

Le parcours W1-W3-NW est exclusivement réservé aux bimoteurs. Le survol du point E2 se fera à 1200 FT/QNH minimum, sauf cas de très bonne visibilité.

### 3.3 - Etablissement des radiocommunications

L'entrée dans la CTR est subordonnée à un contact radio préalable avec le contrôle d'aérodrome sur 118,7 Mhz établi :

- a) à la limite de la CTR si l'aéronef est transféré de la TMA (126,5 Mhz) à la CTR,
- b) le plus longtemps possible à l'avance si l'aéronef pénètre directement dans la CTR (altitude de vol inférieure à 1500 FT).

### 3.4 - Panne de radiocommunications

En cas de panne à l'arrivée, les aéronefs en VFR appliqueront la procédure suivante en assurant la plus grande vigilance visuelle :

- a) Les aéronefs en provenance du Sud ou du Sud-Ouest et devant procéder par SP ou W1 :

Si la panne se produit après le passage de W1 ou SP, les aéronefs se conformeront aux dernières instructions du contrôle dont ils auront accusé réception, ensuite du point W2 ils se dirigeront en vent arrière en descente vers 700 pieds, effectueront un vol circulaire au travers Ouest de la TOUR en battant des ailes et en attendant les signaux optiques.

Ensuite ils choisiront le sens d'atterrissage en fonction des indications de la manche à air.

Si la panne se produit après le passage de W1 ou SP sans accusé de réception aux messages du contrôle, les aéronefs concernés suivront la procédure générale décrite ci-dessous en b).

- b) Si la panne se produit avant l'entrée dans la CTR, les aéronefs descendront à 1000 pieds et suivront les itinéraires suivants pour aboutir au point V (Victor) situé au confluent des rivières N'GOGUIRE et AMBOCHOU à 2,8 NM sur le radial 061° « LV ».

- De W1, procéder par SP, SE et E1 en direction de V en suivant Rm 305°

- De SP, procéder vers SE, E1 et V

- De SE, procéder vers E1 et V

- De E1, procéder directement vers V.

**NOTE** : Le Cheminement SP, SE, et E1 est obligatoire afin d'éviter la zone FOD8 dont l'activité permanente n'est pas annoncée par NOTAM.

- De NE, procéder directement vers Victor en suivant la Rm 268°,

- De N1, procéder directement vers Victor en suivant la Rm 240°.

Arrivés à ce point V, les aéronefs en panne suivront le bras de la rivière à 700 pieds pour se présenter derrière la Tour de Contrôle en battant des ailes.

Ils effectueront un vol circulaire face à la Tour à 700 pieds en attendant les signaux optiques et choisiront le sens d'atterrissage en fonction des indications de la manche à air.

- c) Si la panne se produit au point E2, les aéronefs se reporteront directement derrière la Tour de Contrôle tout en assurant la vigilance visuelle et effectueront un vol circulaire en battant des ailes et en attendant les signaux optiques. Ils choisiront le sens d'atterrissage en fonction des indications de la manche à air.

## IV - PROCEDURES DE DEPART

### 4.1 - Sortie de la zone de contrôle

Les mêmes cheminements que pour les arrivées seront suivis en sens inverse.

Les prescriptions concernant les altitudes de vol (paragraphe 3-2 ci-dessus) seront respectées.

### 4.2 - Panne de radiocommunications

a) Avant le décollage : ne pas décoller.

b) Après le décollage : opérer un demi-tour pour atterrir en suivant la procédure de panne à l'arrivée ou, en cas de raisons impérieuses, poursuivre le vol en se conformant au plan de vol déposé.