

- 3) survoler des installations de l'armée et traverser leurs polygones d'entraînement,
- 4) suivre un profil permettant de choisir les altitudes depuis lesquelles les différents instruments de détection pourraient être utilisés,
- 5) fixer la plus basse altitude à 2 000 pieds au minimum au-dessus du plus haut obstacle connu et figurant sur la carte topographique du système de navigation global, pour assurer la sécurité du vol au cas où celui-ci s'effectuerait dans les nuages ou qu'une couverture nuageuse exclurait toute possibilité de repérage visuel au sol, et
- 6) changer d'altitude à proximité des voies aériennes pour établir si un vol du genre entrerait en conflit avec les vols commerciaux et voir comment réagirait le Contrôle de la circulation aérienne; et

- c. Déterminer la formule utilisée pour le plan de vol - latitude/longitude ou radiaux et distances par rapport aux installations de navigation.

Les considérations de sécurité, identifiées avant le survol, ont porté sur les points suivants:

- a. le langage utilisé par le Contrôle de la circulation aérienne en dehors des voies commerciales, et spécifiquement au voisinage des aérodromes militaires,
- b. l'assurance que les polygones d'entraînement de l'armée sont inutilisés, et
- c. la disponibilité de l'information de vol et des cartes d'approche en ce qui concerne les aérodromes en route.

La composition du personnel de la mission et les compétences exigées de ces personnes ont été évaluées en fonction des rôles suivants:

- a. l'équipage aérien requis pour la mission de survol,
- b. les observateurs du pays hôte qui doivent prendre place à bord de l'appareil, et
- c. les représentants du pays hôte chargés d'inspecter l'avion.