1. After Cartidge A" REPLACED i.a.w. AMM 26-20-12-401 ; 26-20-22-201 PN : 3090000041 SW : 06797 (NEC) After Cartidge "B" REPLACED i.a.w. AMM 26-20-12-401 ; 26-20-22-201 PN : 3090000041 SW : 06797 (NEC)										
ADD CAT		MEL / CDL REF.	Defect Rectification Certificate of Readiness to Service							
			Signature		Authority		Time	Date	Static	
			M		L		1 h	01.09.15	DAK	

FICHE DE TRAVAUX

OR/ TR...001517...

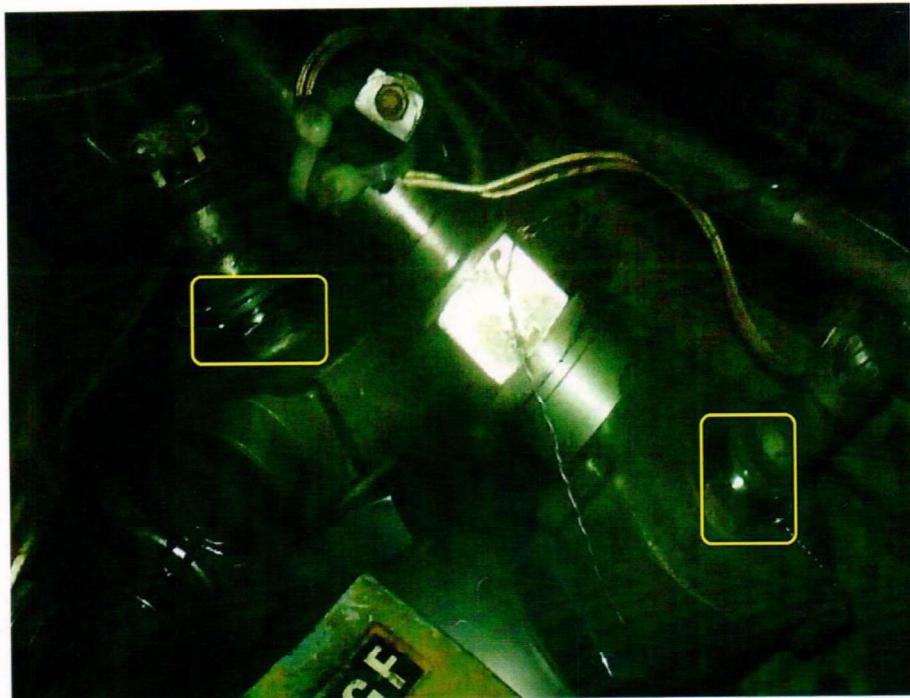
Date 01/07/2015..

AVION...HAWKER . TYPE 125-700 .IMMAT 6V-AIM S/N 257062

TSN 13279.56 HRS CSN 11877C

ITEM	DESCRIPTION	TRAVAUX EFFECTUÉS	DATE	SIGNATURE EXECUTANT
01	REPLACEMENT AFT CARTRIDGE HEAD A <i>1.A.W A MM HS25/700 26-20-R-401 ; 26-20-R-601</i>	P/N 30900000M S/N OFF 0647FF S/N ON 6779	01/07/2015	
02	REPLACEMENT AFT CARTRIDGE HEAD B <i>1.A.W A MM HS25/700 26-20-R-401 ; 26-20-R-601</i>	P/N 30900000M S/N OFF 0494FF S/N ON 6797	01/07/2015	

Justificatif A1.3(b)



Les cartouches ont été changées le 01/07/2015.

Validité du Certificat de Navigabilité

Le verso du CDN a été renseigné et signé le 23/06/2015 alors que l'anomalie répertoriée comme niveau 1 (les cartouches) n'a été corrigée que le 01/07/2015