

**GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS**

**1 REGION INHOSPITALIERE**

**DELIMITATION ET CONDITIONS DE VOL**

**I- DELIMITATION**

La limite NORD de la région inhospitalière est déterminée par les points suivants :

311600N 0034630W  
300000N 0020000W  
300000N 0050000E  
310000N 0070000E  
330300N 0080900E

**II - CONDITIONS DE SURVOL**

Extrait de l'arrêté portant conditions de survol de la région inhospitalière

**ARTICLE 1**

Le présent arrêté a pour objet de déterminer les modalités et conditions de survol de la région inhospitalière auxquelles doit se conformer tout aéronef.

**ARTICLE 2**

La région inhospitalière est une région où, par suite d'un atterrissage accidentel, les occupants d'un aéronef seraient en danger du fait des conditions climatiques, du manque de moyens de subsistance ou des détails nécessaires pour les secourir.

**ARTICLE 3**

La région inhospitalière située en territoire Algérien du type chaud et sec, est délimitée comme indiqué ci-dessus.

**ARTICLE 4**

Le survol de la région inhospitalière peut s'effectuer en régime de vol VFR.

**ARTICLE 5**

Tout vol, quel que soit son régime, doit faire l'objet d'un dépôt de plan de vol :

- s'il doit survoler la région inhospitalière avec ou sans escale.
- s'il est à destination d'un ou plusieurs aérodromes situés en région inhospitalière.

Les aérodromes de destination, d'escale et de déroutement ainsi que le centre de recherche et de sauvetage sont rendus destinataires du message de plan de vol, de ses modifications éventuelles ainsi que des messages d'arrivée et de départ concernant les vols de région inhospitalière.

**ARTICLE 6**

L'équipement radioélectrique de bord doit faire l'objet d'un certificat d'exploitation radioélectrique en cours de validité conformément aux conditions fixées par la réglementation en vigueur. Pour les vols non commerciaux cet équipement devra comprendre au minimum :

- Un émetteur / récepteur VHF
- Un radiocompas
- Un émetteur / récepteur HF
- Un récepteur adaptateur VOR

**ARTICLE 7**

Tout aéronef doit être muni des équipements spéciaux définis en annexe, comprenant des matériels de signalisation de secours et de survie. Les exploitants doivent établir toutes les notices nécessaires pour l'utilisation des équipements spéciaux. Ces notices doivent être inséparables des équipements qu'elles concernent.

**ARTICLE 8**

Les matériels de signalisation doivent être agréés.

**ARTICLE 9 :**

L'exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation des conditions d'emplois des équipements collectifs et leurs dispositions à bord de l'aéronef.

Ces équipements doivent être situés au voisinage des issues et être conditionnés de manière à subir le minimum de dégâts lors d'un atterrissage forcé. Des renseignements sur l'emplacement et l'évacuation de ces équipements doivent être affichés en évidence dans la cabine passagers.

**ARTICLE 10 :**

Les équipements individuels sont disposés aux abords immédiats du passager et signalés en conséquence.

**ARTICLE 11 :**

Toutes les dispositions doivent être prises par les exploitants pour que les équipements soient maintenus en Etat de bon fonctionnement et que les vivres et boissons réservées à la survie soient toujours consommables. Ces dispositions doivent être précisées dans le manuel d'exploitation ou faire l'objet de consignes spéciales.

**ARTICLE 12 :**

Dans le cas de transport de passagers, l'équipage doit comprendre au moins un membre du personnel navigant ou du personnel commercial de bord possédant le certificat de sécurité et de sauvetage ou ayant reçu une instruction équivalente reconnue valable.

**ARTICLE 13 :**

Des autorisations particulières, dérogeant aux dispositions du présent arrêté peuvent être délivrées par l'autorité Aéronautique locale, le cas échéant centrale, à la condition que le commandant de bord s'engage par écrit à rembourser les frais éventuels de recherche et de sauvetage. L'engagement du commandant de bord vaut celui de l'exploitant. Aucune dérogation ne peut être accordée en matière d'équipement de survie et de secours.

**2. EXIGENCES RVSM :**

Dans l'espace RVSM, seuls les aéronefs homologués RVSM, les aéronefs d'état non homologués RVSM et les aéronefs civils non homologués RVSM effectuant des vols d'état sont autorisés à opérer dans l'espace aérien RVSM de la FIR Alger entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus.

Un aéronef homologué RVSM est un aéronef dont l'exploitant a obtenu une homologation RVSM, soit de l'état dans lequel il est basé, soit de l'état dans lequel il est immatriculé.

Les exigences relatives à la navigabilité, le maintien de la navigabilité et aux pratiques et procédures d'exploitation pour l'espace aérien RVSM de la FIR Alger soient basées soit sur le FAA Interim guidance 91-RVSM, soit sur le JAA Temporary Guidance Leaflet 6.

Les exigences applicables aux aéronefs civils RVSM ayant l'intention d'opérer dans l'espace aérien RVSM, sont décrites dans le document Procédures Complémentaires Régionales de l'OACI pour la région EUR (Doc 7030/4-EUR).

**ANNEXE A L'ARRETE PORTANT CONDITIONS DE SURVOL DE LA REGION INHOSPITALIERE**

**EQUIPEMENT**

**A) AERONEFS DE TRANSPORT PUBLIC EQUIPES POUR TRANSPORTER PLUS DE NEUF (09) PASSAGERS NON COMPRIS L' EQUIPAGE**

**TITRE I - MATERIEL DE SIGNALISATION ET MATERIELS DIVERS**

**ARTICLE 1**

Doivent être emportés à bord de chaque aéronef les matériels suivants:

- (a) deux miroirs de signalisation avec système de visée
- (b) des fusées rouges (six au minimum)
- (c) des fumigènes (six au minimum) à allumage automatique (à employer de jour en principe)
- (d) un jeu de panneaux pour signaux sol-air, sur lequel sera imprimé le code de son utilisation conformément à l'appendice "A" de l'annexe 12 à la Convention de l'O.A.C.I.
- (e) une radiobalise de détresse possédant sa propre alimentation en énergie, fonctionnant sur les fréquences 121.5 et 243 MHz, d'un type approuvé et pouvant être utilisée hors de l'aéronef, par des personnes sans qualification spéciale.
- (f) éventuellement un émetteur / récepteur de communications radio de survie , les accessoires suivants:
  - une boîte d'allumettes étanche.
  - torches électriques portatives de grande puissance, avec piles de rechange.
  - une pelote de ficelle.

**ARTICLE 2**

Dans le cas où des matériels conformes aux exigences de l'article 1 précédent sont emportés à bord à d'autres fins, notamment pour le survol de l'eau, ils pourront compter et être utilisés pour le survol des régions inhospitalières

**TITRE II - MATERIELS DE SECOURS**

**ARTICLE 3**

Outre la trousse de premier secours qui doit se trouver à bord de tout aéronef de transport public et qui comprend des médicaments antigestrasiques, des médicaments calmants, tonicardiaques, du collyre, des gouttes nasales, des corps gras contre les brûlures et objets de pansement et antiseptiques, tout aéronef devra emporter à bord un matériel de secours analogue à celui défini ci-après.

## COMPOSITION D'UNE BOITE DE MATERIEL DE SECOURS.

### *Objet de pansement:*

|                                       |     |          |
|---------------------------------------|-----|----------|
| - Alcool à 90°                        | 100 | grammes  |
| - Coton hydrophile comprimé           | 150 | grammes  |
| - Paquets de pansement individuel     | 10  | paquets  |
| - Sparadrap caoutchouté 2 centimètres | 02  | rouleaux |
| - Pansement élastique 5 centimètres   | 02  | paquets  |
| - Seringues 5 centimètres cube        | 02  | paquets  |
| - Aiguilles                           | 04  | paquets  |
| - Ciseaux courbes à pansements        | 01  | paquets  |
| - Pinces de Kocher                    | 02  | paquets  |
| - Garrot plat                         | 01  | paquets  |
| - Attelles démontables                | 04  | paquets  |
| - Bandes velpeau 5 centimètres        | 02  | paquets  |
| - Bandes velpeau 7 centimètres        | 02  | paquets  |

### *Médicaments usage externe:*

|   |     |         |
|---|-----|---------|
| - Antiseptique ( mercryl laurylé, merseptyl, etc....) | 200 | grammes |
| - Produits analogues au thrombose roussel spongel.    | 02  | boites  |
| - Corps gras contre les brûlures                      | 300 | grammes |

### *Médicaments usage interne:*

|   |    |           |
|---|----|-----------|
| - Acide acétylsalicylique en comprimés protégés                             | 50 | comprimés |
| - Comprimés parégoriques  | 50 | comprimés |
| - Camphosulfonate de sodium de 5 cm3  | 12 | ampoules  |
| - Comprimés de gardénal à 5 cg  | 40 | comprimés |
| - Dolosal avec enrobage résistant à la chaleur injectables ou suppositoires | 06 | ampoules  |

La boîte de matériel de secours définie ci-dessus devra être plombée. Les exploitants établiront des instructions pour l'utilisation du sel : quantité à absorber avant de boire.

## TITRE III - MATERIEL DE SURVIE

### ARTICLE 4

Le matériel de survie doit comprendre au minimum:

- des vivres pour un jour.
- de l'eau potable ou des boissons non alcoolisées à raison de trois (3) litres par personne, 50 % de l'eau potable et des boissons non alcoolisées embarquées pour les besoins du bord peuvent être inclus dans cette réserve, à condition que des mesures soient prises par les exploitants pour conserver cette quantité durant tout le survol de la région inhospitalière.

### ARTICLE 5

Les exploitants doivent établir un manuel d'instruction concernant le secourisme et la survie:

- soins aux malades et blessés.
- emploi des vivres et des boissons.

**B) AERONEFS DE TRANSPORT PUBLIC EQUIPES POUR TRANSPORTER MOINS DE NEUF  
(09) PASSAGERS - AERONEFS DE TOURISME ET DE TRAVAIL AERIEN -**

**TITRE I - MATERIEL DE SIGNALISATION ET MATERIEL DIVERS**

**ARTICLE 6**

Il doit comprendre:

- (a) un miroir de signalisation de type SOS 643
- (b) six (6) fusées jour et nuit à fonctionnement autonome, émettant des étoiles rouges
- (c) deux (2) lampes à piles activables (autonomie de 12 heures)
- (d) six (6) fumigènes (feux de Bengale d'une durée de trois (3) minutes)
- (e) trois (3) bandes pour signaux sol / air (rouges d'un côté, blanches de l'autre) 3 x 0,5 m avec le code international imprimé sur chaque bande
- (f) une boîte d'allumettes étanche
- (g) une radiobalise de détresse fonctionnant sur 121.5 et 243 MHz.

**TITRE II- MATERIEL DE SECOURS**

**ARTICLE 7**

Le matériel de secours doit comprendre une trousse médicale pour l'ensemble des passagers et membres d'équipage, composée des médicaments et objets analogues suivants, donnés à titre indicatif:

- (a) Médicaments :
  - pommade à l'auroéomycine.
  - baume autosilaire.
  - aspirine phénergan.
  - alunozal, comprimés.
  - tonicatorine comprimés.
  - vivaquine comprimés.
  - comprimés de clonazone à 0,25g.
  - chlorure de sodium comprimés.
- (b) Pansement, compresse de gaze, coton hydrophile, sparadrap, garrot, hémostatique en caoutchouc.

**TITRE III - MATERIEL DE SURVIE**

**ARTICLE 8**

Il doit comprendre au minimum:

- Des vivres pour deux jours, susceptibles de procurer 2.200 calories par jour, par personne à bord.
- Six (6) litres d'eau potable ou de boissons non alcoolisées par personne.

## 2 PROCEDURES PARTICULIERES AU SURVOL DE LA MER

### I - AERONEF DE TRANSPORT PUBLIC

Arrêté du 07 Janvier 1965 fixant les conditions de survol de l'eau par les aéronefs de transport public

#### TITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

##### ARTICLE 1

Le présent arrêté s'applique :

- (a) Aux Aéronefs de transport public de toute nationalité dans les espaces où les services Algériens sont chargés de l'alerte, des recherches et du sauvetage.
- (b) Aux Aéronefs Algériens de transport public en dehors des espaces définis ci-dessus, lorsque la présente réglementation est plus restrictive que celle en vigueur dans les zones survolées.

##### ARTICLE 2

Conformément à la réglementation en vigueur, le commandant de bord demeure responsable de l'exécution de sa mission, même après un amerrissage forcé.

##### ARTICLE 3

Les exploitants des aéronefs visés par le présent arrêté doivent établir un manuel d'instruction concernant le secourisme et la survie et toutes notices nécessaires pour l'utilisation par des personnes non qualifiées des divers équipements définis en annexe. Ces notices succinctes doivent faire partie du matériel de survie et être inaltérables par l'eau elles doivent être pratiquement inséparables des équipements qu'elles concernent.

##### ARTICLE 4

Dans le cas de transport de passagers au-dessus de l'eau, sans préjudice de l'application de la réglementation en vigueur sur la composition des équipages, l'équipage doit comprendre un membre du personnel navigant commercial possédant le certificat de sécurité et de sauvetage ou, s'il n'y a pas de personnel navigant commercial à bord, un membre du personnel technique possédant ce certificat ou ayant reçu une instruction jugée équivalente par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

##### ARTICLE 5

Les aéronefs de transport public de la catégorie III ne sont pas autorisés à effectuer des vols de transport public au-dessus de l'eau à une distance de la côte, supérieure à la plus faible des distances suivantes :

- distance permettant de rejoindre la terre ferme en cas de panne d'un moteur.
- distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

##### ARTICLE 6

Le survol de l'eau par des aéronefs de transport public des catégories I et II peut être effectué en régime IFR ou VFR.

En régime VFR, les conditions suivantes doivent être respectées :

- Les vols doivent faire l'objet d'un plan de vol .
- les vols doivent suivre certains itinéraires.
- les aéronefs doivent être dotés d'un équipement radioélectrique de navigation et de radiocommunication adapté à l'itinéraire suivi.
- l'équipage doit posséder les qualifications nécessaires pour mettre en oeuvre l'équipement prévu ci-dessus. des procédures particulières relatives aux comptes-rendus de position et à la conduite des vols doivent être observées.

##### ARTICLE 7

Les itinéraires pour les vols VFR et les équipements et procédures correspondants prévus à l'article 6 ci-dessus sont définis par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie et publiés dans les manuels d'information aéronautique.

##### ARTICLE 8

Outre l'équipement exigé par les conditions techniques d'emploi et éventuellement, l'équipement prévu aux articles 6 et 7 ci-dessus, les aéronefs de transport public amenés à survoler l'eau, doivent emporter les équipements de sauvetage, de survie et de signalisation définis aux articles-ci-après, du présent arrêté.

## **TITRE II - MATERIELS INDIVIDUELS DE SAUVETAGE**

### **ARTICLE 9**

Tout aéronef de transport public ayant ou pouvant avoir à survoler l'eau, doit emporter des dispositifs individuels de sauvetage, de tailles appropriées, en nombre au moins égal à celui des personnes se trouvant à bord, enfants compris. Toutefois, lorsque le survol de l'eau n'a lieu qu'au décollage ou à l'atterrissage, il doit être précisé dans le manuel d'exploitation sur quelles lignes ces dispositifs individuels de sauvetage doivent obligatoirement être à bord.

### **ARTICLE 10**

Les dispositifs individuels de sauvetage ainsi que leurs accessoires, doivent être homologués ou agréés par les services qualifiés.

### **ARTICLE 11**

Tous les dispositifs individuels de sauvetage destinés à la même catégorie de passagers à bord (adultes, enfants ou bébés) doivent être du même type et interchangeables. Ces dispositifs doivent être placés à bord des aéronefs de façon à être commodément repérables et accessibles. Ils doivent répondre aux conditions précisées en annexe du présent arrêté.

### **ARTICLE 12**

Le commandant de bord est chargé de donner aux passagers de l'aéronef de transport public survolant l'eau, toutes les indications nécessaires concernant l'emplacement des gilets et leur utilisation. Il est chargé de contrôler ou de faire contrôler la mise en place et les manœuvres de gonflement des gilets lorsque ces mesures sont ordonnées.

## **TITRE III - MATERIEL COLLECTIF DE SAUVETAGE**

### **ARTICLE 13**

Le matériel collectif de sauvetage à emporter pour les aéronefs de transport public appelés à survoler l'eau, est composé comme suit:

- (a) Quand la distance à la côte dépasse la plus faible des distances suivantes :
  - distance permettant en cas de panne d'un moteur d'atteindre la terre ferme.
  - distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef, s'il s'agit d'un aéronef propulsé par hélices, vingt fois l'altitude, s'il s'agit d'un aéronef à réaction, il doit être embarqué un nombre suffisant de canots pour recevoir tous les occupants s'il s'agit d'un aéronef de transport public de la catégorie II, le tiers des occupants s'il s'agit d'un appareil de la catégorie I.
- (b) Pour les aéronefs de la catégorie I, quand la distance à la côte est supérieure à une distance de vol par vent nul avec un moteur arrêté, cette distance n'excédant pas 500 Km, il doit être embarqué un nombre de canots suffisant pour recevoir tous les occupants de l'avion.
- (c) Toutefois, dans les cas visés aux paragraphes a) et b) ci-dessus, si le nombre prévisible des enfants, des personnes âgées ou des malades à bord, dépasse le tiers des passagers ou, si l'ensemble de ces trois catégories de passagers dépasse le tiers des occupants (cas de transports spéciaux), des canots supplémentaires permettant d'embarquer l'ensemble des personnes visées par le présent alinéa doivent être emportés.

### **ARTICLE 14**

Le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie peut imposer des canots collectifs supplémentaires lorsque les conditions d'exploitation, de certains types d'aéronefs, la latitude moyenne, la saison et également tout autre facteur pouvant compromettre la survie des naufragés, rendent cette mesure nécessaire.

### **ARTICLE 15**

Les canots de sauvetage doivent être homologués ou agréés par les services qualifiés, ils doivent répondre aux conditions précisées dans l'annexe du présent arrêté.

### **ARTICLE 16**

Le commandant de bord ou, par délégation, les autres membres du personnel navigant et notamment le personnel navigant commercial, sont chargés :

- De donner toutes les indications nécessaires à l'évacuation de l'aéronef dans l'éventualité d'un amerrissage forcé.
- De prendre toutes mesures pour que ne soient pas obstruées ou coincées les portes et issues de secours.

- De donner les consignes de mise en œuvre des embarcations collectives et celles relatives à l'embarquement des naufragés, à l'utilisation des accessoires et des moyens de signalisation prévus .
- D'assurer l'ordre et la discipline.

#### **TITRE IV - MATERIEL COLLECTIF DE SURVIE**

##### **ARTICLE 17**

Le matériel collectif de survie est obligatoire pour tout aéronef survolant l'eau dans les conditions visées à l'article 13 du présent arrêté.

##### **ARTICLE 18**

Sa composition est définie dans l'annexe au présent arrêté. Il doit être accepté par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

#### **TITRE V- MATERIEL COLLECTIF DE SIGNALISATION**

##### **ARTICLE 19**

Le matériel collectif de signalisation est obligatoire pour tout aéronef survolant l'eau dans les conditions visées à l'article 13 du présent arrêté.

##### **ARTICLE 20**

Sa composition est définie dans l'annexe au présent arrêté. L'émetteur radioélectrique portatif doit être homologué; les autres matériels de signalisation doivent être acceptés par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

#### **TITRE VI - DISPOSITIONS COMMUNES – DEROGATIONS**

##### **ARTICLE 21**

Les différents équipements définis en annexe doivent être situés au voisinage des issues et être conditionnés de manière à subir le minimum de dégâts lors d'un amerrissage forcé. Ils doivent être fractionnés de telle sorte que leur poids et leur encombrement permettent leur évacuation facile par les issues de secours.

Des renseignements sur l'emplacement et l'évacuation de ces équipements doivent être affichés en évidence dans la cabine passagers.

##### **ARTICLE 22**

Toutes dispositions doivent être prises par les exploitants pour que les équipements soient maintenus en bon Etat de fonctionnement et que les vivres et boissons réservées à la survie soient toujours consommables.

Ces dispositions doivent être précisées dans le manuel d'exploitation, le manuel d'instruction ou faire l'objet de consignes spéciales.

##### **ARTICLE 23**

Des dérogations temporaires aux dispositions du présent arrêté peuvent être accordées par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Ces dérogations ne peuvent être accordées qu'à titre exceptionnel et notamment :

- si l'aéronef n'est pas une pour une opération de transport public.
- ou si l'exploitant justifie de nécessités impératives d'exploitation.

Dans tous les cas, elles doivent garantir un niveau de sécurité admissible et peuvent être assorties de conditions particulières quant aux itinéraires, procédures ou remboursement des frais éventuels de recherches et de sauvetage.

##### **ARTICLE 24**

Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

##### **ARTICLE 25**

Le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié ainsi que son annexe au journal officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire.



**ANNEXE**

**CONDITIONS DE SURVOL DE L'EAU PAR LES AERONEFS DE TRANSPORT PUBLIC**

**TITRE I - DISPOSITIF INDIVIDUEL DE SAUVETAGE.**

**ARTICLE 1**

Les exploitants doivent préciser dans leur manuel d'exploitation les dispositions de sauvetage envisagées pour les enfants de moins de deux ans et les bébés dans l'éventualité d'un amerrissage forcé. Les dispositifs individuels de sauvetage doivent être spécialement adaptés à cette catégorie de passagers (berceaux par exemple).

**ARTICLE 2**

Les dispositifs individuels de sauvetage ou gilets doivent s'adapter rapidement à toutes les tailles d'adultes. Il doit exister un modèle spécial pour enfants de deux ans et plus.

**ARTICLE 3**

Les accessoires suivants doivent être adjoints à chacun des dispositifs individuels de sauvetage de passagers et placés bien en vue à portée de la main:

- Un système de gonflement automatique par gaz inerte et un système de gonflement buccal;
- Une lampe électrique fonctionnant si possible au contact de l'eau ou, à défaut, une lampe électrique étanche;
- Un sifflet;

Le dispositif individuel de sauvetage de chacun des membres de l'équipage doit être muni des accessoires précédents et, en outre, des accessoires suivants:

- Un sachet de fluorescéine, perméable et contenu dans une enveloppe imperméable,
- Un miroir de signalisation avec système de visée;
- Au minimum, une fusée et un fumigène répondant aux prescriptions de l'article 10 ci-après.

Des instructions d'utilisation doivent être inscrites sur le dispositif individuel ou sur un feuillet fixé à ce dernier de façon à être, ainsi que le feuillet, inaltérables au contact de l'eau de mer et facilement lisible dans l'eau par le porteur. Elle doivent être rédigées en trois langues au moins, Arabe, Français et Anglais ou Espagnol.

**TITRE II - MATERIEL COLLECTIF DE SAUVETAGE**

**ARTICLE 4      *MATERIAUX***

Les tissus, enduits et autres matériaux dans la fabrication des canots pneumatiques à gonflement automatique doivent résister à l'action de l'eau de mer, de la chaleur, du froid et au contact accidentel des hydrocarbures. La surface extérieure doit être de couleur orange.

**ARTICLE 5      *PROTECTION***

Les canots de sauvetage doivent comporter un toit de couleur rouge. Ce toit ne doit comporter aucun dispositif susceptible d'occasionner des avaries au canot. Sa mise en place doit pouvoir s'effectuer automatiquement.

Pour les vols qui s'effectuent sur les latitudes tropicales, deux ouvertures opposées doivent permettre l'aération et pouvoir être, en cas de besoin, obturées rapidement et efficacement. Le toit doit permettre la récupération de l'eau de pluie.

**ARTICLE 6      *FLOTTABILITE***

Elle doit être au moins égale au double de la charge prévue. Elle doit être suffisante pour que les passagers prévus pour une embarcation soient maintenus hors de l'eau dans le cas où une déchirure se produirait en un point quelconque des flotteurs ou du fond; en conséquence, les flotteurs ne doivent pas posséder d'intercommunication. La pression du gaz doit pouvoir être réglée en fonction de la température extérieure. Le fond doit être constitué par une paroi double.

**ARTICLE 7      *GONFLEMENT***

Il est assuré au moyen d'un gaz inerte et comprimé dans une ou plusieurs bouteilles fixées aux canots. Le gonflement est automatique pour les canots qui ne sont pas stockés dans la cabine.

**ARTICLE 8      *APPARAUX***

Les canots doivent recevoir l'équipement suivant, qui doit être accepté par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie :

- Un filin de retenue destiné à l'amarrage du canot à l'avion pouvant être largué rapidement ou automatiquement dès qu'une traction au plus égale à 200 Kg est exercée.
- Une résine solide et apparente sur tout le pourtour.
- Deux postes d'embarquement pour les canots de dix places et plus, chaque poste étant doté d'un dispositif permettant d'embarquer facilement.
- Une ancre flottante à émerillon.
- Une trousse de réparation.
- Un couteau insubmersible.
- Un soufflet ou une pompe et un tuyau raccord.
- Une écope pour dix passagers et des éponges.
- Une boussole étanche.
- Un filin lesté de 10 mètres pour sauvetage de naufragé.
- Un dispositif de balisage lumineux.
- Une notice de mise en oeuvre, inaltérable au contact de l'eau de mer et rédigée en trois langues au moins: arabe, Français et anglais ou espagnol.

### **TITRE III - MATERIEL COLLECTIF DE SURVIE**

#### **ARTICLE 9**

Chaque canot de sauvetage doit être muni du matériel collectif de survie ( tels que vivrés, eau douce, nécessaire pour la pêche, dispositif de déchloration pour un litre d'eau par personne bord ) dont la composition exacte est fixée par le manuel d'exploitation, suivant les itinéraires.

### **TITRE IV - MATERIEL COLLECTIF DE SIGNALISATION**

#### **ARTICLE 10**

Le matériel collectif de signalisation doit comprendre par embarcation, le matériel suivant, qui doit être accepté par Le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie

- deux miroirs de signalisation;
- des fusées à double étoiles rouges (six au minimum) munies d'un dispositif d'allumage automatique et fonctionnant, tenues à la main, sans lance-fusées (à utiliser de nuit en principe);
- des fumigènes à fumée orangée (six minimum) à allumage automatique (à employer de jour en principe
- des feux de Bengale (six au minimum);
- des sachets ou pains de fluoresceine (300 gr. pour dix occupants), perméables et contenus dans une enveloppe imperméable ;
- La fluoresceine doit être utilisée par petites quantités à la fois et de manière à créer une traînée lumineuse continue et longue durée.

#### **ARTICLE 11**

En plus des équipements précédents, l'une au moins des embarcations doit comprendre:

- Un émetteur radioélectrique portatif homologué, enfermé dans une enveloppe étanche et flottante amarrée à l'embarcation. Il doit être prévu une antenne utilisable par vent fort et par vent nul. Cet émetteur doit répondre aux caractéristiques suivantes:
- Des fréquences (500 KHZ et 8.364 KHZ ) doivent pouvoir être utilisées alternativement ( l'alternance étant automatique ) .
- La portée doit être supérieure à 250 Km avec antenne.
- Le code morse doit être de manière apparente sur l'émetteur.
- Les secondes d'émission de S.O.S. et vingt secondes d'émission de traits continus. Dans le cas d'utilisation de la fréquence de 500 KHZ, les émissions de S.O.S. doivent être précédées du signal d'autoalarme.

- Le poste doit pouvoir servir pendant plusieurs journées consécutives, c'est à dire être endurant et pouvoir être mis en oeuvre de façon prolongée sans fatigue excessive du personnel ( ces deux points doivent vérifiés lors de l'homologation) des matériels radioélectriques portatifs fonctionnant sur les fréquences VHF ou UHF pourront en outre être utilisé dans les conditions qui seront définies dans les publications d'information aéronautique .

## **2 - AERONEFS DE TOURISME ET DE TRAVAIL AERIEN**

Arrêté du 07 Janvier 1965 fixant les conditions de survol de l'eau par les aéronefs de tourisme et de travail aérien.

### **TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES**

#### **ARTICLE 1**

Le présent arrêté s'applique :

- (1) Aux aéronefs de tourisme et de travail aérien de toute nationalité dans les espaces où les services Algériens sont chargés de l'alerte, des recherches et du sauvetage.
- (2) Aux aéronefs Algériens de tourisme et de travail aérien en dehors des espaces définis ci-dessus, lorsque la présente réglementation est plus restrictive que celle en vigueur dans les zones survolées.

#### **ARTICLE 2**

Conformément à la législation en vigueur, le commandant de bord demeure responsable de l'exécution de sa mission, même après un amerrissage forcé.

#### **ARTICLE 3**

Les aéronefs d'un poids supérieur ou égal à 5.700 Kg ou équipés pour transporter plus dix personnes (non compris l'équipage), survolant l'eau, sont soumis à la réglementation applicable aux aéronefs de transport public.

#### **ARTICLE 4**

Le survol de l'eau par les aéronefs de tourisme et de travail aérien peut être effectué en régime IFR ou VFR. En régime VFR, les conditions suivantes doivent être respectées :

- Les vols doivent faire l'objet d'un plan de vol.
- Les vols doivent suivre certains itinéraires.
- Les aéronefs doivent être dotés d'un équipement radioélectrique de Navigation et de radiocommunication adapté à l'itinéraire suivi.
- L'équipage doit posséder les qualifications nécessaires pour mettre en oeuvre l'équipement prévu ci-dessus.
- Les procédures particulières relatives aux comptes - rendus de position et à la conduite des vols doivent être observées.

#### **ARTICLE 5**

Les itinéraires pour les vols VFR et les équipements et procédures correspondants sont définis par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie et publiés dans les manuels d'information aéronautique.

#### **ARTICLE 6**

Outre l'équipement exigé par les conditions techniques d'emploi et éventuellement, l'équipement prévu aux articles 4 et 5 ci-dessus, les aéronefs de tourisme et de travail aérien amenés à survoler l'eau, doivent emporter les équipements de sauvetage, de survie et de signalisation définis aux articles ci-après du présent arrêté.

#### **ARTICLE 7**

Lorsque le survol de l'eau n'a lieu qu'au décollage ou à l'atterrissage, que l'éloignement de la terre ferme et inférieur à un mille marin et l'altitude telle que l'aéronef puisse rejoindre l'aérodrome en cas d'arrêt d'un moteur, les équipements définis aux articles ci-après ne sont pas exigibles à bord des aéronefs de tourisme et de travail aérien.

### **TITRE II - MATIERIELS INDIVIDUELS DE SAUVETAGE**

#### **ARTICLE 8**

Tout aéronef de tourisme et de travail aérien ayant ou pouvant avoir à survoler l'eau, doit emporter des dispositifs individuels de sauvetage, en nombre au moins égal à celui des personnes se trouvant à bord, enfants compris par les services qualifiés.

**ARTICLE 9**

Les dispositifs individuels de sauvetage ainsi que leurs accessoires doivent être homologuer ou agréer par les services qualifiés.

**ARTICLE 10**

Les dispositifs individuels de sauvetage doivent être de taille appropriée aux personnes se trouvant à bord de l'aéronef. Ces dispositifs doivent être placés à bord des aéronefs de façon commodément repérable et accessible.

**ARTICLE 11**

Les matériels individuels de sauvetage doivent être munis des équipements de signalisation définis dans l'annexe au présent arrêté.

**TITRE III - MATERIEL COLLECTIF DE SAUVETAGE DE SURVIE ET DE SIGNALISATION**

**ARTICLE 12**

Des canots en nombre suffisant pour recevoir tous les occupants de l'aéronef et les matériels de survie et de signalisation définis dans l'annexe au présent arrêté, doivent être embarqués dans le cas suivants :

- Le commandant de bord ou, par délégation, les autres membres du personnel navigant notamment le personnel navigant commercial, sont chargés :
- Pour les multimoteurs, lorsque l'aéronef s'éloigne de la terre ferme à une distance supérieure celle qu'il pourrait parcourir un moteur arrêté, cette distance ne pouvant toutefois excéder 150 Kilomètres.

**TITRE IV - DISPOSITIONS COMMUNES - DISPENSES - DEROGATIONS**

**ARTICLE 13**

Les équipements de sauvetage, de survie et de signalisation doivent être conditionnés et placés à bord de l'appareil de façon à subir le minimum de dégâts lors d'un amerrissage forcé et à pouvoir en être extraits facilement.

**ARTICLE 14**

Les aéronefs de tourisme et de travail aérien effectuant la traversée de la Méditerranée occidentale dans les conditions prévues aux articles 4 et 5 ci-dessus, peuvent être dispensés d'emporter tout ou une partie du matériel collectif de sauvetage, de survie et de signalisation prévu à l'article 12 ci - dessus.

Les conditions de l'objet de ces dispenses seront définies par décision du Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie et publiés dans les manuels d'information aéronautique.

**ARTICLE 15**

Des dérogations aux prescriptions fixées par le présent arrêté, peuvent être accordées par le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie. Ces dérogations pourront être assorties de dispositions particulières concernant notamment remboursement des frais des recherches et de sauvetage.

**ARTICLE 16**

Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

## A N N E X E

### **SURVOL DE L'EAU PAR LES AERONEFS DE TOURISME ET DE TRAVAIL AERIEN TITRE I - MATERIEL INDIVIDUEL DE SAUVETAGE ET DE SIGNALISATION**

Le matériel individuel de sauvetage doit consister en un gilet de sauvetage d'un type agréé ou en un dispositif flottant ayant des qualités de flottaison équivalente et muni de lanières ou autres moyens permettant de s'y accrocher facilement.

Chaque gilet de sauvetage ou dispositif flottant doit être muni :

- D'une lampe électrique fonctionnant au contact de l'eau .
- D'un sifflet .
- D'un système de gonflement automatique par gaz inerte .
- D'un système de gonflement buccal.

En outre, au moins deux gilets de sauvetage (un seul, lorsque le pilote est seul à bord) doivent être munis :

- D'un sachet de fluoresceine perméable, contenu dans une enveloppe imperméable.
- D'un miroir de signalisation avec visée .
- Et au minimum, d'une fusée à double étoile rouge pouvant être mise en oeuvre par une personne se trouvant dans l'eau , et d'un fumigène à fumée orange à allumage automatique.

### **TITRE II- MATERIEL COLLECTIF DE SAUVETAGE DE SURVIE ET DE SIGNALISATION**

Les canots de sauvetage doivent répondre aux mêmes caractéristiques que celles des canots de sauvetage exigés pour les aéronefs de transport public. Ils doivent notamment comporter les appareils adaptés à leur capacité. Chaque canot de sauvetage doit être muni de matériels de survie adaptés aux itinéraires ( tels que vivres, eau douce nécessaire pour la pêche, déchlorurée) Les raisons doivent être calculées sur une alimentation de deux jours au minimum.

Chaque embarcation doit posséder à bord, le matériel de signalisation suivant :

- (a) Un miroir de signalisation, genre S.O.S. 643 .
- (b) Six fusées jour et nuit ( à fonctionnement autonome émettant deux étoiles rouges) .
- (c) Deux lampes à piles activables (4,5 volts : 12 heures) .
- (d) Six fumigènes, feux de Bengale d'une durée de trois minutes .
- (e) Une boîte d'allumettes étanche .

Un émetteur portatif MF/ HF qui doit posséder les mêmes caractéristiques minima que celles exigées pour le survol des régions inhospitalières par les aéronefs de transport public, toutefois, lorsque plusieurs canots sont embarqués l'émetteur MF/ HF n'est exigé que pour un seul.

En fonction des itinéraires, le Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie pourra autoriser l'emploi d'un émetteur VHF à la place de l'émetteur MF/HF.

### 3 DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LE SURVOL DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE

#### 3.1 Aéronefs de tourisme

3.1.1 Dans la mesure où la réglementation dans les FIR adjacentes n'est pas plus restrictive que la réglementation Algérienne, les aéronefs de tourisme ou de travail aérien sont autorisés à effectuer des traversées en Méditerranée occidentale avec plan de vol VFR sur les itinéraires énumérés au paragraphe 3.1.2 et en respectant les procédures définies au paragraphe 3.1.3 et les conditions définies aux paragraphes 3.1.4 et 3.1.5.

3.1.2 Les itinéraires autorisés sont les suivants :

|                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| ORAN - MOSTAGANEM - CARTHAGENE | et vice versa |
| ANNABA – CAGLIARI              | et vice versa |
| ANNABA – ALGHERO               | et vice versa |

3.1.3 Les procédures à suivre par les pilotes empruntant ces itinéraires sont les suivantes :

- (1) Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire.
- (2) Afin d'éviter les alertes inutiles et de faciliter les recherches, les aéronefs en vol sur ces itinéraires doivent transmettre un message de compte-rendu .
  - (a) A l'ACC d'ALGER ou à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ORAN ou d'ANNABA lorsque l'aéronef , franchissant la côte pour quitter la terre ferme ou la rejoindre en suivant l'un des itinéraires prescrits, ou survole l'un de ces aérodromes.
  - (b) A l'ACC d'ALGER ou à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ORAN, lorsque l'aéronef franchit la limite entre les régions d'information de vol d'ALGER et de BARCELONE et à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ANNABA l'orsque l'aéronef franchit la limite entre les régions d'information de vol d'ALGER et de ROME.

Le message de compte-rendu comprend les éléments suivants :

Identification de l'aéronef, point de départ, point de destination ;  
Indication " survol maritime en VFR " ;  
Position;  
Heure de position;  
Niveau de croisière ;  
Heure prévue d'arrivée au-dessus du prochain point de compte-rendu .

- (3) Les aéronefs doivent de plus, transmettre un message "tout va bien" à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ANNABA lorsque l'aéronef se trouve à mi-distance des côtes entre ANNABA et la SARDAIGNE sur l'un des itinéraires prévus au paragraphe 3.1.2.

3.1.4 A tout moment du vol, l'altitude sera telle que l'aéronef soit à portée radioélectrique VHF d'une station aéronautique veillant une fréquence dont il est équipé.

3.1.5 L'équipement de radiocommunication des aéronefs comprendra au moins un émetteur-récepteur VHF classé en catégorie I ou II et devra avoir fait l'objet d'une visite périodique depuis moins d'une année, à moins que le certificat d'exploitation radioélectrique n'ait été lui-même délivré depuis moins d'une année.

3.1.6 Les dispositions de la présente décision ne dégagent pas l'exploitant et le pilote de leurs obligations vis-à-vis des règlements en vigueur notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation technique des aéronefs de tourisme et de travail aérien.

3.1.7 L'arrêté du 07 Janvier 1965 relatif aux conditions de survol de l'eau par les aéronefs de tourisme et de travail aérien fixe les équipements à emporter pour le survol de l'eau. En ce qui concerne le survol de la Méditerranée, par des aéronefs transportant au plus quatre personnes (équipage compris), ils pourront être dispensés d'emporter des canots et un émetteur portatif lorsqu'il s'agit de vols occasionnels pour lesquels l'acquisition de tels équipements grèverait trop le prix de revient du voyage ou lorsque l'exploitant est dans l'impossibilité de se procurer en temps utile les équipements exigés. Toutefois, les dispenses prévues précédemment ne peuvent être accordées que si l'exploitant de l'aéronef s'engage par écrit à rembourser les frais éventuels de recherches et de sauvetage, conformément aux dispositions actuellement arrêtées. Lors de ces vols, les passagers et le pilote devront être porteurs des gilets de sauvetage, prêts à l'emploi pendant toute la durée de la traversée maritime.

### 3.2 *Aéronefs de transport public*

3.2.1 Aucun itinéraire n'est imposé aux aéronefs de transport public de la catégorie I survolant la Méditerranée Occidentale en VFR sous réserve que les procédures concernant les plans de vol et les comptes-rendus en vol et que les équipements radioélectriques soient conformes à ceux fixés par la réglementation algérienne pour les vols IFR.

3.2.2 Les aéronefs de transport public bimoteurs de la catégorie II sont autorisés à effectuer des traversées en Méditerranée Occidentale avec plan de vol VFR sur les itinéraires énumérés au paragraphe 3.2.3, et en respectant les procédures définies au paragraphe 3.2.4 et les conditions définies aux paragraphes 3.2.5, 3.2.6 et 3.2.7.

3.2.3 Les itinéraires autorisés sont les suivants :

|                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| ORAN - MOSTAGANEM - CARTHAGENE | et vice versa |
| ANNABA – CAGLIARI              | et vice versa |
| ANNABA – ALGHERO               | et vice versa |
| ALGER – PALMA                  | et vice versa |

3.2.4 Les procédures à suivre par les pilotes empruntant ces itinéraires sont les suivantes :

- (1) Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire.
- (2) Afin d'éviter les alertes inutiles et de faciliter les recherches éventuelles, les aéronefs en vol sur ces itinéraires doivent transmettre un message de compte-rendu.
  - (a) A l'ACC d'Alger ou à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ORAN, d'ALGER, et d'ANNABA lorsque l'aéronef franchissant la côte pour quitter la terre ferme ou la rejoindre en suivant l'un des itinéraires prescrits, ou survole l'un de ces aérodromes.
  - (b) A l'ACC d'Alger ou à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ORAN, lorsque l'aéronef franchit la limite entre les régions d'information de vol d'ALGER et de BARCELONE. A l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de ANNABA lorsque l'aéronef franchit la limite entre les régions d'information de vol d'ALGER et de ROME. A l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ALGER lorsque l'aéronef franchit la limite entre les régions d'information de vol d'ALGER et de BARCELONE. Le message de compte-rendu comprend les éléments suivants :
    - Identification de l'aéronef (point de départ et de destination).
    - Indication de " survol maritime en VFR ".
    - Position.
    - Heures de position.
    - Niveau de croisière.
    - Heure prévue d'arrivée au-dessus du prochain point de compte-rendu.
    - Autonomie restante.
- (3) Les aéronefs doivent de plus, transmettre un message " Tout va bien " au CCR d'ALGER ou à l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome d'ANNABA lorsque l'aéronef se trouve à mi-distance des côtes entre ANNABA et la SARDAIGNE sur l'un des itinéraires prévus au paragraphe 3.2.3.

3.2.5 À tout moment du vol l'altitude sera telle que l'aéronef soit à portée radioélectrique VHF d'une des statistiques Aéronautique précisées au paragraphe 5.

3.2.6 L'équipement de radiocommunication des aéronefs comprendra au moins un émetteur / récepteur VHF classé en catégorie I ou deux émetteurs / récepteurs VHF classés en catégorie II. Chacun de ces appareils devra avoir fait l'objet d'une visite périodique depuis moins d'une année, à moins que le certificat d'exploitation radioélectrique n'ait été lui-même délivré depuis moins d'une année.

3.2.7 L'aéronef sera de plus muni d'un équipement de radionavigation (radiocompas ou VOR) classé en catégorie II ou en catégorie I.

3.2.8 Les dispositions de la présente décision ne dégagent pas l'exploitant et le pilote de leur obligations vis-à-vis des règlements en vigueur, notamment de la réglementation du transport aérien.

**ORGANISME A CONSULTER EN VUE D'OBTENIR DES DEROGATIONS AUX REGLES DE SURVOL  
DES REGIONS INHOSPITALIERES ET DE LA MER**

Le survol de la mer et des régions inhospitalières font l'objet de dispositions particulières qui figurent dans les réglementations de la circulation aérienne et des transports aériens rappelées dans les parties précédentes. Lorsqu'un pilote ou un exploitant sera amené à solliciter une dérogation à certaines dispositions, il demandera en temps utile (5 jours à l'avance) l'accord de la :

*Ministère des Transports*

*Direction de l'Aviation Civile et de la météorologie*

*01, Chemin Ibn Badiss El Mouiz (ex Poirsson) EL Biar. ALGER*

*ALGERIE*

*Tél. : 00 213 21 92 98 85 – 89*

*Fax : 00213 21 92 98 94*

*TELEX : 66129- 66063 et 66137*

*RSFTA: DAALYAYA*



#### **4 CONSIGNES PARTICULIERES POUR L'UTILISATION DES AERODROMES DEPOURVUS DE MOYENS RADIO**

##### **4.1 Atterrissage et décollage**

4.1.1 Les aéronefs arrivant à un aéroport dépourvu de moyens de radionavigations AIR / SOL doivent:  
Dix minutes environ avant l'arrivée annoncer leur présence sur la fréquence 119.7 MHz en indiquant:

- Type d'appareil.
- Indicatif.
- Aéroport de destination.
- Position par rapport à l'aéroport.
- Altitude

Ils doivent ensuite garder l'écoute sur cette fréquence et signaler:

- Arrivée verticale.
- Sens d'atterrissage choisi.
- Position caractéristique dans le circuit.
- Atterrissage et piste dégagée.

Tout aéronef entendant de tels appels est tenu de répondre dans la même forme.

4.1.2 Au départ les aéronefs doivent:

- Prendre l'écoute sur la fréquence 119.7Mhz
- Annoncer le départ du stationnement, la piste utilisée et la destination
- L'entrée sur la piste
- La fin de décollage et la sortie du circuit d'aéroport
- Tout aéronef entendant de tels appels est tenu de répondre.

##### **4.2 Plan de vol**

Quand il a été impossible de transmettre le plan de vol avant le décollage, ce plan de vol sera transmis dès le décollage au FIC d'ALGER sur les fréquences AIR / SOL sous forme de DEP / PLN.

Pour les vols IFR, tant que le FIC n'a pas accusé réception du plan de vol, l'aéronef restera:

- De jour- en VMC.
- De nuit - dans le circuit d'aéroport.

##### **4.3 Message de départ**

Lorsqu'un plan de vol a été déposé avant le départ ou pour un vol avec escales (TRU PLN), un message de départ sera transmis au FIC dès le décollage et l'aéronef appliquera les procédures décrites au paragraphe 2 ci-dessus.

##### **4.4 Message d'arrivée**

4.4.1 La transmission d'un avis d'arrivée est obligatoire pour tout vol ayant fait l'objet d'un plan de vol. Il appartient aux commandants de bord de prendre les dispositions nécessaires pour remettre ce message à l'organisme assurant le contrôle d'aéroport lorsque l'aéroport est contrôlé, au FIC d'ALGER dans le cas contraire.

4.4.2 En conséquence lorsqu'il arrive à un aéroport où il sait qu'il ne disposera pas au sol des moyens nécessaires pour adresser cet avis en temps utile, le commandant de bord doit transmettre un avis d'arrivée au FIC d'ALGER sur les voies AIR / SOL.

4.4.3 Cas particulier pour les vols VFR. Lorsqu'un plan de vol VFR est déposé et que le commandant de bord sait qu'à destination (ou à une ou plusieurs escales en cas de vol avec escales) il ne lui sera pas possible d'adresser un avis d'arrivée, mention doit en être faite dans la case 1 du plan de vol sous la rubrique "autres informations". L'alerte n'est alors pas donnée au Service S.A.R. pour défaut de message d'arrivée sauf sur demande de personnes accréditées (famille, exploitant, aéro-club, etc.). Faute d'appliquer cette procédure le plan de vol constitue un engagement formel d'adresser un avis d'arrivée.

**4.5**            *Remarque*

Si les messages AIR/SOL ne peuvent être adressés directement au FIC d'ALGER, ils le seront par ordre de préférence aux stations suivantes:

OUARGLA et TAMANRASSET.

Tout aéroport contrôlé.

Toute autre station.