

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE

DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

LOIS ET DECRETS

ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES, AVIS COMMUNICATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	Lois et décrets			Débats & l'Assemblée Nationale	Bulletin Officiel Ann. march. publ. Registre du Commerce	REDACTION ET ADMINISTRATION DIRECTION Abonnements et publicité IMPRIMERIE OFFICIELLE 9, Av. A. Benbarek, ALGER Tél : 66-81-49, 66-80-96 C.C.P. 3200-50 — ALGER
	Trois mois	Six mois	Un an	Un an	Un an	
Algérie	8 dinars	14 dinars	24 dinars	20 dinars	15 dinars	
Etranger	12 dinars	20 dinars	35 dinars	20 dinars	28 dinars	

*Le numéro 0,25 Dinar — Numér. des années antérieures : 0,30 dinar Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés. Prière de joindre les dernières bandes pour renouvellements et réclamations — Changement d'adresse ajouter 0,30 dinar
Tarif des insertions : 2,50 Dinars la ligne*

SOMMAIRE

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

PRESIDENCE DU CONSEIL

Arrêté du 15 juillet 1966 portant intégration d'un secrétaire administratif, p. 842.

Arrêtés des 23 et 25 août 1966 portant nomination de chefs de bureaux, p. 842.

MINISTERE DES FINANCES ET DU PLAN

Arrêté du 8 août 1966 portant délégation de signature au directeur général du ministère des finances et du plan, p. 842.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Arrêté du 9 juin 1966 portant révocation d'un greffier de chambre, p. 842.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENERGIE

Arrêté interministériel du 29 juillet 1966 concernant les dispositions d'ordre financier en faveur des stagiaires des centres artisanaux de formation, p. 842.

MINISTERE DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS ET DES TRANSPORTS

Décret n° 66-255 du 19 août 1966 relatif au règlement des soldes de comptes internationaux des services des postes et télécommunications, p. 842.

Arrêté du 8 juillet 1966 relatif aux règlements aéronautiques (règles de l'air), p. 843.

MINISTERE DU TRAVAIL ET DES AFFAIRES SOCIALES

Décret n° 66-256 du 19 août 1966 relatif aux attributions du ministre du travail et des affaires sociales en matière de formation professionnelle des adultes, p. 852.

Décret n° 66-257 du 19 août 1966 portant organisation de l'administration centrale du ministère du travail et des affaires sociales, p. 852.

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

PRESIDENCE DU CONSEIL

Arrêté du 15 juillet 1966 portant intégration d'un secrétaire administratif.

Par arrêté du 15 juillet 1966, M. Mohamed Nourreddine Djebar est intégré, à compter du 16 mai 1966, en qualité de secrétaire administratif 5^e échelon, indice brut 290 à la présidence du Conseil, secrétariat général du Gouvernement).

Arrêtés des 23 et 25 août 1966 portant nomination de chefs de bureaux.

Par arrêté du 23 août 1966, M. Mustapha Chaabane, administrateur civil de 2^e classe, 1^{er} échelon, est nommé en qualité de chef de bureau des journaux officiels (langue française) à la présidence du conseil (secrétariat général du Gouvernement, direction des journaux officiels).

L'intéressé bénéficiera d'une majoration indiciaire de 150 points, non soumise à retenue pour pension, par rapport à l'indice afférent à sa classe et à son échelon dans son corps d'origine.

Par arrêté du 25 août 1966, M. Mohamed Taleb Yagoubi, administrateur civil de 2^e classe, 2^e échelon, est nommé en qualité de chef de bureau des journaux officiels (langue arabe) à la présidence du conseil (secrétariat général du Gouvernement, direction des journaux officiels).

L'intéressé bénéficiera d'une majoration indiciaire de 150 points, non soumise à retenue pour pension, par rapport à l'indice afférent à sa classe et à son échelon dans son corps d'origine.

MINISTÈRE DES FINANCES ET DU PLAN

Arrêté du 8 août 1966 portant délégation de signature au directeur général du ministère des finances et du plan.

Le ministre des finances et du plan,

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement,

Vu le décret n° 65-190 du 22 juillet 1966 autorisant les membres du Gouvernement à déléguer leur signature, complété par le décret n° 65-250 du 4 octobre 1965,

Vu le décret du 25 décembre 1964 portant nomination d'un directeur général.

Arrête :

Article 1^{er}. — Dans la limite de ses attributions, délégation est donnée à M. Smail Mahroug, directeur général au ministère des finances et du plan, à l'effet de signer, au nom du ministre des finances et du plan, tous actes, décisions et arrêtés.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 8 août 1966.

Ahmed KAID.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Arrêté du 9 juin 1966 portant révocation d'un greffier de chambre.

Par arrêté du 9 juin 1966, M. Mohamed Merzougui, greffier de chambre stagiaire au tribunal de grande instance d'Annaba, est révoqué de ses fonctions, à compter du 18 mai 1966.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DE L'ÉNERGIE

Arrêté interministériel du 29 juillet 1966 concernant les dispositions d'ordre financier en faveur des stagiaires des centres artisanaux de formation.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie, et

Le ministre des finances et du plan,

Vu le décret n° 63-267 du 24 juillet 1963 portant organisation du ministère de l'industrie et de l'énergie, notamment ses articles 7 et 2, alinéa c,

Vu le décret n° 65-236 du 22 septembre 1965 portant organisation du ministère de l'industrie et de l'énergie.

Vu l'arrêté interministériel du 23 octobre 1965 portant application du décret n° 65-236 du 22 septembre 1965 transférant la direction de l'artisanat au ministère de l'industrie et de l'énergie.

Arrêtent :

Article 1^{er}. — Les stagiaires des centres artisanaux de formation recevront une indemnité de stage fixée à 200 DA par mois de présence. Cette prime sera supprimée en cas de maladie et après trente jours consécutifs d'absence dans l'année.

Art. 2. — Un prix sera décerné dans chaque promotion, à l'élève ayant exécuté le meilleur ouvrage durant le stage, sous réserve que la note d'exécution de l'ouvrage soit au moins égale à 15 sur 20. Le montant de ce prix est de 50 DA.

Art. 3. — Pour les stages pratiques effectués à l'extérieur du centre artisanal, les frais de transport des élèves sont pris en charge par l'établissement. Les stages effectués à l'étranger ne donnent lieu toutefois qu'au remboursement des frais de transport exposés en Algérie.

Pendant les stages pratiques, les élèves sont rémunérés par l'entreprise sans aucune participation du centre et ne peuvent en aucun cas, bénéficier de l'indemnité de stage.

Art. 4. — Pendant leur séjour au centre, les élèves admis sont affiliés à la sécurité sociale et assurés par l'établissement contre les accidents.

Art. 5. — Le directeur de l'artisanat et le directeur du budget et du contrôle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 29 juillet 1966.

P. le ministre des finances et du plan et par délégation,
Le directeur général adjoint des finances

P. Le ministre de l'industrie et de l'énergie,
Le secrétaire général
Daoud AKROUF

Salah MEBROUKINE.

MINISTÈRE DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS, ET DES TRANSPORTS

Décret n° 66-255 du 19 août 1966 relatif au règlement des soldes de comptes internationaux des services des postes et télécommunications.

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,
Sur le rapport du ministre des postes et télécommunications et des transports,

Vu la loi n° 62-157 du 31 décembre 1962 tendant à la reconduction de la législation en vigueur au 31 décembre 1962, sauf dans ses dispositions contraires à la souveraineté nationale ;

Vu l'ordonnance n° 66-217 du 22 juillet 1966 portant ratification de certains actes signés à Vienne le 10 juillet 1964 et relatifs à l'union postale universelle.

Vu le décret du 18 février 1928 portant règlement d'administration publique sur le fonctionnement du budget des postes, télégraphes et téléphones en Algérie, et notamment son article 33 ;

Vu la convention postale universelle et notamment ses articles 47, 48, 50 et 63 à 68 ;

Vu le règlement d'exécution de la convention postale universelle et notamment ses articles 101 à 103 et 173 à 176 ;

Vu le protocole final de la convention téléphonique internationale révisée à Genève le 29 novembre 1958 et notamment ses articles 92 et 95 ;

Décrète :

Article 1^{er}. — A compter du 1^{er} janvier 1966, l'administration des postes et télécommunications est autorisée à prélever sur ses recettes d'exploitation, le montant des sommes dues par elle aux offices ou compagnies étrangères en règlement des balances des comptes internationaux (postaux, téléphoniques, télégraphiques et téléx) prévus par les conventions internationales de l'Union postale universelle et de l'Union internationale des télécommunications.

Art. 2. — Les modalités de prélèvement seront déterminées par arrêté du ministre des postes et télécommunications et des transports.

Art. 3. — Le ministre des postes et télécommunications et des transports et le ministre des finances et du plan sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 août 1966.

Houari BOUMEDIENE

Arrêté du 8 juillet 1966 relatif aux règlements aéronautiques (règles de l'air).

Le ministre des postes et télécommunications et des transports,

Vu l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963 relative aux règles de circulation des aérodromes et notamment son article 26 ;

Vu le 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 de Chicago, amendée ;

Arrête :

DISPOSITION PRELIMINAIRE

Article 1^{er}. — Le présent règlement deviendra applicable sur le territoire algérien et dans l'espace aérien sous la responsabilité des services algériens de la navigation aérienne, le 25 août 1966.

DEFINITIONS

Art. 2. — Les expressions ci-dessous, employées dans le texte, ont les significations suivantes :

Aérobates aériennes. Manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manœuvres des aéronefs.

Aérodrome contrôlé. Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Note. — L'expression « aérodrome contrôlé » indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle. En effet, une zone de contrôle est nécessaire aux aérodromes où le contrôle de la circulation aérienne est assuré pour les vols IFR, mais elle n'est pas nécessaire aux aérodromes où le contrôle de la circulation aérienne n'est assuré que pour les vols VFR.

Aérodrome de dégagement. Aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note. — L'aérodrome de départ peut être pris comme aérodrome de dégagement.

Aéronef. Appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.

Aire à signaux. Aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage. Partie de l'aire de mouvement destinée au parcours d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

Air de manœuvre. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et atterrissages des aéronefs et pour les manœuvres au sol qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage.

Altitude. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer.

Altitude de transition. Altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle, au voisinage d'un aérodrome, la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Approche finale. Partie de la procédure d'approche aux instruments exécutée par un aéronef à partir du moment où :

a) il a effectué son dernier virage conventionnel, lorsqu'un virage est spécifié, ou

b) il franchit un repère radio spécifié, ou

c) il rejoint la dernière trajectoire spécifiée dans la procédure, jusqu'au moment où il atteint un point, aux abords de l'aérodrome, d'où :

1) il peut effectuer un atterrissage, ou

2) il commence à exécuter la procédure d'approche manquée.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne. Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organe du contrôle de la circulation aérienne.

Avion. Aérodrome muni d'un organe moteur et dont la sustentation en vol est assurée principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Bureau de contrôle d'approche. Organe créé afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Cap. Sens dans lequel est dirigé l'axe longitudinal d'un aéronef généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, au compas ou du canevas).

Centre de contrôle régional. Organe créé afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre d'information de vol. Organe chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Circulation aérienne. Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Circulation d'aérodrome. Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome.

Note. — Un aéronef est aux abords d'un aérodrome lorsqu'il se trouve dans un circuit de circulation d'aérodrome, lorsqu'il y entre ou lorsqu'il en sort.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note. — Les minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue, figurent à l'article 5.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minima spécifiés.

Note. — Les minima spécifiés figurent à l'article 5.

Contrôle d'aérodrome. Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Contrôle d'approche. Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional. Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Espace aérien à service consultatif. Terme générique désignant à la fois les régions à service consultatif et les routes à service consultatif.

Espace aérien contrôlé. Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré pour les vols contrôlés

Hauteur :

1) distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence.

Note. — Le niveau de référence peut être spécifié dans le texte ou par une note explicative (dans la publication en cause).

2) dimension verticale d'un objet.

Note. — Ce terme peut également être employé au sens figuré, par exemple, la hauteur d'une lettre ou d'un chiffre peint sur la piste.

Heure d'approche prévue. Heure à laquelle il est prévu qu'un aéronef sera autorisé à commencer son approche.

IFR. Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

Limite d'autorisation. Point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite de l'aéronef pendant le temps de vol.

Niveau de croisière. Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Note. — à l'exception de l'expression niveau de vol, le mot « niveau », est employé comme terme générique pour désigner la position d'un aéronef dans le sens vertical, quels que soient les niveaux de référence et les unités employées pour déterminer les distances verticales. Dans les communications air-sol, le niveau sera exprimé par une « altitude », une « hauteur » ou un « niveau de vol » suivant le niveau de référence et le calage altimétrique utilisés.

Niveaux de vol. Surfaces isobares, liées à une pression de référence spécifiée : 1013,2 mb (29,92 pouces de mercure) et séparées par un intervalle de pression spécifié.

Notes. — 1. Un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type :

a) calé sur le QNH, indique l'altitude ;

b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE ;

c) calé sur une pression de 1013,2 mb (29,92 pouces de mercure) peut être utilisé pour indiquer des niveaux de vol.

2. Les termes « hauteur et altitude » définis dans la note 1 ci-dessus, correspondent à la hauteur et à l'altitude altimétriques et non à la hauteur et à l'altitude géométriques.

Organe des services de la circulation aérienne. Terme générique désignant à la fois les centres d'information de vol et les organes du contrôle de la circulation aérienne.

Organe du contrôle de la circulation aérienne. Terme générique désignant à la fois les centres de contrôle régional, les bureaux de contrôle d'approche et les tours de contrôle d'aérodrome.

Pilote commandant de bord. Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Piste. Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir, sur sa longueur, au roulement des aéronefs à l'atterrissage et au décollage.

Plafond. Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuage qui, au-dessous de 6.000 m (20.000 pieds) couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol en vigueur. Plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.

Point de compte-rendu. Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Procédure d'approche aux instruments. Série de manœuvres déterminées à l'avance permettant à un aéronef, dans les

conditions de vol aux instruments, d'évoluer rationnellement depuis le début de l'approche initiale jusqu'à l'atterrissage, ou jusqu'à un point à partir duquel il pourra atterrir à vue.

Note. — Dans cette définition, l'expression « conditions de vol aux instruments » est utilisée de préférence à d'autres expressions comme « conditions météorologiques de vol aux instruments », car cette dernière se rapporte aux conditions météorologiques qui exigent de voler conformément aux règles de vol aux instruments, mais n'implique pas nécessairement que le pilote se fie aux instruments, ce qui est précisément le cas visé dans la définition.

Publication d'information aéronautique. Publication d'un Etat, ou éditée par décision d'un Etat, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Région à service consultatif. Région définie, à l'intérieur d'une région d'information de vol, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Région de contrôle. Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'un niveau déterminé par rapport à la surface sans limite supérieure, sauf spécification contraire.

Région de contrôle terminale. Portion de région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol. Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Route. Projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont le sens en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du canevas).

Route à service consultatif. Route à l'intérieur d'une région d'information de vol, le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS. Route déterminée, destinée à assurer la canalisation nécessaire de la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Note. — L'expression « route ATS » est utilisée pour désigner à la fois les voies aériennes, les routes à service consultatif, les routes contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc...

Services de la circulation aérienne. Terme générique désignant à la fois le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome.

Service d'information de vol. Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service d'alerte. Service assuré dans le but d'alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

Service consultatif de la circulation aérienne. Service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des avions volant conformément à un plan de vol IFR.

Service du contrôle de la circulation aérienne. Service assuré dans le but :

1) d'empêcher :

a) les abordages entre aéronefs ;

b) les collisions, sur l'aire de manœuvre entre les aéronefs et des obstacles ;

2) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Station aéronautique. Station terrestre du service mobile aéronautique assurant un service avec les stations d'aéronef. Dans certains cas, une station aéronautique peut être placée à bord d'un navire.

Tour de contrôle d'aérodrome. Organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

VFR. Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Visibilité. Distance déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

Visibilité en vol. Visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

Visibilité au sol. Visibilité sur un aéroport ou sur un aéroport communiqué par un observateur accrédité.

VMC. Symbole servant à désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne. Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotée d'aides radio à la navigation.

Voie de circulation. Voie définie, sur un aéroport terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

Vol contrôlé. Vol pour lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.

Vol IFR. Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR. Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Zone dangereuse. Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone de circulation d'aéroport. Espace aérien de dimensions définies, établi autour de certains aéroports en vue de la protection de la circulation d'aéroport.

Zone de contrôle. Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite. Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée. Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

Art. 3. — DOMAINE D'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR.

3.1. Application territoriale des règles de l'air.

3.1.1. Les règles de l'air s'appliqueront aux aéronefs lorsqu'ils se trouvent dans l'espace aérien sous l'autorité des services algériens de la circulation aérienne. Les aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation algériennes se conformeront à ces règles également en dehors de l'espace aérien sous l'autorité des services algériens, à condition que ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

3.2. Règles à appliquer.

En vol comme sur l'aire de manœuvre d'un aéroport, un aéronef sera utilisé conformément aux règles générales, et, en vol, suivant le cas :

- a) conformément aux règles de vol à vue
- b) conformément aux règles de vol aux instruments.

Note. — Un pilote peut décider de voler suivant les règles de vol aux instruments dans les conditions météorologiques de vol à vue, ou y être invité par l'autorité compétente.

3.3. Responsabilité pour l'application des règles de l'air.

3.3.1. Responsabilité du pilote commandant de bord.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, sera responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef ; toutefois, il pourra déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

3.3.2. Action préliminaire au vol.

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prendra connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des abords d'un aéroport et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprendra l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

3.4. Autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef sera responsable de la conduite de l'aéronef et décidera en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en aura le commandement.

3.5 Usage des boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants.

Nul ne pilotera un aéronef, ou ne fera fonction de membre de l'équipage d'un aéronef s'il se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants quelconques qui puissent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

3.6. Fatigue des équipages.

Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude physique nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Art. 4. — REGLES GENERALES.

4.1. Protection des personnes et des biens.

4.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs.

Un aéronef ne sera pas conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

4.1.2. Hauteur minima de sécurité.

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités intéressées, les aéronefs ne voleront pas :

a) au-dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité, ou de rassemblements de personnes en plein air ; il sera fait exception à cette règle si les aéronefs restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, en cas d'urgence, sans que soient indûment mis en danger les personnes ou les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 m (1.000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m (2.000 pieds) autour de l'aéronef ;

b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4.1.2. a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau ou des obstacles.

Note. — Cf 6.1.2. en ce qui concerne les hauteurs minima pour les vols IFR.

4.1.3. Niveaux de croisière.

Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol seront exprimés :

a) en niveaux de vol, pendant la phase de croisière et lorsque l'aéronef se trouve à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ;

b) en altitude ou en hauteur pendant la phase de l'arrivée et de départ selon le cas lorsque l'aéronef se trouve à une altitude inférieure à l'altitude de transition.

4.1.4. Jet d'objets ou pulvérisation.

Rien ne sera jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf sur autorisation du directeur de l'aviation civile.

4.1.5. Remorquages.

Un aéronef ou autre objet ne sera remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions prescrites par l'autorité compétente.

4.1.6. Descente en parachute.

Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, ne seront effectuées qu'en conformité des dispositions prescrites par l'autorité compétente.

4.1.7. Acrobaties aériennes.

Aucune acrobatie aérienne ne sera exécutée par un aéronef si ce n'est dans les conditions prescrites par l'autorité compétente.

4.1.8. Restrictions relatives à l'espace aérien.

Les aéronefs ne voleront à l'intérieur de l'espace aérien soumis à des restrictions de vol, au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment à ces restrictions ou qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente de l'Etat imposant ces restrictions.

4.2. Prévention des abordages.

Note. — Il importe que la vigilance exercée en vue de déceler les risques d'abordage ne soit pas relâchée à bord des aéronefs en vol et au cours des évolutions sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

4.2.1. Proximité.

4.2.1.1. Un aéronef n'évoluera pas à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

4.2.1.2. Des aéronefs ne voleront en formation qu'après entente préalable.

4.2.2. Priorité de passage.

L'aéronef qui a la priorité de passage conservera son cap et sa vitesse, mais aucune disposition des présentes règles ne dispensera le pilote commandant de bord d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter un abordage. Un aéronef qui, aux termes des règles qui suivent, se trouvera dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, évitera de passer au-dessus, au-dessous de ce dernier ou devant lui à moins qu'il ne passe à bonne distance.

4.2.2.1. Aéronefs se rapprochant de face.

Lorsque deux aéronefs se rapprocheront de face ou presque de face et qu'il y aura un risque d'abordage, chacun d'eux obliquera vers sa droite.

4.2.2.2. Routes convergentes.

Lorsque deux aéronefs se trouvent à peu près à la même altitude suivront des routes convergentes, celui qui verra l'autre à sa droite s'en écartera; toutefois :

a) les aéroplanes motopropulsés céderont le passage aux planeurs, aux dirigeables et aux ballons ;

b) les dirigeables céderont le passage aux planeurs et aux ballons ;

c) les planeurs céderont le passage aux ballons ;

d) les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

4.2.2.3. Dépassement.

Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de position spécifiés en 1.1.1. a) et b) de l'appendice B. Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage, et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écartera de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispensera l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

4.2.2.4. Atterrissage.

4.2.2.4.1. Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cédera le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en cours d'approche finale.

4.2.2.4.2. Lorsque deux ou plusieurs aéronefs se rapprocheront d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aérodyne se trouvant à l'altitude la plus élevée cédera le passage à celui dont l'altitude sera la plus basse, mais ce dernier ne se prévaudra pas de cette règle pour se placer devant un autre aérodyne en train d'effectuer son approche finale ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes motopropulsés céderont le passage aux planeurs.

4.2.2.4.3. Atterrissage d'urgence.

Un pilote sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, cédera le passage à celui-ci.

4.2.3. Feux réglementaires des aéronefs.

Entre le coucher et le lever du soleil, tous les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport porteront les feux définis à l'appendice B. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec un des feux définis à l'appendice B.

Note. — Cf 4.2.6.2. en ce qui concerne les aéronefs à flot.

4.2.4. Vol aux instruments fictif.

Un aéronef ne volera pas dans des conditions fictives de vol aux instruments, à moins :

a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ; et

b) qu'un pilote qualifié n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité devra avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef

si un observateur compétent en communication avec le pilote de sécurité devra occuper à bord un emplacement d'où son champ de vision complète, de façon satisfaisante, celui du pilote de sécurité.

4.2.5. Manœuvres sur un aéroport ou aux abords d'un aéroport.

4.2.5.1. Un aéronef évoluant sur un aéroport ou aux abords d'un aéroport devra, qu'il se trouve ou non à l'intérieur d'une zone de circulation d'aéroport :

a) surveiller la circulation d'aéroport afin d'éviter les collisions ;

b) s'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart ;

c) effectuer tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instructions contraires ;

d) atterrir et décoller face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

Note. 1. — Cf 4.5.5.1.

Note 2. — Des règles additionnelles peuvent s'appliquer dans les zones de circulation d'aéroport.

4.2.6. Manœuvres à flot.

4.2.6.1. Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, le pilote de l'aéronef évoluera avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du bâtiment.

4.2.6.1.1. Routes convergentes.

Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite cédera le passage à celui-ci et se tiendra à distance.

4.2.6.1.2. Approche de face.

Un aéronef qui se rapproche de face, ou presque de face, d'un autre aéronef ou d'un navire, modifiera son cap vers la droite et se tiendra à distance.

4.2.6.1.3. Dépassement.

L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifiera son cap et se tiendra à distance

4.2.6.1.4. Amerrissage et décollage.

Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tiendra, dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et évitera d'entraver leur navigation.

4.2.6.2. Feux réglementaires des aéronefs à flot.

Entre le coucher et le lever du soleil, ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire entre le coucher et le lever du soleil, tous les aéronefs à flot porteront les feux prescrits en 2 de l'appendice B, sauf s'ils se trouvent dans une zone faisant l'objet d'une exemption spéciale. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec un des feux prescrits à l'appendice B.

4.2.6.3. Dans les zones où le règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable, les aéronefs manœuvrant à flot se conformeront aux prescriptions de 4.2.6.1. et 4.2.6.2. ainsi qu'aux autres dispositions applicables du règlement.

Note. — Le règlement international, pour prévenir les abordages en mer de la conférence internationale pour le sauvetage de la vie humaine en mer, comprend les détails sur les procédures et l'équipement des hydravions.

4.3. Renseignements sur les vols.

4.3.1. Plan de vol.

4.3.1.1. Dépôt du plan de vol.

4.3.1.1.1. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis à un organe des services de la circulation aérienne avant le départ ou pendant le vol, seront transmis sous forme de plan de vol.

4.3.1.1.2. Obligation de déposer un plan de vol.

Un plan de vol sera déposé avant :

a) tout vol VFR ou toute partie d'un vol VFR appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ;

b) tout vol IFR ;

c) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées, et suivre des routes désignées ou franchir des fron-

tières, pour faciliter le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ou pour servir de préavis aux fins d'identification.

Note. — L'expression « plan de vol » est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.

4.3.1.2. Teneur du plan de vol.

4.3.1.2.1. Un plan de vol devra comprendre ceux des renseignements ci-après qui sont jugés nécessaires par l'autorité compétente :

- Type de plan de vol,
- Identification de l'aéronef,
- Identification radio,
- Identification du vol,
- Type de l'aéronef,
- Heure de départ (cf. note 1),
- Aérodrome de départ (cf. note 2),
- Route à suivre,
- Aérodromes d'atterrissage prévus,
- Vitesses vraies,
- Niveaux de croisière (cf. note 3),
- Temps de vol prévu pour chaque tronçon de route,
- Aérodromes de décollage,
- Durée du vol, prévue jusqu'au premier aérodrome d'atterrissage prévu,
- Autonomie,
- Fréquences radio d'émission et de réception,
- Aides de navigation et d'approche,
- Nombre de personnes à bord,
- Nom du pilote commandant de bord,
- Identité de l'exploitant,
- Equipement de secours et de survie,
- Renseignements divers.

Note 1. — Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

Note 2. — L'heure de départ prévue sur le plan de vol est l'heure à laquelle l'aéronef sera prêt à quitter l'aire de stationnement.

Note 3. — Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est le premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

Note 4. — Dans ce contexte, le mot niveau, sauf dans l'expression niveau de vol, désigne la position verticale d'un aéronef quels que soient le niveau de référence et les unités utilisées pour exprimer cette position. Dans les communications air-sol, le niveau sera exprimé par l'altitude, la hauteur ou le niveau de vol selon le niveau de référence et le calage altimétrique utilisés dans la région.

4.3.1.3. Etablissement du plan de vol.

4.3.1.3.1. Quel que soit le but pour lequel le plan de vol est déposé, ce plan contiendra les renseignements appropriés sur les rubriques de la liste précédente jusqu'à la rubrique « autonomie » incluse, en ce qui concerne la totalité du parcours ou la partie de ce parcours pour laquelle le plan de vol est déposé.

4.3.1.3.2. Le plan de vol contiendra en outre, les renseignements appropriés sur toutes les autres rubriques de la liste précédente :

- a) s'il est déposé en vue de faciliter le service d'alerte ou les opérations de recherches et de sauvetage, ou
- b) s'il est déposé avant le départ d'un vol IFR.

4.3.1.4. Modifications au plan de vol.

Toutes les modifications au plan de vol déposé pour un vol IFR ou un vol VFR contrôlé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4.5.2.2., et les modifications importantes à un plan de vol déposé pour un vol VFR non contrôlé seront notifiées le plus tôt possible à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne.

Note. — Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord, sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé.

4.3.1.5. Clôture d'un plan de vol.

4.3.1.5.1. Un compte-rendu d'arrivée sera remis directement ou transmis par radio le plus tôt possible après l'atterrissage, à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination.

4.3.1.5.2. Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il sera clos, au besoin, par un compte-rendu approprié à l'organe ATS voulu.

4.3.1.5.3. S'il n'existe pas d'organe des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte-rendu d'arrivée sera établi, le cas échéant, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organe des services de la circulation aérienne le plus proche.

4.3.1.5.4. Lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants, et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte-rendu d'arrivée, il prendra les dispositions ci-après : juste avant l'atterrissage, il devra, si possible, transmettre par radio à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne, un message tenant lieu de compte-rendu d'arrivée au cas où un tel compte-rendu est demandé. En principe, ce message sera transmis à la station aéronautique qui dessert l'organe des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

Note. — Toutes les fois qu'un compte-rendu d'arrivée est demandé, toute infraction à ces dispositions risque d'amener de graves perturbations dans les services de la circulation aérienne, et d'entraîner des frais considérables résultant de l'exécution d'opérations de recherches superflues.

4.4. Signaux.

4.4.1. Lorsqu'il apercevra ou qu'il recevra l'un quelconque des signaux décrits à l'appendice A, le pilote prendra toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées à cet appendice.

4.4.2. Si on utilise les signaux décrits à l'appendice A, ceux-ci auront le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées, et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux ne sera utilisé.

4.5. Service du contrôle de la circulation aérienne.

4.5.1. Autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

4.5.1.1. Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne devra être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette autorisation sera demandée en soumettant un plan de vol à un organe de contrôle de la circulation aérienne.

Note 1. — Un plan de vol peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un vol pour décrire la partie du vol ou les évolutions qui sont soumises au contrôle de la circulation aérienne. Une autorisation peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un plan de vol en vigueur, désignée par une limite d'autorisation ou par la mention de manœuvres déterminées, telles que circulation au sol, atterrissage ou décollage.

Note 2. — Si l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord d'un aéronef, celui-ci peut demander une autorisation modifiée qui, dans la mesure du possible, lui sera accordée.

4.5.1.2. Si un aéronef demande une autorisation comportant une priorité, un rapport exposant les motifs de cette demande de priorité sera fourni, sur demande, à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

4.5.2. Respect du plan de vol.

4.5.2.1. Un aéronef se conformera au plan en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf dans les cas suivants :

a) une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, comme il est prévu en 4.5.2.3.

b) force majeure nécessitant une action immédiate; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organe intéressé des services de la circulation aérienne sera informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence ;

c) dérogation involontaire, prévue en 4.5.2.2.

4.5.2.2. Dérogations involontaires.

En cas de dérogation involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes seront prises :

a) **Ecart par rapport à la route** : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifiera immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.

b) **Variation de la vitesse vraie** : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte-rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organe intéressé des services de la circulation aérienne en sera avisé.

c) **Modification du temps de vol prévu (EET)** :

Si la valeur indiquée dans le plan de vol pour le temps de vol prévu jusqu'au point de compte-rendu désigné suivant, ou jusqu'à l'aérodrome d'atterrissage prévu, est entachée d'une erreur dépassant 3 minutes, la valeur corrigée sera notifiée le plus tôt possible à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne.

4.5.2.3. Demande de modification au plan de vol.

Les demandes de modification au plan de vol comporteront les renseignements ci-après :

a) **Changement de niveau de croisière** : identification de l'aéronef; niveau de croisière demandé; valeur corrigée du temps de vol prévu (s'il y a lieu) jusqu'au point de compte-rendu désigné suivant.

b) **Changement de route** :

1) **Sans changement de destination** : type de plan de vol; identification de l'aéronef; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du moment et du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps de vol prévu depuis le point de changement de route jusqu'à destination, tous autres renseignements appropriés.

2) **Avec changement de destination** : type de plan de vol; identification de l'aéronef, indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du moment et du lieu où l'aéronef doit changer de route; aérodrome de déchargement; temps de vol prévu depuis le point de changement de route jusqu'à destination; tous autres renseignements appropriés.

4.5.3. Comptes-rendus de position.

L'heure et le niveau au moment du passage au-dessus de chaque point de compte-rendu désigné, ou des points de compte-rendu spécifiés par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, ainsi que tous autres renseignements nécessaires seront, dès que possible, transmis par radio à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne. En l'absence de points de compte-rendu de position, les comptes-rendus de position seront faits à des intervalles prescrits par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou par l'Etat intéressé.

Note. — Voir la note qui suit la définition de « niveau de croisière ».

4.5.4. Cessation du contrôle.

Lorsqu'un aéronef effectuant un vol contrôlé aura atterri ou lorsqu'il ne dépendra plus du service du contrôle de la circulation aérienne, il en informera, dès que possible, l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

4.5.5. Communications.

4.5.5.1. Un aéronef en vol contrôlé gardera une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée et établira, en cas de besoin, une communication bilatérale avec l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne; si toutefois ce contact ne peut être établi, un aéronef se trouvant aux abords d'un aérodrome dont la tour de contrôle est en service, assurera la veille nécessaire en vue de recevoir les instructions qui pourront lui être adressées par signaux visuels.

Note. — Le système SELCAL ou des systèmes analogues de signalisation automatique permettent d'assurer une écoute permanente.

4.5.5.2. Interruption des communications.

Lorsqu'une panne de l'équipement radio l'empêchera de se conformer aux dispositions de 4.5.5.1, l'aéronef se conformera aux procédures de communications radio en vigueur et à celles des procédures suivantes qui sont applicables.

4.5.5.2.1. Dans les conditions météorologiques de vol à vue, l'aéronef devra :

a) poursuivre son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue ;

b) atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ; et

c) signaler son arrivée, par les moyens les plus rapides, à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

4.5.5.2.2. Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions météorologiques sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions de 4.5.5.2.1. (cf note 1), l'aéronef devra :

a) poursuivre son vol, en se conformant au plan de vol en vigueur, jusqu'à la limite d'autorisation spécifiée et, si la limite d'autorisation est différente de l'aérodrome d'atterrissage prévu, poursuivre ensuite son vol conformément aux intentions spécifiées dans le plan de vol en vigueur (cf. note 2).

b) régler son vol de manière à arriver au-dessus de l'aide à la navigation désignée, desservant l'aérodrome d'atterrissage prévu, à l'heure d'arrivée prévue spécifiée dans le plan de vol en vigueur, ou à une heure aussi proche que possible de celle-ci ;

c) une fois arrivé au-dessus de l'aide à la navigation spécifiée en b), commencer sa descente à la dernière heure d'approche prévue dont il a accusé réception, ou à une heure aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication d'aucune heure d'approche prévue, ou s'il n'en a pas accusé réception, il commencera sa descente à l'heure d'arrivée déduite du plan de vol en vigueur, ou à une heure aussi proche que possible de celle-ci ;

d) exécuter la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation désignée ; et

e) atterrir, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure d'arrivée prévue, ou à la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception, si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

4.5.5.2.3. Des modalités spéciales seront établies et publiées dans la publication d'information aéronautique pour certains aérodromes ayant une position ou une activité particulière.

Note 1. — Les conditions météorologiques spécifiées aux paragraphes 4.5.5.2.1. et 4.5.5.2.2. indiquent que le premier de ces paragraphes concerne tous les vols contrôlés, tandis que le second se rapporte seulement aux vols IFR.

Note 2. — Si l'autorisation relative aux niveaux de vol ne concerne qu'une partie de la route, l'aéronef devra rester au dernier ou aux derniers niveaux assignés, et dont il a accusé réception jusqu'au point spécifié dans l'autorisation, et ensuite au niveau ou aux niveaux de croisière spécifiés dans le plan de vol en vigueur. Voir la note qui fait suite à la définition de « niveau de croisière ».

Note 3. — Le service du contrôle de la circulation aérienne assuré aux autres aéronefs, volant dans l'espace aérien en question, sera fondé sur l'hypothèse qu'un aéronef, en cas d'interruption des communications radio, observera les règles énoncées en 4.5.5.2.2

Article 5. — REGLES DE VOL A VUE.

5.1 Sauf autorisation contraire de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, en ce qui concerne les vols VFR à l'intérieur des zones de contrôle, les vols VFR seront effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages, au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau ci-après :

	A l'intérieur de l'espace aérien contrôlé à une altitude		Hors de l'espace aérien contrôlé à une altitude	
	Supérieure	Egale ou inférieure	Supérieure	Egale ou inférieure
	à 900 m au-dessus du niveau moyen de la mer, ou à 300 m au-dessus du sol, si cette dernière valeur est plus élevée.			
Visibilité en vol	8 km (*)	8 km	8 km	1,5 km (*)
Distance par rapport aux nuages				
a) horizontalement	1,5 km.	1,5 km.	1,5 km.	Hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau
b) verticalement	300 m.	300 m.	300 m.	

(*) Toutefois, les hélicoptères peuvent voler avec une visibilité en vol inférieure à 1,5 km s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter un abordage.

5.2. Sauf autorisation d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne devra ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome :

- a) lorsque le plafond est inférieur à 450 mètres ou
- b) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 8 km.

5.3. Un aéronef ne volera pas selon les règles de vol à vue :

- a) entre le coucher et le lever du soleil ;
- b) au-dessus du niveau de vol 200.

5.4. Les vols VFR en palier à 900 m au-dessus du niveau moyen de la mer, ou à 300 m au-dessus du sol, si cette dernière valeur est plus élevée, seront effectués à l'un des niveaux de vol correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

5.5. Un aéronef en vol VFR se conformera aux dispositions du paragraphe 4.5. s'il évolue au voisinage d'aérodromes contrôlés ou dans des secteurs particuliers de l'espace aérien contrôlé.

5.6. Aucun vol VFR ne peut être effectué sans que l'aéronef ne soit muni d'un équipement radioélectrique permettant une liaison bilatérale avec les services de la circulation aérienne intéressés, à moins que ne soit maintenue la vue du sol ou de l'eau.

5.7. Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments devra :

- a) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur, ou
- b) si le vol répond aux conditions prescrites en 4.3.1.1.2, soumettre un plan de vol à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne, et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

Article 6. — REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

6.1. Règles applicables à tous les vols IFR

6.1.1. Equipement des aéronefs.

Les aéronefs seront équipés d'instruments convenables et d'appareils de radio-navigation appropriés à la route à suivre.

6.1.2. Hauteurs minima.

En dehors des besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente, les aéronefs voleront à une hauteur d'au moins 450 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef en vol.

6.1.3. Poursuite en VFR d'un vol IFR.

6.1.3.1. Un pilote qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue, devra, si un plan de vol a été déposé, aviser l'organe intéressé des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé, et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

6.1.3.2. Si un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météoro-

logiques de vol à vue, il n'annulera pas son vol IFR, à moins qu'on ne prévole que le vol sera poursuivi pendant un temps assez long dans les conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues et qu'on n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.

6.2. Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

6.2.1. Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conformera aux dispositions du paragraphe 4.5.

6.2.2. Les niveaux de croisière qui seront utilisés par les aéronefs évoluant en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé seront déterminés :

- a) dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C ;
- b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière, lorsqu'il en est décidé ainsi conformément aux dispositions de l'appendice C pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 290

Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite, dans ces tableaux, ne s'appliquera pas chaque fois que des indications contraires figureront dans les publications appropriées d'information aéronautique ou des autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

6.3. Règles applicables à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif.

Les pilotes qui exécutent des vols IFR dans des espaces aériens à service consultatif, devront se conformer aux dispositions ci-après :

a) **procédures** : la position de l'aéronef et toute modification du plan de vol seront communiquées à l'organe assurant le service consultatif en appliquant les procédures prévues pour les vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

b) **Conditions dans lesquelles le service est assuré** : bien que les suggestions et informations du service consultatif n'aient pas valeur d'instruction, les commandants de bord feront connaître à l'organe qui assure ce service s'ils adoptent ou non les mesures proposées.

6.4. Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé.

6.4.1. Niveaux de croisière.

Un aéronef en vol IFR horizontal de croisière hors de l'espace aérien contrôlé, empruntera un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

Note. — Voir la note qui fait suite à la définition de « niveau de croisière ».

6.4.2. communications.

Un aéronef en vol IFR gardera l'écoute sur la fréquence radio appropriée et établira, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol,

Note. — Voir la note qui suit le paragraphe 4.5.1.

6.4.3. Comptes-rendus de position.

Un aéronef en vol IFR appliquera les dispositions des paragraphes 4.3.1.1.2. et 6.3.2. ; il devra rendre compte de l'heure et du niveau de son passage au-dessus de points de compte-rendu désignés, ou, à défaut, de points de compte-rendu désignés, rendre compte de sa position aux heures spécifiées par l'organe compétent des services de la circulation aérienne.

Art. 7. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire*.

Fait à Alger, le 8 juillet 1966.

Abdelkader ZAIBEK.

APPENDICE A. — SIGNAUX

(Note. — Cf paragraphe 4.4.).

1^{er}) Signaux de détresse et d'urgence.

Note.1. — Aucune des dispositions de la présente section n'interdit à un aéronef en détresse, l'emploi de tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Note 2. — Le détail des procédures de transmission des signaux de détresse et des signaux d'urgence figure dans la publication d'information aéronautique.

1.1. Signaux de détresse.

1.1.1. Les signaux ci-après, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe une menace de danger grave et imminent, et qu'un secours immédiat est demandé :

1) un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation, formé du groupe SOS (... — ...) d'1 code morse ;

2) un signal émis par radiotéléphonie, constitué par le mot MAYDAY ;

3) fusées ou bombes émettant des feux rouges, tirées l'une après l'autre à de courts intervalles ;

4) une fusée éclairante rouge à parachute ;

Note. — L'article 36 du règlement des radiocommunications de l'UIT (cf n° 1463,1465 et 1466) fournit des renseignements sur les signaux d'alarme qui déclenchent les systèmes d'auto-alarme radiotélégraphiques et radiotéléphoniques :

1463 : Le signal d'alarme radiotélégraphique se compose d'une série de douze traits transmis en une minute, la durée de

chaque trait étant de quatre secondes, et l'intervalle entre deux traits consécutifs d'une seconde. Il peut être transmis à la main, mais sa transmission à l'aide d'un appareil automatique est recommandée.

1465 : Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux signaux sensiblement sinusoïdaux à fréquence audible transmis alternativement. L'un deux a une fréquence de 2200 hertz, l'autre une fréquence de 1300 hertz. Chacun d'eux est émis pendant une durée de 250 millisecondes.

1466 : Lorsqu'il est produit automatiquement, le signal d'alarme radiotéléphonique doit être émis d'une façon continue pendant une durée de trente secondes au moins, et d'une minute au plus ; s'il est produit par d'autres moyens, ce signal doit être émis d'une façon aussi continue que pratiquement possible pendant une durée de l'ordre d'une minute.

1.2. Signaux d'urgence.

1.2.1. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir, sans nécessiter de secours immédiat :

1) allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage ;

2) allumage et extinction répétés des feux de position, effectués de manière à ce que le signal se distingue de celui des feux de position à éclats.

1.2.2. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un aéronef, navire ou autre véhicule, ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue :

1) signal transmis en radiotélégraphie ou par toute autre méthode, et constitué par le groupe XXX ;

2) signal transmis en radiotéléphonie, et constitué par le mot panne.

2) Signaux visuels employés pour avertir un aéronef civil qu'il vole, sans autorisation, dans une zone réglementée, interdite ou dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone.

De jour ou de nuit, une série de projectiles tirée à des intervalles de dix secondes, et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone et qu'il doit prendre, les dispositions qui s'imposent.

Note. — Ces signaux peuvent être émis du sol ou d'un autre aéronef.

3. Signaux pour la circulation d'aérodrome.

3.1. Signaux lumineux et pyrotechniques.

3.1.1. Instructions.

Signal	Signaux adressés par le contrôle d'aérodrome	
	à des aéronefs en vol	à des aéronefs au sol
Faisceau lumineux dirigé vers l'aéronef intéressé :		
Feu vert continu	Vous êtes autorisé à atterrir,	Vous êtes autorisé à décoller
Feu rouge continu	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit, Revenez pour atterrir (*)	Arrêter
Série d'éclats verts		Vous êtes autorisé à circuler
Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas	Dégager l'aire d'atterrissage en service
Série d'éclats blancs	Atterrissez à cet aérodrome et gagnez l'aire de trafic (*).	Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome
Artifice à feu rouge	Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment.	

(*) L'autorisation d'atterrir et l'autorisation de circuler seront communiquées en temps utile.

3.1.2. Signaux d'accusé de réception des aéronefs.

1) En vol.

a) pendant le jour : en balançant les ailes ;

Note. — Ce signal ne sera pas utilisé sur le parcours de base et sur le parcours final de l'approche.

b) de nuit : en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage, ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position ;

2) Au sol.

a) de jour : en remuant les ailerons ou la gouverne de direction ;

b) de nuit : en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage, ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

3.2 Signaux visuels au sol.

Note. — Voir la publication d'information aéronautique pour les spécifications détaillées relatives aux aides visuels au sol.

3.2.1. Interdiction d'atterrir.

Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.

3.2.2. Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage.

Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.

3.2.3. Utilisation des pistes et voies de circulation.

3.2.3.1. Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation.

3.2.3.2. Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère analogue à celui indiqué en 3.2.3.1. mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement, mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.

3.2.4. Aire de manœuvre hors service.

Des croix d'une seule couleur voyante, de préférence blanche, placées horizontalement sur l'aire de manœuvre, indiquent les zones impropres aux manœuvres des aéronefs.

3.2.5. Directions d'atterrissage et de décollage.

3.2.5.1. Les signaux ci-après, utilisés ensemble ou séparément, indiquent aux aéronefs la direction d'atterrissage ou de décollage de la manière suivante :

Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orangé indique : atterrissage et décollage dans la direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale du T.

Note. — Lorsqu'il est utilisé de nuit, le T d'atterrissage est soit illuminé, soit délimité par des feux blancs.

3.2.6. Circulation à droite.

Une flèche de couleur voyante, dirigée vers la droite, placée sur l'aire à signaux ou disposée horizontalement à l'extrémité de la piste ou de la bande en service, indique que les virages doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.

3.2.7. Bureau de piste des services de la circulation aérienne.

La lettre C, noire sur fond jaune, placée verticalement, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre, l'emplacement où sont effectués les comptes-rendus relatifs aux services de la circulation aérienne.

3.2.8. Vols de planeurs en cours.

Une double croix blanche disposée horizontalement dans l'aire à signaux, indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours.

4. Signaux de circulation au sol.

4.1. Signaux adressés par le signaleur à un aéronef sur l'aire de manœuvre.

Note 1. — Les signaux sont conçus pour être employés par un signaleur placé face à l'aéronef et,

a) dans le cas d'aéronefs à voilure fixe, en avant de l'extrémité de l'aile gauche, en vue du pilote ;

b) dans le cas des hélicoptères, à l'endroit le plus en vue du pilote.

Note 2. — Les signaux ont toujours la même signification, qu'ils soient effectués à l'aide de palettes de barres lumineuses ou de torches électriques.

4.1.1. Voir la publication d'information aéronautique pour les spécifications détaillées relatives aux signaux du signaleur.

APPENDICE B. — FEUX REGLEMENTAIRES DES AERONEFS.

1. Feux réglementaires des avions.

Note 1. — Cf. Chapitre 4, 4.2.3.

Note 2. — Aux fins du présent appendice :

a) l'axe longitudinal de l'avion est l'axe qui, à la vitesse normale de croisière, est parallèle à la direction du vol et passe par le centre de gravité de l'avion ;

b) le plan horizontal de l'avion est le plan qui contient l'axe longitudinal et est perpendiculaire au plan de symétrie de l'avion ;

c) les plans verticaux sont les plans qui sont perpendiculaires au plan horizontal défini en b).

1.1. Feux de position.

1.1.1. Les feux de position disposés conformément au chapitre 4.3.2.3. sont les suivants :

a) un feu rouge ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans un angle de 110° mesuré vers la gauche (babord) à partir de l'avant ;

b) un feu vert ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal, dans un angle de 110° mesuré vers la droite (tribord) à partir de l'avant ;

c) un feu blanc ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal vers l'arrière dans un angle de 140° réparti également à droite (tribord) et à gauche (babord).

1.1.2 Les feux décrits en 1.1.1. peuvent être des feux continus ou des feux à éclats.

1.1.2.1. Lorsque les feux décrits en 1.1.1. sont des feux à éclats, on peut installer en outre un des feux ci-après, ou les deux à la fois :

a) un feu arrière rouge dont les éclats alternent avec ceux du feu arrière blanc ;

b) un feu blanc visible dans tous les azimuts et dont les éclats alternent avec ceux des feux décrits en 1.1.1. a), b) et c).

1.1.2.2. Lorsque les feux décrits en 1.1.1. sont des feux continus, on peut installer en outre un ou plusieurs feux rouges à éclats visibles, autant que possible, dans tous les azimuts jusqu'à 30 degrés au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'avion.

Note. — Le (s) feu(x) rouge(s) à éclats décrit (s) en 1.1.2.2. est (sont) communément appelé(s) feu(x) anticollision.

1.1.3. Les intensités minima des feux décrits en 1.1.1. seront les suivantes :

Feu	Intensité en bougies
Rouge avant gauche	5
Vert avant droit	5
Blanc arrière	3

1.1.4. En outre, si les feux de position se trouvent à plus de 1,80 m (6 pieds) de l'extrémité des ailes, des feux de garde d'ailes, constitués par des feux continus ayant les couleurs prescrites en 1.1.1. a) et b) peuvent être installés.

APPENDICE C — TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIERE

Les niveaux de croisière à respecter, lorsque la présente annexe le spécifie, sont indiqués ci-après :

ROUTE MAGNETIQUE

De 000° à 179°

De 180° à 359°

VOLS IFR			VOLS VFR		
Niveau de vol	ALTIITUDE		Niveau de vol	ALTIITUDE	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
10	300	1000	—	—	—
30	900	3000	35	1050	3500
50	1500	5000	55	1700	5500

VOLS IFR			VOLS VFR		
Niveau de vol	ALTIITUDE		Niveau de vol	ALTIITUDE	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
20	600	2000	—	—	—
40	200	4000	45	1350	4500
60	1850	6000	65	2000	6500

ROUTE MAGNETIQUE

DE 000° à 179°

VOLS IFR			VOLS VFR		
Ni-veau le vol	ALTIITUDE		Ni-veau de vol	ALTIITUDE	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
70	2150	7000	75	2300	7500
90	2750	9000	95	2900	9500
110	3350	11000	115	3500	11500
130	3950	13000	135	4100	13500
150	4550	15000	155	4700	15500
170	5200	17000	175	5350	17500
190	5800	19000	195	5950	19500
210	6400	21000	—	—	—
230	7000	23000	—	—	—
250	7600	25000	—	—	—
270	8250	27000	—	—	—
290	8850	29000	—	—	—
330	10050	33000	—	—	—
370	11300	37000	—	—	—
410	12500	41000	—	—	—
450	13700	45000	—	—	—
490	14950	49000	—	—	—
etc	etc	etc	—	—	—

DE 180° à 359°

VOLS IFR			VOLS VFR		
Ni-veau le vol	ALTIITUDE		Ni-veau le vol	ALTIITUDE	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
80	2450	8000	85	2600	8500
100	3050	10000	105	3200	10500
120	3650	12000	125	3800	12500
140	4250	14000	145	4400	14500
160	4900	16000	165	5050	16500
180	5500	18000	185	5650	18500
200	6100	20000	—	—	—
220	6700	22000	—	—	—
240	7300	24000	—	—	—
260	7900	26000	—	—	—
280	8550	28000	—	—	—
310	9450	31000	—	—	—
350	10650	35000	—	—	—
390	11900	39000	—	—	—
430	13100	43000	—	—	—
470	14350	47000	—	—	—
510	15550	51000	—	—	—
etc	etc	etc	—	—	—

(*) Aucun vol VFR n'est autorisé au-dessus du niveau 200.

MINISTRE DU TRAVAIL ET DES AFFAIRES SOCIALES

Décret n° 66-256 du 19 août 1966 relatif aux attributions du ministre du travail et des affaires sociales en matière de formation professionnelle des adultes.

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre du travail et des affaires sociales et du ministre des finances et du plan,

Vu l'ordonnance n° 62-028 du 25 août 1962 portant création d'un commissariat à la formation professionnelle et à la promotion des cadres et d'un conseil national consultatif,

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement,

Décète :

Article 1^{er}. — Sont transférées au ministre du travail et des affaires sociales les attributions actuellement exercées par le ministre des finances et du plan en matière de formation professionnelle des adultes, sauf celles qui concernent la conception et la planification.

Le ministre du travail et des affaires sociales est chargé de proposer, mettre en œuvre et contrôler l'exécution de la politique de formation professionnelle, conformément aux orientations définies par le Gouvernement.

Art. 2. — Le commissariat à la formation professionnelle et à la promotion des cadres créé par l'ordonnance n° 62-028 du 25 août 1962 susvisée, est placé sous l'autorité du ministre du travail et des affaires sociales.

Art. 3. — Les mesures administratives et financières à intervenir pour l'application du présent décret, seront prises par arrêté conjoint du ministre du travail et des affaires sociales et du ministre des finances et du plan.

Art. 4. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.

Art. 5. — Le ministre du travail et des affaires sociales et le ministre des finances et du plan sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 août 1966.

Houari BOUMEDIENE.

Décret n° 66-257 du 19 août 1966 portant organisation de l'administration centrale du ministère du travail et des affaires sociales.

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre du travail et des affaires sociales,

Vu l'ordonnance n° 62-028 du 25 août 1962 portant création d'un commissariat à la formation professionnelle et à la

promotion des cadres et d'un conseil national consultatif, et les textes subséquents,

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement,

Vu le décret n° 65-216 du 23 août 1965 portant organisation de l'administration centrale du ministère du travail et des affaires sociales,

Vu le décret n° 66-256 du 19 août 1966 relatif aux attributions du ministre du travail et des affaires sociales en matière de formation professionnelle des adultes,

Décète :

Article 1^{er}. — Sous l'autorité du ministre assisté du secrétaire général, l'administration centrale du ministère du travail et des affaires sociales comprend :

- 1° la direction de l'administration générale,
- 2° la direction du travail et de l'emploi,
- 3° la direction de la formation,
- 4° la direction de la sécurité sociale.

Art. 2. — La direction de l'administration générale comprend :

- la sous-direction du personnel,
- la sous-direction du budget, de la comptabilité et du matériel.

Art. 3. — La direction du travail et de l'emploi comprend :

- la sous-direction du travail,
- la sous-direction de l'emploi,
- la sous-direction de l'émigration,
- la sous-direction de l'action sociale.

Art. 4. — La direction de la formation comprend :

- la sous-direction de la formation professionnelle des adultes,
- la sous-direction de l'animation et du contrôle de la formation.

Art. 5. — La direction de la sécurité sociale comprend :

- la sous-direction des finances,
- la sous-direction des risques.

Art. 6. — Des arrêtés du ministre du travail et des affaires sociales préciseront l'organisation interne et les attributions des directions et sous-directions.

Art. 7. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret et notamment l'ordonnance n° 62-028 du 25 août 1962 et le décret n° 65-216 du 23 août 1965 susvisés, et les textes subséquents.

Art. 8. — Le ministre du travail et des affaires sociales est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 août 1966.

Houari BOUMEDIENE.