

Art. 2. — Le ministre de l'industrie et de l'énergie est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 20 janvier 1965.

Ahmed BEN BELLA.

Arrêtés des 31 août, 28 octobre, 4, 15 novembre, 10 et 23 décembre 1964 portant mouvement de personnel de l'administration centrale.

Par arrêté du 31 août 1964, M. Abdelhamid Atif est nommé en qualité d'administrateur civil, 2^e classe, 1^{er} échelon, au ministère de l'économie nationale (industrialisation).

Le dit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 novembre 1964, M. Mohamed Atif est nommé en qualité de secrétaire administratif classe normale, 1^{er} échelon, au ministère de l'économie nationale.

Le dit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 13 novembre 1964, est acceptée la démission offerte par M. Abdelkader Oldache, secrétaire administratif, à compter du 1^{er} octobre 1964.

Par arrêté du 13 novembre 1964, M. Mohamed Neciri, administrateur civil, au ministère de l'économie nationale, est révoqué de ses fonctions, avec effet du 7 juillet 1964.

Par arrêté du 10 décembre 1964, M. Ahmed Ferroukhi est nommé en qualité d'adjoint technique de 1^{er} échelon, au ministère de l'économie nationale.

Le dit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 23 décembre 1964, M. Smaïl Haroun est nommé en qualité de secrétaire administratif de classe normale, 1^{er} échelon, au ministère de l'économie nationale.

Le dit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

MINISTERE DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret du 20 janvier 1965 portant nomination du secrétaire général du ministère des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports.

Le Président de la République, Président du Conseil,

Vu le décret n° 64-333 du 2 décembre 1964 portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu le décret n° 64-334 du 2 décembre 1964 portant suppression des cabinets et création de postes de secrétaires généraux de ministères ;

Sur proposition du ministre des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports,

Décète :

Article 1^{er}. — M. Mohamed Ibnou Zekri est nommé secrétaire général du ministère des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports.

Art. 2. — Le ministre des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 20 janvier 1965.

Ahmed BEN BELLA.

Arrêté du 7 janvier 1965 fixant les conditions de survol de l'eau par les aéronefs de transport public.

Le ministre des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports,

Vu l'article 35 de l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public ;

Sur proposition du sous-directeur de l'aviation civile,

Arrête :

Titre 1^{er}

Dispositions générales

Article 1^{er}. — Le présent arrêté s'applique :

1°) Aux aéronefs de transport public de toute nationalité dans les espaces où les services algériens sont chargés de l'alerte, des recherches et du sauvetage ;

2°) Aux aéronefs algériens de transport public en dehors des espaces définis ci-dessus, lorsque la présente réglementation est plus restrictive que celle en vigueur dans les zones survolées.

Art. 2. — Conformément à la réglementation en vigueur, le commandant de bord demeure responsable de l'exécution de sa mission, même après un amerrissage forcé.

Art. 3. — Les exploitants des aéronefs visés par le présent arrêté doivent établir un manuel d'instruction concernant le secourisme et la survie et toutes notices nécessaires pour l'utilisation par des personnes non qualifiées des divers équipements définis en annexe. Ces notices succinctes doivent faire partie du matériel de survie et être inaltérables par l'eau. Elles doivent être pratiquement inséparables des équipements qu'elles concernent.

Art. 4. — Dans le cas de transport de passagers au-dessus de l'eau, sans préjudice de l'application de la réglementation en vigueur sur la composition des équipages, l'équipage doit comprendre un membre du personnel navigant commercial possédant le certificat de sécurité et de sauvetage ou, s'il n'y a pas de personnel navigant commercial à bord, un membre du personnel navigant technique possédant ce certificat ou ayant reçu une instruction jugée équivalente par le sous-directeur de l'aviation civile.

Art. 5. — Les aéronefs de transport public de la catégorie III ne sont pas autorisés à effectuer des vols de transport public au-dessus de l'eau à une distance de la côte, supérieure à la plus faible des distances suivantes :

— distance permettant de rejoindre la terre ferme en cas de panne d'un moteur ;

— distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Art. 6. — Le survol de l'eau par des aéronefs de transport public des catégories I et II peut être effectué en régime IFR ou VFR. En régime VFR, les conditions suivantes doivent être respectées :

— les vols doivent faire l'objet d'un plan de vol ;

— les vols doivent suivre certains itinéraires ;

— les aéronefs doivent être dotés d'un équipement radioélectrique de navigation et de radiocommunication adapté à l'itinéraire suivi ;

— l'équipage doit posséder les qualifications nécessaires pour mettre en œuvre l'équipement prévu ci-dessus ;

— des procédures particulières relatives aux comptes rendus de position et à la conduite des vols doivent être observées.

Art. 7. — Les itinéraires pour les vols VFR et les équipements et procédures correspondants prévus à l'article 6 ci-dessus sont définis par le sous-directeur de l'aviation civile et publiés dans les manuels d'information aéronautique.

Art. 8. — Outre l'équipement exigé par les conditions techniques d'emploi et éventuellement, l'équipement prévu aux articles 6 et 7 ci-dessus, les appareils de transport public amenés à survoler l'eau, doivent emporter les équipements de sauvetage, de survie et de signalisation définis aux articles ci-après, du présent arrêté.

Titre II

Matériels individuels de sauvetage

Art. 9. — Tout aéronef de transport public ayant ou pouvant avoir à survoler l'eau, doit emporter des dispositifs individuels de sauvetage, de tailles appropriées, en nombre au moins égal à celui des personnes se trouvant à bord, enfants compris. Toutefois, lorsque le survol de l'eau n'a lieu qu'au décollage ou à l'atterrissage, il doit être précisé dans le manuel d'exploitation sur quelles lignes ces dispositifs individuels de sauvetage doivent obligatoirement être à bord.

Art. 10. — Les dispositifs individuels de sauvetage ainsi que leurs accessoires, doivent être homologués ou agréés par les services qualifiés.

Art. 11. — Tous les dispositifs individuels de sauvetage destinés à la même catégorie de passagers à bord (adultes, enfants ou bébés) doivent être du même type et interchangeables.

Ces dispositifs doivent être placés à bord des aéronefs de façon à être commodément repérables et accessibles. Ils doivent répondre aux conditions précisées en annexe au présent arrêté.

Art. 12. — Le commandant de bord est chargé de donner aux passagers de l'aéronef de transport public survolant l'eau, toutes les indications nécessaires concernant l'emplacement des gilets et leur utilisation.

Il est chargé de contrôler ou de faire contrôler la mise en place et les manœuvres de gonflement des gilets lorsque ces mesures sont ordonnées.

Titre III

Matériel collectif de sauvetage

Art. 13. — Le matériel collectif de sauvetage à emporter pour les aéronefs de transport public appelés à survoler l'eau, est composé comme suit :

a) Quand la distance à la côte dépasse la plus faible des distances suivantes :

— distance permettant en cas de panne d'un moteur d'atteindre la terre ferme ;

— distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef, s'il s'agit d'un aéronef propulsé par hélice, vingt fois l'altitude, s'il s'agit d'un aéronef à réaction; il doit être embarqué un nombre suffisant de canots pour recevoir tous les occupants s'il s'agit d'un aéronef de transport public de la catégorie II, le tiers des occupants, s'il s'agit d'un appareil de la catégorie I ;

b) Pour les aéronefs de la catégorie I, quand la distance à la côte est supérieure à une heure de vol par vent nul avec un moteur arrêté, cette distance n'excédant pas 500 km, il doit être embarqué un nombre de canots suffisant pour recevoir tous les occupants de l'avion ;

c) Toutefois, dans les cas visés aux paragraphes a et b ci-dessus, si le nombre prévisible des enfants des personnes âgées ou des malades à bord, dépasse le tiers des passagers ou, si l'ensemble de ces trois catégories de passagers dépasse le tier.

des occupants (cas de transports spéciaux), des canots supplémentaires permettant d'embarquer l'ensemble des personnes visées par le présent alinéa doivent être emportés.

Art. 14. — Le sous-directeur de l'aviation civile peut imposer des canots collectifs supplémentaires lorsque les conditions d'exploitation, certains types d'aéronefs, la latitude moyenne, la saison et également tout autre facteur pouvant compromettre la survie des naufragés, rendent cette mesure nécessaire.

Art. 15. — Les canots de sauvetage doivent être homologués ou agréés par les services qualifiés. Ils doivent répondre aux conditions précisées dans l'annexe au présent arrêté.

Art. 16. — Le commandant de bord ou, par délégation, les autres membres du personnel navigant et notamment le personnel navigant commercial, sont chargés :

— de donner toutes les indications nécessaires à l'évacuation de l'aéronef dans l'éventualité d'un amerrissage forcé ;

— de prendre toutes mesures pour que ne soient pas obstruées ou coincées les portes et issues de secours ;

— de donner les consignes de mise en œuvre des embarcations collectives et celles relatives à l'embarquement des naufragés, à l'utilisation des accessoires et des moyens de signalisation prévus ;

— d'assurer l'ordre et la discipline.

Titre IV

Matériel collectif de survie

Art. 17. — Le matériel collectif de survie est obligatoire pour tout aéronef survolant l'eau dans les conditions visées à l'article 13 du présent arrêté.

Art. 18. — Sa composition est définie dans l'annexe au présent arrêté. Il doit être accepté par le sous-directeur de l'aviation civile.

Titre V

Matériel collectif de signalisation

Art. 19. — Le matériel collectif de signalisation est obligatoire pour tout aéronef survolant l'eau dans les conditions visées à l'article 13 du présent arrêté.

Art. 20. — Sa composition est définie dans l'annexe au présent arrêté. L'émetteur radio-électrique portatif doit être homologué ; les autres matériels de signalisation doivent être acceptés par le sous-directeur de l'aviation civile.

Titre VI

Dispositions communes. — Dérégations

Art. 21. — Les différents équipements définis en annexe doivent être situés au voisinage des issues et être conditionnés de manière à subir le minimum de dégâts lors d'un amerrissage forcé. Ils doivent être fractionnés de telle sorte que leur poids et leur encombrement permettent leur évacuation facile par les issues de secours.

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

Art. 22. — Toutes dispositions doivent être prises par les exploitants pour que les équipements soient maintenus en bon état de fonctionnement et que les vivres et boissons réservés à la survie soient toujours consommables.

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

Art. 23. — Des dérogations temporaires aux dispositions du présent arrêté peuvent être accordées par le sous-directeur de l'aviation civile.

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

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

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

Art. 24. — Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

Art. 25. — Le sous-directeur de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié ainsi que son annexe au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 janvier 1965.

Abdelkader ZAIBEK.

A N N E X E

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

Titre 1^{er}

Dispositif individuel de sauvetage

Article 1^{er}. — Les exploitants doivent préciser dans leur manuel d'exploitation les dispositions de sauvetage envisagées pour les enfants de moins de deux ans et les bébés dans l'éventualité d'un amerrissage forcé. Les dispositifs individuels de sauvetage doivent être spécialement adaptés à cette catégorie de passagers (berceaux par exemple).

Art. 2. — Les dispositifs individuels de sauvetage ou gilets doivent s'adapter rapidement à toutes les tailles d'adultes. Il doit exister un modèle spécial pour enfants de deux ans et plus.

Art. 3. — Les accessoires suivants doivent être adjoints à chacun des dispositifs individuels de sauvetage de passager et placés bien en vue à portée de la main :

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

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

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

Des instructions d'utilisation doivent être inscrites sur le dispositif individuel ou sur un feuillet fixé à ce dernier de façon à être, ainsi que le feuillet, inaltérables au contact de l'eau de mer et facilement lisibles dans l'eau par le porteur. Elles doivent être rédigées en trois langues au moins : arabe, français et anglais ou espagnol.

Titre II

Matériel collectif de sauvetage

Art. 4. — Matériaux. — Les tissus, enduits et autres matériaux entrant dans la fabrication des canots pneumatiques à

gonflement automatique doivent résister à l'action de l'eau de mer, de la chaleur, du froid et au contact accidentel des hydrocarbures.

La surface extérieure doit être de couleur orange.

Art. 5. — Protection. — Les canots de sauvetage doivent comporter un toit de couleur rouge orange. Ce toit ne doit comporter aucun dispositif susceptible d'occasionner des avaries au canot. Sa mise en place doit pouvoir s'effectuer automatiquement.

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

Art. 6. — Flottabilité. — Elle doit être au moins égale au double de la charge prévue. Elle doit être suffisante pour que les passagers prévus pour une embarcation soient maintenus hors de l'eau dans le cas où une déchirure se produirait en un point quelconque des flotteurs ou du fond ; en conséquence, les flotteurs ne doivent pas posséder d'intercommunication. La pression du gaz doit pouvoir être réglée en fonction de la température extérieure.

Le fond doit être constitué par une paroi double.

Art. 7. — Gonflement. — Il est assuré au moyen d'un gaz inerte et comprimé dans une ou plusieurs bouteilles fixées au canot. Le gonflement est automatique pour les canots qui ne sont pas stockés dans la cabine.

Art. 8. — Appareils. — Les canots doivent recevoir l'équipement suivant, qui doit être accepté par le sous-directeur de l'aviation civile :

Un filin de retenue destiné à l'amarrage du canot à l'avion pouvant être largué rapidement ou automatiquement dès qu'une traction au plus égale à 200 kg est exercée.

Une saisine solide et apparente sur tout le pourtour ;

Deux postes d'embarquement pour les canots de dix places et plus, chaque poste étant doté d'un dispositif permettant d'embarquer facilement.

Une ancre flottante à émerillon ;

Une trousse de réparation ;

Un couteau insubmersible ;

Un soufflet ou une pompe et un tuyau raccord ;

Une écope pour dix passagers et des éponges ;

Une boussole étanche ;

Un filin lesté de 10 mètres pour sauvetage de naufragé ;

Un dispositif de balisage lumineux ;

Une notice de mise en œuvre, inaltérable au contact de l'eau de mer et rédigée en trois langues au moins : arabe, français et anglais ou espagnol.

Titre III

Matériel collectif de survie

Art. 9. — Chaque canot de sauvetage doit être muni du matériel collectif de survie (tels que vivres, eau douce, nécessaire pour la pêche, dispositif de déchloration pour un litre d'eau douce par personne à bord) dont la composition exacte est fixée par le manuel d'exploitation, suivant les itinéraires.

Titre IV

Matériel collectif de signalisation

Art. 10. — Le matériel collectif de signalisation doit comprendre par embarcation, le matériel suivant, qui doit être accepté par le sous-directeur de l'aviation civile :

— deux miroirs de signalisation ;

— des fusées à double étoile rouge (six au minimum) munies d'un dispositif d'allumage automatique et fonction-

nant, tenues à la main, sans lance-fusée (à utiliser de nuit en principe) ;

- des fumigènes à fumée orangée (six au minimum) à allumage automatique (à employer de jour en principe) ;
- des feux de bengale (six au minimum) ;
- des sachets ou pains de fluorescéine (300 gr. pour dix occupants), perméables et contenus dans une enveloppe imperméable

La fluorescéine doit être utilisée par petites quantités à la fois et de manière à créer une traînée lumineuse continue et de longue durée.

Art. 11. — En plus des équipements précédents, l'une au moins des embarcations doit comprendre :

Un émetteur radio-électrique portatif nomologué, enfermé dans une enveloppe étanche et flottante amarrée à l'embarcation. Il doit être prévu une antenne utilisable par vent fort et par vent nul.

Cet émetteur doit répondre aux caractéristiques suivantes :

- deux fréquences (500 khz et 8.364 khz) doivent pouvoir être utilisées alternativement (l'alternance étant automatique) ;
- la portée doit être supérieure à 250 km avec antenne ;
- le code morse doit être porté de manière apparente sur l'émetteur.

L'émission automatique par manœuvre à main doit être de quarante secondes sur chaque fréquence, dont vingt secondes d'émission de S.O.S. et vingt secondes d'émission de traits continus.

Dans le cas d'utilisation de la fréquence de 500 khz, les émissions de S.O.S. doivent être précédées du signal d'auto-alarmer.

Le poste doit pouvoir servir pendant plusieurs journées consécutives, c'est-à-dire être endurant et pouvoir être mis en œuvre de façon prolongée sans fatigue excessive du personnel (ces deux points doivent être vérifiés lors de l'homologation).

Des matériels radio-électriques portatifs fonctionnant sur les fréquences VHF ou UHF pourront en outre être utilisés dans les conditions qui seront définies dans les publications d'information aéronautique.

Arrêté du 7 janvier 1965 fixant les conditions de survol de l'eau par les aéronefs de tourisme et de travail aérien.

Le ministre des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports,

Vu l'article 10 de l'arrêté du 23 octobre 1964 relatif aux conditions techniques d'exploitation et aux règles d'aménagement et de sécurité des aéronefs assurant des services privés ou de travail aérien ;

Sur proposition du sous-directeur de l'aviation civile,

Arrête :

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er. — Le présent arrêté s'applique :

1°) Aux aéronefs de tourisme et de travail aérien de toute nationalité dans les espaces où les services algériens sont chargés de l'alerte, des recherches et du sauvetage.

2°) Aux aéronefs algériens de tourisme et de travail aérien en dehors des espaces définis ci-dessus, lorsque la présente réglementation est plus restrictive que celle en vigueur dans les zones survolées.

Art. 2. — Conformément à la législation en vigueur, le commandant de bord demeure responsable de l'exécution de sa mission, même après un amerrissage forcé.

Art. 3. — Les aéronefs d'un poids supérieur ou égal à 5.700 Kg ou équipés pour transporter plus de dix personnes (non compris l'équipage), survolant l'eau, sont soumis à la réglementation applicable aux aéronefs de transport public.

Art. 4. — Le survol de l'eau par des aéronefs de tourisme et de travail aérien peut être effectué en régime IFR ou VFR. En régime VFR, les conditions suivantes doivent être respectées :

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

Art. 5. — Les itinéraires pour les vols VFR et les équipements et procédures correspondants sont définis par le sous-directeur de l'aviation civile et publié dans les manuels de l'information aéronautique.

Art. 6. — Outre l'équipement exigé par les conditions techniques d'emploi et éventuellement, l'équipement prévu aux articles 4 et 5 ci-dessus, les aéronefs de tourisme et de travail aérien amérés à survoler l'eau, doivent emporter les équipements de sauvetage, de survie et de signalisation définis aux articles ci-après du présent arrêté.

Art. 7. — Lorsque le survol de l'eau n'a lieu qu'au décollage ou à l'atterrissage, que l'éloignement de la terre ferme est inférieur à un mille marin et l'altitude telle que l'aéronef puisse rejoindre l'aérodrome en cas d'arrêt d'un moteur, les équipements définis aux articles ci-après ne sont pas exigibles à bord des aéronefs de tourisme et de travail aérien.

TITRE II

Matériels individuels de sauvetage

Art. 8. — Tout aéronef de tourisme et de travail aérien ayant ou pouvant avoir à survoler l'eau, doit emporter des dispositifs individuels de sauvetage, en nombre au moins égal à celui des personnes se trouvant à bord, enfants compris.

Art. 9. — Les dispositifs individuels de sauvetage ainsi que leurs accessoires doivent être homologués ou agréés par les services qualifiés.

Art. 10. — Les dispositifs individuels de sauvetage doivent être de taille appropriée aux personnes se trouvant à bord de l'aéronef.

Ces dispositifs doivent être placés à bord des aéronefs de façon commodément repérable et accessible.

Art. 11. — Les matériels individuels de sauvetage doivent être munis des équipements de signalisation définis dans l'annexe au présent arrêté.

TITRE III

Matériel collectif de sauvetage, de survie et de signalisation

Art. 12. — Des canots en nombre suffisant pour recevoir tous les occupants de l'aéronef et les matériels de survie et de signalisation définis dans l'annexe au présent arrêté, doivent être embarqués dans les cas suivants :

- pour les monomoteurs, lorsque l'aéronef s'éloigne de la terre ferme à une distance supérieure à celle qu'il pourrait parcourir, le moteur arrêté,
- pour les multimoteurs, lorsque l'aéronef s'éloigne de la terre ferme à une distance supérieure à celle qu'il pourrait parcourir un moteur arrêté, cette distance ne pouvant toutefois excéder 150 kilomètres.

TITRE IV

Dispositions communes — Dispenses — Dérogations

Art. 13. — Les équipements de sauvetage, de survie et de signalisation doivent être conditionnés et placés à bord de l'appareil de façon à subir le minimum de dégâts lors d'un amerrissage forcé et à pouvoir en être extraits facilement.

Art. 14. — Les aéronefs de tourisme et de travail aérien effectuant la traversée de la Méditerranée occidentale dans les conditions prévues aux articles 4 et 5 ci-dessus, peuvent être dispensés d'emporter tout ou partie du matériel collectif de sauvetage, de survie et de signalisation prévu à l'article 12, ci-dessus.

Les conditions et l'objet de ces dispenses seront définis par décision du sous-directeur de l'aviation civile et publiés dans les manuels d'information aéronautique.

Art. 15. — Des dérogations aux prescriptions fixées par le présent arrêté, peuvent être accordées par le sous-directeur de l'aviation civile.

Ces dérogations pourront être assorties de dispositions particulières concernant notamment le remboursement de frais de recherches et de sauvetage.

Art. 16. — Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

Art. 17. — Le sous-directeur de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié ainsi que son annexe au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 janvier 1965.

Abdelkader ZAIBEK.

ANNEXE

SURVOL DE L'EAU PAR LES AERONEFS
DE TOURISME ET DE TRAVAIL AERIEN

TITRE I

Matériel individuel de sauvetage et de signalisation

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

Chaque gilet de sauvetage ou dispositif flottant doit être muni :

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

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

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

TITRE II

Matériel collectif de sauvetage, survie et de signalisation

Les canots de sauvetage doivent répondre aux mêmes caractéristiques que celles des canots de sauvetage exigés pour les aéronefs de transport public.

Ils doivent notamment comporter les appareils adaptés à leur capacité.

Chaque canot de sauvetage doit être muni de matériels de survie adaptés aux itinéraires (tels que vivres, eau douce, nécessaire pour la pêche, déchlorureur).

Les rations doivent être calculées sur une alimentation de deux jours au minimum.

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

- a) un miroir de signalisation, genre S.O.S. 643.
- b) six fusées jour et nuit (à fonctionnement autonome émettant deux étoiles rouges)
- c) deux lampes à piles activables (4,5 volts : 12 heures)
- d) six fumigènes, feux de bengale d'une durée de trois minutes.
- e) une boîte d'allumettes étanche.
- f) un émetteur portatif MF/HF qui doit posséder les mêmes caractéristiques minima que celles exigées pour le survol des régions inhospitalières par les aéronefs de transport publics ; toutefois, lorsque plusieurs canots sont embarqués l'émetteur MF/HF n'est exigé que pour un seul.

En fonction des itinéraires, le sous-directeur de l'aviation civile pourra autoriser l'emploi d'un émetteur VHF à la place de l'émetteur MF/HF.

Arrêté du 7 janvier 1965 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes civils ouverts à la circulation aérienne publique est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables.

Le ministre des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports,

Vu l'arrêté du 16 décembre 1963, fixant les conditions techniques d'exploitation des aérodromes de transport public et notamment son article 21 ;

Sur proposition du sous-directeur de l'aviation civile,

Arrête :

DEFINITIONS

Article 1er. — Dans le présent arrêté les termes ci-après sont employées dans les acceptions suivantes :

1. 1. — Hauteur critique : hauteur au dessus du niveau de l'aérodrome à laquelle la descente au cours de l'approche aux instruments doit être interrompue, si l'approche ne peut être poursuivie à vue. 1. 2. — Visibilité horizontale.

1. 2. 1. — Portée visuelle de piste : distance maximum mesurée à partir de l'entrée de la piste en service et dans le sens de cette piste, à laquelle la bande d'atterrissage ou les balises ou feux qui la délimitent sont visibles.

1. 2. 2. — Visibilité météorologique : possibilité, fonctions des conditions atmosphériques et exprimée en unités de distance de voir et d'identifier de jour, des objets remarquables non éclairés, et de nuit, des objets remarquables éclairés.

NOTE 1. — La visibilité météorologique est la plus petite des valeurs mesurées au cours d'un tour d'horizon.

NOTE 2. — Ce tour d'horizon sera effectué à proximité de la station météorologique d'aérodrome.

1. 3. — Hauteur de la base des nuages : hauteur par rapport au niveau de l'aérodrome de la limite inférieure de la zone où l'atmosphère commence à contenir des gouttelettes d'eau ou de glace. Cette limite peut être nette ou floue, régulière ou irrégulière.

1. 4. — Visibilité verticale : hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome à laquelle un ballon météorologique cesse d'être visible pour l'observateur qui l'a lâché.

1. 5. — Minima opérationnels : limites aux atterrissages et aux décollages fixées à un commandant de bord dans ses consignes opérationnelles.

Ces limites sont exprimées dans les termes suivants :

a) pour l'atterrissage :

- une hauteur critique,
- une portée visuelle de piste minimum,
- une hauteur minimum de la base des nuages (ou, en cas de brume ou brouillard au sol, une valeur minimum de la visibilité verticale.

b) pour le décollage :

- une portée visuelle de piste minimum,
- une hauteur minimum de la base des nuages (ou, en cas de brume ou brouillard au sol, une valeur minimum de la visibilité verticale.

NOTA. — Le terme « hauteur minimum de la base des nuages » pourra être exprimé par deux valeurs différentes selon que cet élément météorologique est net ou flou, régulier ou irrégulier.

1. 5. 1. — Minima opérationnels particuliers : minima opérationnels approuvés par le sous-directeur de l'aviation civile au bénéfice d'un exploitant pour l'utilisation d'un aérodrome par un type déterminé de ses aéronefs au cours d'une procédure déterminée.

1. 5. 2. — Minima opérationnels communs : minima opérationnels prescrits par le sous-directeur de l'aviation civile pour l'utilisation d'un aérodrome par tous les aéronefs des exploitants qui ne sont pas admis au bénéfice du régime particulier.

1. 6. — Procédure d'approche aux instruments : série de manœuvres déterminées à l'avance permettant à un aéronef en condition de vol, aux instruments, d'évoluer rationnellement, depuis le début de l'approche initiale jusqu'à l'atterrissage, ou jusqu'au point à partir duquel il pourra atterrir à vue.

Art. 2. — 2. 1. - Seuls peuvent être utilisés en IMC, à l'arrivée ou au départ des aérodromes pour lesquels une procédure d'approche aux instruments ou une procédure de décollage en IMC et les minima opérationnels correspondants, ont été définis et publiés.

2. 2. 2. — Certains exploitants peuvent être autorisés à utiliser en I M C, pour l'arrivée ou le départ, un aérodrome pour lequel aucune procédure d'approche ou de décollage aux instruments n'a été définie ou publiée, à condition que les procédures et les minima opérationnels qui seront utilisés pour la manœuvre considérée soient approuvés par le sous-directeur de l'aviation civile.

2. 3. — Toute procédure d'atterrissage sera interrompue à la hauteur critique si le pilote ne dispose pas à ce moment d'une visibilité suffisante pour poursuivre sa manœuvre par référence visuelle des repères au sol

Dans l'éventualité où la référence visuelle deviendrait insuffisante au dessous de la hauteur critique, la procédure sera immédiatement interrompue à moins qu'à ce moment la hauteur atteinte rend cette interruption plus périlleuse que la poursuite de l'approche.

2. 4. — Aucune manœuvre d'atterrissage ou de décollage ne sera entreprise lorsque l'un quelconque des éléments météoro-

logiques mesurés au sol, portée visuelle de piste, hauteur minimum de la base des nuages (ou en cas de brume ou brouillard au sol, visibilité verticale), est inférieur au minimum auquel l'aéronef est soumis pour cet élément en vue de l'exécution de la manœuvre.

2. 4. 1. — Pour l'atterrissage, lorsque la valeur de la portée visuelle de piste ne pourra être mesurée et transmise à l'aéronef, elle sera remplacée par la valeur de la visibilité météorologique pour l'application de la présente réglementation.

Art. 3. — Le bénéfice du régime des minima particuliers peut être retiré, s'il est constaté une déficience d'entraînement des équipages, de discipline d'exécution ou d'entretien de l'équipement de vol aux instruments.

Art. 4. — 4. 1. - Les procédures d'attente, d'approche et de décollage aux instruments et les minima opérationnels communs correspondants, sont définis et mis en service par décret du sous-directeur de l'aviation civile.

4. 2. — Ces procédures et minima sont établis conformément aux règles édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale en fonction des caractéristiques des aérodromes, installations et aéronefs utilisés.

4. 3. — Une instruction technique prise en application du présent arrêté, déterminera, en cas de besoin, l'ensemble des règles à appliquer en la matière.

4. 4. — Les minima opérationnels particuliers que les exploitants désirent appliquer à leurs aéronefs doivent être approuvés par le sous-directeur de l'aviation civile.

Art. 5. — Dans l'attente de la mise en vigueur des procédures et minima opérationnels conformément à l'article 4 ci-dessus, des procédures et minima opérationnels « provisoires et expérimentaux » peuvent être établis.

Ils sont alors publiés à titre d'information.

Art. 6. — Les procédures d'attente, d'approche et de décollage aux instruments et les minima opérationnels communs correspondants sont publiés sous forme de cartes d'attente et d'approche aux instruments pour les procédures et de tableaux pour les minima opérationnels par la sous-direction de l'aviation civile.

Les cartes et tableaux portent en référence le présent arrêté.

Dans le cas de publication de procédures et minima provisoires et expérimentaux, mention doit en être faite sur les cartes et les tableaux correspondants.

Art. 7. — Les procédures et minima pour les aérodromes militaires dont le ministère des postes et télécommunications, des travaux publics et des transports n'est pas affectataire, sont établis en accord avec le ministre de la défense nationale, notamment lorsque ces aérodromes peuvent être utilisés par les aéronefs civils en dégagement ou en secours.

Art. 8. — Les procédures d'attente, d'approche et de décollage et les minima opérationnels correspondants, actuellement appliqués sont maintenus en vigueur, à titre transitoire, jusqu'à l'intervention des mesures d'application prévues par le présent arrêté.

Art. 9. — Le sous-directeur de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 janvier 1965.

Abdelkader ZAIDEK.