

REPUBLIQUE DU BURUNDI

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX
PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**

CABINET DU MINISTRE

**ORDONNANCE MINISTERIELLE N° .../.....DU..... PORTANT MISE EN
APPLICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI EN MATIERE DES
REGLES DE L'AIR ET DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement ;

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté de l'Afrique de l'est tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de l'Afrique de l'est (EAC-CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'aviation civile du Burundi, spécialement en son article 11 ;

Vu le Décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant révision du décret n°100/213 du 02 août 2011 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement;

Vu le décret n°100/117 du 2 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'autorité de l'aviation civile du Burundi « AACB »;

Revu l'ordonnance n°740/139 du 12 juillet 1978 portant mesures d'exécution des dispositions organiques de la navigation aérienne ;

Attendu qu'il s'impose de doter le Burundi d'un texte réglementaire en matière des règles de l'air et du contrôle de la circulation aérienne;

ORDONNE :

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 1 : Dénomination

Le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, en exercice de ses pouvoirs lui conférés par le Code de l'Aviation civile du Burundi, établit le présent règlement dénommé : *règlement sur les règles de l'air et le contrôle de la circulation aérienne de l'aviation civile du Burundi*.

Article 2 : Définitions

Dans le présent règlement, sauf dispositions contraires, les termes suivants signifient :

Accord ADS-C. Plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS-C (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne).

Acrobaties 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 évolutions des aéronefs à la surface.

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

Aérodrome de dégagement. Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

Aérodrome de dégagement en route ETOPS. Aérodrome de dégagement accessible et approprié où un aéronef en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Aérodynes. Tout appareil qui vole et qui est plus lourd que l'air.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef d'Etat. Aéronef employé au service de l'armée, de police ou des douanes.

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

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

Aire de manœuvre. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic. Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

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

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

Altitude-pression. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

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

Autorité. *L'État du Burundi ou l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi.*

Autorité ATS compétente. L'autorité appropriée désignée par l'État chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

Autorité compétente.

- *Pour les vols au-dessus de la haute mer, l'autorité appropriée de l'État d'immatriculation.*
- *Dans tous les autres cas, l'autorité appropriée de l'État dont relève le territoire survolé.*

Ballon libre non habité. Aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre.

Bureau de piste des services de la circulation aérienne. Organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

Cap. Orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou grille).

Centre de contrôle régional. Organisme chargé 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. Organisme 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 aéroport.

Circulation à la surface. Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aéroport, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

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

Circulation en vol rasant. Déplacement d'un hélicoptère/ADAV au-dessus de la surface d'un aéroport, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37 km/h (20 kt).

Communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC). Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.

*

Communications par liaison de données. Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.

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

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

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

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.

Croisière ascendante. Technique de vol en croisière applicable à un aéronef, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'aéronef diminue.

Durée totale estimée. Dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aéroport de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination.

Espace aérien à service consultatif. Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé. Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

Espaces aériens des services de la circulation aérienne. Espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

Hauteur. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Heure d'approche prévue. Heure à laquelle les services ATC prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le repère d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.

Heure d'arrivée prévue. Dans le cas des vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Dans le cas des vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

Heure estimée de départ du poste de stationnement. Heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.

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

IMC. Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Information de circulation. Renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

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 d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Niveau. Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

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

Niveau de vol. Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

Organisme de contrôle d'approche. Organisme chargé 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.

Organisme de contrôle de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome.

Organisme des services de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Personnel critique pour la sécurité. Personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

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

Plafond. Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6000 m (20 000 ft), 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 organismes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol déposé. Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures.

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

Plan de vol répétitif (RPL). Plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive.

Point d'attente avant piste. Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.

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

Point de transition. Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer sa principale référence de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Procédure d'approche aux instruments. Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

Procédure d'approche classique (NPA). Procédure d'approche aux instruments qui utilise le guidage latéral mais pas le guidage vertical.

Procédure d'approche avec guidage vertical (APV). Procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical mais ne répond pas aux spécifications établies pour les approches et atterrissages de précision.

Procédure d'approche de précision (PA). Procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical de précision en respectant les minimums établis selon la catégorie de vol.

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

Radiotéléphonie. Mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales.

Région de contrôle. Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale. 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 à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

Route à service consultatif. Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

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

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, la séparation des aéronefs volant conformément à un plan de vol IFR.

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

Service de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, 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 (contrôle régional, contrôle d'approche ou 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 du contrôle de la circulation aérienne. Service assuré dans le but :

a) d'empêcher :

— les abordages entre aéronefs ;

- les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles ;
- b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Station aéronautique (RR SI.81). Station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plate-forme en mer.

Station radio de contrôle air-sol. Station de télécommunications aéronautiques à qui incombe en premier lieu l'acheminement des communications ayant trait aux opérations et au contrôle des aéronefs dans une région donnée.

Substances psycho actives. Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Suggestion de manœuvre d'évitement. Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débiteront et les données qu'ils comprendront.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Système anticollision embarqué (ACAS). Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

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

TCAS. Une catégorie de systèmes d'évitement de collision en vol

Usage de substances qui pose des problèmes. Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psycho actives qui est tel :

- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme, ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou
- b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

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

Visibilité. La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux ;
- b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.

Visibilité au sol. Visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité ou par des systèmes automatiques.

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

VMC. Abréviation utilisée pour 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.

Voie de circulation. Voie définie, sur un aéroport terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aéroport, notamment :

- a) *Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef.* Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
- b) *Voie de circulation d'aire de trafic.* Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
- c) *Voie de sortie rapide.* Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un aéronef qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

Vol contrôlé. Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

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

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

Vol VFR spécial. Vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.

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 État, 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 État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

SIGLES ET ACRONYMES

ACAS	: Système anticollision embarqué
ADAV	: Avion à Décollage et à Atterrissage Verticaux
ADS-B	: Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	: Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AGL	: Au-dessus du sol
AIP	: Publication d'information aéronautique
AMSL	: Au dessus du niveau moyen de la mer
APV	: Procédure d'approche avec guidage vertical
ATC	: Contrôle/contrôleur du trafic aérien
ATS	: Service de la circulation aérienne
CPDLC	: Communication pilote-contrôleur par liaison de données
CTR	: Contrôle de région terminal
ETOPS	: Vol à grande distance d'avion à deux turbomachines
GND	: Sol
IFR	: Règles de vol aux instruments
ILS	: Système d'approche aux instruments/MLS
IMC	: Conditions météorologiques de vol à l'instrument
MSL	: au-dessus du niveau moyen de la mer
N	: Newton
NM	: Mile nautique
NPA	: Procédure d'approche classique
PA	: Procédure d'approche de précision
RNAV	: Navigation de surface
RPL	: Plan de vol répétitif
SOS	: Sauvez nos âmes
SSR	: Radar Secondaire de Surveillance
TCAS	: Système embarqué d'évitement des collisions
TMA	: Gestion de région terminale
XXX	: Signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation pour dire qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef ou d'un véhicule, ou d'une personne à bord ou en vue
UTC	: Temps universel coordonné
VFR	: Règle de vol à vue
VMC	: Conditions météorologiques de vol à vue

CHAPITRE II : REGLES GENERALES DE VOL

SECTION I : PROTECTION DES PERSONNE ET DES BIENS

Article 3 : Conformité aux règles de l'air et au contrôle de la circulation aérienne

1. Chaque personne, chaque aéronef, y compris les aéronefs d'État, sont tenus de se conformer au présent règlement.
2. Sous réserve des dispositions du point 3 ci-dessous, est considéré comme une infraction le fait de violer, d'autoriser la violation du présent règlement ou de ne pas s'y conformer.
3. Tout pilote commandant de bord d'un aéronef est tenu d'exploiter l'aéronef conformément au présent règlement, sauf qu'il peut y déroger dans l'intérêt de la sécurité, en cas d'extrême nécessité dans le but:
 - a) d'éviter un danger immédiat ou lorsqu'il est en situation d'urgence;
 - b) de se conformer à la loi d'un État autre que le Burundi dans lequel l'aéronef se trouve être au moment des faits.
4. Si une dérogation au présent règlement est observée dans le but d'éviter un danger immédiat ou en cas de situation d'urgence, le pilote commandant de bord doit écrire un rapport détaillé décrivant la dérogation ainsi que les circonstances qui ont été à l'origine de cette dérogation, adresser le rapport sans délai, en tout cas dans les dix jours à dater du moment des faits, à l'Autorité compétente de l'État sur le territoire duquel la dérogation a eu lieu, réserver une copie à l'Autorité de l'État de l'exploitant, et dans le cas d'un aéronef burundais, si la dérogation a eu lieu sur la haute mer, adresser le rapport à l'Autorité de l'aviation civile burundaise.
5. Rien dans le présent règlement n'exonère aucune personne des conséquences d'une négligence liée à l'utilisation des feux ou des signaux, ou liée aux précautions requises par les pratiques usuelles de l'aviation, ou aux circonstances particulières au cas.
6. L'Autorité peut fixer, dans le but de promouvoir la sécurité des aéronefs, les règles applicables aux signaux spéciaux et aux autres communications à être utilisées par ou sur un aéronef compte tenu du cap et de la hauteur auxquels cet aéronef doit voler, et d'autres précautions à observer en ce qui concerne la navigation et le contrôle des commandes des aéronefs que l'Autorité juge opportunes aux fins susmentionnées; et aucun aéronef ne peut voler en violation de ces règles.

Article 4 : 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 des tiers.

Article 5 : Hauteurs minimales

1. Sous réserve des points 2 et 3 du présent article :
 - a) les aéronefs autres que les hélicoptères ne voleront pas au-dessus des zones à forte densité, des villes et autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air à moins qu'ils ne restent:
 - à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface;

— à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;

b) personne ne peut piloter un hélicoptère à moins qu'il ne reste à une hauteur suffisante pour lui permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface, en cas de panne de moteurs;

c) sauf autorisation de l'autorité compétente, personne n'est autorisé à piloter un hélicoptère au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'hélicoptère ;

d) personne n'est autorisé à piloter un aéronef :

— au-dessus ou dans les mille mètres d'un rassemblement en plein air de plus d'un millier de personnes réunies dans le but d'assister ou de participer à une manifestation organisée, sauf moyennant la permission écrite de l'Autorité, conformément à toutes les conditions qui y sont spécifiées et avec le consentement écrit des organisateurs de l'événement ; ou

— à moins qu'il ne reste à une hauteur suffisante pour lui permettre d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes rassemblées en cas de défaillance d'un bloc d'alimentation ou, si un tel appareil remorque une bannière, la hauteur doit être calculée de manière que la bannière ne tombe pas à moins de mille mètres de l'endroit du rassemblement:

à condition que, si une personne est accusée de violer les dispositions du présent point, elle réussisse à prouver que le vol de l'aéronef au-dessus ou à moins de mille mètres du rassemblement a été exécuté à une hauteur raisonnable et pour un motif non lié au rassemblement ou à l'événement qui en faisait l'objet ;

e) personne n'est autorisé à voler à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau.

2. Exceptions :

a) les dispositions des literas d) et e) du point 1 ne s'appliquent pas à un aéronef qui est utilisé à des fins policières.

b) les dispositions de la litera e) ne s'appliquent pas à un aéronef qui est utilisé pour les opérations de travail aérien liées à l'agriculture, l'horticulture, ou la préservation des forêts, conformément au règlement relatif au travail aérien de l'aviation civile du Burundi ;

c) les dispositions du point 1 d) et e) ne s'appliquent pas au vol d'un aéronef à plus ou dans les mille (1000) mètres au-dessus d'un rassemblement en plein air de plus d'un millier de personnes réunies dans le but d'assister ou de participer à une manifestation organisée qui consiste entièrement ou principalement à une rallie, concours ou exhibition d'aéronefs, lorsque l'aéronef prend part à une telle course, concours ou exposition ou est engagé dans un vol organisé par ou avec consentement écrit des organisateurs de l'événement, et lorsque les course, concours ou exposition d'aéronefs sont approuvés par l'Autorité.

d) les dispositions du point 1 a) et b) ne s'appliquent pas à :

— un aéronef pendant la phase d'atterrissage ou de décollage, conformément à la pratique normale de l'aviation ; ou

— un planeur pendant la montée en flèche.

3. Rien dans le présent règlement n'interdit aux aéronefs de :

a) décoller, d'atterrir ou de faire des exercices d'approche pour atterrissage ; ou

b) voler à des fins de contrôle des aides à la navigation ou des procédures conformément à la pratique normale de l'aviation sur un aérodrome agréé ou certifié au Burundi ou à tout autre aérodrome dans tout autre État ; ou

c) voler d'une manière pouvant être nécessaire à sauver la vie :

Pourvu que dans le cas des exercices d'approche pour atterrissage, la pratique soit confinée dans l'espace aérien utilisé habituellement par l'aéronef à l'atterrissage ou au décollage, conformément aux pratiques normales de l'aviation à l'aérodrome concerné.

4. Les dispositions du présent article ne s'appliquent à aucun ballon captif ou cerf-volant.

Article 6 : Vols en formation

Personne ne peut être autorisée à voler en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des divers aéronefs participant au vol et, si ce dernier a lieu en espace aérien contrôlé, conformément aux conditions prescrites par les autorités ATS compétentes. Ces conditions comprendront les suivantes :

- a) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
- b) la séparation entre les aéronefs participant au vol sera assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprendra des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement ;
- c) une distance d'un maximum de 1 km (0,5 NM) latéralement et longitudinalement et de 30 m (100 ft) verticalement sera maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

Article 7 : Ballons libres non habités

1. Toute personne exploitant un ballon libre non habité doit l'utiliser de manière à réduire au minimum les risques pour les personnes, les biens ou les autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans le présent règlement.

2. Les ballons libres non habités seront classés de la façon suivante :

- a) *léger* : ballon libre non habité qui transporte une charge utile comportant un ou plusieurs lots dont la masse combinée est inférieure à 4 kg, sauf s'il se classe dans la catégorie « lourd », en vertu des dispositions des points c) 2), 3) ou 4) ci-après ; ou
- b) *moyen* : ballon libre non habité qui transporte une charge utile comportant deux ou plusieurs lots dont la masse combinée est égale ou supérieure à 4 kg, mais inférieure à 6 kg, sauf s'il se classe dans la catégorie « lourd », en vertu des dispositions des points c) 2), 3) ou 4) ci-après ; ou
- c) *lourd* : ballon libre non habité qui :
 - i. transporte une charge utile dont la masse combinée est égale ou supérieure à 6 kg ; ou
 - ii. transporte une charge utile comportant un lot d'au moins 3 kg ; ou
 - iii. transporte une charge utile comportant un lot d'au moins 2 kg qui présente une masse surfacique de plus de 13 g/cm² ; ou
 - iv. utilise, pour assurer la suspension de la charge utile, un câble ou autre dispositif qui exige une force à l'impact d'au moins 230 N pour séparer la charge suspendue du ballon.

3. Un ballon libre non habité ne sera pas utilisé :

- a) sans autorisation de l'Autorité ;
- b) dans le territoire d'un autre Etat sans autorisation appropriée de cet autre Etat à moins que ce soit un ballon léger utilisé exclusivement à des fins météorologiques et exploité de la manière prescrite par l'Autorité ;
- c) à moins que ce soit conformément aux conditions spécifiées par l'Autorité et que la conduite ait lieu dans l'espace aérien du Burundi ;
- d) à moins d'être exploité de manière à minimiser les dangers pour les personnes, les biens ou les autres aéronefs ;

- e) de telle manière que l'impact du ballon avec la surface de la terre, en tout ou en partie, y compris sa charge utile, puisse créer un danger pour les personnes ou les biens non liés à l'opération;
 - f) lorsqu'équipé d'une antenne remorquée exigeant une force supérieure à 230 N susceptible de provoquer sa rupture en un point quelconque, ne sera pas exploité à moins que des banderoles ou des fanions de couleur ne soient fixés à l'antenne à des intervalles ne dépassant pas 15 m, et l'autorisation visée à la lettre b) ne sera pas obtenue avant le lancement du ballon, si une expectative raisonnable existe au moment de planifier l'opération que le ballon peut glisser dans l'espace aérien du territoire d'un autre État, et l'autorisation pourrait être obtenue pour une série de vols en montgolfière ou pour un type particulier de vols récurrents tels que les vols de ballons de recherche atmosphérique.
4. Un ballon libre non habité moyen ou lourd ne sera pas libéré d'une manière qui le fasse voler à moins de 300 m (1000 pieds) au-dessus d'une zone surpeuplée de villes, d'établissements ou de rassemblement en plein air de personnes qui ne sont pas associées à l'opération.
5. Un ballon libre non habité ne sera pas exploité:
- a) s'il est de la catégorie « lourd », sans autorisation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne à un niveau ou à travers un niveau inférieur à l'altitude pression de 18 000 m (60 000 ft) et auquel :
 - i. il existe des nuages ou des phénomènes d'obscurcissement couvrant plus de 4 octas ; ou auquel
 - ii. la visibilité horizontale est inférieure à 8 km.
 - b) à moins:
 - i. qu'il ne soit équipé d'au moins deux dispositifs ou systèmes automatiques ou télécommandés, permettant de mettre fin au transport de la charge utile et fonctionnant indépendamment l'un de l'autre ;
 - ii. que, s'il s'agit d'un ballon en polyéthylène à pression nulle, au moins deux méthodes, systèmes, dispositifs, ou combinaisons de méthodes, systèmes ou dispositifs, fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, ne soient employés pour mettre fin au vol de l'enveloppe du ballon ;
 - iii. que l'enveloppe du ballon ne soit équipée d'un ou plusieurs dispositifs ou d'un matériau réfléchissant les signaux radar et permettant d'obtenir un écho sur l'écran d'un radar de surface fonctionnant dans la gamme de fréquences 200 MHz à 2 700 MHz, et/ou que le ballon ne soit doté d'autres dispositifs qui permettront à l'opérateur radar d'assurer une poursuite continue au-delà de la portée du radar au sol.
 - c) dans une région du Burundi où un équipement SSR basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue sur un code assigné ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite ; ou
 - d) au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période se situant entre le coucher et le lever du soleil (corrigés suivant l'altitude de vol) éventuellement prescrite par l'autorité compétente, à moins que le ballon, ses accessoires et sa charge utile, qu'ils soient ou non amenés à se séparer pendant le vol, ne soient dotés d'un balisage lumineux ;
 - e) un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » qui est équipé d'un dispositif de suspension (autre qu'un parachute ouvert aux couleurs très voyantes) de plus de 15 m de longueur ne sera pas exploité entre le lever et le coucher du soleil au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) à moins que le dispositif de suspension ne soit coloré par bandes alternées de couleurs très voyantes ou que des banderoles de couleur ne soient fixées à ce dispositif.

6. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» mettra en marche les dispositifs appropriés d'interruption du vol, exigés au point 5 c), ci-dessus, dans les cas suivants :
 - a) lorsqu'il s'avère que les conditions météorologiques sont inférieures aux conditions prescrites pour l'exploitation ;
 - b) si, par suite d'un défaut de fonctionnement ou pour tout autre motif, la poursuite du vol devient dangereuse pour la circulation aérienne ou pour les personnes ou les biens à la surface ; ou
 - c) avant l'entrée non autorisée du ballon dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre État.

7. Une notification concernant le vol prévu d'un ballon libre non habité de la catégorie « moyen » ou « lourd » sera adressée sans retard à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne et au moins sept jours avant la date du vol. La notification du vol prévu comprendra ceux des renseignements ci-après qui peuvent être exigés par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne :
 - a) identification du vol du ballon ou nom de code de l'opération ;
 - b) catégorie et description du ballon ;
 - c) code SSR (Radar Secondaire de Surveillance), adresse d'aéronef ou fréquence de la balise, selon le cas ;
 - d) nom et numéro de téléphone de l'exploitant ;
 - e) site du lancement ;
 - f) heure estimée du lancement (ou heures du début et de la fin de lancements multiples) ;
 - g) nombre de ballons qui doivent être lancés et intervalles prévus entre deux lancements (s'il s'agit de lancements multiples) ;
 - h) direction prévue de l'ascension ;
 - i) niveau(x) de croisière (altitude-pression) ;
 - j) durée de vol estimée jusqu'à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou jusqu'au niveau de croisière, si celui-ci est inférieur ou égal à 18 000 m (60 000 ft), et position estimée à cette altitude ;
 - k) date et heure estimées d'interruption du vol et emplacement prévu de l'aire d'impact/de récupération. Dans le cas des ballons qui effectuent des vols de longue durée, pour lesquels on ne peut donc prévoir avec précision la date et l'heure d'interruption du vol, ainsi que l'emplacement de l'impact, on utilisera l'expression « longue durée ».
 - l) s'il y a plus d'un emplacement d'impact/de récupération, chaque emplacement doit être indiqué, avec l'heure estimée d'impact correspondante. Si l'on prévoit une série d'impacts ininterrompue, l'heure à indiquer est l'heure estimée du premier et du dernier impact dans la série (par exemple 070330Z-072300Z).
 - m) s'il s'agit de lancements effectués sans interruption, l'heure à indiquer sera l'heure estimée à laquelle le premier et le dernier ballon de la série atteindront le niveau prévu (par exemple 122136Z-130330Z).

8. L'exploitant avisera l'organisme approprié des services de la circulation aérienne aussitôt qu'il s'avère que le vol prévu d'un ballon libre non habité de catégorie «moyen » ou « lourd», notifié antérieurement selon les dispositions du point 6 a), a été annulé.

9. L'exploitant du ballon libre non habité :
 - a) de la catégorie « lourd » évoluant à l'altitude-pression de 18 000 m (60000 ft) ou au-dessous de cette altitude surveillera la trajectoire de vol du ballon et communiquera les comptes rendus de la position du ballon qui sont exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistrera la position du ballon toutes les deux heures, à moins que les services de la circulation aérienne ne l'exigent pas ;
 - b) évoluant au-dessus de 18 000 m (60 000 ft) d'altitude-pression surveillera la progression du vol du ballon et communiquera les comptes rendus de position du ballon exigés par les services de la cir-

circulation aérienne. L'exploitant enregistrera la position du ballon toutes les 24 heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.

Si une position ne peut être enregistrée conformément aux dispositions des literas a) et b), l'exploitant en avisera immédiatement l'organisme approprié des services de la circulation aérienne. Cette notification comprendra la dernière position enregistrée. L'organisme approprié des services de la circulation aérienne sera avisé dès la reprise de la poursuite du ballon.

10. Une heure avant le début de la descente prévue d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd », l'exploitant communiquera à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne les renseignements suivants concernant le ballon :
 - a) position géographique ;
 - b) niveau (altitude-pression) ;
 - c) heure prévue de franchissement de l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft), le cas échéant;
 - d) heure et emplacement prévus de l'impact au sol.
11. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » ou « moyen » avisera l'organisme approprié des services de la circulation aérienne lorsque le vol aura pris fin.

Article 8 : Acrobaties aériennes

1. Aucune acrobatie ne sera exécutée par un aéronef si ce n'est dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
2. Personne n'est autorisé à exploiter un aéronef :
 - a) en vol acrobatique ;
 - i. au-dessus d'aucune ville ou agglomération;
 - ii. au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air ;
 - iii. en-dessous de 1500 pieds (450m) d'altitude au-dessus de la surface ; ou
 - iv. lorsque le vol est visiblement à moins de 5km ; ou
 - b) moyennant des manœuvres excédant un angle de soixante degrés ou un pitch (ou degré de pente) de trente degrés depuis l'attitude de vol en palier, à moins que tous les occupants de l'aéronef ne portent des parachutes emballés par un arrimeur de parachutes qualifiés, au cours des douze derniers mois.

Article 9 : Règles de la circulation à droite

Toute personne pilotant un aéronef au Burundi et ayant le terrain en vue de manière à pouvoir suivre une route, une voie ferrée, un canal, une côte ou toute autre ligne sous forme de repère au sol, doit suivre cette route, voie ferrée, canal, côte ou toute autre ligne sous forme de repère, se trouvant à sa gauche.

Article 10 : Zones interdites et zones réglementées

Personne n'est autorisé à voler à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, à moins qu'il ne se conforme aux conditions de restrictions, ou qu'il ait l'autorisation du Gouvernement du Burundi.

Article 11 : Vols au-dessus des parcs de jeu, réserves de chasse et parcs nationaux

Personne n'est autorisé à exploiter un aéronef, sauf dans les phases de décollage ou d'atterrissage, en-dessous de 1500 pieds (450m) au-dessus du sol, pendant que l'exploitation de l'appareil a lieu au-dessus des parcs de jeu, des réserves de chasse et des parcs nationaux.

Article 12 : Niveaux de croisière

1. Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol seront exprimés :
 - a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable, à savoir le niveau 130 ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition, à savoir 9500 pieds dans l'espace aérien du Burundi ;
 - b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.
2. Sous réserve du point 5, afin de se conformer aux règles de vol aux instruments, un aéronef en vol au niveau égal ou supérieur à 1000 pieds au-dessus du sol ou de l'eau à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé doit être piloté à un niveau conforme à son cap magnétique tel que spécifié à l'article 78 du présent règlement.
3. Sous réserve du point 5, afin de se conformer aux règles de vol aux instruments, un aéronef en vol au niveau égal ou supérieur à 1000 pieds au-dessus du sol ou de l'eau en dehors d'un espace aérien contrôlé doit être piloté à un niveau conforme à son cap magnétique conformément au Tableau 1.
4. Sauf indication contraire dans les autorisations de la circulation aérienne ou sauf spécifications de l'Autorité, les règles de vol à vue pour les vols en croisière évoluant au-dessus de 1000 pieds du niveau du sol ou de l'eau, doivent être effectués à un niveau de vol conforme à son cap magnétique conformément au Tableau 1.
5. Le niveau de vol doit être mesuré à l'aide d'un altimètre calé selon le système de notification, ou dans le cas de survol d'un Etat autre que le Burundi par ailleurs publié par l'autorité compétente, en référence à la zone dans laquelle l'aéronef évolue.
6. Un aéronef pourrait être piloté conformément aux instructions données par un organisme de contrôle de la circulation aérienne ou suivant les notifications de procédures d'attente en-route ou encore suivant les notifications de procédures d'attente relatives à un aéroport déterminé.

Tableau 1 : Niveau de croisière dans un espace aérien à minima de séparation non réduite

Dans d'autres régions où le pied est l'unité principale de mesure de l'altitude :

VFR	ROUT E*									
	De 000 à 179 degrés**					De 180 à 359				
	Vols IFR		Vols VFR			Vols IFR		Vols		
	Niveau de vol	Niveau Pieds Mètres	Niveau de vol	Niveau Pieds Mètres	Niveau de vol	Niveau Pieds Mètres	Niveau de vol	Niveau Pieds	Niveau Mètre	
01	1	30				02	2	60		
03	3	90	0	3	1	04	4	1	0	4
05	5	1	0	5	1	06	6	1	0	6
07	7	2	0	7	2	08	8	2	0	8
09	9	2	0	9	2	10	10	3	1	10
11	11	3	1	11	3	12	12	3	1	12
13	13	3	1	13	4	14	14	4	1	14
15	15	4	1	15	4	16	16	4	1	16
17	17	5	1	17	5	18	18	5	1	18
19	19	5	1	19	5	20	20	6	2	20
21	21	6	2	21	6	22	22	6	2	22
23	23	7	2	23	7	24	24	7	2	24
25	25	7	2	25	7	26	26	7	2	26
27	27	8	2	27	8	28	28	8	2	28
29	29	8	3	30	9	31	31	9	3	32
33	33	10	3	34	10	35	35	10	3	36
37	37	11	3	38	11	39	39	11	4	40
41	41	12	4	42	12	43	43	13	4	44
45	45	13	4	46	14	47	47	14	4	48
49	49	14	5	50	15	51	51	15	5	52
et	e	e	E	etc.	e	et	e	e	et	etc.

- * Route magnétique ou, dans les régions arctiques, sous des latitudes supérieures à 70 degrés et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence Nord.
- ** Sauf lorsque les secteurs 090 à 269 degrés et 270 à 089 degrés sont prescrits par accord régional de navigation aérienne pour tenir compte de la direction des principaux courants de circulation, et que des procédures appropriées de transition à associer à ces secteurs sont spécifiées.

Note.— Des éléments indicatifs relatifs à la séparation verticale figurent dans le Manuel sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus (Doc 9574).

Article 13 : Jet d'objets et pulvérisation, remorquages et descente en parachute

1. Rien ne sera jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
2. Un aéronef ou autre objet ne sera remorqué par un aéronef qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
3. Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, ne seront effectuées que dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Article 14 : Proximité

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

Article 15 : Priorité de passage

4. L'aéronef qui a la priorité de passage conservera son cap et sa vitesse mais, rien dans le présent règlement ne dispense le pilote commandant de bord de la responsabilité de prendre de telles mesures, y compris les manœuvres d'évitement des collisions sur base des avis de résolution fournis par l'équipement : *Système Embarqué d'Évitement des Collisions (TCAS)*, afin de mieux éviter les collisions.
5. Tout pilote exploitant un aéronef doit faire preuve de vigilance afin de voir et d'éviter les autres aéronefs et, où ce règlement donne le droit de passage à un autre aéronef, le pilote doit céder le passage à cet aéronef et ne peut passer au-dessus, au-dessous ou devant, sauf s'il passe à une bonne distance tout en tenant compte de l'effet de turbulence de sillage qu'il pourrait avoir sur ces aéronefs.
6. Un aéronef en détresse a la priorité de passage sur tous les autres aéronefs.
7. Lorsque deux aéronefs convergent à peu près au même niveau, celui qui a l'autre à sa droite doit céder le passage, sauf si la situation se présente comme suit :
 - a) les aéronefs à moteurs plus lourds que l'air, doivent céder le passage aux dirigeables, planeurs et ballons;

- b) les dirigeables doivent céder le passage aux planeurs et ballons;
 - c) les planeurs doivent céder le passage aux ballons;
 - d) les aéronefs à moteur doivent céder le passage aux aéronefs qui remorquent les autres aéronefs ou qui remorquent des objets.
8. Un aéronef de remorquage ou de ravitaillement en carburant à d'autres aéronefs, a la priorité de passage sur tous les autres aéronefs à moteur, sauf les aéronefs en détresse.
 9. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face, et qu'il ya risque de collision, chaque pilote doit changer de cap et virer à sa droite.
 10. Un aéronef qui est dépassé a le droit de passage sur l'aéronef qui dépasse, qu'il soit en montée, en descente ou en palier ; celui qui dépasse doit s'écarter de la voie de l'autre aéronef en modifiant son cap vers la droite, et aucun changement ultérieur dans les positions relatives des deux aéronefs ne peut absoudre l'aéronef qui dépasse de cette obligation jusqu'à ce que l'aéronef dépassé soit entièrement à l'écart et hors de danger.
 11. Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aérodrome pour atterrir, l'aéronef au plus haut niveau doit céder le passage aux aéronefs au niveau inférieur, mais celui-ci ne doit pas profiter de cette règle pour couper la route d'un autre aéronef qui est en étape finale d'une approche pour atterrir, ou dépasser cet aéronef, sauf lorsque:
 - a) un organisme de contrôle de la circulation aérienne a communiqué à tous aéronefs un ordre de priorité pour l'atterrissage, et que cet aéronef effectue une approche pour atterrir dans cet ordre-là ; et
 - b) le pilote commandant de bord d'un aéronef est conscient qu'un autre aéronef fait un atterrissage d'urgence, et qu'il cède le passage à l'aéronef, et malgré le fait qu'il peut avoir reçu l'autorisation d'atterrir, il ne fera aucune tentative d'atterrir jusqu'à ce qu'il ait reçu une nouvelle autorisation de le faire;
 - c) un appareil à moteur plus lourd que l'air cède le passage aux planeurs.

Article 16 : Contrôle de la circulation sur l'aire de mouvement

1. La présente disposition s'applique aux aéronefs et aux véhicules se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome terrestre.
2. Malgré les autorisations de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, il reste des devoirs du pilote commandant de bord d'un aéronef de prendre toutes les mesures possibles pour veiller à ce que son aéronef n'entre pas en collision avec un autre aéronef ou un véhicule.
3. Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse auront priorité de passage sur tous les autres mouvements en surface.
4. Les aéronefs et les véhicules se céderont le passage comme suit :
 - a) les aéronefs et les véhicules doivent céder le passage aux aéronefs qui décollent ou atterrissent ;
 - b) les véhicules de remorquage des aéronefs doivent céder le passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou roulent;
 - c) les véhicules qui ne remorquent pas d'aéronefs doivent céder le passage aux aéronefs ; et
 - d) les véhicules doivent céder le passage aux autres véhicules de remorquage d'aéronefs.
5. Sous réserve des dispositions du point 4 ci-haut et de l'article 20 al 4, en cas de danger de collision entre deux aéronefs :
 - a) Lorsque deux aéronefs se rapprocheront de face ou presque de face et qu'il y aura risque d'abordage, chacun d'eux obliquera vers sa droite ;

- b) Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivront des routes convergentes, celui qui verra l'autre à sa droite s'en écartera et évitera de traverser devant l'autre sans passer suffisamment à l'écart de celui-ci ;
 - c) un aéronef qui est dépassé a le droit de passage, et l'aéronef qui dépasse doit s'écarter de la voie de l'autre appareil en changeant son cap vers la gauche jusqu'à ce que l'autre aéronef ait dépassé et soit à l'écart, nonobstant tout changement dans la position relative des deux aéronefs;
 - d) un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aéroport doit céder le passage aux aéronefs qui décollent ou qui sont sur le point de décoller.
6. Sous réserve des dispositions du point 4 b, un véhicule :
- a) doit dépasser un autre véhicule de telle manière que le véhicule dépassé se retrouve à droite du véhicule qui dépasse ; et
 - b) doit rouler à droite pour croiser avec un autre véhicule qui s'approche de front ou à peu près.

Article 17 : Manœuvre à flot

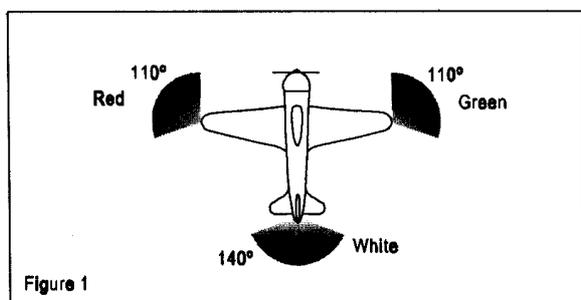
1. Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, le pilote de l'aéronef évoluera avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du bâtiment.
2. *Routes convergentes.* Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite cédera le passage à celui-ci et se tiendra à distance.
3. *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. *Dépassement.* L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifiera son cap et se tiendra à distance.
5. *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.

Article 18 : Feux réglementaires des aéronefs

1. Aux fins du présent règlement, les expressions suivantes signifient :
 - a) angles de couverture :
 - i. *angle de couverture A* : angle formé de deux plans verticaux sécants formant des angles de 70 degrés vers la droite et de 70 degrés vers la gauche, respectivement, vers l'arrière le long de l'axe longitudinal à un plan vertical passant par l'axe longitudinal;
 - ii. *angle de couverture F* : un angle formé de deux plans verticaux sécants formant des angles de 110 degrés vers la droite et de 110 degrés vers la gauche, respectivement, le long de l'axe longitudinal à un plan vertical passant par l'axe longitudinal;
 - iii. *angle de couverture L* : est formé de deux plans verticaux, l'un parallèle à l'axe longitudinal de l'aéronef, et les 110 autres degrés vers la gauche du premier, orientés vers l'avant le long de l'axe longitudinal;
 - iv. *l'angle de la couverture R* : est formé de deux plans verticaux sécants, une parallèle à l'axe longitudinal de l'aéronef, et les 110 autres degrés vers la droite de la première, orientés vers l'avant selon l'axe longitudinal;
 - b) *plan horizontal* : plan contenant l'axe longitudinal et perpendiculaire au plan de symétrie de l'aéronef;
 - c) *axe longitudinal de l'aéronef* : axe sélectionné et parallèle à la direction du vol à une vitesse de croisière normale, et passant par le centre de gravité de l'aéronef;
 - d) *en déplacement* : un aéronef à la surface de l'eau en déplacement quand il est en route et roule à une vitesse relative sur l'eau;

- e) *sous le commandement* : un aéronef sur la surface de l'eau est sous le commandement lorsqu'il est en mesure d'exécuter des manœuvres comme l'exige la *Convention internationale relative à la prévention des abordages en mer, 1972* ; visant à éviter la collision avec d'autres navires ;
- f) *en cours de route* : un aéronef sur la surface de l'eau est *en cours de route* quand il n'est pas arrêté ou amarré sur terre ou à un objet fixe sur la terre ou dans l'eau;
- g) *des plans verticaux* : des plans perpendiculaires au plan horizontal;
- h) *visible* : visible par un temps sombre, dans une atmosphère pure.

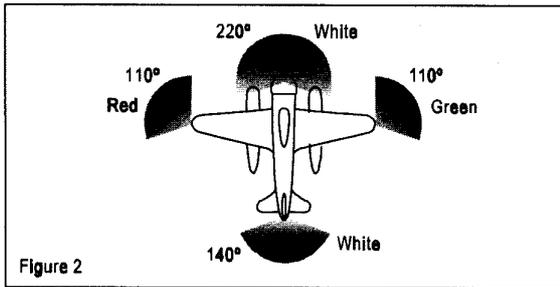
2. Un aéronef en vol doit être muni des feux de navigation suivants, tel qu'illustré par la figure 1 :
- a) un feu rouge projeté au-dessus et en-dessous du plan horizontal passant par l'angle de couverture L;
 - b) un feu vert projeté au-dessus et en-dessous du plan horizontal passant par l'angle de la couverture R ; et
 - c) une lumière blanche projetée au-dessus et en-dessous du plan horizontal arrière d'un angle de couverture A.



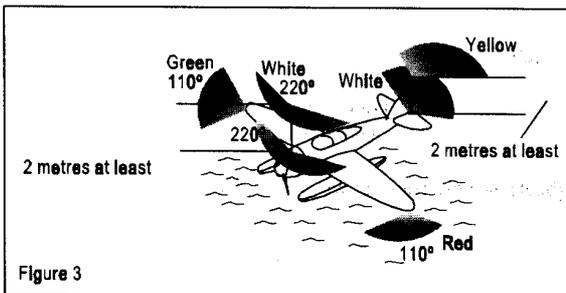
3. Les feux suivants seront allumés sur l'eau dans chacun des cas suivants :
- a) en cours de route, apparaissant comme feux fixes et sans obstruction, comme l'illustre la figure 2 :
 - i. un feu rouge projeté au-dessus et en-dessous du plan horizontal passant par l'angle de couverture L;
 - ii. un feu vert projeté au-dessus et en-dessous du plan horizontal passant par l'angle de la couverture R;
 - iii. une lumière blanche projetée au-dessus et en-dessous du plan horizontal passant par l'angle de la couverture A;
 - iv. une lumière blanche projetée à travers l'angle de couverture F.

Pourvu que :

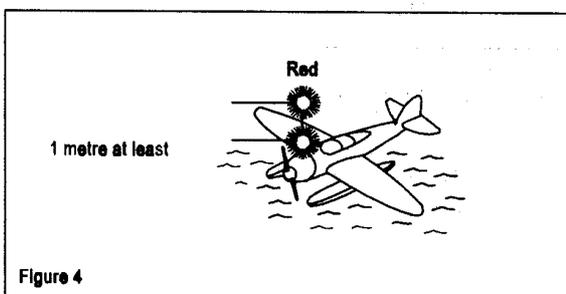
- les feux décrits en 3 a) i, ii et iii soient visibles à une distance d'au moins 3,7 km (2 miles nautiques) ; et
- la lumière décrit en 3 a) iv soit visible à une distance de 9,3 km (5 miles nautiques) lorsqu'elle est fixée sur un aéronef de 20 mètres ou plus de longueur ou visible à une distance de 5,6 km (3 miles nautiques) lorsqu'elle est montée sur un aéronef de moins de 20 mètres de longueur.



- b) Lors du remorquage d'un autre navire ou d'un aéronef, apparaissant comme feux fixes et sans obstruction, comme l'illustre la figure 3 :
- i. les feux décrits en 3 a);
 - ii. un second feu ayant les mêmes caractéristiques que la lumière décrite en 3 a) iv et monté dans une ligne verticale à au moins 2 mètres au-dessus ou en-dessous, et
 - iii. un feu jaune ayant par ailleurs les mêmes caractéristiques que la lumière décrite en 3 a) iii et fixé dans une ligne verticale d'au moins 2 mètres au-dessus.

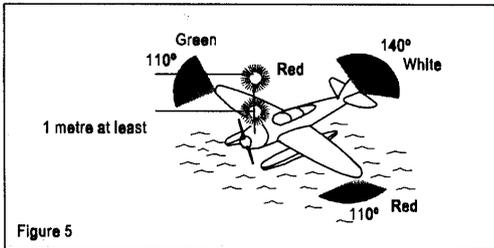


- c) lorsque l'aéronef est remorqué, apparaissant comme feux fixes et sans obstruction, les feux décrits en 3 a) i à iii;
- d) lorsqu'ils ne sont pas sous le commandement et ne sont pas en déplacement, comme l'illustre la figure 4, deux feux rouges fixes placés où ils peuvent le mieux être vus, l'un au-dessus de l'autre et pas à moins d'1 m de distance, et de manière à être visible à l'horizon à une distance d'au moins 3,7 km (2 miles nautiques).



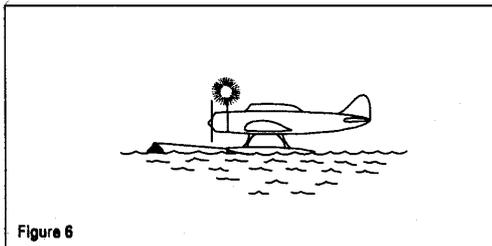
- e) pendant le déplacement, mais pas sous le commandement, comme illustré sur la figure 5, les feux décrits en 3 d) ainsi que les feux décrits à 3 a) i, ii et iii:

A condition que l'affichage des feux prescrits en 3 d) et 3 e) soit pris par d'autres aéronefs pour des signaux montrés par un aéronef qui n'est pas sous le commandement et ne peut donc pas sortir de la voie et à condition que les feux ne soient pas des signaux des aéronefs en détresse et demandant assistance.

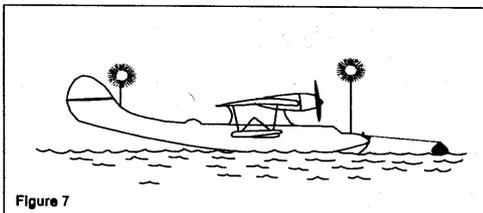


f) lorsqu'il est au mouillage :

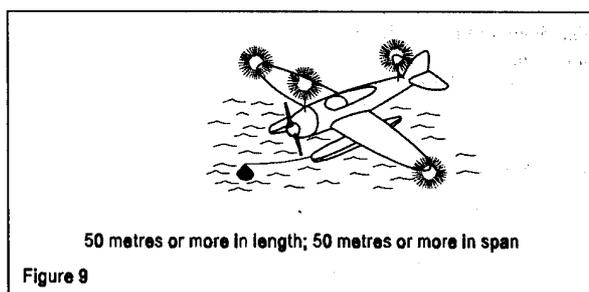
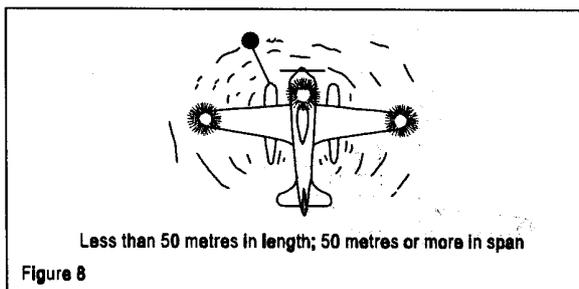
- i. si à moins de 50 mètres de longueur, où elle peut le mieux être vue, une lumière blanche fixe, comme l'illustre la figure 6, visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3,7 km (2 miles nautiques).



- ii. si à 50 mètres ou plus de longueur, où ils peuvent le mieux être vus, un feu fixe blanc en avant et un feu fixe blanc en arrière, comme illustré à la figure 7, à la fois visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 5,6 km (3 miles nautiques).



- iii. si à 50 mètres ou plus dans un laps de lumière blanche fixe de chaque côté, comme illustré dans les figures 8 et 9, pour indiquer la portée maximale et visible, autant que possible, tout autour de l'horizon à une distance d'au moins 1,9 km (1 miles nautiques).



- g) lorsqu'ils sont amarrés, les feux prescrits en 3 f) et en outre, deux feux rouges réguliers, à la verticale, au moins 1 mètre de distance disposés de façon à être visibles sur tout l'horizon.

Article 19 : Défaillance des feux pendant la nuit

En cas de défaillance d'une lumière qui est requise par le présent règlement comme devant être allumée pendant la nuit, si la lumière ne peut pas être immédiatement réparée ou remplacée, le pilote commandant de bord ne peut partir de l'aérodrome et, si c'est pendant le vol, devra atterrir dès que possible s'il a des raisons de croire qu'il est à mesure de le faire en toute sécurité, à moins qu'il ne soit autorisé par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne à poursuivre le vol.

Article 20 : Conditions relatives aux feux réglementaires des aéronefs

1. Sauf les cas prévus par le point 5, entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire, tout aéronef en vol allumera :
 - a) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;
 - b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ; il n'allumera aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux.
2. Sauf les cas prévus au point 5, entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire :
 - a) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allumera des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allumera aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;
 - b) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, allumera des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure ;
 - c) tout aéronef en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allumera des feux destinés à attirer l'attention sur lui ;

- d) tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche allumera des feux indiquant cette situation.
3. Sauf dans les cas prévus au 5, tout aéronef en vol doté de feux anticollision répondant à la spécification du 1, litera a), allumera également ces feux en dehors de la période spécifiée au 1.
4. Sauf dans les cas prévus au 5, tout aéronef :
- a) en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux anticollision répondant à la spécification du point 2, litera c) ; ou
 - b) se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux répondant à la spécification du point 2, litera d) ; allumera également ces feux en dehors de la période spécifiée au 2.
5. Un pilote sera autorisé à éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications des 1, 2, 3 et 4 ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :
- a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;
 - b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

Article 21 : Ballons captifs, cerfs-volants, ballons dirigeables, planeurs et parachutes ascensionnels

1. Nul n'est autorisé à :
- a) faire voler un ballon captif ou cerf-volant à une hauteur de plus de 200 pieds au-dessus du niveau du sol, ou à moins de 200 pieds autour de tout bâtiment, véhicule ou agglomération;
 - b) faire voler un ballon captif à moins de 3 miles nautiques d'un aérodrome;
 - c) libérer en l'air un ballon de plus de 6 pieds dans n'importe quelle dimension linéaire à n'importe quelle étape de son vol, y compris tout panier ou tout autre équipement attaché au ballon, dans l'espace aérien contrôlé du Burundi;
 - d) faire voler un cerf-volant à moins de 3 miles nautiques d'un aérodrome;
 - e) amarrer un dirigeable;
 - f) exploiter un ballon libre la nuit ; ou
 - g) lancer un planeur ou parachute, parachute ascensionnel par le treuil et le câble de remorquage au sol, à une hauteur de plus de 60 mètres au-dessus du niveau du sol;
- Sans la permission écrite de l'Autorité, et en conformité avec les conditions dans lesquelles cette autorisation peut être accordée.
2. Un ballon captif en vol ne peut être laissé sans surveillance à moins qu'il soit équipé d'un dispositif qui assure la déflation automatique en cas de casse.

Article 22 : Ballons captifs et cerfs volants

Toute personne aux commandes d'un ballon captif ou d'un cerf-volant, de nuit à une hauteur supérieure à 200 pieds au-dessus de la surface, veillera à ce que les feux du ballon captif ou cerf-volant soient allumés de la manière suivante :

- a) un groupe de deux feux fixes consistant en un feu blanc placé à douze pieds au-dessus d'un feu rouge, les deux étant d'au moins cinq candelas et montrant dans toutes les directions, la lumière blanche étant placée à pas moins de quinze pieds ou à plus de trente pieds en-dessous du panier, ou, s'il n'y a pas de panier, en-dessous de la partie la plus basse du ballon ou cerf-volant;
- b) sur le câble d'amarrage, à des intervalles de pas plus de 1000 pieds mesurés à partir du groupe de feux visés à la litera a), des groupes de deux feux de la couleur et la puissance et la position relatives spécifiées dans cette litera, et, si le groupe le plus faible des lumières est masqué par les nuages, un groupe supplémentaire en-dessous de la base des nuages;
- c) sur la surface, un groupe de trois feux clignotants disposés dans un plan horizontal aux sommets d'un triangle, environ équilatéral, dont chaque côté mesure au moins 80 pieds d'un côté du triangle,

doit être approximativement perpendiculaire à la projection horizontale du câble délimité par deux feux rouges, le troisième feu étant un feu vert placé de manière que le triangle entoure l'objet sur la surface à laquelle le ballon ou le cerf-volant est amarré.

1. Un ballon captif en vol pendant le jour à une hauteur de plus de 200 pieds au-dessus de la surface doit avoir attaché à son câble d'amarrage à des intervalles d'au plus 600 pieds mesurés à partir du panier, ou, s'il n'y a pas de panier, de la plus basse partie du ballon, des serpentins tubulaires à pas moins de seize pouces de diamètre et à six pieds de longueur, et marqués de bandes alternées de couleur rouge et blanche ayant vingt pouces de large.
2. Un cerf-volant exploité dans les circonstances visées au point 2 doit attacher à son câble d'amarrage soit :
 - a) des banderoles tubulaires tels que spécifiés au point 2; ou
 - b) à des intervalles d'au plus 300 pieds mesurés à partir de la partie inférieure de l'aile, pas moins de trente banderoles de trente-deux pouces de long, et large d'un pied à leur partie la plus large et marquée de bandes alternativement rouges et blanches ayant quatre pouces de large.

Article 23: Dirigeables

1. Sous réserve du point 2, un dirigeable en vol de nuit doit allumer les feux fixes suivants:
 - a) une lumière blanche d'au moins cinq candelas montrant des angles de 110 degrés du devant de chaque côté dans le plan horizontal ;
 - b) un feu vert d'au moins cinq candelas montrant le côté tribord par un angle de 110 degrés du devant de chaque côté dans le plan horizontal ;
 - c) un feu rouge d'au moins cinq candelas montrant sur le côté bâbord d'un angle de 110 degrés du devant de chaque côté dans le plan horizontal; et
 - d) une lumière blanche d'au moins cinq candelas montrant des angles de 70 degrés de l'arrière de chaque côté dans le plan horizontal.
2. Toute personne exploitant un dirigeable pendant la nuit doit veiller à ce que le dirigeable, lorsqu'il n'est pas sous le commandement ou a volontairement arrêté ses moteurs ou est remorqué, allume les feux fixes suivants:
 - a) des feux blancs visés aux points 1 a) et 1 d);
 - b) deux feux rouges, chacun d'au moins cinq bougies et allumés dans toutes les directions et suspendus au-dessous de la voiture de contrôle de sorte que l'un soit à au moins douze pieds au-dessus de l'autre et l'autre à au moins 25 pieds au-dessus de la voiture de contrôle;
 - c) si un dirigeable est en cours de route, mais pas autrement, les feux verts et rouges visés aux points 1 b) et 1 c):

Pourvu que le dirigeable, tout en ramassant ses amarres, nonobstant le fait qu'il ne soit pas sous le commandement, allume uniquement les feux spécifiés au point 1.

3. Tout dirigeable, pendant le temps de son amarrage au Burundi pendant la nuit, doit montrer les feux suivants :
 - a) une fois amarré à un mât d'amarrage, à ou près de sa partie arrière, une lumière blanche d'au moins cinq candelas montrant dans toutes les directions ; et
 - b) une lumière blanche d'au moins cinq candelas montrant des angles de 70 degrés de l'arrière tout droit de chaque côté dans le plan horizontal.
4. Un dirigeable en vol durant le jour, s'il n'est pas sous le commandement ou a volontairement arrêté ses moteurs ou est remorqué, doit afficher deux ballons noirs suspendus en-dessous de la voiture de contrôle de sorte que l'un soit à au moins douze pieds au-dessus de l'autre et à au moins 25 pieds au-dessous de la voiture de contrôle.
5. Aux fins du présent règlement :

- a) un dirigeable est réputé ne pas être sous le commandement quand il est incapable d'exécuter une manœuvre qu'il peut être nécessaire d'exécuter par ou en vertu du présent règlement;
- b) un dirigeable est considéré en route quand il n'est pas amarré et est en mouvement par rapport à l'air.

Article 24 : Feux anticollision

1. Lorsque l'aéronef est exploité de jour et qu'il est équipé d'un feu anticollision, il doit allumer ce feu pendant qu'il est en vol.
2. Un aéronef doit allumer, pendant son stationnement sur le tarmac de jour ou de nuit, alors que les moteurs sont en marche, un feu rouge anticollision s'il en est équipé.
3. Lors de l'exploitation pendant la nuit, tous les aéronefs doivent allumer les feux anticollision destinés à attirer l'attention sur eux.
4. Le feu anticollision utilisé doit être un feu rouge clignotant ou pivotant qui réfléchit dans toutes les directions dans les 30 degrés au-dessus et 30 degrés au-dessous du plan horizontal de l'aéronef.
5. En cas de panne de feux anticollisions en vol de jour, un aéronef peut continuer à voler à condition que les feux soient réparés dans les meilleurs délais possibles.

Article 25 : Vol aux instruments simulé

1. Nul n'est autorisé à piloter un aéronef dans des conditions de vol aux instruments simulé à moins que :
 - a) l'aéronef ne soit entièrement équipé de contrôles doubles qui fonctionnent;
 - b) un pilote qualifié n'occupe le siège de commandement agissant en tant que pilote de sécurité pour la personne qui vole dans des conditions de vol aux instruments simulé ;
 - c) le pilote de sécurité n'ait une visibilité adéquate de l'avant et de chaque côté de l'aéronef, ou qu'un observateur compétent en communication avec le pilote de sécurité n'occupe une place dans l'aéronef à partir de laquelle la visibilité du terrain par l'observateur remplace celle du pilote de sécurité.
2. Personne n'est autorisé à s'engager dans les conditions de vol aux instruments simulé pendant le service de transport aérien commercial.

Article 26 : Exercices d'approche aux instruments

Personne n'est autorisé à s'adonner à des exercices d'approche aux instruments pendant qu'il vole dans les conditions météorologiques de vol à vue à moins que :

- a) l'organisme de contrôle de la circulation aérienne n'ait déjà été informé que le vol sera fait dans le but de l'exercice d'approche aux instruments ; et
- b) si le vol n'est pas effectué dans des conditions de vol aux instruments simulé, un observateur approuvé par l'Autorité ne soit placé dans une position dans l'aéronef qui lui permette d'avoir un champ de vision suffisant et puisse facilement communiquer avec le pilote aux commandes de l'aéronef.

Article 27 : Aérodrômes non contrôlés

1. Personne n'est autorisé à voler dans une zone dont le pilote commandant de bord sait ou devrait raisonnablement savoir être la zone de trafic d'un aérodrôme non contrôlé, sauf dans le but de décoller, d'atterrir ou d'observer les signaux dans l'aire à signaux en vue d'atterrissage, et un aéronef volant dans une telle zone dans le but d'observer les signaux doit rester hors des nuages à au moins 500 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrôme.

2. Tout pilote commandant de bord en vol dans la zone visée au point 1 ou qui se dirige vers un tel aérodrome doit :
 - a) se conformer au circuit de la circulation formé par d'autres aéronefs, ou rester en dehors de l'espace aérien dans lequel le circuit est formé;
 - b) effectuer tous les virages à gauche à moins d'indications contraires des signaux au sol ; et
 - c) décoller et atterrir dans la direction indiquée par les signaux au sol ou, si aucun de ces signaux n'est affiché, décoller et atterrir face au vent à moins que les bonnes pratiques de l'aviation ne suggèrent le contraire.
3. Nul n'est autorisé d'atterrir un aéronef sur une piste d'un aérodrome à moins d'être sûr que la piste est dégagée des autres aéronefs.
4. Lorsque les décollages et les atterrissages ne sont pas confinés à une seule piste, tout aéronef doit:
 - a) lors d'un atterrissage, rester séparé à sa gauche de tout autre aéronef qui a déjà atterri ou se trouve déjà en train d'atterrir ou est sur le point de décoller ; et si cet aéronef est obligé de virer, ne tourner à sa gauche qu'après que le pilote commandant de bord de l'aéronef soit lui-même convaincu que cette action ne perturbera pas la circulation d'autres aéronefs ; et
 - b) décoller, se placer et manœuvrer de manière à rester séparé de tout autre aéronef à sa gauche qui déjà décolle ou est sur le point de décoller.
5. Après l'atterrissage, tout aéronef doit se mettre en dehors de la zone d'atterrissage en service dès qu'il est possible de le faire.

Article 28 : Aérodrômes contrôlés

1. Aucun pilote commandant de bord n'est autorisé à piloter un aéronef dans une zone qu'il sait ou est sensé raisonnablement savoir relever d'un aérodrome contrôlé, sauf pour décoller, atterrir ou observer un air à signaux en vue d'atterrir, ou à moins que ce pilote commandant de bord n'ait la permission de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de survoler cette zone.
2. Un pilote commandant de bord d'un vol effectué dans la zone de circulation d'un aérodrome contrôlé ou se déplaçant sur l'aire de manœuvre d'un tel aérodrome:
 - a) doit maintenir une veille permanente sur la fréquence radio appropriée spécifiée pour les communications de contrôle du trafic aérien d'aérodrome, ou si cela n'est pas possible, maintenir une veille pour exécuter les instructions qui peuvent être émises par des moyens visuels;
 - b) ne doit pas rouler, décoller ou atterrir, sauf avec la permission de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne; et
 - c) doit se conformer aux dispositions de l'article 20, comme si l'aérodrome n'était pas contrôlé, à moins que le pilote commandant de bord ait obtenu la permission d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne d'aérodrome, ou ait été chargé par un tel organisme de faire autrement.

Article 29 : Aéronefs évoluant aux abords d'un aérodrome contrôlé

1. Personne ne peut exploiter un aéronef en provenance, à travers, ou aux abords d'un aérodrome équipé d'une tour de contrôle opérationnelle à moins qu'une communication bidirectionnelle ne soit établie et maintenue entre cet aéronef et la tour de contrôle.
2. En s'approchant d'un aérodrome, le pilote commandant de bord doit établir des communications requises par le point 1 avant les quatre miles nautiques de l'aérodrome, lorsqu'il évolue de la surface jusqu'à 2500 pieds inclus.
3. Au décollage d'un aérodrome, le pilote commandant de bord doit avoir établi la communication avec la tour de contrôle bien avant le roulage.

4. Personne ne peut, sur un aérodrome équipé d'une tour de contrôle fonctionnelle, exploiter un aéronef sur une piste ou voie de circulation, décoller ou atterrir, sauf si une autorisation appropriée a été reçue de ladite tour de contrôle.
5. Une autorisation de rouler vers:
 - a) la piste de décollage :
 - n'est pas une autorisation de traverser ou de rouler sur cette piste, et
 - autorise le pilote commandant de bord de franchir d'autres pistes pendant le roulage vers la piste assignée;
 - b) tout autre point de l'aérodrome est une autorisation de traverser toutes les pistes qui croisent la route de circulation jusqu'au point attribué.
6. Si la radio tombe en panne ou la communication bidirectionnelle est perdue, le pilote commandant de bord peut continuer à exécuter son vol conformément aux règles de vol à vue et atterrir si :
 - a) les conditions météorologiques sont égales ou supérieures aux règles de vol à vue de base minimales ; et
 - b) l'autorisation d'atterrir est reçue à l'aide des signaux lumineux.
7. Durant le vol exécuté conformément aux règles de vol aux instruments, les procédures de pannes radio pour les communications bidirectionnelles prévues à l'article 58 seront applicables.

Article 30 : Accès et mouvement dans l'aire de manœuvre

1. Personne ne peut entrer dans l'aire de manœuvre d'un aérodrome ou y conduire un véhicule sans autorisation de la tour de contrôle d'aérodrome, dans le cas d'un aérodrome contrôlé. Dans le cas d'un aérodrome non contrôlé, la personne en charge de l'aérodrome octroie l'autorisation en conformité avec les conditions dans lesquelles cette autorisation peut être accordée.
2. Personne ne peut se déplacer ou déplacer un véhicule sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome contrôlé sans autorisation de la tour de contrôle et en conformité avec les conditions dans lesquelles cette autorisation peut être accordée.
3. Toute autorisation accordée en vertu du présent règlement peut être accordée soit à l'égard des personnes ou des véhicules en général ou à l'égard de personnes, véhicules, catégories de personnes ou de véhicules, en tenant compte des conditions particulières.

SECTION 2 : PLAN DE VOL

Article 31 : Actions avant le vol

1. Avant d'entreprendre un vol, tout pilote commandant de bord doit se familiariser avec tous les renseignements disponibles concernant le vol prévu.
2. Les actions avant le vol du pilote commandant de bord, relatives à un vol en dehors de la proximité du lieu de départ, et pour chaque vol selon les règles de vol aux instruments, doivent comprendre :
 - a) une étude approfondie des rapports disponibles et les prévisions météorologiques qui tiennent compte des exigences en carburant ; et
 - b) une solution de rechange si le vol ne peut pas se dérouler comme prévu.
3. Un pilote commandant de bord qui est incapable de communiquer par radio avec un organisme du contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ne peut commencer un vol à un aérodrome situé dans une zone de contrôle si les informations que ce pilote commandant de bord peut obtenir ou

qu'il est raisonnablement possible qu'il les obtienne indiquent qu'il arrivera à cet aéroport lorsque la visibilité au sol sera inférieure à huit kilomètres ou le plafond des nuages inférieur à 1500 pieds, à moins que le pilote commandant de bord n'ait obtenu de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de cet aéroport l'autorisation de pénétrer dans la zone d'aéroport.

Article 32 : Plan de vol

Sauf autorisation de l'Autorité, aucune personne ne peut commencer un vol avant de déposer un plan de vol.

Article 33: Dépôt de plan de vol

1. Les informations relatives à un vol ou partie d'un vol à fournir aux services du contrôle de la circulation aérienne doivent être sous la forme d'un plan de vol.
2. Un plan de vol sera déposé avant :
 - a) tout vol ou toute partie d'un vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ;
 - b) un vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif ;
 - c) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter le service d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ;
 - d) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter la coordination avec les organismes militaires appropriés ou les organismes des services de la circulation aérienne d'États voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification ;
 - e) tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières.
 - f) tout vol au départ d'un aéroport contrôlé par l'Autorité.
3. Un plan de vol sera soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.
4. Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol sera déposé au plus tard 60 minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne. S'il est communiqué en cours de vol, il sera transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne 10 minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef:
 - a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ;
 - b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.
5. Lorsqu'un plan de vol contenant des renseignements particuliers qui pourraient être notifiés est soumis et approuvés par un organisme de contrôle de la circulation aérienne pour un vol prévu sur un certain nombre d'aéroports intermédiaires, le présent règlement est réputé avoir été satisfait à l'égard de chaque secteur du vol.
6. Un organisme de contrôle de la circulation aérienne peut exempter le pilote commandant de bord des exigences du présent règlement pour un vol prévu pour être effectué dans une zone locale notifiée, lorsqu'il est précisé que l'aéronef en question sera de retour à l'aéroport de départ sans faire d'escale.

7. Afin de se conformer aux règles de vol aux instruments (IFR), avant qu'un aéronef ne décolle d'un point dans un espace aérien contrôlé ou ne pénètre dans n'importe quel espace aérien contrôlé, ou dans d'autres circonstances prescrites à cet effet, le pilote commandant de bord doit faire en sorte que le plan de vol soit communiqué à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, et doit obtenir une autorisation de cet organisme sur base d'un tel plan de vol.
8. Le pilote commandant de bord, après avoir effectué un vol dans un espace aérien contrôlé doit, sauf s'il a demandé à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne approprié d'annuler son plan de vol, informer immédiatement cet organisme lorsque l'aéronef atterrit à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé ou le quitte.

Article 34 : Teneur du plan de vol

1. Un plan de vol devra comprendre ceux des renseignements ci après qui sont jugés nécessaires par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne :
 - a) Identification de l'aéronef
 - b) Règles de vol et type de vol
 - c) Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage
 - d) Équipement
 - e) Aérodrome de départ
 - f) Heure estimée de départ du poste de stationnement
 - g) Vitesse(s) de croisière
 - h) Niveau(x) de croisière
 - i) Route à suivre
 - j) Aérodrome de destination et durée totale estimée
 - k) Aérodrome(s) de dégagement
 - l) Autonomie
 - m) Nombre de personnes à bord
 - n) Équipement de secours et de survie
 - o) Renseignements divers.
2. Un plan de vol déposé en vertu du présent règlement doit contenir des informations, le cas échéant :
 - a) Sur les points pertinents jusqu'à un aérodrome y compris l'aérodrome de dégagement sur la totalité du parcours ou la partie pour laquelle le plan de vol est déposé ; et
 - b) sur tous les autres éléments lorsque cela est prescrit par l'Autorité ou lorsque ces informations sont jugées nécessaires par la personne qui remplit le plan de vol.

Article 35 : Modifications au plan de vol

1. Toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, seront signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.
2. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol sera signalée dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.
3. Tous les renseignements fournis avant le départ concernant l'autonomie en carburant ou le nombre total de personnes transportées à bord, si ces renseignements étaient incorrectes au moment du décollage, constitueront un changement important au plan de vol et à ce titre doivent être déclarés.

Article 36 : Clôture d'un plan de vol

1. Sauf décision contraire de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un compte rendu d'arrivée sera remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme 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 l'aérodrome de destination.
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'organisme ATS voulu.
3. S'il n'existe pas d'organisme 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'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.
4. Lorsque le pilote sait que les moyens de communication 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 à l'organisme 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'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.
5. Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renfermeront les renseignements suivants :
 - a) identification de l'aéronef ;
 - b) aérodrome de départ ;
 - c) aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement) ;
 - d) aérodrome d'arrivée ;
 - e) heure d'arrivée.

SECTION 3 : SIGNAUX

Article 37 : Signaux universels employés en aviation

1. Si on utilise les signaux décrits dans le présent règlement, ceux-ci auront le sens indiqué dans ce règlement. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux ne sera utilisé.
2. Lorsqu'il apercevra ou qu'il recevra l'un quelconque des signaux décrits dans le présent règlement, le pilote prendra toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans le présent règlement.
3. La circulation doit être chargée de fournir des signaux standards de triage à un aéronef d'une manière claire et précise en utilisant les signaux indiqués dans le présent règlement.
4. Le signaleur aura la responsabilité d'effectuer des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits dans le présent règlement.
5. Personne ne guidera un aéronef sans avoir été formé et qualifié pour remplir la fonction de signaleur et sans avoir reçu l'approbation nécessaire de l'autorité compétente.
6. Le signaleur portera un gilet distinctif fluorescent permettant à l'équipage de conduite de l'identifier comme étant la personne chargée de l'opération de guidage.
7. Pendant les heures du jour, tout le personnel au sol participant à l'opération de guidage utilisera des bâtons, des raquettes ou des gants fluorescents. De nuit ou par faible visibilité, il utilisera des bâtons lumineux.

Article 38 : Les signaux de détresse

Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un danger grave et imminent menace la sécurité de l'aéronef et de ses occupants et que l'assistance immédiate est requise :

- a) un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation comprenant des SOS groupe (••• - - - •••), dans le Code Morse;
- b) un signal de détresse radiotéléphonique consistant dans le mot MAYDAY parlé;
- c) un message de détresse envoyé par liaison de données qui transmet l'intension par le mot MAYDAY;
- d) fusées ou bombes montrant des feux rouges, lancées une à une à de courts intervalles;
- e) une fusée à parachute produisant un feu rouge.

Article 39 : Signaux d'urgence

1. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire donner un avis de difficulté qui le contraint à atterrir sans nécessiter l'assistance immédiate :
 - a) les allumage et extinction répétitifs des phares d'atterrissage ; ou
 - b) les allumage et extinction répétitifs des feux de navigation de manière à être distincts de clignotement des feux de navigation.
2. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef ou d'un autre véhicule, ou d'une personne à bord ou en vue :

- a) un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation composé du groupe XXX;
- b) un signal émis par radiotéléphonie comprenant les paroles PAN, PAN;
- c) un message d'urgence envoyé par liaison de données qui transmet l'intention des mots PAN, PAN.

Article 40 : Aéronefs interceptés et signaux d'interception

1. Quand un aéronef est intercepté par un aéronef militaire ou un aéronef du gouvernement, le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté doit se conformer aux exigences de l'aéronef intercepteur, en interprétant et en répondant aux signaux visuels tel qu'indiqué dans le Tableau 2.
2. L'aéronef intercepteur doit interpréter les signaux visuels à partir d'un aéronef intercepté tel qu'indiqué dans le Tableau 3.

Tableau 2 - Signaux émis par l'aéronef intercepteur

TABLEAU 2 - SIGNAUX EMIS PAR L'AERONEF INTERCEPEUR

Séries	Les signaux de l'aéronef intercepteur	Signification	Réponses de l'aéronef intercepté	Signification
1	De jour et de nuit, l'aéronef bascule ses ailes et clignote les feux de navigation à intervalles irréguliers (et les phares d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) à partir d'une position légèrement au-dessus et devant, et normalement à la gauche de l'aéronef intercepté (ou vers la droite si le aéronef intercepté est un hélicoptère) et, après avoir accusé réception, un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère) sur le cap souhaité.	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	De jour comme de nuit, basculement des ailes de l'aéronef. Clignotement des feux de navigation à intervalles irréguliers en suivant l'aéronef intercepteur.	Compris, je me conforme.

Note 1. Les conditions météorologiques ou la configuration du terrain peuvent contraindre l'aéronef intercepteur d'inverser les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la Série 1.

Note 2. Si l'aéronef intercepté n'est pas en mesure de suivre le rythme de l'aéronef intercepteur, ce dernier doit parcourir une série de circuits et basculer ses ailes chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.

Tableau 3 : Signaux émis par l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

De jour comme de nuit une brusque manœuvre de *break away* de l'aéronef intercepté consistant en un virage en montée de 90 degrés ou plus, sans couper le cap de l'aéronef intercepté.

De jour comme de nuit, basculement des ailes de l'aéronef.

Vous pouvez y aller

Compris, je me conforme.

2 De jour comme de nuit — abaisse les trains d'atterrissage (si relevés), allume des feux d'atterrissage fixes en survolant la piste en service, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survole l'hélistation. En cas d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur effectue une approche pour se poser, en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.

Atterris à cet aérodrome

De jour comme de nuit, - Abaisse le train d'atterrissage (le cas échéant), allume les phares d'atterrissage fixes, suit l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste d'atterrissage ou l'hélistation en cas d'un hélicoptère, l'atterrissage est considéré comme sécurisé, procéder à l'atterrissage.

Compris, je me conforme.

Série	SIGNAUX DE L'AERONEF INTERCEPTE	SIGNIFICATION	REPONSE DE L'AERONEF INTERCEPTEUR	Signification
4	De jour comme de nuit, élève le train d'atterrissage (le cas échéant) et clignote les phares d'atterrissage en survolant la piste en service ou l'hélistation en cas	L'aérodrome que vous avez désigné n'est pas adéquat	De jour comme de nuit- Si l'on veut que l'aéronef intercepté suive l'aéronef intercepteur vers un autre aérodrome, l'aéronef intercepteur rentre	J'ai compris, suivez-moi.

	d'un hélicoptère à une hauteur supérieure à 300 m (1.000 pieds), mais ne dépassant pas 600 m (2.000 pieds) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 pieds), mais ne dépassant pas 100 m (330 pieds) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continue à voler en encerclant la piste en service ou l'hélistation en cas d'un hélicoptère. Si impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous autres feux utilisables.		son train d'atterrissage (si sorti) et utilise les signaux de la série 1 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	J'ai compris vous pouvez y aller.
5	De jour comme de nuit : — Allume et éteint régulièrement tous les feux disponibles mais de telle façon que ce soit différent du simple clignotement.	Je suis incapable de me conformer.	De jour comme de nuit — Utiliser la Série 2 des signaux prescrits pour l'interception des aéronefs.	J'ai compris.
6	De jour comme de nuit — clignotement irrégulier de tous les feux disponibles.	Je suis en détresse	De jour comme de nuit : — utiliser les signaux de la série 2, signaux prescrits pour les aéronefs intercepteurs.	J'ai compris.

Article 41: Signaux visuels pour avertir un aéronef entrant dans un espace aérien spécifié sans autorisation

Un pilote commandant de bord doit prendre des mesures alternatives pouvant être nécessaires lorsque, de jour ou de nuit, une série de projectiles est projetée à partir du sol à des intervalles de dix secondes, chacune représentant, en éclatant, des feux rouges et verts ou des étoiles indiquant à un aéronef non autorisé qu'il survole une zone ou qu'il est sur le point de survoler une zone réglementée, interdite ou dangereuse.

Article 42 : Signaux pour la circulation d'aérodrome

1. La tour de contrôle d'aérodrome doit utiliser, et un pilote respecter les feux et signaux pyrotechniques présentés dans le Tableau 4 et illustrés à la figure 10.

2. Le pilote doit reconnaître les signaux de la tour de contrôle d'aérodrome comme suit :
- a) en vol:
 - i. pendant le jour, en basculant les ailes de son aéronef, sauf que ce genre de signal ne peut pas être effectué lors de l'étape de base ou en final en cours d'approche.
 - ii. Pendant les heures sombres, en allumant et éteignant les feux d'atterrissage deux fois, et s'il n'est pas équipé de tels feux, en allumant et éteignant deux fois ses feux de navigation.
 - b) Lorsqu'il est au sol :
 - i. Pendant le jour, en bougeant les ailerons et le gouvernail de l'aéronef ; et
 - ii. Pendant les heures sombres, en éteignant et allumant deux fois les feux d'atterrissage de l'aéronef ou, s'il n'est pas équipé de tels feux, en allumant et éteignant deux fois ses feux de navigation.
3. L'autorité de l'aérodrome doit utiliser les signaux visuels de surface tels que montrés aux Figures de 11 à 20 pendant les circonstances y indiquées.

Tableau 4 : Feux et signaux pyrotechniques émis à partir de la tour de contrôle d'aérodrome

Lumières		De la tour de contrôle d'aérodrome à	
		Aéronef en vol	Aéronef au sol
Dirigées vers l'aéronef concerné	Vert fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Autorisé à l'atterrissage • Céder le passage aux autres aéronefs et continuer à voler en cercle • Retourner pour atterrissage • Aérodrome non sécurisé, n'atterrissez pas • Atterrir à cet aérodrome et continuer jusqu'au tarmac 	Autorisez au décollage
	Rouge fixe`		Arrêtez-vous
	Série de clignotants verts		Autorisez à rouler
	Série de clignotants rouges		Roulage autorisé jusqu'à l'aire d'atterrissage en service
	Série de clignotants blancs		Retournez au point de départ de l'aérodrome
	Rouge pyrotechnique	Nonobstant toute instruction antérieure, n'atterrissez pas pour le moment	

* Les autorisations d'atterrir et de rouler seront données en temps utile.

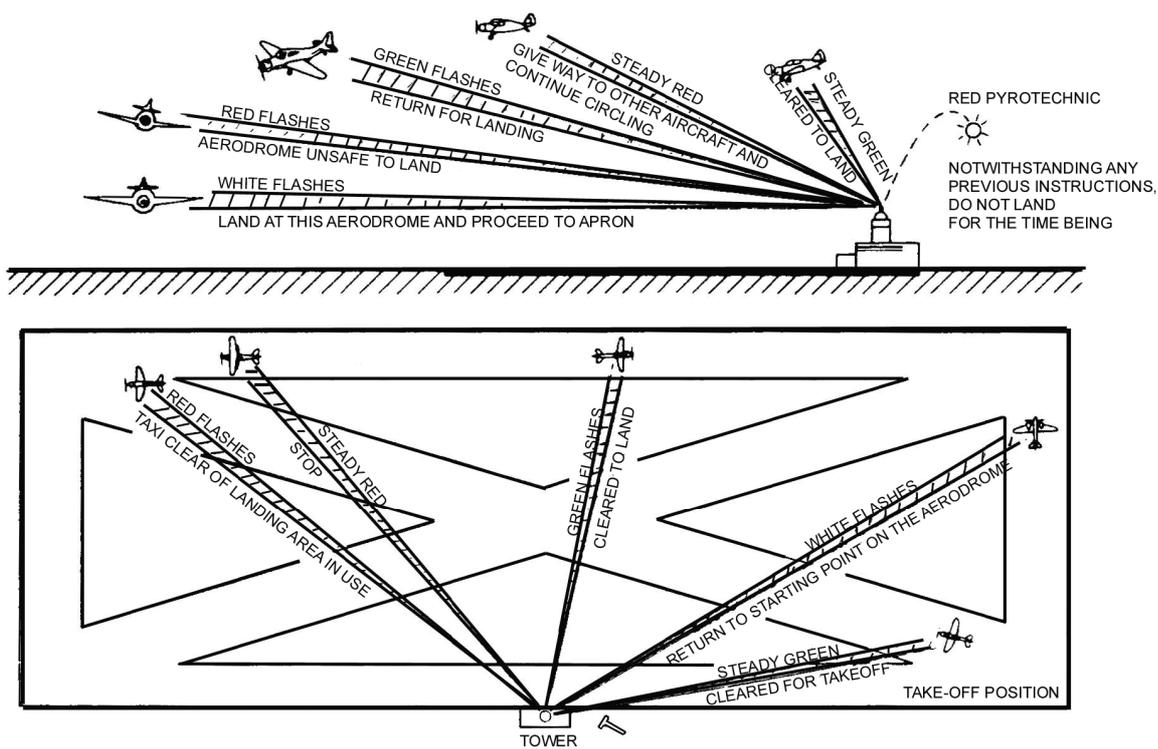


Figure 10- Feu et signaux pyrotechnique émis de la tour de contrôle d'aérodrome

a)



Figure 11

Interdiction d'atterrissage : un panneau carré rouge horizontal avec des diagonales jaunes, comme le montre la Figure 11 lorsqu'elle est affichée dans une zone à signaux, indique que les atterrissages sont interdits et que cette interdiction est susceptible d'être prolongée;

b)



Figure 12

Nécessité de précautions particulières à l'approche ou à l'atterrissage : un panneau carré rouge horizontal avec un diagonal jaune, comme le montre la Figure 12, lorsqu'il est affiché dans une zone à signaux, indique que compte tenu du mauvais état de l'aire de manœuvre, ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être observées pendant l'approche pour atterrissage ou pendant l'atterrissage;

c)

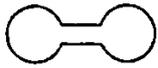


Figure 13

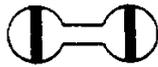


Figure 14

Usage des pistes et des voies de circulations :

- i. un panneau horizontal blanc en forme d'haltère comme le montre la Figure 13, lorsqu'il est affiché dans une zone à signaux indique que les aéronefs sont requis d'atterrir, décoller et rouler sur les pistes et voies de circulation seulement;
- ii. le même plan horizontal blanc en forme d'haltère comme dans la figure 13 mais avec une barre noire placée perpendiculairement à l'arbre à travers chaque partie circulaire de l'haltère, comme le montre la Figure 14, lorsqu'il est affiché dans une aire à signaux, indique que les aéronefs sont requis d'atterrir et de décoller sur des pistes seulement, et que d'autres manœuvres sont confinées aux pistes et aux voies de circulation;

d)



Figure 15

Pistes ou voies de circulation fermées: Croix d'une seule couleur contrastante, jaune ou blanc, comme le montre la Figure 15, affichée horizontalement sur les pistes et voies de circulation ou les parties de celles-ci, indique que la zone ne remplit pas les conditions pour qu'il y ait des mouvements d'aéronefs à la surface;

e)

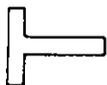


Figure 16



Figure 17

Directions d'atterrissage ou de décollage :

- i. un T atterrissage horizontal blanc ou orange, comme le montre la Figure 16, indique la direction à être suivie par les aéronefs à l'atterrissage et au décollage, laquelle direction doit être parallèle à l'axe du T vers le bras de croix, et lorsque T est utilisé de nuit, il est soit illuminé soit entouré de feux blancs.
- ii. un ensemble de deux chiffres, comme le montre la Figure 17, affichés verticalement sur ou près de la tour de contrôle, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage exprimée en unités de 10 degrés vers le plus proche de 10 degrés de compas magnétique;

f)

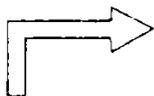


Figure 18

La circulation à droite : lorsqu'elle est affichée dans une aire à signaux, ou horizontalement à l'extrémité de la piste ou à une aire d'atterrissage en service, une flèche à droite de couleur visible, comme le montre la Figure 18, indique que les virages sont à envisager à droite avant l'atterrissage et après le décollage;

g)

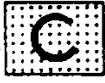


Figure 19

Le bureau de piste des services de la circulation aérienne : la lettre C affichée verticalement en noir sur un fond jaune, comme le montre la Figure 19 indique l'emplacement du bureau de piste des services de la circulation aérienne;

h)

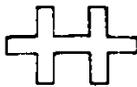


Figure 20

Exploitation des planeurs : une double croix blanche affichée horizontalement, comme le montre la Figure 20 dans l'aire à signaux indique que l'aérodrome est utilisé par les planeurs et les vols en planeur et que les vols sont en cours;

i)

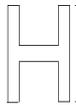


Figure 21

Hélicoptères : une lettre blanche H affichées horizontalement comme le montre la Figure 21 indique que les hélicoptères doivent décoller et atterrir dans la zone désignée;

Article 43 : Signaux de circulation au sol

1. Les signaux de triages représentés sur les figures de 22 à 56 doivent être utilisés par un signaleur à l'intention d'un pilote d'un aéronef.
2. Ces signaux sont conçus pour être employés par un signaleur (dont les mains sont éclairées, au besoin pour être vues du pilote), placé face à l'aéronef et:
 - a) Dans le cas d'aéronefs à voilure fixe, du côté gauche de l'aéronef, à l'endroit le plus en vue du pilote ;
 - b) Dans le cas d'hélicoptères, à l'endroit le plus en vue du pilote.
3. Chaque signal a toujours la même signification, qu'il soit effectué à l'aide de palettes, de barres lumineuses ou de torches électriques.
4. Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

5. Les signaux marqués d'un astérisque (*) sont conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.
6. Le mot « signaleur » peut désigner la fonction de placier
7. Avant d'utiliser les signaux comme montré aux figures de 22 à 56, le signaleur s'assurera que l'aire à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée d'obstacles que cet aéronef pourrait heurter.



Figure 22

1. Ailier/guide

Lever la main droite au-dessus de la tête, bâton pointant vers le haut, et bouger le bras gauche, bâton pointant vers le bas, en direction du corps.

Note : Donné par une personne postée à l'extérieur de l'aile de l'aéronef, ce signal indique au pilote, au signaleur ou à l'opérateur du tracteur que la trajectoire d'arrivée ou de départ du poste de stationnement est dégagée.

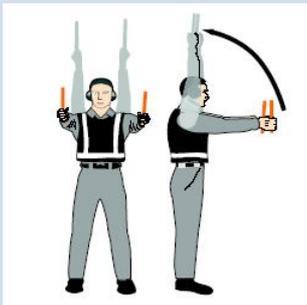


Figure 23

2. Identifier la porte

Tendre les bras complètement vers l'avant, puis les lever directement au-dessus de la tête, bâtons pointant vers le haut.



3. Dirigez-vous vers le signaleur suivant ou en suivant les instructions de la tour/du contrôle au sol

Tendre les bras vers le haut, puis les abaisser vers le côté du corps, en pointant les bâtons dans la direction du signaleur suivant ou de l'aire de circulation.

Figure

24



Figure 25

4. Tout droit

Tenir les bras à l'horizontale de chaque côté du corps et, en fléchissant les coudes, déplacer les bâtons de bas en haut, de la hauteur de la poitrine vers la tête.

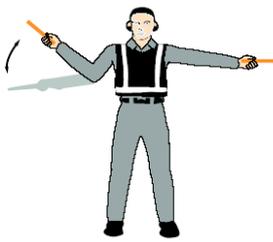


5 a). Virez à gauche
(direction par rapport au pilote)

Bras droit et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main gauche. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.

Figure

26

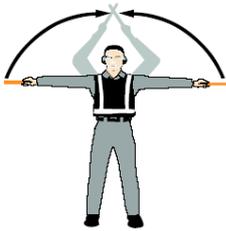


5 b). Virez à droite (direction par rapport au pilote)

Bras gauche et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main droite. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.

Figure

27



6 a). Arrêt normal

Tendre les bras et les bâtons à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les lever lentement vers le haut jusqu'à ce que les bâtons se croisent au-dessus de la tête.

Figure

28



6 b). Arrêt d'urgence

Croiser et décroiser rapidement les bâtons au-dessus de la tête.

Figure

29



7 a). Serrez les freins

Lever la main, ouverte, paume tournée vers l'avant, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).

Figure

30



7 b). Desserrez les freins

Lever la main, fermée, formant un poing, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).

Figure

31



8 a). Cales en place

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'intérieur, d'un coup sec, joindre les extrémités des bâtons. Veiller à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite.

Figure32



8 b). Cales enlevées

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'extérieur, d'un coup sec, écarter les bâtons. Ne pas faire enlever les cales avant d'avoir reçu l'autorisation de l'équipage de conduite.

Figure

33



9. Démarrez le(s) moteur(s)

De la main droite, levée à la hauteur de la tête et bâton pointant vers le haut, faire un mouvement circulaire. Pendant ce temps, le bras gauche, tendu de façon que la main soit à la hauteur de la tête, pointe en direction du moteur à mettre en marche.

Figure

34



10. Coupez le(s) moteur(s)

Tendre le bras et le bâton devant le corps à la hauteur des épaules ; placer la main droite et le bâton devant l'épaule gauche, puis, en tenant le bâton à l'horizontale, le déplacer vers l'épaule droite en passant sous le menton.

Figure

35

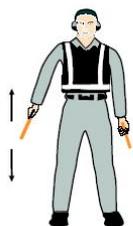


11. Ralentissez

Tendre les bras vers le bas et, en fléchissant les coudes, élever et abaisser les bâtons, entre la taille et les genoux.

Figure

36



12. Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué

Les bras vers le bas, les bâtons pointant vers le sol, élever et abaisser le bâton *droit* pour demander de ralentir le(s) moteur(s) *gauche(s)* et vice versa.

Figure

37



13. Reculez

Tourner les bras, en tenant les bâtons, l'un par-dessus l'autre devant le corps. Pour faire arrêter l'aéronef, utiliser le signal 6 a) ou 6 b).

Figure

38



14 a). Reculez en virant

(pour faire tourner la queue vers la droite) Tendre le bras gauche en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras droit d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

Figure

39

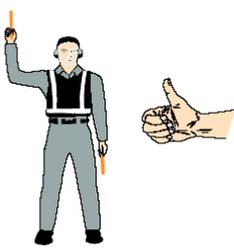


14 b). Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la gauche)

Tendre le bras droit en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras gauche d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

Figure

40



15. Affirmatif/tout va bien

Lever le bras droit à la hauteur de la tête, bâton pointant vers le haut, ou montrer le poing, pouce levé, le bras gauche demeurant le long du corps.
Note — Ce signal est aussi utilisé comme signal technique/de service.

Figure

41

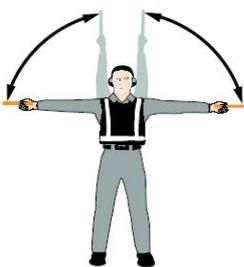


*16. Restez en vol stationnaire

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps.

Figure

42

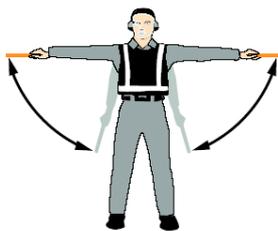


*17. Montez

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le haut. Lever les bras et les bâtons en position verticale. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.

Figure

43

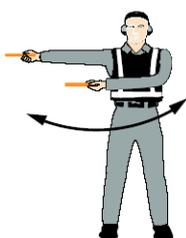


44

Figure

*18. Descendez

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le bas. Abaisser les bras. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.

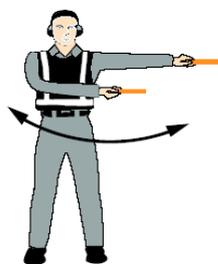


45

Figure

*19 b). Déplacez-vous horizontalement vers la droite (direction par rapport au pilote)

Tendre le bras gauche à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras droit de façon répétée devant le corps, dans la même direction.



46

Figure

*20. Atterrissez

Croiser les bras vers le bas, devant le corps, bâtons pointant vers le sol.

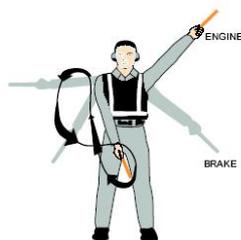


47

Figure

*Atterrissez

Croiser les bras vers le bas avec des baguettes et devant le corps.



48

Figure

Incendie

Déplacez la baguette vers la droite dans un «étalement» de mouvement de l'épaule au genou, alors qu'en même temps la gauche pointe la baguette en direction de la zone de l'incendie.



49

Figure

21. Maintenez position/attendez

Tendre les bras et les bâtons vers le bas à un angle de 45° par rapport aux côtés du corps. Maintenir cette position tant que l'aéronef n'est pas prêt pour la manœuvre suivante.



50

Figure

22. Vous pouvez rouler

De la main droite, avec ou sans bâton, effectuer un salut standard pour signaler à l'aéronef qu'il peut partir. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite tant que l'aéronef n'a pas commencé à rouler.

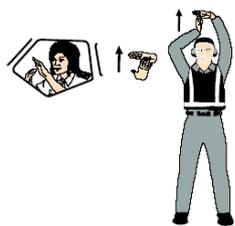


51

Figure

23. Ne touchez pas aux commandes (signal technique/de service)

Lever le bras droit complètement au-dessus de la tête et fermer le poing ou tenir le bâton à l'horizontale, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.

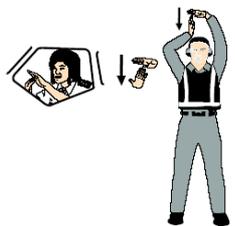


52

Figure

24. Connectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)

Tendre les bras en position verticale au-dessus de la tête. Ouvrir la main gauche, tourner la paume vers le bas. Avec le bout des doigts de la main droite, toucher la paume de la main gauche (de façon à former un « T »). De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T » au-dessus de la tête.

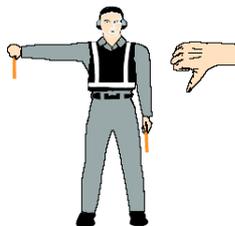


53

Figure

25. Déconnectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)

Bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, main gauche ouverte, paume tournée vers le bas, bout des doigts de la main droite touchant la paume de la main gauche (formant un « T »), écarter la main droite de la main gauche. Ne pas faire déconnecter l'alimentation sans l'autorisation de l'équipage de conduite. De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T ».



54

Figure

26. Négatif (signal technique/de service)

Tendre le bras droit à 90° par rapport au côté du corps et pointer le bâton vers le sol, ou montrer le poing, pouce tourné vers le bas, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.



Figure

55

27. Entrez en communication par l'interphone (signal technique/de service)

Tendre les deux bras à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les replier jusqu'à ce que les mains recouvrent les oreilles.



Figure

56

28. Sortir/rentrer l'escalier avant/arrière (signal technique/de service) Bras droit le long du corps, bras gauche levé à 45° de

façon que la main se trouve au-dessus de la tête, dans un mouvement de balayage, lever l'avant-bras droit pour le pointer vers l'épaule gauche.

Note. — Ce signal est essentiellement destiné aux aéronefs dont l'escalier intégré se trouve à l'avant.

Article 44 : Signaux de placement -pilote à l'intention du signaleur

Tout pilote doit utiliser les signaux indiqués dans le Tableau 5, lors de la communication avec un signaleur sur le terrain:

Tableau 5: Signaux de placement du pilote à l'intention du signaleur au sol

Description du Signal	Signification du Signal
a) Soulever le bras et la main avec les doigts étendus horizontalement devant le visage, puis serrer le poing	Freins engagés.
b) Soulever le bras avec le poing horizontalement devant le visage, puis allonger les doigts.	Freins relâchés.
c) les bras étendus, les paumes tournées vers l'extérieur, les mains déplacées vers le haut en passant devant le visage.	Insérez les cales.
d) Les mains croisées devant le visage, les paumes tournées vers l'extérieur, les bras vers l'extérieur.	Enlevez les cales
e) Augmenter le nombre de doigts de la main en indiquant le numéro du moteur qui doit être démarré. A cet effet, les moteurs de l'aéronef doivent être numérotés en relation avec le signaleur face à l'aéronef, de sa droite à sa gauche, par exemple le moteur n ° 1 est le moteur extérieur gauche, moteur numéro 2 doit être le moteur gauche, numéro 3 moteur doit être le moteur tribord interne et moteur numéro 4 est	Prêt à mettre en route les moteurs.

le moteur tribord externe.

Article 45 : Heure

1. Le temps utilisé par le pilote commandant de bord sera le temps universel coordonné (UTC), exprimé en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.
2. L'heure sera vérifiée avant le début d'un vol contrôlé et toutes les fois que cela sera nécessaire au cours du vol. Cette vérification de l'heure s'effectue, en principe, auprès d'un organisme des services de la circulation aérienne, à moins que d'autres dispositions n'aient été prises par l'exploitant ou par l'autorité ATS compétente.
3. Le temps utilisé dans les applications des communications par liaison de données sera exact à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

SECTION 4 : SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 46 : Autorisation du contrôle de la circulation aérienne

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.
2. Cette autorisation sera demandée en soumettant un plan de vol à un organisme de contrôle de la circulation aérienne.
3. 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'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne.
4. Un aéronef utilisé sur un aéroport contrôlé ne sera pas conduit sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aéroport et se conformera à toute indication donnée par cet organisme.
5. Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit voler en conformité avec l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne lui délivrée pour le vol, laquelle autorisation pouvant être amendée par toute autre instruction donnée par un organisme de contrôle de la circulation aérienne et avec les procédures d'attente d'approche aux instruments spécifiées à l'aéroport de destination, à moins que le pilote commandant de bord :
 - a) ne soit capable de voler dans des conditions météorologiques de vol à vue sans interruption aussi longtemps qu'il reste dans l'espace aérien contrôlé;
 - b) ait informé l'organisme de contrôle de la circulation aérienne approprié de son intention de poursuivre le vol en conformité avec les règles de vol à vue et ait demandé que l'organisme annule son vol aux instruments:

Pourvu qu'en cas de situation d'urgence qui exige une dérogation immédiate par rapport à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord de l'aéronef informe, dès que possible, l'organisme de contrôle de la circulation aérienne approprié de cette dérogation.

Article 47 : Possibilité de modification d'autorisation en cours de vol

1. Si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification d'autorisation en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aéroport de destination, les organismes appropriés du contrôle de la circulation aérienne en seront avisés par insertion

dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route (si elle est connue) et la nouvelle destination.

2. L'objectif du point 1 est de faciliter une ré-autorisation jusqu'à une destination au-delà de celle figurant sur le plan de vol rempli à l'aérodrome.

Article 48 : Respect du plan de vol

1. Sauf dans les cas prévus aux points 46 et 50, un aéronef se conformera au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate ; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne sera informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.
2. L'point 1 n'interdit pas à un pilote commandant de bord d'annuler une autorisation de vol en IFR lorsqu'il évolue dans des conditions météorologiques de vol à vue ou d'annuler une autorisation de vol contrôlé lorsqu'il évolue dans un espace aérien non contrôlé.
3. Pendant que l'aéronef évolue dans l'espace aérien contrôlé, le pilote commandant de bord ne peut évoluer contrairement aux instructions du contrôleur du trafic aérien, sauf en cas d'urgence.
4. Tout pilote commandant de bord qui s'écarte d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou des instructions en cas d'urgence, prendra soin d'aviser le contrôle de la circulation aérienne de cet écart dès que possible.

Article 49: Route à suivre

1. Sauf autorisation contraire de l'autorité ATS compétente ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés devront suivre, dans la mesure du possible:
 - a) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route ; et
 - b) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.
2. Un pilote commandant de bord notifie à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne approprié de tout écart par rapport aux exigences du point 1.

Sous réserve des dérogations prévues aux points 1 et 2, un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence transférera son principal repère de navigation depuis l'installation laissée derrière à celle située devant lui au point de transition ou aussi près que possible de ce point du point de vue opérationnel, lorsque un tel point est établi.

Article 50 : Dérogations involontaires.

1. 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) *Écart par rapport à la route* : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifiera le cap 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'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en sera avisé.

- c) *Modification de temps estimé* : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne), l'heure prévue corrigée sera notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.
2. En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne sera informé automatiquement par liaison de données chaque fois qu'il se produit des changements qui dépassent les seuils spécifiés dans le contrat d'événement ADS.

Article 51: Changement d'autorisation du contrôle de la circulation aérienne

Tout pilote commandant de bord demandant la modification de l'autorisation du contrôle de la circulation auprès de l'organisme de contrôle doit rassembler les informations suivantes devant être contenues dans la demande :

- a) pour le changement de niveau de croisière :
- i. identification de l'aéronef ;
 - ii. demande d'un nouveau niveau de croisière et la vitesse de croisière à ce niveau ; et
 - iii. l'heure estimée révisée, le cas échéant, à la limite de la région d'information de vol adjacente;
- b) pour un changement de route :
- i. destination inchangée :
 1. identification de l'aéronef;
 2. les règles de vol;
 3. la description du nouvel itinéraire de vol, y compris concernant des données de plan de vol commençant à la position à partir de laquelle la demande ce changement de route doit commencer;
 4. heure estimée révisée ; et
 5. toute autre information pertinente;
 - ii. changement de destination :
 1. identification de l'aéronef;
 2. les règles de vol;
 3. description de l'itinéraire de vol révisée de l'aérodrome de destination, y compris en ce qui concerne les données de plan de vol, en commençant par la position à partir de laquelle la demande de ce changement de route doit commencer;
 4. heure estimée révisée;
 5. aérodrome de dégagement; et
 6. toute autre information pertinente.

Article 52 : Comptes rendus de position

1. À moins d'en être exempté par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou par l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par ladite autorité, un aéronef en vol contrôlé signalera à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, dès que possible, l'heure et le niveau au moment du passage de chaque point de compte rendu obligatoire désigné, ainsi que tous autres renseignements nécessaires.
2. De même, des comptes rendus de position seront faits par rapport à des points de compte rendu supplémentaires à la demande de l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne. En

l'absence de points de compte rendu ou de lignes de compte rendu désignés, les comptes rendus de position seront faits à des intervalles prescrits par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou par l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

3. Les vols contrôlés qui transmettent par liaison de données les informations de position à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ne feront de comptes rendus de position vocaux que sur demande.

Article 53: Autorisation du contrôle de la circulation aérienne pour les vols VFR

Tout pilote d'un vol effectué selon les règles de vol à vue (VFR) doit se conformer aux dispositions des articles 46, 47, 48, 50, 51, 52 et 58 lorsque :

- a) le vol est exploité dans l'espace aérien des classes B, C et D;
- b) le vol fait partie de la circulation d'aérodrome aux aérodromes contrôlés ; ou
- c) est exploité selon les règles spéciales de vol à vue.

Article 54 : Les vols VFR dans les espaces aériens spécifiés

Tout aéronef en régime VFR qui vole ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions de l'article 33, point 2 c ou d, ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, doit garder une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rendra compte, selon les besoins, de sa position audit organisme.

Article 55 : Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC

Lorsqu'il deviendra évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agira comme suit :

- a) il demandera une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise ; ou
- b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu au point a), il poursuivra le vol en VMC et avisera l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ; ou
- c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demandera l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial ; ou
- d) il demandera l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

Article 56: Vols IFR dans l'espace aérien contrôlé : rapport de dysfonctionnement

1. Tout pilote commandant de bord d'un aéronef exploité en vertu des règles de vol aux instruments (IFR) dans un espace aérien contrôlé, doit rapporter dès que possible à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne les dysfonctionnements relatifs à la navigation, à l'approche ou à l'équipement de communication qui se produisent en cours de vol.
2. Dans chaque rapport visé au point 1, le pilote commandant de bord doit inclure :
 - a) l'identification de l'aéronef;
 - b) l'équipement affecté;
 - c) le degré auquel la capacité du pilote à voler selon les règles de vol aux instruments dans le système de contrôle de la circulation aérienne est compromise ; et
 - d) la nature et le degré d'assistance souhaités de la part de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Article 57 : Communications

1. Tout pilote commandant de bord d'un vol exécuté en tant que vol contrôlé, doit assurer une veille permanente air-sol des communications vocales sur la fréquence radio appropriée et établir une communication bidirectionnelle, au besoin, avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de son ressort.
2. Des dispositifs de signalisation automatiques peuvent être utilisés pour satisfaire à l'exigence de maintenir une écoute permanente, si de tels dispositifs sont approuvés par l'Autorité.

Article 58 : Interruption des communications air-sol

1. Si un pilote commandant de bord a été incapable d'établir un contact avec une station aéronautique au sol aux fins de se conformer à l'article 57 ci-dessus, le pilote commandant de bord doit tenter d'établir les communications avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne à l'aide de tous les autres moyens dont il dispose.
2. Lorsqu'un aéronef fait partie du trafic d'aérodrome dans un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord doit surveiller la tour de contrôle pour d'éventuelles instructions qui pourraient provenir des signaux visuels.
3. Lorsque l'aéronef est équipé d'un transpondeur radar secondaire de surveillance, le pilote commandant de bord doit se caler sur le mode A, code 7600.
4. Si un pilote commandant de bord n'est pas en mesure d'établir une communication conformément au point 1 et qu'il évolue dans les conditions météorologiques de vol à vue, il doit :
 - a) continuer à évoluer selon des conditions météorologiques de vol à vue, atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche et rapporter dès son arrivée, par le moyen le plus rapide, à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne dont il relève;
 - b) si opportun, procéder à un vol selon les règles de vol aux instruments conformément au point 5 ci-dessous.
5. Si un pilote commandant de bord n'est pas en mesure d'établir une communication conformément au point 1 et dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque le pilote commandant de bord d'un vol aux instruments juge non opportun de continuer le vol conformément au point 4 a), il doit :
 - a) dans l'espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans la fourniture des services du contrôle de la circulation aérienne, maintenir les dernière vitesse et niveau lui attribués ou l'altitude minimum de vol s'il vole à une altitude plus élevée, pendant une période de vingt minutes qui suivent l'échec du pilote commandant de bord de faire un compte rendu de position de son aéronef au-dessus d'un point de compte rendu obligatoire et ensuite ajuster le niveau et la vitesse en conformité avec le plan de vol déposé;
 - b) dans l'espace aérien où le radar est utilisé dans la fourniture des services du contrôle de la circulation aérienne, maintenir les dernières vitesse et le niveau lui assignés ou l'altitude minimum de vol s'il vole à une altitude plus élevée, pendant une période de sept minutes qui suivent :
 - i. le temps où l'altitude minimum de vol ou le dernier niveau assigné est atteint ; ou
 - ii. le moment où le transpondeur radar est réglé sur le mode A, code 7600 ; ou
 - iii. l'échec du pilote commandant de bord de faire un compte rendu de position de son aéronef au-dessus d'un point de compte rendu obligatoire, si postérieure, et ensuite ajuster le niveau et la vitesse en conformité avec le plan de vol déposé;
 - c) lorsqu'il est guidé au radar ou indiqué par le contrôleur aérien pour procéder au décalage en utilisant la navigation de surface sans limite spécifiée, rejoindre l'itinéraire du plan de vol en vigueur

dès le point de compte rendu suivant, tout en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable;

- d) procéder selon l'itinéraire du plan de vol en vigueur jusqu'à l'aide à la navigation ou un repère fixe appropriés desservant l'aérodrome de destination et, si nécessaire pour la conformité avec la litera e) ci-dessous, procéder à une attente au-dessus de cette aide ou repère fixe jusqu'au début de la descente;
- e) Commencer la descente à partir de l'aide à la navigation ou du repère fixe référés à la litera d) ci-dessus, ou aussi proche que possible de l'heure estimée d'approche dernièrement reçue et dont la réception a été accusée ou, si aucune heure estimée d'approche n'a été reçue avec accusé de réception, à l'heure ou aussi près que possible de l'heure estimée d'arrivée résultant du plan de vol en vigueur;
- f) achever une procédure normale d'approche aux instruments telle que spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère fixe désignés; et
- g) atterrir si possible, dans les trente minutes qui suivent l'heure estimée d'arrivée spécifiée au point e) ou la dernière heure estimée approche dont la réception a été accusée, si elle est postérieure.
- h) Si impossible d'atterrir comme spécifié à la litera g) ci-dessus, le pilote commandant de bord n'essayera pas d'approcher et d'atterrir visuellement et devra quitter le voisinage de l'aérodrome et tout autre espace aérien contrôlé associé à l'altitude spécifiée sur la route spécifiée, et si aucune altitude ou route n'a été précisée, le pilote commandant de bord doit voler à la dernière altitude assignée ou à l'altitude minimale de secteur, selon qu'elle est la plus élevée, et éviter les zones de circulation dense, et ensuite il doit soit :
 - i. Evoluer vers une région où le vol peut être poursuivi dans des conditions météorologiques de vol à vue et atterrir à un aérodrome convenable ; ou (si cela n'est pas possible)
 - ii. choisir un endroit convenable où il peut descendre à travers les nuages, voler à vue jusqu'à un aérodrome convenable et y atterrir dès que possible.

Article 59 : Interruption des communications sol-air

1. Si une station aéronautique est incapable d'établir un contact avec un pilote commandant de bord via les fréquences sur lesquelles le pilote commandant de bord est censé être à l'écoute, la station :
 - a) doit demander assistance aux autres stations aéronautiques qui appelleront le pilote commandant de bord pour lui transmettre l'information de trafic, le cas échéant;
 - b) doit demander au pilote commandant de bord d'un autre aéronef en route qui tentera d'établir le contact avec l'aéronef et relayera l'information de trafic, si nécessaire.
2. Les dispositions du point 1 doivent également être appliquées :
 - a) sur demande de l'organisme de contrôle la circulation aérienne concerné;
 - b) quand une communication attendue d'un pilote commandant de bord n'a pas été reçue dans un délai tel que la survenance d'une panne de communication est suspectée.
3. Le délai visé au point 2 b) doit être fixé par l'Autorité.
4. Si les tentatives spécifiées dans l'point 1 échouent, la station aéronautique transmet des messages adressés au pilote commandant de bord, autres que les messages contenant des autorisations de contrôle du trafic aérien, par transmission aveugle sur la fréquence sur laquelle le pilote commandant de bord est censé être à l'écoute.

SECTION 5 : ACTES D'INTERVENTION ILLICITE ET INTERCEPTION DES AERONEFS

Article 60 : Intervention illicite

1. Tout aéronef faisant l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'en aviser l'organisme de contrôle du trafic aérien intéressé en lui indiquant toutes les circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de

permettre à cet organisme de contrôle du trafic aérien de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

2. Tout pilote-commandant de bord doit, quand et si possible, faire fonctionner le radar secondaire de surveillance Mode A code 7500 pour indiquer que l'aéronef est l'objet d'une intervention illicite, ou le radar secondaire de surveillance en mode A code 7700 pour indiquer qu'il est menacé par un danger grave et imminent et qu'il demande une assistance immédiate.
3. Quand un organisme de contrôle de la circulation aérienne sait ou croit savoir qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, aucune référence ne sera faite dans les communications du trafic aérien air-sol de la nature de l'urgence à moins qu'il n'ait été mentionné dans la communication de l'aéronef concerné que cette référence n'aggraverait pas la situation.

Article 61: Interception des aéronefs civils

1. L'interception des aéronefs civils:
 - a) doit être engagée uniquement en dernier ressort;
 - b) si elle est entreprise, doit se limiter à déterminer l'identification de l'aéronef ; sauf s'il est nécessaire de le ramener à sa route prévue, il doit être dirigé au-delà des frontières de l'espace aérien national, être guidé à l'écart d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse, ou être obligé d'atterrir à un aéroport désigné;
 - c) ne peut être entreprise dans le but d'un entraînement à l'interception des aéronefs civils;
 - d) doit s'assurer que des indications de navigation et des renseignements y relatifs sont donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté, chaque fois que le contact radio peut être établi; et
 - e) doit veiller à ce que, dans le cas où il est nécessaire que l'aéronef civil intercepté atterrisse dans le territoire survolé, l'aéroport de ce territoire soit adapté au type d'appareil dans le souci de permettre un atterrissage en toute sécurité de l'aéronef concerné.
2. Tout pilote commandant de bord d'un aéronef civil, lorsqu'il est intercepté, doit immédiatement :
 - a) suivre les instructions données par l'aéronef intercepteur, en interprétant et en répondant aux signaux visuels conformément aux spécifications de l'article 40;
 - b) aviser, si possible, l'organisme de contrôle de la circulation aérienne approprié;
 - c) tenter d'établir une communication radio avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme de contrôle responsable de l'interception, en faisant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz.
 - d) lorsqu'il est équipé d'un transpondeur radar secondaire de surveillance, sélectionner le mode A, code 7700, sauf indication contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.
3. Si les instructions reçues par radio ou par toute autre source sont contradictoires avec celles données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements tout en continuant à se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
4. Si les instructions reçues par radio ou par toute autre source sont contradictoires avec celles données par l'aéronef intercepteur par radio, le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements tout en continuant à se conformer aux instructions données par radio par l'aéronef intercepteur.
5. En interceptant un aéronef civil, l'aéronef intercepteur doit tenir dûment compte des limites de performance des aéronefs civils, de la nécessité d'éviter de voler dans une proximité de l'aéronef intercepté susceptible de créer un risque de collision, ainsi que la nécessité d'éviter de traverser la trajectoire de l'aéronef intercepté ou d'effectuer toute autre manœuvre de telle manière que la turbulence de sillage puisse constituer un danger pour l'aéronef intercepté, surtout si cet aéronef est léger.

6. Les pilotes d'aéronefs intercepteurs équipés d'un transpondeur radar secondaire de surveillance doivent supprimer la transmission de l'information d'altitude-pression (en mode C réponses ou dans le domaine des réponses AC Mode S) dans un rayon d'au moins 37 km (20 NM) de l'aéronef intercepté afin d'éviter que le système anticollision embarqué dans l'aéronef intercepté n'utilise des données de résolution de l'aéronef intercepteur, tandis que les informations de trafic du système consultatif anticollision embarqué resteront disponibles.
7. Si pendant l'interception le contact radio est établi mais que la communication dans une langue commune n'est pas possible, les pilotes devront essayer de communiquer par des instructions, par des accusés de réceptions, par des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions et prononciations se trouvant dans le Tableau 6 et en transmettant chaque phrase deux fois.

Tableau 6 : Expressions et prononciations utilisées pendant l'interception

<i>Expressions à utiliser par l'aéronef INTER-CEPTEUR</i>			<i>Expressions à utiliser par l'aéronef INTER-CEPTÉ</i>		
Expression	Prononciation¹	Signification	Expression	Prononciation¹	Signification
CALL SIGN	<u>KOL SA-IN</u>	Quel est votre indicatif d'appel?	CALL SIGN (indicative d'appel) ²	<u>KOL SA-IN</u> (indicative d'appel)	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel)
FOLLOW	<u>FOL-LO</u>	Suivez-moi	WILCO	<u>VILL-KO</u>	Compris je vais exécuter
DESCEND	<u>DEE-SEND</u>	Descendez pour atterrir	CAN NOT	<u>KANN NOTT</u>	Je suis incapable d'exécuter
YOU LAND	<u>YOU LAAND</u>	Atterrissez à cet aéroport	REPEAT	<u>REE-PEET</u>	Répétez vos instructions
PROCEED	<u>PRO-SEED</u>	Vous pouvez poursuivre votre route	AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Je ne connais pas ma position
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Je suis en détresse
			HIJACK³	<u>HI-JACK</u>	Je suis victime d'une intervention illicite
			LAND (nom de lieu)	<u>LAAND</u> (nom de lieu)	Je demande à atterrir à (nom de lieu)
			DESCEND	<u>DEE-SEND</u>	Je demande à descendre

1. Dans la prononciation figurée, les syllabes soulignées doivent être accentuées.

2. L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.

3. Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, voire peu souhaitable, l'emploi de l'expression « HIJACK ».

SECTIONS 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 62 : Rapports d'incidents

Tout pilote commandant de bord doit, lorsqu'il rencontre des conditions dangereuses au cours d'un vol, ou dès que possible par la suite, envoyer à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne par le moyen le plus rapide les renseignements disponibles contenant des précisions sur les conditions dangereuses pouvant être pertinentes pour la sécurité des autres aéronefs.

Article 63: Calages altimétriques

Toute personne exploitant un aéronef immatriculé au Burundi doit fixer les calages altimétriques permettant à l'aéronef de maintenir l'altitude de croisière en référence au niveau de vol conformément aux procédures spécifiées dans :

- a) l'État où l'aéronef pourrait être ; ou
- b) la Publication d'Information Aéronautique.

Article 64: Classification de l'espace aérien

La classification des espaces aériens des services de la circulation aérienne au Burundi est répertoriée dans la Publication d'Information Aéronautique (AIP), classifiée et spécifiée conformément au Tableau 7.

Tableau 7 : Classification des espaces aériens du service de la circulation aérienne

1. Classification des espaces aériens ATS

Les espaces aériens sont classés et désignés comme suit : Classe **A, D, et G**

Classe **A** :

Seuls les vols IFR sont autorisés, tous les vols sont assujettis au service de contrôle ATS et les séparations des aéronefs sont assurées.

	IFR	VFR
Séparation	Tous les aéronefs	Les vols VFR ne sont pas admis
Service assuré	Contrôle de la circulation aérienne	

Minima VMC	Sans objet
Limite de vitesse	Sans objet
Radiocommunication	Continue deux sens
Autorisation	Oui

Cet espace aérien est composé par la TMA Bujumbura, du FL 150 au FL245.

Classe A :

Les vols IFR et VFR sont autorisés et tous les vols sont assujettis au service du contrôle ATS; les aéronefs en vol IFR sont séparés des autres aéronefs en vol IFR et ils reçoivent des informations de trafic au sujet des aéronefs en vol VFR; les aéronefs en vol VFR reçoivent des informations au sujet de tous les vols.

Cet espace aérien est composé par la TMA Bujumbura, du FL 150 au FL245.

Classe D :

Les vols IFR et VFR sont autorisés et tous les vols sont assujettis au service du contrôle ATS; les aéronefs en vol IFR sont séparés des autres aéronefs en vol IFR et ils reçoivent des informations de trafic au sujet des aéronefs en vol VFR; les aéronefs en vol VFR reçoivent des informations au sujet de tous les vols.

	IFR	VFR
Séparation	IFR d'avec IFR	Néant
Service assuré	ATC y compris les informations de trafic au sujet des vols VFR (et suggestions de manœuvre d'évitement sur demande).	informations de circulation entre vol IFR et VFR (et suggestions de manœuvre d'évitement sur demande).
Minima VMC	sans objet	8km à 3050m (10.000Ft) AMSL et au-dessus 5km au-dessous de 3050 m (10.000 Ft) AMSL Distance : -horizontale : 1500m -verticale : 300m
Limite de vitesse	250 kt VI au-dessous de 3050 m (10.000 Ft) AMSL	250 kt au-dessous de 3050 m (10.000 ft).
Radiocommunication	Continue deux sens	Continue deux sens
Autorisation	Oui	Oui

Cet espace aérien est composé par la TMA de Bujumbura; limite inférieure : 600 m AGL jusqu'au FL 150 y compris la CTR.

Classe G :

Les vols IFR et VFR sont autorisés et bénéficient sur demande d'un service d'information de vol.

	IFR	VFR
Séparation	Néant	Néant
Service assuré	service d'information	Service d'information
Minima VMC	Sans objet	8 km à 3050 m (10.000 FT) AMSL et au- dessus 5 km au-dessous de 3050 m (10.000 Ft) AMSL Distance : -horizontale : 1500 m -verticale : 300 m A 900 m AMSL au dessous ou à 300 m au-dessus du relief si ce niveau est plus élevé, 5 km* hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau.
Radiocommunication	Non	Non
Limite de vitesse	250 kt VI au-dessous 3050m (10.000 Ft) AMSL	250 kt VI au-dessous de 3050 m (10.000 Ft) AMSL
Autorisation	Non	Non

L'espace aérien G est composé par l'espace en dehors de la TMA de Bujumbura, limite latérale: frontières nationales ; limite inférieure : GND, limite supérieure FL 245

Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3050m (10.000 ft) AMSL, il faudrait utiliser FL100 au lieu de 10.000 Ft.

Il n'y a pas d'espace aérien classe **B, C, E et F** dans la FIR Bujumbura.

* Quand l'organe compétent ATS l'exige :

— des visibilitées en vol inférieures à cette valeur, mais de 1500m au minimum, peuvent être utilisées pour les vols effectués :

à des vitesses qui permettent de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision, ou

— dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre avec d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans la zone à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.

Les hélicoptères peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1500 m, s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout autre obstacle à temps pour éviter une collision.

Article 65 : Etendue de l'autorité du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord doit avoir le dernier mot quant à la disposition de l'aéronef pendant le temps de son commandement.

Article 66 : Limitations imposées aux vols VFR par les conditions météorologiques

Personne ne peut commencer un vol exécuté selon les règles de vol à vue (VFR), à moins que les observations météorologiques actuelles, ou une combinaison des observations et des prévisions actuelles n'indiquent que les conditions météorologiques qui prévalent tout au long de sa route, ou à une partie de la route à suivre permettent l'exécution de tels vols.

Article 67 : Les vols dans l'espace aérien de classe A

Tout pilote commandant de bord doit, en cas d'admission des vols dans l'espace aérien de classe A au Burundi et en ce qui est des vols exécutés dans les conditions météorologiques de vol à vue dans cet espace aérien, se conformer à l'article 42 et 48, comme si les vols en question étaient exécutés selon les règles de vol aux instruments mais, ne pourra pas choisir de poursuivre le vol conformément aux règles de vol à vue pour satisfaire à l'article 42.

Article 68 : Coordination des activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs

1. Personne ne peut effectuer des activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs survolant le territoire ou les eaux territoriales du Burundi sans l'approbation de l'Autorité.
2. Nonobstant la généralité du point 1 :
 - a) Nul ne peut intentionnellement projeter, ou autoriser/faciliter la projection d'un faisceau laser ou toute autre lumière dirigée à haute intensité vers un aéronef de manière à créer un danger pour la sécurité de l'aviation, à causer des dommages à l'aéronef ou des blessures à son équipage ou à ses passagers;
 - b) Toute personne utilisant ou envisageant d'utiliser des rayons lasers ou d'autres sources lumineuses dirigées à forte intensité en l'air, de telle manière que le faisceau laser ou tout autre faisceau de lumière puisse envoyer dans l'espace aérien navigable une puissance suffisante pour causer un danger à l'aviation, doit le notifier par écrit à l'Autorité.
 - c) Le pilote commandant de bord ne peut délibérément exploiter un aéronef dans un rayon laser ou dans un rayon d'autres lumières dirigées avec haute intensité en l'air à moins d'être sûr que la sécurité de son vol est assurée. Cela pourrait nécessiter un accord conjoint entre l'exploitant de l'émetteur laser ou de la source lumineuse, le pilote commandant de bord et l'Autorité.
3. Personne ne peut libérer dans l'atmosphère, aucune matière radioactive ou produit chimique toxique susceptible d'affecter la sécurité des aéronefs dans l'espace aérien du Burundi.

CHAPITRE III : REGLES DE VOL A VUE

Article 69 : Conditions météorologiques de vol à vue

Sauf exploitation d'un vol VFR spécial, toute personne effectuant un vol selon le régime de vol à vue le fera à condition que l'aéronef vole dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages égales ou supérieures à celles indiquées dans le Tableau 8

Tableau 8 : Les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages

Bande d'altitude	Classe d'espace aérien	Visibilité en vol	Distance aux nuages
À 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus	A* B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticalement
Au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus de 900 m (3 000 ft) AMSL ou à plus de 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	A*B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticalement
À 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	A*B C D E	5 km	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticalement
au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	F G	5 km	Hors des nuages et en vue de la surface

*** Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, il faudrait utiliser le niveau de vol 100 au lieu de 10 000 ft.**

**** Si l'autorité ATS compétente le prescrit :**

a) **des visibilités en vol réduites, au plus, à 1 500 m peuvent être autorisées pour des vols effectués :**

1) **à des vitesses qui permettent, compte tenu de la visibilité, de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision ; ou**

2) **dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude ;**

b) **les HÉLICOPTÈRES peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.**

***** Les minimums VMC dans l'espace aérien de classe A sont donnés à titre d'indication aux pilotes ; ils n'impliquent pas l'acceptation des vols VFR dans l'espace aérien de classe A.**

Article 70 : Règles de vol à vue dans une zone de contrôle

Tout pilote commandant de bord d'un vol effectué selon les règles de vol à vue ne peut pas décoller ou atterrir à un aéroport dans une zone de contrôle, ou entrer dans la zone ou circuit de circulation d'aéroport lorsque :

- le plafond des nuages est inférieur à 450 mètres (1.500 pieds) ; ou
- la visibilité au sol est inférieure à 5 km,

Sauf si une autorisation est obtenue d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Article 71 : Altitudes minimum sécurisées pour les vols VFR

Sauf lorsque cela est nécessaire pour le décollage ou l'atterrissage ou sauf autorisation de l'Autorité, un vol à vue ne sera pas autorisé :

- a) au-dessus des zones encombrées de villes, villages ou zones à fortes densités ou au-dessus de groupements en plein air de personnes à une hauteur inférieure à 1000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètres de l'aéronef;
- b) ailleurs que les endroits spécifiés à la litera a), à une hauteur inférieure à 500 pieds au-dessus du sol ou de l'eau.

Article 72 : Choix des règles de vol

1. Sous réserve de l'article 67, tout aéronef doit être piloté conformément aux règles de vol à vue ou aux instruments à condition que:
 - a) un aéronef en vol de nuit, ou exploité dans une zone de contrôle, soit effectué en conformité avec les règles de vol aux instruments, ou qu'un tel vol soit exécuté selon les dispositions de la litera b) de l'article 73;
 - b) indépendamment des conditions météorologiques, le pilote commandant de bord vole conformément aux règles de vol aux instruments :
 - i. lors de l'évolution dans la région d'information de vol de Bujumbura au-dessus du niveau de vol (FL) 150 ; et
 - ii. dans les voies aériennes, indépendamment du niveau de vol.
2. Sauf autorisation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, il est interdit à toute personne d'exploiter un aéronef selon les règles de vol à vue :
 - a) au-dessus du niveau de vol 145; ou
 - b) à des vitesses supersoniques ou transsoniques.

Article 73 : Règles de vol à vue à l'intérieur et à l'extérieur des espaces aériens contrôlés

Tout pilote commandant de bord en vol :

- a) hors de l'espace aérien contrôlé : doit rester au moins à 1500 m horizontalement, et verticalement à 1000 pieds loin des nuages et moyennant une visibilité en vol d'au moins 8 km ;
- b) à condition d'être à 1000 pieds au-dessus du sol ou de l'eau, cet point est réputé être respecté si l'aéronef est exploité hors des nuages et en vue de la surface, moyennant une visibilité en vol d'au moins 1,5 km ;
- c) dans un espace aérien contrôlé, l'aéronef doit rester à au moins 1500 m horizontalement, et verticalement à 1000 pieds loin des nuages et moyennant une visibilité en vol d'au moins 8 km:

Pourvu que, dans une zone de contrôle, dans le cas d'un vol selon les règles spéciales de vol à vue, l'aéronef reste à l'écart des nuages et en vue du sol ou de l'eau et soit exploité conformément aux instructions données par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Article 74 : Passage des règles de vol à vue aux règles de vol aux instruments

Tout pilote commandant de bord en vol selon les règles de vol à vue qui désire changer des règles de vol doit :

- a) si un plan de vol a été soumis, communiquer les changements nécessaires à être apportés au plan de vol en vigueur;
- b) en vertu des cas prévus par les dispositions de l'article 33, envoyer un plan de vol à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de procéder à opérer selon les règles de vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé.

CHAPITRE IV : REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

Article 75 : Equipements d'aéronefs

Tout pilote commandant de bord doit s'assurer que son aéronef est muni d'instruments convenables et d'équipements de navigation conformes à la route à suivre.

Article 76 : Les vols IFR en espace aérien contrôlé

Tout pilote commandant de bord d'un aéronef en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé doit :

- a) faire en sorte que le vol soit effectué à un niveau de croisière, ou, s'il est autorisé à employer des techniques de montée en croisière entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau, choisir dans :
 - i. le Tableau 9 pour les régions où, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne et conformément aux conditions qui y sont spécifiées, un minimum de séparation verticale de 1000 ft est appliqué entre les niveaux de vol 290 et 410 inclusivement;
 - ii. le Tableau 1 dans d'autres cas;
 - iii. un tableau révisé des niveaux de croisière, lorsque cela est prescrit, conformément au Tableau 9 ci-dessous pour le niveau de vol 410;

Sauf que la corrélation entre les niveaux suivant les caps qui y est prescrite ne s'applique pas lorsqu'il y a indications contraires dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou lorsque c'est autrement prévu par l'Autorité dans la Publication d'Information Aéronautique.

- b) se conformer aux dispositions des articles 46, 47, 48, 50, 51, 52 et 57.

Tableau 9 : Des niveaux de croisière dans un espace aérien à minima de séparation réduites

Dans les régions où l'altitude est exprimée en mètres et où, en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale de 300 m est appliqué entre 8 900 m et 12 500 m inclusivement* :

		ROUTE **			
		De 000 à 179 degrés***		De 180 à 359 de- grés***	
		Vols IFR Niveau veau	Vols VFR Niveau	Vols IFR Niveau	Vols VFR Ni-
		Ni- veau de vol mé- trique normalisé	Ni- veau de vol mé- trique normalisé	Ni- veau de vol mé- trique normalisé	Ni- veau de vol mé- trique normalisé
		Mètres Pieds	Mètres Pieds	Mètres Pieds	Pied Mètres

0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1	
350	4 400										
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1	
950	6 400										
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2	
550	8 400										
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3	
150	10 300										
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3	
750	12 300										
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4	
350	14 300										
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4	
950	16 200										
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5	
550	18 200										
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6	
150	20 200										
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6	
750	22 100										
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7	
350	24 100										
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7	
950	26 100										
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8	
550	28 100										
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550					
	15										
500	50 900					etc.					
etc.	etc.	etc.				etc.					

- * Sauf lorsque, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne, les aéronefs évoluant au-dessus du niveau de vol 410, dans des secteurs déterminés de l'espace aérien, doivent se conformer aux indications d'un tableau des niveaux de croisière modifié, établi sur la base d'un minimum de séparation verticale nominal de 1000 ft (300 m).
- ** Route magnétique ou, dans les régions arctiques, sous des latitudes supérieures à 70 degrés et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence Nord.
- *** Sauf lorsque les secteurs 090 à 269 degrés et 270 à 089 degrés sont prescrits par accord régional de navigation aérienne pour tenir compte de la direction des principaux courants de circulation, et que des procédures appropriées de transition à associer à ces secteurs sont spécifiées.

Note.— *Des éléments indicatifs relatifs à la séparation verticale figurent dans le Manuel sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus (Doc 9574).*

Article 77 : Vols IFR en dehors d'un espace aérien contrôlé

Tout pilote commandant de bord exploitant un vol selon les règles de vol aux instruments à l'extérieur d'un espace aérien contrôlé :

- a) doit voler à un niveau de croisière choisi dans le Tableau 1 sauf indication contraire de l'Autorité pour le vol à une altitude de 1000 m ou moins, au-dessus du niveau moyen de la mer;
- b) mais au-dessus des autres zones ou le long des routes spécifiées dans l'article 33 point 2 a), c) ou d), doit maintenir une veille des communications vocales air-sol sur la fréquence de communication appropriée et établir une communication bidirectionnelle avec l'organisme de fourniture des services d'information de vol si nécessaire;
- c) fait un compte rendu de position tel que spécifié dans l'article 53 pour les vols contrôlés.

Article 78 : Altitudes minimum pour les vols IFR

1. Sauf nécessaire pour des raisons de décollage ou d'atterrissage, tout vol IFR doit être effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimum de vol établie par l'autorité de l'État dont le territoire est survolé, ou, lorsqu'un tel minimum n'a pas été mis en place :
 - a) pour les vols au-dessus des terrains élevés ou des zones montagneuses, à un niveau qui est à au moins 600 mètres (2.000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à moins de 8 kilomètres de la position estimée de l'aéronef;
 - b) ailleurs qu'au-dessus des lieux indiqués à la lettre a), à un niveau qui est à au moins 300 mètres (1.000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à huit kilomètres de la position estimée de l'aéronef.
2. S'il est impossible de communiquer avec l'organisme de contrôle et qu'il est nécessaire de monter pour éviter un obstacle et atteindre l'altitude minimum de franchissement d'obstacle, le pilote doit monter à une altitude IFR plus élevée immédiatement après le passage du point au-delà duquel cette altitude minimale s'applique.

Article 79 : Passage des règles de vol aux instruments aux règles de vol à vue

1. Tout pilote désirant passer des règles de vol aux instruments aux règles de vol à vue doit explicitement aviser l'organisme de contrôle de la circulation aérienne approprié que les premières règles de vols aux instruments sont annulées et lui communiquer les changements qui doivent être apportés au plan de vol.
2. Si le pilote en vol en vertu des règles de vol aux instruments rencontre les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote ne devrait pas annuler le régime de vol aux instruments à moins que ces conditions soient telles qu'il est possible d'envisager un vol VFR pouvant être poursuivi pendant une période de temps raisonnablement longue.

CHAPITRE V : DIVERS

Article 80 : Usage problématique de substances psychoactives

1. Il est interdit à toute personne assumant une fonction essentielle en matière de sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) d'assumer ce rôle sous l'influence d'une substance psychotrope, en raison de quoi la performance humaine risque d'être altérée.
2. Il est interdit à la personne visée au point 1 de s'engager dans n'importe quel type de consommation problématique de substances.

Article 81 : Inspection du certificat d'enregistrement

Quiconque détenant un certificat d'enregistrement requis par le présent règlement doit le présenter pour examen à la demande de l'Autorité ou toute autre personne mandatée par l'Autorité.

Article 82 : Changement de nom

1. Tout titulaire d'un certificat ou tout autre document délivré en vertu du présent règlement peut postuler à changer le nom figurant sur le certificat ou le document.
2. Le titulaire doit joindre à une telle demande :
 - a) le certificat actuel ou l'autre document ; et
 - b) une ordonnance du tribunal, ou tout autre document juridique attestant ce changement de nom.
3. L'Autorité peut modifier le certificat ou le document et délivrer un autre en remplacement de celui existant;
4. L'Autorité retourne au titulaire l'original des documents spécifiés au point 2 b) du présent article et en conserve des copies ; elle remet au titulaire le certificat ou l'autre document remplacé, avec les mentions appropriées.

Article 83 : Changement d'adresse

1. Le titulaire d'un certificat délivré en vertu du présent règlement doit informer l'Autorité d'un changement d'adresse physique et/ou postale et doit le faire:
 - a) en cas de l'adresse physique, au moins quatorze jours à l'avance ; et
 - b) en cas de l'adresse postale, au moment du changement.
2. Toute personne qui n'a pas avisé l'Autorité de la modification de l'adresse physique dans les délais spécifiés au point 1 ne peut jouir des avantages du certificat ou de l'autorisation.

Article 84 : Remplacement de documents

Toute personne peut demander à l'Autorité, sous la forme prescrite, le remplacement des documents délivrés en vertu du présent règlement en cas de perte ou de destruction de ces documents.

Article 85 : Suspension ou révocation de certificat

1. L'Autorité peut, si elle estime dans l'intérêt public, suspendre provisoirement, en attendant une enquête plus approfondie, un document délivré, octroyé ou ayant effet en vertu du présent règlement:

Pourvu que, si une telle enquête plus approfondie a été effectuée, une suspension provisoire en vertu du présent point, si elle est encore active, cesse d'avoir effet après 28 jours.

2. L'Autorité peut, à l'issue d'une enquête qui a montré un motif suffisant à sa satisfaction et si elle estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire, révoquer, suspendre ou modifier un document délivré ou accordé en vertu du présent règlement.
3. L'Autorité peut, si elle estime que cela milite pour l'intérêt public, empêcher toute personne de piloter un aéronef.
4. Le titulaire d'un certificat ou tout autre document, ou toute personne en possession ou gardant des documents qui ont été révoqués, suspendus ou modifiés en vertu du présent règlement, doit les remettre à l'Autorité dans les quatorze jours à compter de la date de la révocation, de la suspension ou de la modification.
5. La violation de toute condition à laquelle un document a été octroyé ou délivré en vertu du présent règlement rend le document invalide pendant la durée de l'infraction.

Article 86 : Utilisation et conservation des certificats et des documents

1. Nul ne peut :
 - a) utiliser un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement qui a été falsifié, modifié, révoqué ou suspendu, ou auquel il n'a pas droit;
 - b) établir ou modifier un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement;
 - c) prêter un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement à toute autre personne;
 - d) faire des déclarations fausses dans le but de se procurer pour lui-même ou pour toute autre personne, de la subvention, de la délivrance, du renouvellement ou de la modification d'un(e) tel(le) certificat, approbation, autorisation ou exemption ou tout autre document.
2. Au cours de la période pour laquelle le présent règlement exige de les préserver, il est interdit à toute personne de falsifier, modifier, rendre illisible ou détruire des dossiers, ou toute inscription y afférente exigée en vertu du présent règlement pour être maintenue, ou de faire sciemment, ou de pourvoir ou contribuer à la réalisation d'une fausse inscription dans un tel dossier, ou d'omettre délibérément de faire une entrée matérielle dans ces dossiers.
3. Tous documents devant être conservés par ou en vertu du présent règlement doivent être enregistrés dans un support permanent et de manière indélébile.
4. Personne ne peut prétendre délivrer un certificat ou une exemption aux fins du présent règlement, à moins d'être autorisé à le faire en vertu du présent règlement.

5. Nul ne peut délivrer un certificat ou une exemption visée au point 4 ci-haut sauf s'il est convaincu que toutes les déclarations contenues dans le certificat sont correctes, et que le demandeur est qualifié pour détenir ce certificat.

Article 87 : Rapport de violation du présent règlement

1. Toute personne ayant connaissance d'une violation du présent règlement doit le signaler à l'Autorité.
2. L'Autorité a la discrétion de déterminer la nature et le type de toute enquête supplémentaire ou des mesures d'application qui seront prises.

Article 88 : Exécution des directives

Toute personne qui omet de se conformer aux instructions qui lui sont données par l'Autorité ou par toute personne autorisée par elle et en vertu des dispositions du présent règlement est réputée, aux fins du présent règlement, avoir contrevenu à cette disposition.

Article 89 : Redevances aéronautiques

1. L'Autorité peut déterminer les redevances à percevoir dans le cadre de l'émission, validation, renouvellement, extension ou modification de tout certificat, permis ou autre document, y compris la délivrance d'une copie y afférente, ou la passation de tout examen, essai, inspection ou enquête ou l'octroi de toute autorisation ou approbation requise par ou en vertu du présent règlement, tous ordres, avis ou proclamations qui en découlent.
2. Sur demande faite dans le cadre de laquelle une taxe est exigible en conformité avec les dispositions du point 1 ci-dessus, le déposant doit, avant que la demande ne soit considérée, payer les frais ainsi exigés.
3. Si, après que le paiement a été fait, la demande est retirée par le demandeur, ou cesse d'avoir effet de quelle que façon que ce soit ou est refusée, l'Autorité ne remboursera pas le paiement effectué.

Article 90 : Application du présent règlement

1. Le présent règlement s'applique aux aéronefs, autres que des aéronefs militaires, appartenant ou exclusivement employés dans les services du Gouvernement, et, aux fins de la demande, le ministère ou toute autre autorité actuellement responsable de la gestion de l'aéronef est réputé être l'exploitant de l'aéronef, et dans le cas d'un aéronef appartenant au gouvernement, être le propriétaire des intérêts du Gouvernement dans l'aéronef.
2. Sauf disposition contraire expresse, les forces navales, l'autorité militaire ou les forces de l'air membre d'une force en visite ainsi que les biens détenus ou utilisés aux fins d'une telle force, sont exemptés des dispositions du présent règlement dans la même mesure que si cette force faisait partie de la force militaire du Burundi.

Article 91 : Application extraterritoriale du présent règlement

Sauf lorsque le contexte l'exige autrement, les dispositions du présent règlement:

- a) dans la mesure où elles s'appliquent (que ce soit par référence explicite ou non) à des aéronefs immatriculés au Burundi, sont appliquées à ces aéronefs où qu'ils soient;

- b) dans la mesure où elles s'appliquent (que ce soit par référence explicite ou non) aux autres aéronefs, s'appliqueront aux aéronefs comme s'ils étaient au Burundi;
- c) dans la mesure où elles interdisent d'imposer ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non), interdisent l'accomplissement d'une chose par une personne, ou par l'intermédiaire d'un membre d'équipage de tout aéronef immatriculé au Burundi, sont applicables aux personnes et à l'équipage où qu'ils se trouvent ; et
- d) dans la mesure où elles interdisent d'imposer ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement d'une chose par rapport à tout aéronef immatriculé au Burundi par les autres personnes, si ces personnes sont des citoyens du Burundi, leur sont applicables où qu'ils puissent être.

CAPITRE VI: INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 92 : Contravention au règlement

Quiconque contrevient à l'une quelconque des dispositions du présent règlement peut causer la révocation ou la suspension de ses licence, certificat, approbation, autorisation, exonération ou tout autre document.

Article 93 : Sanctions

Toute personne coupable de l'une quelconque des dispositions du présent règlement encoure les peines prévues par le Code de l'aviation civile du Burundi.

CHAPITRE VII : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 94: Durée de validité

Tous les licences, certificats, permis ou autorisations encore valides délivrés ou accordés par l'Autorité avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration, révocation, annulation ou remplacement.

Article 95 : Transition

1. Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, toute personne qui, à l'entrée en vigueur du présent règlement, se livre à tous actes, fonctions ou activités visés dans le présent règlement, doit, dans les douze mois à compter de la date de son entrée en vigueur, ou dans les délais plus longs que le Ministre pourrait prescrire par avis dans le bulletin officiel du Burundi, se conformer aux exigences du présent règlement ou cesser de vaquer à de tels actes, fonctions ou activités.
2. Toute personne qui omet de se conformer au présent règlement dans les délais prescrits, commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas deux millions de francs burundais ou d'un emprisonnement pour une durée n'excédant pas trois ans ou l'une de ces deux peines seulement, pour chaque infraction.

Article 96 : Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bujumbura, le... // 2011

**Le Ministre des Transports, des Travaux
Publics et de l'Équipement**

Dr. Ir. Saidi KIBEYA

Table des matières

CHAPITRE I : GENERALITES.....	2
Article 1 : Dénomination.....	2
Article 2 : Définitions.....	2
SIGLES ET ACRONYMES	10
CHAPITRE II : REGLES GENERALES DE VOL	11
SECTION I : PROTECTION DES PERSONNE ET DES BIENS	11
Article 3 : Conformité aux règles de l’air et au contrôle de la circulation aérienne.....	11
Article 4 : Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs	11
Article 5 : Hauteurs minimales	11
Article 6 : Vols en formation	13
Article 7 : Ballons libres non habités	13
Article 8 : Acrobaties aériennes.....	16
Article 9 : Règles de la circulation à droite.....	16
Article 10 : Zones interdites et zones réglementées	16
Article 11 : Vols au-dessus des parcs de jeu, réserves nationaux.....	16
Article 12 : Niveaux de croisière	17
Article 13 : Jet d’objets et pulvérisation, remorquages et descente en parachute	19
Article 14 : Proximité	19
Article 15 : Priorité de passage.....	19
Article 16 : Contrôle de la circulation sur l'aire de mouvement.....	20
Article 17 : Manœuvre à flot.....	21
Article 18 : Feux réglementaires des aéronefs	21
Article 19 : Défaillance des feux pendant la nuit.....	25
Article 20 : Conditions relatives aux feux réglementaires des aéronefs	25
Article 21 : Ballons captifs, cerfs-volants, ballons dirigeables, planeurs et parachutes ascensionnels.....	26
Article 22 : Ballons captifs et cerfs volants	26
Article 23: Dirigeables	27
Article 24 : Feux anticollision.....	28
Article 25 : Vol aux instruments simulé.....	28
Article 26 : Exercices d’approche aux instruments	28
Article 27 : Aérodromes non contrôlés	28
Article 28 : Aérodromes contrôlés.....	29
Article 29 : Aéronefs évoluant aux abords d’un aérodrome contrôlé.....	29
Article 30 : Accès et mouvement dans l’aire de manœuvre.....	30

SECTION 2 : PLAN DE VOL.....	30
Article 31 : Actions avant le vol.....	30
Article 32 : Plan de vol.....	31
Article 33: Dépôt de plan de vol.....	31
Article 34 : Teneur du plan de vol.....	32
Article 35 : Modifications au plan de vol.....	32
Article 36 : Clôture d'un plan de vol.....	33
SECTION 3 : SIGNAUX	34
Article 37 : Signaux universels employés en aviation.....	34
Article 38 : Les signaux de détresse	34
Article 39 : Signaux d'urgence	34
Article 40 : Aéronefs interceptés et signaux d'interception.....	35
TABLEAU 2 - SIGNAUX EMIS PAR L' AERONEF INTERCEPEUR	35
Tableau 3 : Signaux émis par l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur....	36
Article 41: Signaux visuels pour avertir un aéronef entrant dans un espace aérien spécifié sans autorisation.....	37
Article 42 : Signaux pour la circulation d'aérodrome	37
Article 43 : Signaux de circulation au sol	41
Article 44 : Signaux de placement -pilote à l'intension du signaleur.....	48
Article 45 : Heure	49
SECTION 4 : SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE.....	49
Article 46 : Autorisation du contrôle de la circulation aérienne.....	49
Article 47 : Possibilité de modification d'autorisation en cours de vol	49
Article 48 : Respect du plan de vol.....	50
Article 49: Route à suivre.....	50
Article 50 : Dérogations involontaires.	50
Article 51: Changement d'autorisation du contrôle de la circulation aérienne	51
Article 52 : Comptes rendus de position	51
Article 53: Autorisation du contrôle de la circulation aérienne pour les vols VFR	52
Article 54 : Les vols VFR dans les espaces aériens spécifiés.....	52
Article 55 : Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC	52
Article 56: Vols IFR dans l'espace aérien contrôlé : rapport de dysfonctionnement	52
Article 57 : Communications	53
Article 58 : Interruption des communications air-sol.....	53
Article 59 : Interruption des communications sol-air.....	54
SECTION 5 : ACTES D'INTERVENTION ILLICITE ET INTERCEPTION DES AERONEFS	54

Article 60 : Intervention illicite.....	54
Article 61: Interception des aéronefs civils.....	55
SECTIONS 6 : DISPOSITIONS DIVERSES.....	57
Article 62 : Rapports d'incidents.....	57
Article 63: Calages altimétriques.....	57
Article 64: Classification de l'espace aérien.....	57
Article 65 : Etendue de l'autorité du pilote commandant de bord.....	60
Article 66 : Limitations imposées aux vols VFR par les conditions météorologiques ...	60
Article 67 : Les vols dans l'espace aérien de classe A.....	60
Article 68 : Coordination des activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs ..	60
CHAPITRE III : REGLES DE VOL A VUE.....	60
Article 69 : Conditions météorologiques de vol à vue.....	60
Article 70 : Règles de vol à vue dans une zone de contrôle.....	61
Article 71 : Altitudes minimum sécurisées pour les vols VFR.....	62
Article 72 : Choix des règles de vol.....	62
Article 73 : Règles de vol à vue à l'intérieur et à l'extérieur des espaces aériens contrôlés	62
Article 74 : Passage des règles de vol à vue aux règles de vol aux instruments.....	62
CHAPITRE IV : REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS.....	63
Article 75 : Equipements d'aéronefs	63
Article 76 : Les vols IFR en espace aérien contrôlé.....	63
Article 77 : Vols IFR en dehors d'un espace aérien contrôlé	4
Article 78 : Altitudes minimum pour les vols IFR	4
Article 79 : Passage des règles de vol aux instruments aux règles de vol à vue.....	4
CHAPITRE V : DIVERS	5
Article 80 : Usage problématique de substances psychoactives.....	5
Article 81 : Inspection du certificat d'enregistrement.....	5
Article 82 : Changement de nom.....	5
Article 83 : Changement d'adresse.....	5
Article 84 : Remplacement de documents.....	5
Article 85 : Suspension ou révocation de certificat.....	6
Article 86 : Utilisation et conservation des certificats et des documents.....	6
Article 87 : Rapport de violation du présent règlement	7
Article 88 : Exécution des directives.....	7
Article 89 : Redevances aéronautiques.....	7
Article 90 : Application du présent règlement.....	7
Article 91 : Application extraterritoriale du présent règlement.....	7

CAPITRE VI: INFRACTIONS ET SANCTIONS	9
Article 92 : Contravention au règlement.....	9
Article 93 : Sanctions	9
CHAPITRE VII : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....	10
Article 94: Durée de validité.....	10
Article 95 : Transition	10
Article 96 : Entrée en vigueur.....	10