



**Instruction technique n° 01-26 du 15 Dhou El Kaâda
1447 correspondant au 03 mai 2026 relative aux
règles de conception, de validation et d'approbation
des procédures de vol aux instruments**



المقر الاجتماعي: حي 225، الطريق الوطني رقم: 05، الرويبة، الجزائر العاصمة

Siège social: Lot 225, Route Nationale N°5, Rouiba, Alger, Algérie

+213(0) 23 87 39 75

+213(0) 23 87 39 75

contact@anac.dz

 www.anac.dz



Instruction technique n° 01-26 du 15 Dhou El Kaâda 1447 correspondant au 03 mai 2026 relative aux règles de conception, de validation et d'approbation des procédures de vol aux instruments

Objet :

La présente instruction technique a pour objet de définir les règles de conception, de validation et d'approbation des procédures de vol aux instruments afin de garantir que toutes les procédures publiées et destinées à être utilisées par les aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale dans l'espace aérien national, répondent aux exigences de l'OACI en matière de conception de validation et d'approbation des procédures de vol aux instruments (IFPD). Les dispositions de la présente instruction technique s'appliquent aux fournisseurs impliqués dans le processus d'une procédure de vol aux instruments.

Références réglementaires :

- Décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements ;
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecies ;
- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 91-149 du 18 mai 1991, portant réaménagement des statuts de l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautiques (ENESA) et dénomination nouvelle : Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA) ;
- Décret exécutif n° 20-217 du 12 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 2 août 2020, modifié, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 21-253 du 25 Chaoual 1442 correspondant au 6 juin 2021, fixant les modalités de mise en œuvre du contrôle des services aéronautiques et de leurs prestataires par les personnes habilitées ;
- Décret exécutif n° 24-165 du 6 Dhou El Kaâda 1445 correspondant au 14 mai 2024 fixant les règles techniques relatives à la circulation aérienne ;



- Instruction n° 3361 du 29 septembre 2021, portant sur les règles techniques de conception, de validation et d'approbation des procédures de vol ;
- Instruction technique n° 06-25 du 26 Rajab 1446 correspondant au 26 janvier 2025 relative aux services de la circulation aérienne, modifiée et complétée.





SOMMAIRE



CHAPITRE 1. DÉFINITIONS	5
CHAPITRE 2. CRITERES RELATIVES A LA CONCEPTION DE PROCEDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS.....	8
CHAPITRE 3. PROCESSUS D'UNE PROCEDURE DE VOL AUX INSTRUMENTS.....	11
CHAPITRE 4. EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCES ET DE QUALIFICATION.....	23
4.1 Qualifications	23
4.2 Programme de formation des concepteurs de procédures de vol aux instruments	23
CHAPITRE 5. DISPOSITIONS FINALES	26
ANNEXES	27



CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Il est entendu au sens de la présente instruction technique par :

Automatisation. Fonctionnement ou commande automatique d'un équipement, d'un processus ou d'un système.

Concepteur. Personne dûment formée qui s'occupe de la conception d'une procédure de vol aux instruments.

Conception des procédures de vol. Ensemble des éléments et considérations intégrés au développement d'une procédure de vol aux instruments.

Consultation. Conférence organisée entre deux personnes ou plus pour examiner une question spécifique.

Étude de définition. Description graphique et/ou textuelle de haut niveau de l'interprétation faite par le concepteur des exigences des parties prenantes.

Évaluation de la sécurité : est un processus formel par lequel une entité s'assure que les risques associés à une modification du système ont été correctement identifiés et limités avant de passer à la phase opérationnelle. Les résultats et conclusions d'une évaluation de la sécurité sont généralement décrits dans un dossier de sécurité. De manière générale, le dossier de sécurité est l'assurance documentée d'un système sûr et pour lequel la sécurité fait l'objet d'une maintenance.

Fournisseur de services de conception de procédures de vol. Entité qui fournit un service de conception des procédures de vol aux instruments.

Fournisseur de services de validation en vol. Entité qui fournit un service de validation en vol.

Inspection en vol. Exploitation d'un aéronef doté du matériel approprié en vue d'étalonner des aides de navigation aérienne au sol ou de surveiller/évaluer le fonctionnement du système mondial de navigation par satellite (GNSS).

Intégrité (données aéronautiques). Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.



Outil de conception de procédures. Système automatisé qui fournit des calculs et/ou conceptions et configurations dans le domaine de la conception de procédures.

Pilote chargé de la validation en vol. Personne chargée de la validation en vol possédant les compétences spécifiées par l'État à cet égard.

Procédure de vol aux instruments. Description d'une suite de manœuvres en vol prédéterminées se rapportant aux instruments de vol, publiée sur support électronique et/ou papier.

Procédure. Méthode définie d'exécution d'une activité ou d'un processus (voir la norme ISO 9000 :2000 Systèmes de management de la qualité — Principes essentiels et vocabulaire, section 3.4.5).

Processus d'une procédure de vol aux instruments. Processus global débutant par la création des données et se terminant par la publication d'une procédure de vol aux instruments.

Processus de conception des procédures de vol. Processus spécifique à la conception des procédures de vol aux instruments, débouchant sur la création ou la modification d'une procédure de vol aux instruments.

Processus. Ensemble d'activités corrélées ou interactives qui transforment des éléments d'entrée en éléments de sortie (voir la norme ISO 9000 :2000 Systèmes de management de la qualité — Principes essentiels et vocabulaire, section 3.4.1) ; on parlera donc de « processus de conception des procédures de vol (FPD) » ou de « processus d'une procédure de vol aux instruments ».

Service de conception de procédures de vol aux instruments (IFPDS). Service établi pour concevoir, documenter, valider, tenir continuellement à jour et examiner périodiquement les procédures de vol aux instruments qui sont nécessaires pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Validation avant vol. Expression désigne les activités réalisées en préparation de la validation en vol, et non les activités réalisées immédiatement avant un vol, en fonction du type de validation retenu (simulateur, aéronef ou combinaison des deux).

Validation de logiciel. Constatation, obtenue par une série de tests, de la conformité d'un système automatisé avec les normes applicable.

Validation. Confirmation par des preuves tangibles que les exigences pour une utilisation spécifique ou une application, prévues ont été satisfaites (voir l'Annexe 15 — Services d'information aéronautique). Activité par laquelle on vérifie qu'un élément de données présente une valeur intégralement applicable à l'identité



donnée à l'élément de données, ou ensemble d'éléments de données vérifiés et reconnus comme convenant à leur objectif.

Vérification. Confirmation par des preuves tangibles que les exigences spécifiées ont été satisfaites (voir l'Annexe 15 — Services d'information aéronautique). Activité par laquelle la valeur actuelle d'un élément de données est vérifiée par rapport à la valeur initialement fournie.

Abréviation

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile.

ARP/HRP : Point de référence de l'aérodrome/ Point de référence de l'hélicoptère.

IFP : Procédure de vol aux instruments.

IFPD : Conception des procédures de vol aux instruments.

IFPR : Rapport d'étude de la procédure de vol aux instruments.



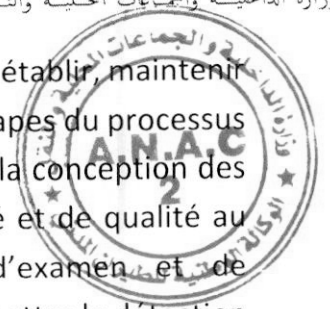
CHAPITRE 2. CRITERES RELATIVES A LA CONCEPTION DE PROCEDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS



2.1 Toute procédure de vol aux instruments (départ, arrivée, approche) doit être conçue conformément aux critères figurant dans l'édition la plus récente des deux volumes du Document OACI 8168 (Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs), à savoir le Volume I — Procédures de vol et le Volume II — Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments.

2.2 Les procédures de vol aux instruments doivent être établies conformément aux instructions techniques nationales applicables et aux documents techniques de l'OACI ci-après :

- Instruction technique n° 04-25 du 26 Rajab 1446 correspondant au 26 janvier 2025 relative aux cartes aéronautiques ;
- Instruction technique n° 14-25 du 26 Rajab 1446 correspondant au 26 janvier 2025 relative aux services de l'information aéronautique ;
- Instruction technique n°17-25 du 30 Rajab 1446 correspondant au 30 janvier 2025 relative à la conception et l'exploitation technique des aérodromes ;
- Doc 9274 - Manuel d'utilisation du Modèle de risque de collision (CRM) pour les Approches ILS ;
- Doc 9368 - Manuel de construction des procédures de vol aux instruments ;
- Doc 9371 - Manuel des gabarits pour les procédures d'attente, d'inversion et en hippodrome ;
- Doc 9613 – Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) ;
- Doc 9674 – Manuel du système Géodésique Mondial 1984 (WGS-84) ;
- Doc 9689 - Manuel sur la méthode de planification de l'espace aérien pour l'établissement de minimums de séparation ;
- Doc 9849 - Manuel du système Mondial de Navigation par satellite (GNSS) ;
- Doc 9859 - Manuel de gestion de la sécurité ;
- Doc 9905- Manuel de conception de procédures de qualité de navigation requise à autorisation obligatoire (RNP AR) ;
- Doc 9906 – Manuel d'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol (Vol 1, 2, 3, 5, 6) ;
- Doc 9931 - Manuel des opérations en descente continue (CDO) ;
- Doc 9933 - Manuel des opérations en montée continue (CCO) ;
- Doc 9992 - Manual on the Use of Performance-Based Navigation (PBN) in Airspace Design;
- Doc 10068 - Manuel sur l'élaboration d'un cadre de réglementation pour un service de conception de procédures de vol aux instruments



2.3 Le fournisseur de services de conception des procédures de vol doit établir, maintenir et utiliser un système de gestion de la qualité applicable à toutes les étapes du processus d'une procédure de vol aux instruments. Ce système doit assurer que la conception des procédures de vol aux instruments satisfait aux exigences de sécurité et de qualité au moyen d'activités appropriées de vérification, de validation, d'examen et de coordination, réalisées à des étapes définies du processus, afin de permettre la détection et la correction de toute non-conformité.

2.4 Le fournisseur des services de conception des procédures de vol est tenu de disposer les ressources nécessaires au processus d'une procédure de vol aux instruments, notamment :

- Personnel qualifiée en conception de procédures de vol aux instruments.
- Les outils appropriés pour la conception, la vérification, la validation ainsi que la révision des procédures de vol aux instruments ;
- Données nécessaires et à jour pour le besoin du processus de conception, et de révision de la procédure de vol aux instruments ;
- Des copies de la documentation pertinente, y compris les instructions techniques et les documents OACI en relation ;
- Toute autre documentation pouvant être nécessaire à la conception, à la vérification, à la validation et à la révision des procédures de vol aux instruments.

2.5 Le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit établir une structure organisationnelle et les missions et attributions de chaque service.

2.6 Le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit établir des descriptions d'emploi pour le personnel technique.

Ces descriptions doivent préciser les tâches et les responsabilités critiques de chaque poste d'emploi, les conditions de qualifications et d'expérience minimales ainsi que les qualités requises pour exercer la fonction.

2.7 Les organismes impliqués dans le processus d'une procédure de vol aux instruments établissent et mettent en œuvre des procédures de travail appropriés afin de garantir que les procédures de vol aux instruments (IFP) sont élaborées de manière complète, cohérente et fiable.

Ces procédures de travail couvrent toutes les étapes du processus d'une procédure de vol aux instruments et sont intégrées dans un Manuel d'exploitation FPDS.

2.8 Le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit élaborer et maintenir à jour le manuel d'exploitation FPDS, contenant toutes les informations et les



procédures nécessaires à l'accomplissement de ses activités. Ce manuel et ses éventuels amendements sont soumis à l'ANAC pour acceptation.

2.9 Le fournisseur de services de conception des procédures de vol et le fournisseur de services de validation en vol mettent en place un mécanisme pour la tenue des dossiers de formation de leur personnel technique.



CHAPITRE 3. PROCESSUS D'UNE PROCEDURE DE VOL AUX INSTRUMENTS

Le processus d'une procédure de vol aux instruments, au titre de l'assurance qualité, est décliné en plusieurs étapes, à savoir :

3.1 Démarrage (Etape 1)

Le besoin de la création ou la modification d'une procédure de vol aux instruments peut être initiée par l'une des parties prenantes suivantes :

- Autorités de l'aviation civile ;
- Autorités militaires ;
- Le fournisseur de services de la circulation aérienne ;
- Le fournisseur de services de conception de procédures de vol.

La partie exprimant le besoin doit être informée du résultat de l'étude de faisabilité établie par le fournisseur de services de conception de procédures de vol. Le cas contraire, elle doit être consultée lors du démarrage du processus afin d'assurer que les besoins et contraintes spécifiques, le cas échéant, sont pris en compte.

Le lancement du processus doit être notifié par écrit à l'ANAC, confirmant que la coordination avec les parties prenantes a été effectuée et qu'aucune objection n'a été exprimée au lancement du processus.

3.2 Collecte des données (Etape 2)

Le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit recueillir les données citées ci-après auprès de sources reconnues, puis valider leur précision, leur résolution, leur intégrité, leur référentiel géodésique et les dates d'entrée en vigueur, et les intégrer dans la documentation de conception :

- Données de terrain : trame électronique et/ou données vectorielles ou cartes papier ;
- Données d'obstacles : artificiels et naturels (avec coordonnées et altitude topographique) ;
- Données d'aérodrome/hélistation : ARP/HRP, piste(s) avec coordonnées et altitude topographique, éclairage, déclinaison magnétique à jour, statistiques météorologiques, source altimétrique ;
- Données aéronautiques : structure de l'espace aérien, classifications (contrôlé, non contrôlé, classe A, B, C, D, E, F, G, nom de l'organisme de contrôle), voies aériennes/routes aériennes, altitudes de transition/ niveaux de transition des altimètres, espace aérien soumis à d'autres procédures de vol aux instruments, zones à statuts particuliers ;





- Données d'aide à la navigation aérienne : coordonnées, altitude topographique, porté, fréquence, identifiant, déclinaison magnétique ;
- Points de cheminement significatifs existants.

Les données d'obstacles sont considérées comme acceptables sans justification complémentaire lorsque les levés ont été réalisés depuis moins de cinq (05) ans.

Lorsque les données d'obstacles proviennent de levés géodésiques d'obstacles antérieurs à cinq (05) ans, le concepteur démontre, dans le rapport de l'étude de conception des procédures de vol aux instruments, que le niveau de qualité, d'exactitude et d'intégrité des données demeure compatible avec les critères de franchissement d'obstacles du Doc 8168 (PANS-OPS).

3.3 Étude de définition (Etape 3)

L'étude de définition doit être engagée après la collecte complète des contraintes, et après l'acquisition, la vérification et la validation de l'ensemble des données nécessaires ; elle a pour objectif de définir la stratégie de conception de la procédure de vol aux instruments.

Un concepteur doit être formellement désigné responsable de l'étude de définition et du développement de la conception de l'IFP ; il garantit la conformité réglementaire, la cohérence technique et la traçabilité des choix de conception.

3.4 Analyse par les parties prenantes (Etape 4)

L'étude de définition doit être examinée et validée avec les parties prenantes, afin d'assurer une vision partagée du développement de l'IFP et de garantir la réussite de sa mise en œuvre.

Les résultats de cette validation doivent être documenté et fera partie du dossier d'approbation de la procédure de vol aux instruments.

3.5 Application des critères (Etape 5)

Une fois les données pertinentes recueillies, l'activité de conception peut commencer.

La coordination devrait être assurée avec les parties prenantes intéressées/concernées en cas de besoin, tout au long de la phase de conception.

La conception des procédures de vol aux instruments peut être effectuée manuellement.

Toutefois, pour améliorer la qualité de la conception (réduction des erreurs en automatisant les calculs) et faciliter la traçabilité des données, les concepteurs peuvent utiliser des outils logiciels de conception des procédures de vol aux instruments.



Le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit s'assurer que tous les outils ou logiciels d'automatisation utilisés dans la conception d'une procédure de vol aux instruments sont conformes au volume 3 du Doc 9906 de l'OACI.

À l'issue des activités de conception, le projet de conception doit comprendre un ou plusieurs projets de trame de l'IFP, une description textuelle de la procédure ainsi que les calculs et les coordonnées correspondants.

Le rapport d'étude de conception de l'IFP doit comporter une déclaration de conformité aux critères mentionnés dans le point 2.1 de la présente instruction technique, inclure des commentaires détaillés sur tout écart par rapport à ces critères.

3.6 Documentation et stockage (Etape 6)

Le concepteur de l'IFP doit documenter de manière uniforme l'ensemble des activités de conception, afin de permettre la correction des anomalies de données ou des erreurs constatées lors de la conception, de l'entretien ou de l'utilisation opérationnelle des IFP. Toutes les hypothèses retenues et les méthodes utilisées pour la mise en œuvre d'une IFP nouvelle ou modifiée doivent être documentées de manière uniforme et rester disponibles au minimum pendant toute la durée de vie de l'IFP.

Afin de faciliter la validation et la maintenance ultérieure, le concepteur de l'IFP doit documenter ce qui suit :

- Les données nécessaires utilisées comme éléments d'entrée pour la conception de l'IFP ;
- Le rapport d'étude de conception de l'IFP, les projets de publication et les données à être publiées dans l'AIP ;
- Le rapport et les formulaires relatives à la validation, le rapport de l'évaluation de la sécurité ;
- Les outils et logiciels utilisés, le cas échéant ;
- Les observations des parties prenantes.

Toute la documentation du processus d'une procédure de vol aux instruments, doit être centralisée dans un emplacement commun pendant toute la durée de vie de l'IFP et conservée, selon une méthode de stockage exploitable.

Lorsque des outils logiciels de conception ont été utilisés, il est nécessaire que les données archivées restent disponibles dans un format permettant, dans la mesure du possible, la reproduction ou la validation ultérieure du processus de conception.



3.7 Exécution des activités liées à la sécurité (Etape 7)

3.7.1 L'évaluation de la sécurité est un processus formel permettant de s'assurer que les risques associés à une modification du système fonctionnel ont été correctement identifiés et maîtrisés avant le passage à la phase opérationnelle.

3.7.2 Les résultats et conclusions de cette évaluation sont généralement consignés dans un dossier de sécurité. Le dossier de sécurité constitue une assurance documentée qu'un système est sûr et que la sécurité y est maintenue.

3.7.3 Dans ce contexte, tout changement apporté au système fonctionnel « Système ATM » existant par l'intégration d'une nouvelle procédure de vol aux instruments ou la modification significative d'une procédure publiée doit faire l'objet d'une évaluation de sécurité. Celle-ci vise à évaluer l'impact de l'intégration de la procédure dans le dispositif de circulation aérienne.

3.7.4 L'évaluation de sécurité doit être menée conformément aux dispositions réglementaires en la matière et conduite par une équipe de spécialistes incluant l'ensemble des parties prenantes, afin d'identifier les risques d'interaction. Principalement le concepteur, qui constitue un membre clé de l'équipe, son expertise technique étant indispensable à l'élaboration de la documentation de sécurité.

3.7.5 Dans le cadre d'un entretien continu ou un examen périodique des procédures, lorsqu'aucune modification n'est apportée au système fonctionnel, il n'est pas nécessaire de réaliser une nouvelle évaluation de la sécurité, sauf si de nouveaux éléments susceptibles d'affecter la sécurité apparaissent.

3.7.6 Dossier de sécurité :

Le dossier de sécurité est constitué des éléments suivants :

- Rapport d'évaluation de la sécurité ;
- Plan d'action de prise en charge des mesures d'atténuation de risque et recommandations de sécurité ;
- Plan d'action de lever des réserves soulevées par l'ANAC, le cas échéant ;
- Rapport de suivi de mise en application des mesures d'atténuation de risque.



3.8 Validation (Etape 8)

Le processus de validation des procédures de vol aux instruments se déroule en (05) phases et qui se présentent comme suit :

3.8.1 PHASE 1 : REVUE INDÉPENDANTE DE LA CONCEPTION DES IFP

Une revue indépendante de la conception des procédures de vol aux instruments doit être réalisée par un concepteur de procédures de vol autre que celui ayant effectué la conception initiale.

Il peut être assisté, si nécessaire, par des spécialistes d'autres domaines d'expertise.

La revue indépendante doit faire l'objet d'une documentation distincte. Les conclusions de la revue doivent être consignées par écrit et communiquées au concepteur de la procédure, accompagnées des modifications requises, le cas échéant.

Après prise en compte des conclusions dans une version révisée du rapport d'étude de la procédure de vol aux instruments, le rapport de revue indépendante doit attester que les mesures correctives mises en œuvre ont été jugées satisfaisantes.

Dans le cadre de cette revue indépendante, les éléments suivants doivent être vérifiés, le cas échéant :

- Application correcte des critères de conception ;
- Exactitude et intégrité des données utilisées ;
- Disponibilité du projet de carte.

3.8.2 PHASE 2 : EXAMEN OPÉRATIONNEL DE VOL

3.8.2.1 L'examen opérationnel du vol doit être réalisé conjointement par des concepteurs de procédures de vol aux instruments et des pilotes expérimentés possédant des connaissances suffisantes en conception de procédures de vol.

3.8.2.2 Dans le cadre de cet examen, les éléments suivants doivent être assurés :

- Inventaire et examen du rapport d'étude de la procédure de vol aux instruments (IFPR) ;
- Évaluation de la pilotabilité de la procédure ;
- Documentation des résultats de l'examen opérationnel du vol, conformément à l'annexe 1 de la présente instruction technique ;
- Évaluation du besoin de validation en vol en précisant le type, le cas échéant.



La validation en vol sur aéronef est obligatoire dans les cas suivants :

- S'il n'y a pas d'autres procédés ou moyens de déterminer la pilotabilité de la procédure ;
- Si la procédure comprend des éléments de conception non standard (écarts par rapport aux critères, par exemple angles/pentes d'approche, longueurs de segments, vitesses, angles d'inclinaison latérale non standard ;
- S'il n'y a pas d'autres moyens de déterminer la précision et/ou l'intégrité des données relatives aux obstacles et au terrain ;
- Si les nouvelles procédures diffèrent sensiblement des procédures existantes ;
- Dans le cas des procédures PinS pour hélicoptères ;
- Pour les procédures concernant des pistes ou des terrains d'atterrissage dont l'infrastructure n'a pas été évaluée antérieurement en vol pour des vols aux instruments ;
- Pour les procédures d'autorisation de performance de navigation requises (RNP AR).

3.8.3 PHASE 3 : VALIDATION AVANT VOL

Cette phase comprend notamment :

- la préparation et l'évaluation de la base de données de navigation utilisée pour la validation ;
- la vérification des données de l'IFP et du codage, y compris la conformité du codage ARINC 424, le cas échéant ;
- la coordination des aspects opérationnels nécessaires à la validation en vol, notamment lorsque la validation sur aéronef est requise.

3.8.4 PHASE 4 : VALIDATION EN VOL SUR SIMULATEUR ET/OU AÉRONEF

3.8.4.1 La validation en vol sur simulateur et/ou aéronef vise à confirmer l'IFP qui peut être utilisée en toute sécurité conformément à l'utilisation prévue décrite dans le rapport d'étude de la procédure de vol aux instruments (IFPR).

Cette validation doit être réalisée par un pilote qualifié en validation en vol, en utilisant un simulateur approprié ou un aéronef capable d'exécuter l'IFP conformément à sa conception.

3.8.4.2 La validation en vol doit être effectuée dans des conditions opérationnelles représentatives, en tenant compte des performances de l'aéronef, des capteurs de navigation utilisés et des exigences de l'IFP.

3.8.4.3 la validation en vol couvre ce qui suit :



3.8.4.3.1 Évaluation de la pilotabilité et des facteurs humains. Elle permet d'évaluer :

- la pilotabilité de l'IFP pour les catégories d'aéronefs prévues ;
- la charge de travail de l'équipage ;
- le comportement du système de gestion de vol (FMS) ou du système de navigation utilisé ;
- la faisabilité opérationnelle de chaque segment de l'IFP.

3.8.4.3.2 Vérification des données

La validation en vol doit confirmer que les données de navigation, les données de la base de données de navigation, les cartes de l'IFP et les informations contenues dans le rapport d'étude de la procédure de vol aux instruments (IFPR) sont cohérentes et produisent la trajectoire de vol prévue.

3.8.4.3.3 Évaluation des obstacles

Lorsque la validation en vol est réalisée par un aéronef, une évaluation visuelle de l'environnement d'obstacles doit être effectuée afin de confirmer que les obstacles significatifs ont été correctement pris en compte dans la conception de l'IFP.

3.8.4.3. Vérification des infrastructures et éléments opérationnels

Lors de la validation en vol sur aéronef, il doit également être vérifié que les infrastructures nécessaires à l'utilisation de l'IFP sont disponibles et opérationnelles, notamment :

- les aides à la navigation ;
- les communications ATS ;
- le balisage lumineux et les marquages de piste, le cas échéant.

3.8.4.3.4 Vérification de la représentation cartographique

La validation en vol doit confirmer que la représentation graphique de l'IFP est correcte, complète et facilement interprétable par les utilisateurs.

3.8.4.3.5 Enregistrement des données de validation

Les opérations de la validation en vol doivent être enregistrées et documentées, conformément aux annexes 2 et 3 de la présente instruction technique, afin de permettre l'analyse des résultats et la confirmation que la trajectoire réellement suivie correspond à la trajectoire prévue par l'IFP.



3.8.5 PHASE 5 : RAPPORT DE VALIDATION

3.8.5.1 Les résultats de la validation doit être consignés dans un rapport de validation conformément à l'annexe 4 de la présente instruction technique, et évalués comme suit :

a) examiner l'ensemble des éléments observés lors de la validation afin de compléter l'évaluation de l'IFP ;

b) déterminer si les résultats de la validation sont satisfaisants ou non satisfaisants.

3.8.5.2 Lorsque plusieurs prestataires de services de validation interviennent dans différentes phases de la validation (par exemple validation sur simulateur et validation en vol sur aéronef), chaque prestataire doit établir un rapport de validation distinct pour les activités dont il est responsable.

3.8.5.3 Le rapport doit indiquer si la validation est réussie, non réussie ou réussie sous réserve.

Il peut également formuler des recommandations visant à améliorer la l'IFP.

En cas de validation réussie sous réserve ou non réussie, des observations détaillées doivent être transmises au concepteur de l'IFP, et aux autres parties prenantes concernées.

3.9 Consultation des parties prenantes (Etape 9)

Toutes les parties prenantes doivent être consultées pour donner leur opinion sur la procédure proposée. L'obtention de leur avis à ce stade permet de rédiger une déclaration de respect des exigences définies à l'origine.

À ce stade, les domaines de compétence spécifiques que le service de conception de procédures de vol aux instruments ne possède pas, devraient être validés par les parties prenantes compétentes dans les domaines concernés. Une déclaration écrite émanant de ces entités servira au processus d'approbation de l'IFP.

3.10 Approbation de l'IFP (Etape 10)

La conception de procédures de vol aux instruments doit faire l'objet d'approbation par l'agence nationale de l'aviation civile.

L'approbation consiste à s'assurer que toutes les étapes appropriées d'assurance de la qualité dans le processus d'une procédure de vol aux instruments ont été suivies conformément aux dispositions du volume 1 du Doc OACI 9906 Manuel d'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol.





La documentation nécessaire à l'obtention de l'approbation doit comprendre :

- a) La notification du démarrage du projet ;
- b) Le compte rendu de l'étude de définition ;
- c) Le rapport d'étude de la conception de l'IFP, y compris :
 - La description de la procédure de vol aux instruments ;
 - L'obstacle déterminant pour chaque segment de l'IFP ;
 - La prise en compte de l'infrastructure ;
 - Les contraintes d'espace aérien ;
 - Dans le cas de modifications ou de révision des IFP existantes, les motifs de tous les changements.
- d) Le rapport de l'évaluation de la sécurité ;
- e) Le rapport de validation, ainsi que les formulaires requis pour la validation, dûment renseignés ;
- f) Le rapport de validation du logiciel de conception, le cas échéant ;
- g) Les conclusions des consultations des parties prenantes ;
- h) Le dossier de compétences et de qualification du pilote de validation en vol, le cas échéant ;
- i) Le dossier de compétences et de qualification du concepteur de l'IFP ainsi que celui du concepteur ayant fait la revue indépendante.

À l'issue de l'examen du dossier d'approbation de l'IFP, l'ANAC notifie par écrit le fournisseur de services de conception de procédures de vol, l'approbation de l'IFP. En cas de refus d'approbation, les motifs du rejet doivent être clairement précisés.

3.11 Création d'un projet de publication (Etape 11)

À ce stade du processus, tous les éléments du projet de publication doivent être disponibles. Le service de l'information aéronautique (AIS) et l'organisme chargé de la cartographie doit élaborer le projet de la carte en tenant compte de l'ensemble des exigences pertinentes de l'Instruction technique n° 14-25 du 26 janvier 2025 relative aux services de l'information aéronautique et de l'Instruction technique n° 04-25 du 26 janvier 2025 relative aux cartes aéronautiques, afin d'assurer l'exploitation sûre de l'IFP.

3.12 Vérification du projet de publication (Etape 12)

L'AIS doit procéder à une vérification croisée de l'exhaustivité et de la cohérence du projet de publication.

Le projet de la nouvelle carte doit être soumis à l'ensemble des parties prenantes concernées, en particulier au concepteur pour validation.



La version finale de la carte de la procédure de vol aux instruments doit être vérifiée en termes d'exhaustivité et d'exactitude est ensuite vérifiée afin de s'assurer que toutes les données sont complètes, précises et conformes aux exigences applicables.

3.13 Publication de l'IFP (Etape 13)

L' AIS doit publier de l'IFP conformément aux dispositions de l'Instruction technique n° 14-25 du 26 janvier 2025 relative aux services de l'information aéronautique et de l'Instruction technique n° 04-25 du 26 janvier 2025 relative aux cartes aéronautiques.

3.14 Retour d'information des parties prenantes (Etape 14)

Le fournisseur de services de navigation aérienne doit élaborer des mécanismes afin d'obtenir les observations et commentaires des utilisateurs relatifs à l'exploitation des nouvelles procédures de vol aux instruments publiées. Ce retour d'expérience doit être transmis au concepteur de l'IFP pour informations ou mesures nécessaires à prendre, afin de permettre, le cas échéant, la mise en œuvre des mesures correctives ou des améliorations nécessaires par le concepteur.

3.15 Assurer l'entretien continu (Etape 15)

Le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit assurer l'entretien continu de l'IFP en évaluant l'impact de toute modification significative des données d'obstacles, d'aérodrome, aéronautiques ou d'aides de navigation sur l'IFP et, le cas échéant, doit relancer le processus d'une procédure de vol aux instruments à partir de l'étape 1.

Les modifications des critères de conception doivent être évaluées uniquement lorsque nécessaire, lors des examens périodiques ou lorsqu'elles présentent un avantage opérationnel significatif pour l'utilisateur.

L'entretien continu des IFP doit être effectuer lorsque :

- a) de nouvelles informations dans le cadre du levé d'obstacles pour la conception de procédures de vol aux instruments ; et
- b) des modifications de la structure de l'espace aérien ;
- c) Mise à jour des procédures en fonction des nouvelles exigences de sécurité, des améliorations technologiques ;
- d) Intégration des dernières modifications des normes et pratiques internationales définies par l'OACI ;
- e) Ajustements nécessaires pour corriger les erreurs techniques ou les incohérences ;



- f) Mise à jour des procédures facteurs environnementaux impactant la sécurité aérienne.

3.16 Mener une analyse périodique (Etape 16)



Toute IFP doit être mise à jour périodiquement dans un intervalle maximum de quatre (04) ans, par le fournisseur de services de conception de procédures de vol.

Si, à la suite de l'examen, une action est nécessaire, revenir à l'étape 1 pour relancer le processus.

3.16.1 Dispositions relatives aux examens périodiques et à la tenue à jour continue des IFP

Les procédures publiées sont examinées et validées périodiquement, pour s'assurer qu'elles continuent :

- De respecter les critères ;
- D'assurer le franchissement des obstacles ;
- De répondre aux besoins des utilisateurs.

Au cours de l'examen périodique, le fournisseur de services de conception de procédures de vol doit s'assurer que l'incidence de toute modification des éléments suivants a été évaluée :

- a) **Évaluation de l'impact de toutes les modifications apportées aux données relatives aux obstacles.** Cette évaluation peut être effectuée en appliquant les données modifiées sur les obstacles aux données de conception (document de conception, dossier de conception, etc.) de l'IFP publiée. Par exemple, si la marge minimale de franchissement d'obstacles (MOC) n'est pas respectée en raison d'un nouvel obstacle, il est nécessaire de modifier l'IFP existante.
- b) **Évaluation de l'impact de tous les changements apportés aux données d'aérodrome.** Dans la plupart des cas, les changements apportés à ces données nécessiteront une modification de l'IFP existante.
- c) **Évaluation de l'impact de toutes les modifications des critères de conception.** Il est prévu que tous les IFP soient maintenus en conformité avec les critères de conception et les normes en vigueur. Une IFP existante peut être maintenue même en cas de modification des critères de conception, s'il est établi que ces modifications ne sont pas liées à des questions de sécurité.
- d) **Évaluation de l'impact de tous les changements apportés aux besoins des utilisateurs.** Ces modifications des besoins des utilisateurs comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants :



- 1) type de flotte (performance) ;
- 2) itinéraire des vols réguliers ;
- 3) procédures ATM ;
- 4) l'espace aérien.

3.16.2 Pour effectuer un examen périodique de manière efficace, il est essentiel d'obtenir et de conserver les données de conception.

3.16.3 S'il est déterminé qu'une action est nécessaire, telle qu'une modification de l'IFP existante en raison d'un nouvel obstacle et/ou de modifications des critères de conception ayant une incidence sur la sécurité, il convient de revenir à l'étape de démarrage pour relancer le processus.

3.16.4 Un niveau de compétence en matière de conception de procédures équivalent à celui nécessaire à la conception d'une nouvelle procédure est requis pour effectuer un réexamen périodique.

3.16.5 Il est important de noter que le processus, en tant que tel, n'a pas de case "fin". Le processus de qualité s'étend sur l'ensemble du cycle de vie de la procédure. Lorsque la procédure est retirée de l'exploitation, des activités spécifiques (telles que la mise à jour des documents, l'archivage et la notification des parties prenantes) sont nécessaires pour garantir son retrait.

3.16.6 Les activités d'assurance qualité peuvent être suspendues lorsque la procédure a été retirée de l'AIP et n'est plus exploitable. Il est recommandé de conserver la documentation relative à l'assurance qualité pendant une période suffisamment longue pour garantir la traçabilité en cas de besoin ultérieur.



CHAPITRE 4. EXIGENCES EN MATIERE DE COMPETENCES ET DE QUALIFICATION

4.1 Qualifications

4.1.1 Conditions de qualification des concepteurs de procédures de vol aux instruments

Les conditions de qualifications et d'expériences minimales pour le personnel de conception et d'encadrement doit couvrir au minimum les critères ci-après :

- Être titulaire d'un diplôme d'ingénieur en aéronautique ou d'un titre équivalent ;
- Avoir suivi avec succès une formation initiale appropriée dans la conception des procédures de vol aux instruments ;
- Avoir suivi une formation en cours d'emploi (OJT), effectuée sous la supervision d'un concepteur expérimenté et validée conformément aux critères de l'OACI ;
- Maîtriser la conception assistée par ordinateur des IFP et l'utilisation des systèmes d'informations géographiques ;
- Maîtriser l'anglais technique aéronautique.

4.1.2 Conditions de qualification des pilotes de validation en vol

Les conditions de qualifications et d'expériences minimales pour les pilotes de validation en vol qui couvrent au minimum les critères ci-après :

- Avoir au minimum une licence de pilote professionnel (CPL ou ATPL) ;
- Avoir l'expérience minimal nécessaire
- Avoir une qualification aéronef.
- Avoir suivi une formation initiale de validation en vol ;
- Avoir suivi une formation en cours d'emploi (OJT), conformément aux critères de l'OACI ;
- Avoir suivi des formations périodiques de maintien de compétence.

4.2 Programme de formation des concepteurs de procédures de vol aux instruments

Le fournisseur de services de conception de procédures de vol établie un programme de formation formel pour le personnel technique, qui doit être soumis à l'ANAC pour acceptation avant sa mise en œuvre, ce programme prend en compte :

- Une formation initiale ;
- Une formation en cours d'emploi ;
- Une formation avancée (uniquement pour les concepteurs de procédures de vol) ;
- Une formation périodique de maintien de compétence.



Note : Des indications relatives à l'établissement et à la mise en œuvre de la formation des concepteurs de procédures de vol aux instruments et des pilotes de validation en vol (FVP) sont décrites respectivement dans le Manuel d'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol (Doc 9906) de l'OACI :

- *Volume 2 - Formation des concepteurs de procédures de vol (Élaboration d'un programme de formation destiné aux concepteurs de procédures de vol) ;*
- *Volume 6 - Formation et évaluation des pilotes de validation en vol (Élaboration d'un programme de formation destiné aux pilotes chargés de la validation en vol).*

4.2.1 Formation initiale

La formation initiale correspond à la première phase de la formation pendant laquelle les rubriques et critères réels de la conception de procédures sont abordés. Elle doit couvrir les modules suivants :

- Module 1 : conception d'une procédure d'approche classique ;
- Module 2 : conception d'une procédure d'approche de précision ;
- Module 3 : conception d'une procédure d'arrivée ;
- Module 4 : conception d'une procédure de départ.

4.2.2 Formation avancée

L'objectif de la formation avancée est d'accroître les compétences et les connaissances des concepteurs de procédures actifs en abordant des aspects plus complexes de la conception de procédures. Le programme d'enseignement de la formation avancée doit être basé sur le cadre de compétences. Elle doit couvrir des modules parmi les modules suivants :

- Module : Départ pour pistes parallèles ;
- Module : Procédure d'approche de non-précision (NPA) en environnement fortement contraint par les obstacles ;
- Module : Procédure d'approche de précision de type ILS, présentant des caractéristiques non standards en raison de contraintes locales.
- Module : Concevoir une procédure RNAV NPA ;
- Module : Concevoir des procédures finales RNAV ;
- Module : Concevoir des procédures RNP.
- Module : Concevoir un segment d'approche finale et d'approche interrompue SBAS APV ;
- Module : Concevoir un segment d'approche finale et d'approche interrompue APV/Baro VNAV ;
- Module : Concevoir un segment d'approche finale et d'approche interrompue GBAS.



4.2.3 Formation en cours d'emploi (OJT)

La formation en cours d'emploi est une phase essentielle d'un programme de formation. Elle doit avoir pour objet de renforcer la formation formelle et d'aider à atteindre les normes de compétences requises. Les phases de la formation en cours d'emploi suivront les formations initiale et avancée.



4.2.4 Formation périodique

La formation périodique permettra d'assurer que le concepteur est capable de démontrer un niveau de compétence fondamental au moins dans les domaines suivants :

- Connaissances au sujet des amendements des dispositions de l'OACI et des autres dispositions relatives à la conception de procédures de vol ;
- Maintien et amélioration des connaissances et des capacités relatives à la conception de procédures de vol.

4.2.5 Facteurs humains

Le fournisseur de services de conception de procédures de vol tient compte des principes des facteurs humains en intégrant au niveau du programme de formation de leur personnel technique, des connaissances relatives aux lignes directrices sur les facteurs humains.



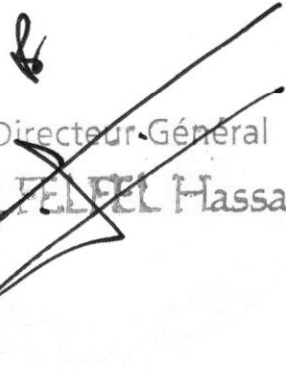
CHAPITRE 5. DISPOSITIONS FINALES

5.1 La présente instruction technique abroge l'instruction n° 3361 du 29 septembre 2021 portant sur les règles techniques de conception, de validation et d'approbation des procédures de vol.

5.2 La présente instruction technique sera enregistrée sur le registre des actes administratifs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

5.3 La présente instruction technique sera publiée sur la plateforme numérique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Fait à Alger, le 15 Dhou El Kaâda correspondant au 03 mai 2026


Le Directeur Général
BOULEFEL Hassan
A.N.A.C.



ANNEXES



ANNEXE 1 : Formulaire pour l'examen opérationnel de vol

FORMULAIRE POUR L'EXAMEN OPÉRATIONNEL DE VOL		
Date :	Type de validation (procédure nouvelle ou modifiée) :	
Organisation :		
Titre de la procédure :		
Emplacement :		
Aéroport :	Piste :	
Nom et numéro de téléphone de l'évaluateur :		
Spécification de navigation basée sur les performances (PBN) :		
EXAMEN OPÉRATIONNEL DE VOL		
	SATISFAISANT	
	OUI	NON
Inventaire et examen du rapport de procédure de vol aux instruments (IFPR)		
Vérifier que l'IFPR est complet (tous formulaires, fichiers, données inclus)		
Vérifier que toutes les cartes et plans nécessaires à l'évaluation de l'IFP sont disponibles avec suffisamment de détails pour l'évaluation de l'IFP lors de la validation en vol		
Identifier à qui la procédure s'adresse : - Catégories d'aéronefs, - Type d'opération (Approche de précision, Approche non-précision ou RNAV)		
Discuter de l'IFPR avec le concepteur de la procédure		
Vérifier la cohérence entre les graphiques et les données de l'IFP		
Vérifier que les obstacles déterminants et les obstacles susceptibles d'influencer la conception de la procédure (IFP) sont correctement identifiés		
Vérifier que la procédure est compatible avec l'infrastructure aéroportuaire et les règles locales en vigueur		
Vérifier la cohérence entre la procédure et les moyens de navigation utilisés		
Vérifier la disponibilité et la validité de la documentation d'inspection en vol (calibration)		
Vérifier le codage proposé pour l'IFP		
Évaluation de la pilotabilité		
Vérifier le respect de la trajectoire publiée sur chaque segment de la procédure (on-course / on-path).		



S'assurer que la description de l'IFP dans la conception est complète, claire et validée par les parties concernées, et qu'elle répond bien aux besoins des parties prenantes		
Vérifier que les facteurs opérationnels, tels que la cartographie, l'infrastructure nécessaire, la visibilité et les catégories d'aéronefs prévues, ont été correctement pris en compte dans la conception de l'IFP.		
Évaluer la zone de manœuvre des aéronefs afin de garantir des opérations sûres pour chaque catégorie d'aéronefs utilisant l'IFP		
Évaluer l'anticipation des virages, taux standard et limites d'inclinaison		
Évaluer la complexité de l'IFP et la charge de travail cockpit		
Vérifier l'espacement des points de passage et longueur des segments adaptés aux performances des aéronefs		
Vérifier si, à la DH ou à la MDH, la distance par rapport à la piste est suffisante pour réaliser un atterrissage avec des manœuvres normales		
Évaluer les pentes de montée/descente requises		
Vérifier l'exactitude, clarté et lisibilité des graphiques		
Identifier zones d'alerte potentielles du système TAWS ou GPWS		
Documentation des résultats		
Validation en vol requise ?	OUI	NON
Évaluation du besoin de validation en vol		
Validation en vol sur simulateur nécessaire	OUI	NON
Validation en vol sur l'aéronef nécessaire	OUI	NON
OBSERVATIONS		
PROCÉDURE	PASSER	ÉCHOUER
SIGNATURE DES ÉVALUATEURS :		
Date :		



ANNEXE 2 : Formulaire pour la validation en vol sur simulateur

FORMULAIRE POUR LA VALIDATION EN VOL SUR SIMULATEUR		
Date :	Type de validation (procédure nouvelle ou modifiée) :	
Organisation :		
Titre de la procédure :		
Emplacement :		
Aéroport :	Piste :	
Nom et numéro de téléphone de l'évaluateur :		
Spécification de navigation basée sur les performances (PBN) :		
VALIDATION EN VOL SUR SIMULATEUR		
	SATISFAISANT	
	OUI	NON
Comparaison de la base de données de navigation FMS et des documents sources, y compris le codage ARINC 424 approprié		
Fournir la documentation du simulateur, y compris le logiciel du FMS		
Évaluation effectuée à des vitesses supérieures et/ou inférieures à celles publiées sur la carte		
Évaluation effectuée aux limites de température autorisées		
Évaluation effectuée avec des composantes de vent défavorables		
La trajectoire de vol correspond à la conception de la procédure		
Aptitude au pilotage		
Évaluation des facteurs humains		
EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES RELATIVES AUX ACTIVITES SUR SIMULATEUR		
	COMPLÉTÉ	
Documenter les informations suivantes comme satisfaisantes ou non pour chaque segment de procédure, selon le cas : cap ou route, distance, alertes du système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS ou GPWS), angle de trajectoire de vol (uniquement pour le segment final), et noter les conditions de vent et de température.		
Noter l'angle d'inclinaison maximal atteint durant tout segment RF (Radius to Fix).		
Enregistrer les données de simulation (le cas échéant).		



REMARQUES

PROCÉDURE

PASSER

ÉCHOUER

SIGNATURE DE FVP :

Date :



ANNEXE 3 : Formulaire pour la validation en vol sur aéronef

FORMULAIRE POUR LA VALIDATION EN VOL SUR AERONEF	
Date :	Type de validation (procédure nouvelle ou modifiée) :
Organisation :	
Titre de la procédure :	
Emplacement :	
Aéroport :	Piste :
Nom et numéro de téléphone de l'évaluateur :	
Spécification de navigation basée sur les performances (PBN) :	
PLANIFICATION	
Vérifier que tous les éléments nécessaires du dossier IFP sont disponibles, notamment : représentations graphiques, texte, cartes et formulaire de soumission.	COMPLÉTÉ
Vérifier que les formulaires nécessaires à la validation en vol sont disponibles.	
Vérifier que l'aéronef et l'avionique sont adaptés à l'IFP en cours d'évaluation.	
Déterminer si la procédure nécessite l'utilisation du pilote automatique ou du directeur de vol.	
AVANT-VOL	
Examiner l'évaluation de validation avant vol.	COMPLÉTÉ
Examiner l'évaluation de validation en vol sur simulateur (le cas échéant).	
Planification de l'évaluation des obstacles : zones critiques, capacité à identifier et à survoler les limites latérales de la zone d'évaluation des obstacles (le cas échéant)	
Vérifier la source des données IFP pour le FMS de l'aéronef (création électronique ou manuelle)	
Évaluer l'état du système de navigation au moment du vol (NOTAM, surveillance autonome de l'intégrité du récepteur (RAIM), pannes)	
Exigences météorologiques	
Exigence de validation de nuit (le cas échéant)	
Disponibilité requise des aides de navigation (NAVAID) nécessaires à la procédure (le cas échéant)	
Combinaison de validations de plusieurs IFP	
Durée de vol estimée	
Coordination (selon les besoins) avec les services de la circulation aérienne (ATS), le concepteur des procédures et autres.	
Équipements et supports nécessaires à l'enregistrement électronique du vol de validation	



GÉNÉRAL		
	SATISFAISANT	
	OUI	NON
La représentation graphique de l'IFP (carte) est complète et correcte		
Vérification des interférences : documenter tous les détails relatifs aux interférences radioélectriques (RFI) détectées		
Les communications radio sont satisfaisantes		
La couverture radar requise est satisfaisante		
Vérifier le bon état du marquage de piste, du balisage lumineux et du système indicateur visuel de pente d'approche (PAPI)		
Sources altimétriques		
Prendre en considération de manière particulière les zones non levées/topographiées		
Pour les procédures d'approche avec minima de circulation à vue (circling), vérifier l'obstacle déterminant pour chaque catégorie de circulation		
PILOTABILITE		
	SATISFAISANT	
	OUI	OUI
Comparaison de la base de données de navigation FMS et des documents sources, y compris le codage ARINC 424 approprié. <i>Note. Si une saisie manuelle est utilisée, cette rubrique est indiquée comme « N/A », et une note doit être insérée dans la section « remarques » afin d'informer l'autorité chargée de l'approbation de la procédure qu'un examen sur table de la procédure codée, ou une évaluation opérationnelle par un pilote de la compagnie, doit être réalisé avant l'octroi de l'approbation opérationnelle.</i>		
Les facteurs humains et la charge de travail générale sont satisfaisants		
Y a-t-il eu une perte de RAIM ?		
Y a-t-il eu une perte de RNP requise (le cas échéant) ?		
Procédure d'approche interrompue.		
Pentes de descente et de montée		
Procédure exécutée en mode couplé automatique (auto-coupled).		
Longueur des segments, virages et angles d'inclinaison, restrictions de vitesse et marges de décélération.		
TAWS ou GPWS (système d'avertissement et d'alarme d'impact).		
PROCÉDURE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS		
	SATISFAISANT	
	OUI	OUI
Les longueurs des segments, les caps, les routes et les positions des points de cheminement correspondent à la conception de la procédure		



Angle de trajectoire verticale du segment final (le cas échéant)			
Hauteur de franchissement du seuil (point de seuil d'atterrissage — LTP ou point de seuil fictif — FTP), le cas échéant.			
Alignement de route			
Alignement longitudinal de trajectoire			
Bloc de données du segment d'approche finale			
REMARQUES			
PROCÉDURE	PASSER	ÉCHOUER	
SIGNATURE DE FVP :			
Date :			



ANNEXE 4 : Formulaire pour le rapport de validation

FORMULAIRE POUR LE RAPPORT DE VALIDATION			
Date :	Type de validation (procédure nouvelle ou modifiée) :		
Organisation :			
Titre de la procédure :			
Emplacement :			
Aéroport :	Piste :		
Nom et numéro de téléphone de l'évaluateur :			
Spécification de navigation basée sur les performances (PBN) :			
RAPPORT DE VALIDATION			
Activités après vol			
	COMPLÉTÉ		
Évaluer les données collectées			
Soumettre le rapport de validation en vol accompagné des données électroniques enregistrées du vol pour archivage			
Demander l'émission d'un NOTAM (le cas échéant).			
Signer et soumettre la documentation de soumission de l'IFP.			
REMARQUES			
PROCÉDURE	PASSER	ÉCHOUER	
SIGNATURE DE L'EVALUATEUR :			
Date :			