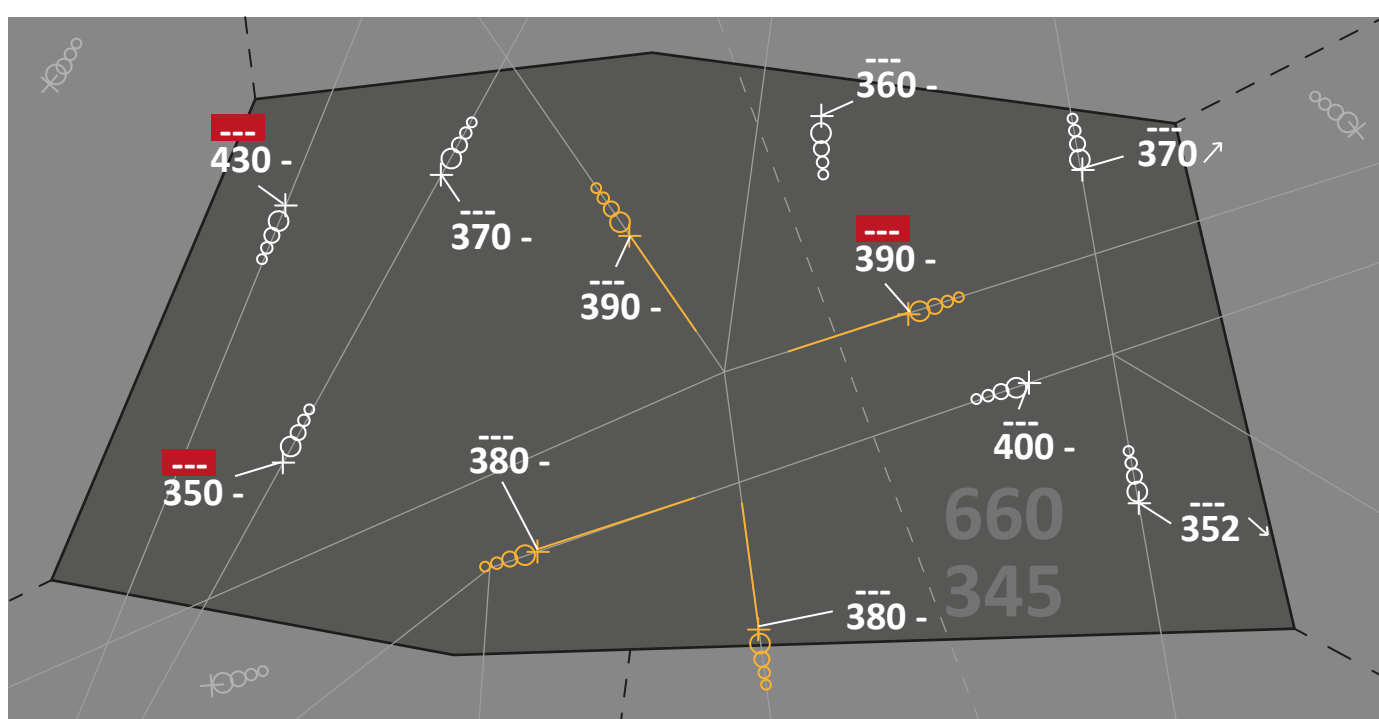
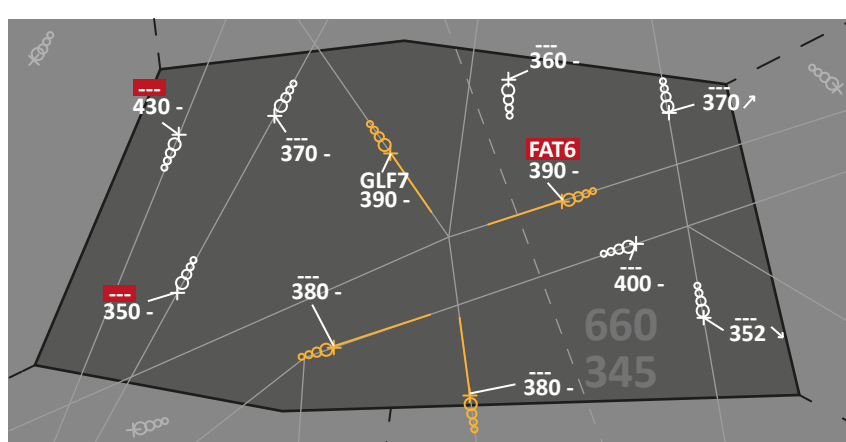


- EYZ5 est plus haut que GLF7
- KLM11 est évolutif et au dessus de AFR1
- BGA2 et JAL10 ont des FL pairs
- CFG3 est plus haut que IBE9 et plus bas que AFR1
- FAT6 et GLF7 sont en conflit
- DLH4 est sur la même route que EYZ5
- FAT6 et JAL10 sont particularisés

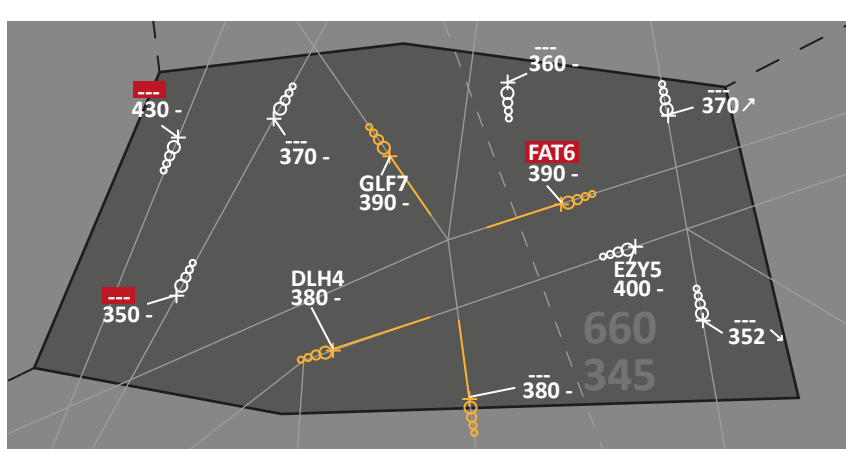


AFR1	BGA2	CFG3	DLH4	EZY5	FAT6
GLF7	HOP8	IBE9	JAL10	KLM11	

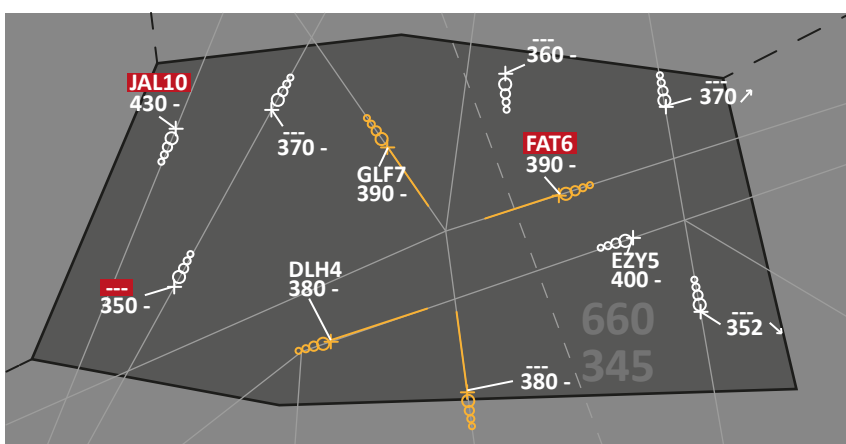
1/ FAT6 et GLF7 sont en conflit (I.5). Ce sont donc soit les deux avions avec les warnings au 380, soit ceux au 390. Mais **FAT6** est aussi particularisé (I.7) c'est donc celui au FL390. On trouve aussi **GLF7**.



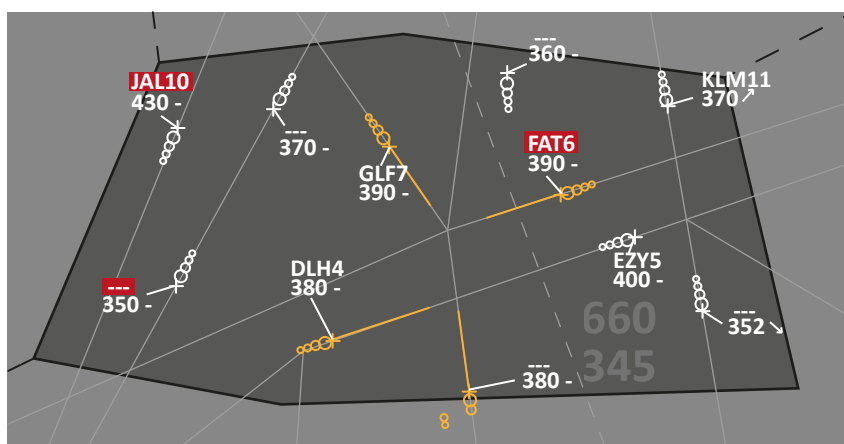
2/ EYZ5 est plus haut que GLF7 (I.1), donc au lvl 400 ou 430. Mais comme DLH4 est sur la même route que EYZ5 (I.6), on trouve **EYZ5** au FL400 et **DLH4** au 380 derrière.



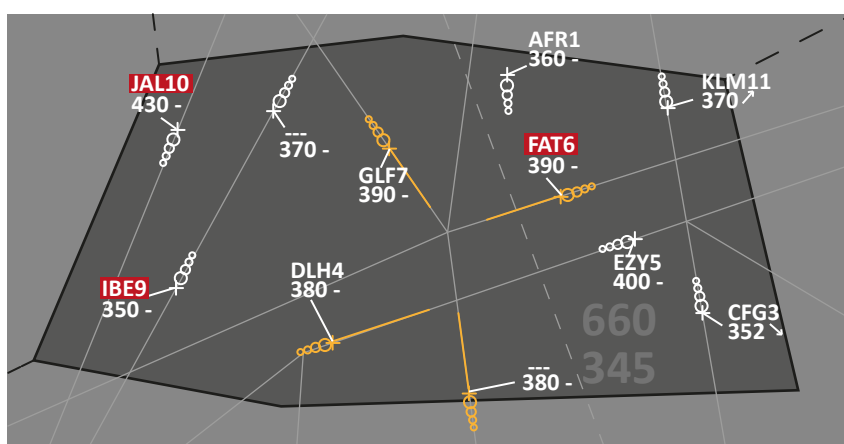
3/ JAL10 est particularisé (I.7) et a un FL pair (I.3). Il y avait bien sûr une feinte que les approcheurs ont probablement oubliée : le **FL430** est non RVSM et est donc considéré comme un FL pair. **JAL10** est celui de gauche.



4/ KLM11 est évolutif et plus haut que AFR1 (I.2). C'est donc celui au 370 en montée ou au 352 en descente. S'il est au FL352, alors AFR1 doit être au FL360 maximum. Or CFG3 est plus bas que AFR1 (I.4), mais aucun avion n'est plus bas que le FL350. On trouve donc **KLM11**.



5/ CFG3 est plus haut que IBE9 et plus bas que AFR1 (I.4) et AFR1 est sous le FL370 (I.2). Autrement dit il faut au moins 2 avions plus bas que AFR1 qui est au FL360 maximum. La seule possibilité est donc : **AFR1** au FL360, **CFG3** au FL352 et **IBE9** au FL350.



6/ **BGA2** a un FL pair (I.3), et donc **HOP8** est celui qui reste.

