



**IKINYAMAKURU C'IBITEGEKWA
MU
BURUNDI**

**BULLETIN OFFICIEL
DU
BURUNDI**

IBIRIMWO

SOMMAIRE

A. — Ibitegetswe na Leta

A. — Actes du Gouvernement

<i>Italiki n'inomero</i>	<i>Impapuro</i>
12 juillet 1978. — N° 740/138. Ordonnance ministérielle relative à la direction de l'Aéronautique civile et de la météorologie	363
12 juillet 1978. — N° 740/139. Ordonnance ministérielle portant mesures d'exécution des dispositions organiques sur la navigation aérienne	366

<i>Dates et nos</i>	<i>Pages</i>
Annexe I	390
Annexe II	393
Annexe III	396
Annexe IV	421
Annexe V	424
Annexe VI	426
Annexe VII	428
Annexe VIII	429
Annexe IX	430
Annexe X	431

A. — ACTES DU GOUVERNEMENT

Ordonnance n° 740/138 du 12 juillet 1978 relative à la direction de l'Aéronautique civile et de la météorologie.

Le Ministre des Transports et de l'Aéronautique,

Vu le décret-loi n° 1/186 du 26 novembre 1976 portant organisation des pouvoirs législatif et réglementaire ;

Vu le décret n° 100/109 du 5 décembre 1977 portant organisation des services de l'Administration du Ministère des Transports et de l'Aéronautique ;

Vu l'arrêté-loi n° 001/19 du 13 avril 1966 relatif à la navigation aérienne, tel que modifié à ce jour ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 notamment en son article 37 ;

Revu l'ordonnance n° 064/119 du 23 juillet 1971 relative à la Direction de l'Aéronautique,

Ordonne :

TITRE I

LE DIRECTEUR

Art. 1.

Le Directeur de l'Aéronautique civile et de la Météorologie, ci-après dénommé le Directeur, exerce, sous l'autorité du Ministre ayant les services aéronautiques dans ses attributions, la Direction et la coordination de l'ensemble des services qui concourent à l'Administration et au fonctionnement de l'aviation civile au Burundi.

Art. 2.

Le Directeur dispose de cinq services techniques et d'un service administratif, dont les attributions sont définies au titre 2 de la présente ordonnance.

Art. 3.

Le Directeur gère l'ensemble du personnel de ses services et propose à la décision du Ministre ayant les services aéronautiques dans ses attributions, après avis des Chefs de service intéressés, les nominations, mutations, congés, mises en route et sanctions suivant la réglementation en vigueur.

Art. 4.

Le Directeur soumet à la signature du Ministre ayant les services aéronautiques dans ses attributions les correspondances pour lesquelles il n'a pas délégation de signature. Les correspondances pour lesquelles il a cette délégation sont définies par le Ministre ayant les services aéronautiques dans ses attributions.

Art. 5.

Le Directeur est chargé des relations du Gouvernement du Burundi avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en ce qui concerne les questions techniques.

En ce qui concerne les relations avec l'Organisation Mondiale de la Météorologie, le règlement des questions techniques est du ressort du Représentant permanent du Burundi auprès de cette organisation.

Art. 6.

Le Directeur désigne les membres des commissions d'enquête sur les accidents d'avion qui sont dirigées par le Chef du service des Transports aériens.

Art. 7.

L'intérim, en cas d'absence du Directeur, est assuré par le sous-Directeur, Chef du Service administratif. En cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier, l'intérim est assuré par le Chef de service désigné par le Ministre ayant l'Aéronautique civile dans ses attributions ou son remplaçant.

Art. 8.

Les Chefs de service sont affectés par le Ministre ayant les services aéronautiques dans ses attributions, sur propositions du Directeur. Ils sont responsables du fonctionnement de leur service devant les questions techniques de leur ressort.

TITRE II

LES SERVICES

Art. 9.

Le chef de service administratif est chargé, sous l'autorité du Directeur et en collaboration avec les services techniques des tâches administratives et fi-

nancières qui incombent à la Direction de l'Aéronautique civile et de la Météorologie, en particulier :

- gestion du personnel : affectation, nominations, mutations, mises en route, congé et sanctions ;
- prévisions budgétaires, gestion du budget de l'Aéronautique et comptabilité générale de la Direction de l'Aéronautique civile et de la météorologie ;
- relations avec les services compétents du Gouvernement en ce qui concerne le budget, le personnel et l'administration générale ;
- passation des marchés, contrats, achats et réparation du matériel et de l'équipement dans les services ;
- contrôle et inventaire du matériel, mobilier, équipement et véhicules des services ;
- exploitation commerciale des aérodromes, perception des taxes et redevances ;
- discussions et établissement des concessions aux entreprises opérant sur l'aérodrome, perception des revenus de ces concessions ;
- location des bâtiments ;
- secrétariat de la Direction ;
- Documentation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

Art. 10.

Le Chef du service de la navigation aérienne est chargé, sous l'autorité du Directeur et en collaboration avec les autres services, des tâches relatives à la sécurité du trafic aérien, à l'établissement des règlements de navigation aérienne et à leur application en particulier :

- étude et définition des besoins en routes aériennes, régions et zones de contrôle ;
- établissement et mise à jour des règles de l'air ;
- établissement des règlements et procédures relatifs à la sécurité de la circulation aérienne et à son écoulement régulier ;
- application de la législation en matière de circulation aérienne ;
- fonctionnement des différents services de la circulation aérienne, contrôle, information de vol, alerte, et information aéronautique ;
- participation à la création et au fonctionnement sur le plan national, avec les différents départements ministériels intéressés, d'un organisme de sauvetage ;
- organisation du contrôle et du service incendie sur les aérodromes ;
- relations avec les pays étrangers en ce qui concerne la coordination des services assurés ;
- commandements et exploitation techniques des aérodromes sur le territoire du Burundi, en coordination avec les autres services ;

- participation à la formation et perfectionnement des personnes de la sécurité aérienne.

Art. 11.

Le Chef de service des télécommunications aéronautiques est chargé sous l'autorité du Directeur et en collaboration avec les autres services des tâches relatives à l'établissement et à la mise en application des règlements sur les télécommunications aéronautiques en général et en particulier :

- installation et fonctionnement des équipements de radiocommunication aéronautique et d'aides à la navigation de route ;
- fonctionnement de la partie exploitation des télécommunications aéronautiques ;
- installation et fonctionnement des systèmes d'aides radio à l'atterrissage des aérodromes du pays ;
- ensemble du système d'alimentation électrique des aérodromes dont les balisages lumineux ;
- coordination et relation avec les autres pays et organismes internationaux en matière des télécommunications aéronautiques et aides à la navigation ;
- participation à la formation et au perfectionnement des techniciens des télécommunications aéronautiques.

Art. 12.

Le Chef du service des Transports aériens est chargé, sous l'autorité du Directeur et en collaboration avec les autres services, des tâches relatives à l'exploitation des aéronefs de transport et de travail aérien, à la préparation de ses règlements et à leur application, du contrôle technique des aéronefs en général, en particulier :

- établissements des projets et élaboration d'études économiques relatifs au transport aérien au Burundi, politique générale, réglementation et procédures ;
- étude de projets de conventions internationales relatives aux transports aériens ;
- tenue à jour des registres d'immatriculation et du personnel navigant ;
- étude des demandes d'autorisations de transport aérien et de travail aérien nationaux et internationaux ;
- contrôle technique des organismes d'aviation légère et sportive, de leur matériel volant et des ateliers d'entretien des aéronefs ;
- établissement et vérification des certificats de navigabilité des aéronefs et des licences du personnel navigant et de sécurité aérienne ;
- établissement et contrôle des certificats d'immatriculation ;
- direction des enquêtes sur les accidents d'avion survenant sur le territoire national, observateur

dans les commissions d'enquête sur les accidents d'avion survenus, à l'étranger, à des aéronefs immatriculés au Burundi ;

- statistiques relatives aux transports aériens ;
- participation à la formation et perfectionnement du personnel de contrôle techniques.

Art. 13.

Le Chef du service de l'infrastructure est chargé sous l'autorité du Directeur et en collaboration avec les autres services des tâches relatives à la conception et à la construction des aérodromes et des installations connexes en particulier :

- études et choix des sites pour l'emplacement des nouveaux aérodromes ;
- établissements des plans de masse des aérodromes civils d'Etat ;
- enquêtes préalables à l'ouverture des aérodromes et autorisation d'ouverture de ces derniers ;
- étude topographique et du sol pour la construction des pistes ;
- détermination des standards internationaux en ce qui concerne la construction des pistes et des bâtiments sur les aérodromes ;
- études relatives à la construction et à l'entretien des bâtiments et autres installations aéronautiques ;
- étude des servitudes aéronautiques et propositions pour leur application ;
- proposition pour l'achat ou l'expropriation des terrains et constructions nécessaires au développement des aérodromes et de l'infrastructure des services aéronautiques ;
- Direction des travaux de génie civil sur les aérodromes ;
- participation, lorsque nécessaire, aux commissions d'enquête sur les accidents d'avions ;
- participation à la formation et perfectionnement du personnel du service de l'infrastructure.

Art. 14.

Le Chef du service de la Météorologie est chargé, sous l'autorité du Directeur et en collaboration avec les autres services, des tâches relatives à l'installation, l'entretien et l'exploitation des réseaux de météorologie aéronautique et de climatologie, en particulier :

- fixation des attributions des sections de météorologie aéronautique, de climatologie et de télécommunications météorologiques ;

- élaboration des programmes d'équipement et de fonctionnement ;
- approvisionnement en matériel technique de l'ensemble des stations des réseaux météorologiques et climatologiques ;
- installations, essais, entretien, contrôle et perfectionnement du matériel météorologique ;
- assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- collecte et émission des renseignements météorologiques à caractère national et international ;
- recherches scientifiques, techniques et pratiques concernant la météorologie et ses applications ;
- établissement de la documentation relative aux réseaux synoptiques et climatologiques, ainsi que la publication des observations faites et des études poursuivies ;
- participation, lorsque nécessaire, aux commissions d'enquête sur les accidents d'avions ;
- obligations techniques résultant des conventions, accords et règlements internationaux en matière de météorologie ;
- participation à la formation et perfectionnement du personnel météorologique.

TITRE III.

DISPOSITIONS FINALES.

Art. 15.

Des notes d'application pourront fixer dans le détail les modalités de fonctionnement des différents services de la Direction de l'Aéronautique civile et de la météorologie.

Art. 16.

La présente ordonnance, entre en vigueur le jour de sa signature, et abroge à partir de cette date toutes les dispositions antérieures ayant même objet notamment l'ordonnance ministérielle n° 064/119 du 23 juillet 1971 relative à la Direction de l'Aéronautique.

Fait à Bujumbura, le 12 juillet 1978.

Ladislav BARUTWANAYO,
Ingénieur Civil.

Ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978 portant mesures d'exécution des dispositions organiques sur la navigation aérienne

Le Ministre des Transports et de l'Aéronautique,

Vu le décret-loi n° 1/186 du 26 novembre 1976 portant organisation des pouvoirs législatif et réglementaire ;

Vu spécialement en son article 4 l'arrêté-loi n° 001/19 du 13 avril 1966 portant dispositions organiques sur la Navigation aérienne, tel que modifié à ce jour,

Vu la Convention de l'Aviation Civile Internationale ratifiée par le Burundi le 27 novembre 1967 ;

Vu le décret n° 100/109 du 5 décembre 1977 portant organisation des services de l'Administration du Ministère des Transports et de l'Aéronautique ;

Revu l'ordonnance n° 062/321 du 8 octobre 1955, telle que modifiée à ce jour, portant mesures d'exécution des dispositions organiques sur la Navigation Aérienne,

Ordonne :

CHAPITRE I

SURVOL DU TERRITOIRE ET ESCALE SUR LE TERRITOIRE DU BURUNDI.

Section I.

DROIT DE SURVOL DU TERRITOIRE

Art. 1.

Le droit de survol du territoire du Burundi est accordé à tous les aéronefs civils immatriculés dans un pays signataire :

- de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale,
- de l'Accord relatif au Transit des services aériens internationaux sans préjudice des règlements de la Navigation Aérienne du BURUNDI publiés dans les documents d'information aéronautique.

Art. 2.

Tout aéronef civil ne répondant pas aux conditions ci-dessus ne peut survoler le territoire sans une autorisation de la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Cette demande d'autorisation, dûment motivée, doit parvenir deux jours ouvrables avant la date de survol à la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 3.

Le survol du territoire par des aéronefs d'Etats étrangers est interdit sous réserve d'une autorisation du Ministre des Affaires Etrangères du Burundi.

Art. 4.

Le Gouvernement du Burundi se réserve le droit de refuser le survol à tout aéronef ou toute entreprise de transport aérien qui ne se conformerait pas aux lois et règlements de la République.

SECTION II

DROIT D'ESCALE NON COMMERCIALE

Art. 5.

Le droit d'escale non commerciale au Burundi est accordé à tous les aéronefs civils s'ils sont immatriculés dans un pays signataire :

- de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale,
- de l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux sans préjudice des règlements de la Navigation Aérienne du Burundi publiés dans les documents d'information aéronautique.

Art. 6.

Tout aéronef civil ne répondant pas aux conditions ci-dessus ne peut bénéficier du droit d'escale non commerciale sur le territoire du Burundi, sans une autorisation de la Direction de l'aéronautique et de la Météorologie. Cette demande d'autorisation, dûment motivée, doit parvenir huit jours avant la date de l'escale à la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 7.

Les aéronefs d'Etats étrangers ne peuvent faire escale au Burundi s'ils n'y sont autorisés par le Ministre des Affaires Etrangères du Burundi.

Art. 8.

Le Gouvernement du Burundi se réserve le droit d'interdire l'escale à tout aéronef ou toute entreprise de Transport Aérien qui ne se conformerait pas aux lois et règlements de la République.

Section III

DROIT D'ESCALE COMMERCIALE

Art. 9.

Transport international régulier

Les droits d'escales effectuées dans le but d'embarquer ou de débarquer d'une manière régulière des

passagers, des marchandises et de la poste par des entreprises de Transport aérien sont soumis à des accords signés entre le Gouvernement du Burundi et le Gouvernement des Etats dans lesquels les aéronefs des entreprises requérant les droits sont immatriculés. Ces accords porteront notamment sur les échanges des droits, les obligations des contractants et les services qui seront assurés.

Art. 10.

Transport international non régulier

Le droit d'escale effectuée dans le but d'embarquer ou de débarquer d'une manière épisodique en dehors des services aériens internationaux réguliers, des passagers, des marchandises et de la poste doit faire l'objet d'une autorisation du Ministre ayant les services aéronautiques dans ses attributions. Cette autorisation peut être assortie des conditions ou restrictions jugées souhaitables.

Art. 11.

Cabotage

Aucun droit de cabotage, c'est-à-dire d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou de la poste d'un point du Territoire du Burundi à destination d'un autre point du territoire ne pourra être accordé à un aéronef ou à une autre entreprise étrangère. Le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions peut autoriser à titre exceptionnel un vol de cabotage par un appareil étranger, sous les conditions qu'il détermine en raison des circonstances.

Chapitre II

IMMATRICULATION DES AERONEFS

Section I

IMMATRICULATION

Art. 12.

Tout aéronef survolant le territoire du Burundi en y atterrissant ou en décollant, doit porter les marques de nationalité spécifiées à l'annexe 7 de la Convention de Chicago (annexe I de la présente ordonnance) ainsi que les marques qui lui ont été attribuées lors de son immatriculation.

Les pays non signataires de la Convention de Chicago doivent notifier à la Direction de l'Aéronautique leur système d'identification avant tout survol du territoire du Burundi par un de leurs aéronefs.

Art. 13.

Immatriculation au Burundi

Doivent être inscrits au registre d'immatricu-

lation du Burundi tous les aéronefs qui ont leur port d'attache au Burundi.

Art. 14.

Peuvent être inscrits au registre d'immatriculation du Burundi tous les aéronefs appartenant à des ressortissants du Burundi ou à des sociétés ayant leur siège social au Burundi et dont la majorité des associés, s'il s'agit d'une société de personnes, et la majorité des administrateurs, s'il s'agit d'une société de capitaux, sont de nationalité burundaise.

Art. 15.

Les aéronefs immatriculés à l'étranger ne peuvent :

- Prendre leur port d'attache au Burundi qu'après avoir été au préalable rayés de la matricule étrangère,
- Etre inscrits au registre d'immatriculation du Burundi qu'après avoir été rayés de la matricule étrangère.

Art. 16.

L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement inscrit à la matricule du Burundi ne produit effet au Burundi que si son inscription à cette matricule a été préalablement rayée.

Section II

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Art. 17.

Délivrance

Un certificat d'immatriculation, dont le modèle figure à l'annexe 2 de la présente ordonnance, est délivré au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit à la matricule aéronautique du Burundi par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie. En cas de perte du certificat d'immatriculation, la délivrance d'un duplicata pourra être effectué sous réserve d'une enquête faite par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie. Cette délivrance peut être subordonnée aux garanties jugées nécessaires par le service de l'Aéronautique.

Art. 18.

Un certificat d'immatriculation au Burundi cesse d'être valable,

- lorsque la propriété de l'aéronef est transférée,
- lorsque survient un des cas de radiation d'office prévu à l'article 22.

Dès qu'un certificat d'immatriculation cesse d'être valable, le propriétaire de l'aéronef est tenu

de la renvoyer immédiatement à la Direction de l'Aéronautique.

Art. 19.

Tout propriétaire qui doit faire inscrire son aéronef à la matricule aéronautique du Burundi doit établir une demande d'inscription à la Direction de l'Aéronautique.

Art. 20.

La demande d'inscription doit mentionner :

- a) les caractéristiques de l'aéronef, l'année de sa construction, son numéro de série, le nombre de ses moteurs et la puissance homologuée de ceux-ci,
- b) les noms et domicile du constructeur de l'aéronef,
- c) les opérations ou le trafic auquel est affecté ou destiné l'aéronef,
- d) le port d'attache de l'aéronef,
- e) si le propriétaire est une personne physique, les noms, prénoms nationalité, profession, domicile et résidence, et éventuellement son domicile élu.

Si le propriétaire est une personne morale, la raison sociale, le siège social, les noms, prénoms, nationalité et qualité du représentant légal, son adresse personnelle, et éventuellement son domicile élu.

Art. 21.

Toute modification éventuelle postérieure à la demande d'inscription des renseignements ci-dessus, doit être notifiée dans les trente jours à la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Section III

RADIATION DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Art. 22.

L'inscription au registre d'immatriculation du Burundi est rayée d'office :

- a) lorsque l'aéronef est mis ou doit être considéré comme définitivement hors d'usage ; cette mise hors d'usage définitive peut être décidée par la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie sur proposition du responsable du service de contrôle technique du matériel volant,
- b) en cas de destructions ou perte de l'aéronef,
- c) lorsque l'aéronef cesse de remplir les conditions d'immatriculation prévues aux articles 13 et 14 ci-dessus.

Art. 23.

Une notification de radiation est délivrée au propriétaire de l'aéronef par la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 24.

Sur demande du propriétaire de l'aéronef, un certificat de radiation peut être délivré par la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie (annexe 2 de la présente ordonnance).

Section IV

**MARQUES DE NATIONALITE
ET D'IMMATRICULATION**

Art. 25.

Marques.

Tout aéronef immatriculé au Burundi porte :

- a) la marque de nationalité constituée par les signes suivants : 9U,
- b) la marque d'immatriculation au Burundi constituée par un groupe de trois lettres majuscules désignées par la Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie,

La marque de nationalité précède la marque de l'immatriculation et en est séparée par un trait horizontal.

Art. 26

Emplacement.

L'emplacement, les dimensions ainsi que le type de caractères des marques de nationalité et d'immatriculation sont conformes aux spécifications de l'annexe 7 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et repris en annexe n° 1 de la présente ordonnance.

Art. 27.

Plaque d'identité.

Tout aéronef devra porter, fixée d'une manière apparente près de l'entrée principale, une plaque d'identité, en matière à l'épreuve du feu, sur laquelle seront gravées :

- a) l'identité du propriétaire,
- b) les marques de nationalité et d'immatriculation.

Chapitre III

**CERTIFICAT DE NAVIGABILITE ET
EXPERTISE TECHNIQUE DES AERONEFS**

Section I

GENERALITES.

Art. 28.

Pour entreprendre un vol, tout aéronef immatriculé au Burundi ou survolant le territoire du Burundi et ses eaux territoriales doit être pourvu d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer provisoire de navigabilité.

Art. 29.

La Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie pourra accorder pour tout aéronef une autorisation de vol dite « Laissez-passer provisoire de navigabilité » fixant les limites et les conditions d'emploi de l'aéronef.

La validité des laissez-passer provisoire de navigabilité ne dépassera pas un délai de huit jours.

Art. 30.

Le certificat de navigabilité ou laissez-passer provisoire de la navigation fera partie des documents que tout aéronef survolant le territoire du Burundi et ses eaux territoriales, devra avoir à bord.

Art. 31.

Le certificat de navigabilité ou laissez-passer provisoire de navigation devra être présenté à toute réquisition des autorités qualifiées. Les Experts aéronautiques auront en tout temps accès aux aéronefs en présence du propriétaire, de l'exploitant ou d'un Commandant de bord, aucune restriction en peut être apportée à leur droit de contrôle.

Art. 32.

Les certificats de navigabilité délivrés à l'étranger à un aéronef immatriculé au Burundi, ne sont pas valables au Burundi ; il en est de même des certificats de navigabilité délivrés à l'étranger à un aéronef qui ensuite s'est fait immatriculé au Burundi.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie pourra toutefois autoriser ces aéronefs à effectuer un ou plusieurs vols sous le couvert du certificat de navigabilité d'origine.

Art. 33.

Sous réserve des restrictions visées à l'article 40, les certificats de navigabilité et laissez-passer provisoire délivrés à un aéronef étranger par les autorités du pays où l'aéronef a été immatriculé, sont valables au Burundi.

Section II

DELIVRANCE DES CERTIFICATS DE
NAVIGABILITE ET DES LAISSEZ-PASSER
PROVISOIRES.

Art. 34.

Les certificats de navigabilité seront délivrés par les soins du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie sur rapport d'un ou plusieurs experts choisis parmi les experts aéronautiques désignés par le Ministère ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

Art. 35.

Le certificat de navigabilité sera du modèle figurant en annexe 2 de la présente ordonnance et conforme à l'annexe 8 à la Convention de l'Aviation Civile internationale.

Art. 36.

Chaque aéronef sera doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé apte au vol, conformément aux dispositions de règlement applicable de navigabilité et comportant les instructions et enregistrements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.

Art. 37.

Le laissez-passer provisoire de navigation sera du modèle figurant à l'annexe 2 de la présente ordonnance.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie fixera les limites d'emploi de l'aéronef, en les mentionnant sur le laissez-passer provisoire de navigation.

Art. 38.

En cas de perte du certificat de navigabilité, la délivrance d'un nouvel exemplaire pourra donner lieu à une nouvelle expertise.

Art. 39.

Le propriétaire d'un aéronef auquel le certificat de navigabilité aura été refusé ne pourra demander un nouvel examen de l'aéronef qu'après un délai de quinze jours à partir de la notification qui sera faite de la conclusion de l'examen précédent.

Art. 40.

Un aéronef étranger ne présentant pas toute la sécurité de vol aux termes du règlement applicable de navigabilité sera maintenu au sol. Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie devra aviser immédiatement l'Etat d'immatriculation de cet aéronef en lui communiquant tous les renseignements nécessaires sur les dégâts ou l'inaptitude au vol.

Art. 41.

L'Etat d'immatriculation dans des cas exceptionnels pourra prescrire les limites d'emploi.

Art. 42.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie donnera l'autorisation d'envol à l'aéronef qui, aux termes de l'article 40 avait été maintenu au sol, après qu'on aura remédié aux inconvénients qui avaient empêché l'aéronef de prendre son vol.

Art. 43.

L'Etat d'immatriculation peut déléguer ses pouvoirs au Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie laquelle prendra toutes les mesures nécessaires avant de donner l'autorisation d'envol de l'aéronef.

Art. 44.

Un aéronef immatriculé au Burundi maintenu au sol dans un pays étranger et ayant subi un entretien, une révision, une modification, ou une réparation pourra obtenir une autorisation spéciale du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie après remise du rapport du contrôle technique de l'Etat où l'avion se trouve, pour effectuer son vol de retour vers son port d'attache.

Section II

EXPERTISE TECHNIQUE DES AERONEFS

Art. 45.

Sur demande du propriétaire de l'aéronef, un ou plusieurs experts choisis parmi les experts désignés par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions seront chargés d'examiner l'aéronef du point de vue de sa navigabilité. Le propriétaire ou son délégué présentera le carnet d'entretien, les fiches historiques de la cellule et des accessoires ainsi que le carnet de route accompagné du certificat de navigabilité.

Art. 46.

L'examen portera sur les points que le ou les experts jugeront utiles à la démonstration des qualités de navigabilité de l'aéronef.

Art. 47.

Les experts pourront réclamer tous les documents et renseignements utiles pour éclairer leur opinion.

Art. 48.

Les experts pourront imposer à l'aéronef les essais de décollage, de navigation ou d'atterrissage qu'ils jugeront utiles à la démonstration des qualités

de navigabilité et de sécurité de l'aéronef, et ce jusqu'aux conditions maximales d'emploi prévues par le constructeur.

Art. 49.

Les instructions techniques émises par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie limitant les conditions d'emploi ou modifiant ou déterminant l'entretien d'un aéronef seront d'applications avant tout autre instruction technique.

Art. 50.

Les rapports d'expertise seront établis suivant le modèle fixé par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 51.

Les rapports seront classés dans le dossier de l'aéronef et conservés au Bureau du Contrôle Technique.

Art. 52.

Au moment de la présentation de l'aéronef, le propriétaire ou son délégué fera le nécessaire pour que l'aéronef soit en parfait état de propreté et techniquement prêt à l'expertise.

Art. 53.

L'expertise d'un avion effectuée dans un autre Etat n'est pas valable au Burundi. Toutefois, lorsque l'entretien peut être assuré localement, le propriétaire peut demander au Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, en apportant les justifications utiles, l'autorisation de procéder à ces entretiens et expertise à l'étranger.

Un rapport détaillé de l'expertise sera transmis au Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie qui appréciera la valeur de la méthode d'expertise et pourra émettre un laissez-passer provisoire de navigation.

Art. 54.

Aucune modification ne pourra être apportée à un aéronef (limites d'emploi, performance, changements, installations motrices, équipements et servitudes et emplois divers, lesquels comprendront toutes les limites portant sur les conditions jugées susceptibles de compromettre la sécurité de l'avion) sans accord de la Direction de l'Aéronautique. Toutes modifications seront sujettes à une demande adressée à la Direction de l'Aéronautique et accompagnée des études, plans, pièces justificatives, rapports, etc..

Section IV

MAINTIEN DES QUALITES DE NAVIGABILITE

Art. 55.

Le certificats de navigabilité sont valables pour six mois. Ils peuvent être revalidés pour des nouvelles périodes de six mois.

Art. 56.

Toutefois, le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie pourra proroger le délai de validité des certificats de navigabilité pour une durée de un mois au plus.

Art. 57.

La prolongation de délai de validité des certificats de navigabilité pourra donner lieu à un contrôle technique de l'aéronef par un expert. Si la prolongation est refusée, l'aéronef subira une expertise technique avant la revalidation de son certificat de navigabilité.

Art. 58.

La prolongation de délai de validité des certificats de navigabilité se délivrera sous forme de laissez-passer provisoire de navigabilité avec mention « PROLONGATION DE DELAI ».

Art. 59.

La revalidation consistera en une expertise de l'aéronef par un ou plusieurs experts aéronautiques qui viseront le certificat de navigabilité s'ils estiment que l'aéronef a conservé ses qualités de navigabilité.

Art. 60.

La revalidation prendra cours à la date de l'expertise et sera valable pour une durée de six mois.

Art. 61.

Le rapport d'expertise sera envoyé à la Direction de l'Aéronautique pour inscription au dossier des aéronefs et conservation au bureau du contrôle technique.

Art. 62.

Au cours de la période entre deux revalidations du certificat de navigabilité les qualités de navigation et de sécurité de l'aéronef devront être maintenus par un entretien approprié.

Art. 63.

L'aéronef restera en tout temps soumis au contrôle des experts aéronautiques. Ceux-ci retireront le certificat de navigabilité s'ils estiment que l'aéro-

nef n'a pas conservé les qualités suffisantes. Le motif du retrait sera mentionné sur le certificat de navigabilité.

Art. 64.

Les avaries graves, les réparations ou transformations importantes suspendront d'office le certificat de navigabilité. En ce cas, le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie devra être prévenu par le propriétaire de l'aéronef, l'exploitant de la Société aérienne ou par le Commandant ou Chef d'aérodrome sur lequel l'aéronef se trouve, et la nature des réparations à effectuer ou des modifications à apporter sera exactement spécifiée. Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie pourra exiger qu'avant l'emploi de l'aéronef ses qualités de navigabilité soient à nouveau reconnues.

Section V

ENTRETIEN DES AERONEFS

Art. 65.

Avant d'entreprendre un vol, l'aéronef devra être déclaré apte au vol.

Art. 66.

Seuls pourront déclarer un aéronef apte au vol, les titulaires, les pilotes titulaires, les organismes titulaires :

- d'une licence de mécanicien d'entretien 1^{ère} catégorie ayant les qualifications nécessaires pour le type d'appareil considéré, ou ;
- d'une licence de mécanicien d'entretien 2^{èmes} catégorie ayant les qualifications nécessaires pour le type d'appareil considéré, ou ;
- d'une attestation de la Direction de l'Aéronautique (pour pilote) ayant les qualifications nécessaires du type d'appareil, ou ;
- les organismes agréés pour déclarer aptes au vol les aéronefs.

Art. 67.

Lorsque les personnes ou organismes visés à l'article 66 déclarent qu'un aéronef est apte au vol ils en portent la mention dans le carnet d'entretien aérodrome pour un avion se trouvant à son port d'attache et dans le carnet de route pour un avion se trouvant hors de son port d'attache, sous forme d'une inspection journalière ou sous une autre forme approuvée par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 68.

Le délai de validité de la déclaration de l'aptitude au vol d'un aéronef sera de 24 heures à compter de 00 heure.

Art. 69.

Les entretiens, inspections horaires, inspection périodique, réparation, remplacement, réglages et modification d'un aéronef ne pourront être effectués que par une personne détentrice d'une licence ou par un organisme agréé par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie pour l'exécution de ces travaux.

Art. 70.

Les délais et fixation horaire des entretiens ou accessoires des aéronefs seront ceux figurant dans les instructions techniques émises par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 71.

Pour toute inscription, entretien, modification ou remplacement important, une fiche d'entretien ou de travail sera établie et dûment signée au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Art. 72.

Aucun aéronef immatriculé au Burundi ou un accessoire d'un tel aéronef ne pourra subir un entretien, une réparation ou une modification dans un pays étranger.

a) Toutefois, le propriétaire pourra introduire une demande par écrit à la Direction de l'Aéronautique mentionnant :

- l'adresse complète de l'atelier ou organisme spécialisé dans des travaux,
- le type de l'aéronef ou la description de l'accessoire,
- le genre d'entretien ou modification etc..

b) Si l'autorisation est accordée, elle sera transmise :

- à l'impétrant,
- à l'organisme d'entretien,
- à l'Aéronautique Civile de l'Etat où l'organisme est établi.

Section VI

DOCUMENTS

Art. 73.

Les documents techniques pour l'entretien des aéronefs émis par la Direction de l'Aéronautique devront être utilisés selon les instructions se rapportant à ceux-ci.

Art. 74.

Sous aucun prétexte des documents techniques

se rapportant à un aéronef ne seront emportés dans ce même aéronef.

Art. 75.

Les documents techniques repris à l'article 74 sont :

- le carnet d'entretien aérodynamique,
- les fiches historiques cellules,
- les fiches historiques accessoires,

Art. 76.

Après un accident ou incident, les documents techniques seront retirés d'office par la Direction de l'Aéronautique ou par le Commandat d'aéroport et remis au services des enquêtes.

Art. 77.

Sauf dispositions contraire, le carnet de route sera à bord de l'aéronef.

Section VII

FRAIS D'EXPERTISE ET DELIVRANCE DES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS

Art. 78.

Les expertises en vue de la délivrance, de la validation et de la revalidation des certificats de navigabilité, la prolongation du délai de validité des certificats, la délivrance d'un laissez-passer de navigation, d'un carnet de route, d'un carnet d'entretien aérodynamique, d'une fiche historique donneront lieu à la perception d'une taxe dont le montant figure à l'annexe n° 9 relative aux taxes et redevances.

Section VIII

CHOIX DES EXPERTS

Art. 79.

Les experts aéronautiques seront désignés par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions. Ils seront choisis parmi les techniciens compétents en matière aéronautique (avion).

Section IX

POUVOIRS DES EXPERTS.

Art. 80.

Ils exerceront un contrôle permanent des aéronefs au point de vue de navigabilité.

Art. 81.

Ils exerceront un contrôle permanent des mesures techniques imposées pour l'exploitation technique des aéronefs.

Art. 82.

Leurs pouvoirs s'étendent sur les matières visées par les articles 31, 46, 48, 59 et 63 ci-dessus.

Art. 83.

Ils seront nommés par le Ministre de la Justice et sur proposition du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions, Officiers de Police Judiciaire à compétence générale ou compétence restreinte.

Art. 84.

Leurs pouvoirs s'étendront sur tout le territoire de l'Etat et aucune restriction ne pourra intervenir laquelle nuirait à l'exercice de leur fonction.

Section X

ASSURANCE ET PRIME DE VOL.

Art. 85.

Tout expert aéronautique exerçant les fonctions de contrôleur technique durant les vols d'essai devra être assuré.

Art. 86.

Il sera octroyé une prime de vol en raison du danger, à tout expert aéronautique exerçant les fonctions de contrôleur technique durant les vols d'essai. La prime sera déterminée par le Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions.

Chapitre IV

LICENCES DU PERSONNEL.

Section I

Licences des Membres d'équipage de conduite.

Art. 87.

Nul ne peut être membre de l'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire de la licence correspondant à ses fonctions.

Art. 88.

Les licences des membres d'équipage de conduite sont :

1. Licence d'entraînement (élève pilote)
2. Licence de pilote privé d'avion
3. Licence de pilote professionnel d'avion
4. Licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe d'avion
5. Licence de pilote de ligne d'avion
6. Licence de pilote privé d'hélicoptère
7. Licence de pilote professionnel d'hélicoptère
8. Licence de pilote de ligne d'hélicoptère
9. Licence de pilote de planeur
10. Licence de pilote de ballon libre
11. Licence de navigateur aérien
12. Licence de mécanicien navigant
13. Licence d'opérateur radio navigant
14. Licence d'opérateur radiotéléphonie navigant.

Section II

Licences du personnel autre que les membres d'équipages de conduite.

Art. 89.

Les licences du personnel autre que les membres d'équipage de conduite sont :

1. Licence restreinte de mécanicien d'aéronef,
2. Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef de 2^{ème} catégorie,
3. Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef de 1^{ère} catégorie,
4. Licence de contrôleur de la circulation aérienne,
5. Licence d'agent d'exploitation technique,
6. Licence d'opérateur radio de station aéronautique.

Art. 90.

Nul ne peut certifier qu'un aéronef utilisé dans une exploitation autre qu'un service aérien régulier ou un transport aérien non régulier est apte au vol, s'il n'en a obtenu l'autorisation de la Direction de l'Aéronautique. Cette autorisation est donnée sous forme d'une licence restreinte de mécanicien d'entretien d'aéronef délivrée conformément aux dispositions de l'article 151 de l'annexe 3 à la présente ordonnance, ou d'une attestation constatant l'habileté à l'exécution des inspections journalières prévues par le constructeur.

Art. 91.

Sous réserve de la disposition de l'article 151 de l'annexe 3 à la présente ordonnance ; nul ne peut certifier qu'un aéronef utilisé dans les services aériens réguliers ou dans le transport non régulier est apte au vol, s'il n'est titulaire de la licence de mécanicien

d'entretien d'aéronef de 1^{ère} ou 2^{ème} catégorie délivrée conformément aux dispositions de l'annexe 2 à la présente ordonnance.

Art. 92.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut homologuer des organismes spécialisés pour l'entretien et les révisions du matériel volant sans qu'il soit nécessaire aux employés des dits organismes de produire les licences des mécaniciens d'entretien d'aéronef. Les compagnies exploitantes pourront être agréées en tant qu'organismes spécialisés. Ces organismes pourront être autorisés à exercer les privilèges prévus pour les titulaires de la licence de mécanicien d'entretien de 1^{ère} ou de 2^{ème} catégorie. Toutefois, le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut exiger que les techniciens ou contrôleurs habilités à établir une fiche d'entretien après révision ou opérations d'entretien soient titulaires de la licence de mécanicien d'aéronef correspondant à leurs fonctions.

L'homologation est soumise à une redevance annuelle fixée à l'annexe 10 de la présente ordonnance.

Art. 93.

Nul ne peut être contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est titulaire de la licence correspondant à ses fonctions. Toutefois le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie pourra charger des fonctions de contrôleurs de la circulation aérienne des agents de l'Administration non titulaires de la licence, mais qui remplissent les conditions d'âge de connaissances et d'expérience voulues pour exercer ces fonctions.

Art. 94.

Nul ne peut être agent d'exploitation technique s'ils n'est titulaire de la licence correspondant à ses fonctions.

Art. 95.

Nul ne peut utiliser le matériel radiotélégraphique ainsi que le matériel radiotéléphonique d'une station aéronautique s'il n'est pas titulaire d'une licence d'opérateur de station aéronautique..

Section III

Dispositions communes à toutes les licences

Art. 96.

Le règlement relatif aux licences du personnel formant l'annexe 3 à la présente ordonnance, détermine les qualifications particulières des licences énumérées, aux articles 88 et 89 ci-dessus, et fixe :

- les conditions d'âges, d'aptitude physique et mental,
- les connaissances, l'expérience et l'habileté requises pour obtenir les licences et les qualifications,
- les privilèges attachés à la licence ainsi que les conditions d'exercice des dits privilèges.

Art. 97.

Les examens théoriques et les examens pratiques en vue de l'obtention d'une des licences prévues du n° 2 au 12 de l'article 88 ainsi qu'aux articles 89 et 90 ci-dessus, ont lieu au siège du service de l'Aéronautique.

Les candidats à une des licences prévues ci-dessus peuvent être dispensés de tout ou partie des examens organisés par le service de l'Aéronautique du Burundi pour l'obtention des licences et des qualifications, s'ils ont suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologué ou s'ils sont titulaires d'une licence délivrée par un Etat membre de l'OACI.

Les droits d'examens et les taxes relatives à la délivrance des licences ainsi que les taxes relatives aux examens médicaux destinés à déterminer l'aptitude physique et mentale des candidats à l'obtention ou au renouvellement des licences sont fixés à l'annexe 10 de la présente ordonnance.

Art. 98.

Les licences sont délivrées par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 99.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut refuser ou retirer la licence à un Burundais :

1. s'il est constaté qu'il s'adonne à la boisson ou fait usage de stupéfiants,
2. s'il a été condamné à une peine quelconque pour atteinte à la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat,
3. s'il a subi deux condamnations du Chef d'infraction à la réglementation sur la navigation aérienne,

La délivrance de la licence ne pourra toutefois plus être refusée s'il s'est écoulé depuis la seconde condamnation cinq années sans qu'une nouvelle condamnation ne soit intervenue.

4. s'il a été rayé du cadre du personnel navigant d'une aviation militaire pour acte d'indiscipline en matière de sécurité aérienne.

La délivrance de la licence ne pourra toutefois plus être refusée s'ils s'est écoulé cinq années depuis

la date de la radiation. Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut refuser ou retirer à tout moment la licence à un étranger.

Art. 100

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut soumettre le titulaire d'une licence à un examen médical ou à une épreuve de connaissance ou d'habileté, en vue de constater si l'intéressé possède toujours l'aptitude physique ou mentale ainsi que les connaissances ou habileté requises pour l'obtention de la Licence et de la qualification. La convocation à l'examen et à l'épreuve, qui sont gratuits, doit être motivée.

Art. 101.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut suspendre la licence ou en restreindre la portée :

- jusqu'à la date des résultats définitifs de l'examen ou des épreuves prévues à l'article 100, la durée de la suspension ou de la restriction de la licence ne peut toutefois excéder nonante jours, sauf si l'intéressé s'abstient de se présenter à l'examen ou aux épreuves auxquels il est convoqué ;
- pendant la durée de toute action pénale pouvant entraîner une des condamnations visées aux points 2 et 3 de l'article 99.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut retirer la licence ou restreindre la portée :

- en cas de déficience physique ou mentale de manque d'habileté ou de défaut de connaissance constatée à la suite de l'examen ou aux épreuves, prévues à l'article 99,
- en cas de négligence ou d'imprudance dans les fonctions dont la licence permet l'exercice,
- en cas d'infraction à la législation aérienne.

Art. 102.

A moins d'être validées, les licences délivrées à l'étranger ne permettent pas de faire partie de l'équipage de conduite d'un aéronef inscrit à la matricule Burundaise ni d'exercer les fonctions prévues aux articles 90, 91, 93, 94 et 95. Les licences délivrées à l'étranger sont validées par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie. Il peut être mis fin à tout moment à la validation de ces licences.

Art. 103.

La validation prévue à l'article 102 se fera sous forme d'une autorisation qui sera jointe à la licence et reconnaîtra à cette dernière la même valeur qu'à la licence délivrée par le Burundi.

La validité de cette autorisation ne dépassera en aucun cas la période de validité médicale en cours de la licence elle-même.

Art. 104.

Nul aéronef n'est admis à la circulation aérienne s'il n'est immatriculé et s'il n'a à son bord :

1. le certificat d'immatriculation,
2. le certificat de navigabilité ou laissez-passer de navigation,
3. les licences des membres d'équipage de conduite
4. le carnet de route, dit « Livret de bord »,
5. la licence de la station de radiocommunications de bord, s'il est équipé d'appareils de radiocommunications,
6. la déclaration générale de chargement,
7. la liste nominative de passagers qu'il transporte; indiquant leurs points d'embarquement et de destination,
8. un manifeste et des déclarations détaillées du chargement s'il transporte des marchandises.

Toutefois, les aéronefs immatriculés dans un pays membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, pourront être dispensés de la présentation du carnet de route, conformément à leurs règlements nationaux.

Art. 105.

L'exploitation de tout aéronef immatriculé au Burundi tient à jour, conformément aux instructions du Service de l'Aéronautique du Burundi.

- Un carnet de route dit « Livre de bord »
- Un carnet d'entretien aérodynamique.

Art. 106.

Le carnet de route, et le carnet d'entretien aérodynamique doivent être conservés pendant deux ans à compter de la dernière inscription. Ils sont tenus sans blancs ni ratures. Les feuillets seront numérotés et paraphés. Les inscriptions seront effectuées au fur et à mesure à l'encre ou au crayon indélébile.

CHAPITRE V. — AERODROMES CIVILS

Section I.

Aérodromes

Art. 107.

Les aérodromes civils du Burundi sont divisés en deux catégories :

- a) les aérodromes publics établis par l'Etat, tout

organisme privé ou tout particulier, qui sont utilisables par tous les aéronefs.

- b) les aérodromes particuliers établis par des organismes ou personnes privées pour leur usage personnel.

Art. 108.

Classes d'aérodromes.

Les aérodromes civils du Burundi sont divisés en trois classes :

- a) aérodromes d'intérêt local ouvert en permanence à la circulation aérienne internationale,
- b) aérodrome d'intérêt local ouvert en permanence à la circulation aérienne nationale,
- c) aérodrome agricole ou de secours ouverts occasionnellement pour les besoins particuliers.

Art. 109.

Indépendamment des dispositions mentionnées aux articles 105 et 106 ci-dessus, l'utilisation des aérodromes civils du Burundi peut être limitée :

- a) à certaines catégories d'aéronefs,
- b) à certaines formes d'activité aérienne,
- c) à certains aéronefs compte tenu de leurs performances (vitesse, poids etc..)

Art. 110.

La liste des aérodromes civils du Burundi, leurs conditions d'exploitation, leurs catégories et leurs classes sont publiés dans le manuel d'information aéronautique établi par la Direction de l'Aéronautique.

Section II

Art. 111.

EXPLOITATION DES AERODROMES.

L'ouverture à la circulation aérienne de tout aérodrome et son exploitation sont subordonnées à l'autorisation du Ministre chargé des services aéronautiques, sur proposition du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 112.

L'autorisation d'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne fixe ses normes de construction et d'équipement ainsi que les conditions techniques de son exploitation.

Art. 113.

Aucune modification ne peut être apportée à un aérodrome sans autorisation préalable du Minis-

tre chargé des services aéronautiques sur proposition du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie. A cette occasion les conditions techniques de son exploitation peuvent être modifiées.

Art. 114.

Les organismes ou personnes privées qui ont été autorisés à exploiter un aérodrome sont tenus de l'entretenir de telle manière que les conditions techniques de son exploitation restent les mêmes.

Art. 115.

Sur proposition du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, un aérodrome dont les conditions d'exploitations ne respectent pas les règles spécifiées aux articles 110, 111 et 112, pourra être fermé à la circulation aérienne par décision du Ministre chargé des services aéronautiques. Toute fermeture volontaire et définitive d'un aérodrome, à l'exception des aérodromes gérés par l'Etat, doit faire l'objet d'un préavis donné à la Direction de l'Aéronautique. Ce préavis sera de 30 jours minimum.

Section III

UTILISATION DES AERODROMES.

Art. 116.

Tout aéronef immatriculé au Burundi peut atterrir et décoller librement sur les aérodromes publics du Burundi, sous réserve de l'application des règles de circulation aérienne générales et des règlements particuliers ou nationaux concernant l'utilisation de ces aérodromes.

Art. 117.

Tout aéronef non immatriculé au Burundi est autorisé à décoller et atterrir sur les aérodromes publics du Burundi à condition :

- a) qu'il soit porteur des documents prévus par la législation nationale,
- b) qu'il se conforme à la réglementation en vigueur sur la navigation aérienne, aux consignes d'aérodrome et aux règlements de police, de douane et de santé,
- c) qu'il y soit autorisé en vertu de conventions internationales, d'accords entre l'Etat où il est immatriculé et le Burundi ou d'une autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie ou du Ministère des Affaires Etrangères suivant le cas.

Art. 118.

L'utilisation d'un aérodrome comme port d'attache.

- a) L'utilisation comme port d'attache d'un aérodrome public, de ses dépendances, de son équipement et du personnel qui y est attaché, est soumise à une autorisation du Ministre chargé des services aéronautiques. Cette autorisation est essentiellement temporaire et à tout moment révocable.
- b) Le bénéficiaire d'une telle autorisation ne peut apporter aucune modification aux terrains, locaux, équipements et matériel mis à sa disposition, sans une autorisation du Ministre chargé des services aéronautiques.
- c) A l'expiration ou lors du retrait de l'autorisation pour contravention à l'article précédent, le bénéficiaire pourra être tenu de remettre en état, les terrains, locaux, équipements et matériels dont il aura eu la jouissance.
- d) A l'expiration ou lors du retrait de l'autorisation, les terrains et les locaux pourront après sommation légale, être débarrassés de tous les objets et matériels aux risques et périls du bénéficiaire.
- e) L'utilisation de certaines installations d'un aérodrome public par un particulier ou par un organisme privé est soumise aux mêmes conditions que celles définies ci-dessus.
- f) Sauf dispenses accordée par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, il est tenu dans tout aérodrome public un registre coté et paraphé par le service aéronautique portant par ordre de date, sans blancs ni ratures, les heures de départ, ou d'atterrissage de tout aéronef, l'endroit où il vient ou vers lequel il se rend ainsi que les marques de nationalité et d'immatriculation.

Art. 119.

Le cas de force majeure excepté ou sans autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, les aéronefs venant de l'étranger ou s'y rendant doivent obligatoirement atterrir sur un aérodrome douanier ou prendre leur départ d'un aérodrome douanier. Ils ne peuvent faire escale ni à l'aller ni au retour, entre l'aérodrome douanier et la frontière. Le cas de force majeure excepté, les aéronefs n'ayant pas officiellement leur port d'attache dans un aérodrome privé ne peuvent y atterrir sans l'assentiment préalable du propriétaire de cet aérodrome. Le cas de force majeure excepté ou sans autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, le départ ou l'atterrissage d'un aéronef ne pourra se faire en dehors d'un aérodrome. Les aérodromes douaniers sont désignés par la Direction de l'Aéronautique. Dans tout aérodrome douanier, il devra être réservé à titre gratuit, des locaux à l'usage du service des Douanes.

Art. 120.

Les taxes et redevance imposées dans les aérodromes publics de la République du Burundi à l'ex-

ploitation de la navigation aérienne font l'objet de l'annexe 10 de la présente ordonnance.

Section IV

DISPOSITIONS GENERALES,

Art. 121.

Règlement des aérodromes

Des consignes particulières pour chaque aérodrome seront édictées par la Direction de l'Aéronautique en application de la présente ordonnance.

Ces consignes traitent en particulier :

- des procédures de contrôle d'aérodrome,
- des procédures éventuelles de contrôle d'approche,
- des consignes de circulation dans l'enceinte de l'aérodrome, des personnes et des véhicules,
- des consignes aux équipages concernant les actions à entreprendre avant et après le vol,
- des règlements de police, douane et santé,
- des consignes concernant le service de lutte contre les incendies
- de l'utilisation des locaux, équipements et matériels de l'Etat par les particuliers.

Art. 122.

Les règles administratives relatives à l'ouverture et l'utilisation des aérodromes d'intérêt local figurent à l'annexe 3 de la présente ordonnance.

Chapitre VI

DES REGLES A OBSERVER AU DEPART ET A L'ATTERRISSAGE.

Art. 123.

Le Commandant de tout aéronef est tenu de faire à l'atterrissage, et à l'envol, des déclarations nécessaires à la tenue du registre de l'aérodrome prévu par l'article 118 f)

Art. 124.

Tout Commandant d'aéronef, qui par suite de force majeure se trouve dans l'obligation d'atterrir en dehors d'un aérodrome, est tenu d'aviser immédiatement l'autorité ou à son défaut, tout autre officier de police judiciaire à compétence générale, aux fins de dresser procès-verbal de l'atterrissage et s'il échet, des dégâts commis. Il ne pourra décoller qu'après avoir reçu l'autorisation du Service de l'Aéronautique du Burundi.

Art. 125.

Lorsque par suite d'un cas de force majeure, qui devra être justifié un aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant, est obligé d'atterrir en dehors d'un douanier, le Commandant de l'aéronef devra se conformer aux instructions qui lui seront données par les autorités.

Art. 126.

Les aéronefs qui ne font aucune escale dans la République du Burundi ne sont soumis à aucune formalité douanière. Ils sont simplement tenus de suivre la route qui peut leur être imposée.

Art. 127.

Les aéronefs qui ne font qu'un séjour temporaire sur le territoire de la République du Burundi peuvent être admis en franchise provisoire des droits d'entrée, moyennant les conditions que détermine le Ministère ayant la Douane dans ses attributions. Les aéronefs immatriculés au Burundi accomplissant des voyages à l'étrangers peuvent être réimportés en exemption des droits d'entrée aux conditions que détermine le Ministère ayant le service des douanes dans ses attributions.

Chapitre VII

REGLES RELATIVES A LA CIRCULATION AERIENNE.

Section I.

APPLICATION DES REGLES DE L'AIR.

Art. 128.

Les règles de l'air ci-dessous sont applicables :

- a) à tous les aéronefs se trouvant dans les limites de l'espace aérien du Burundi,
- b) à tous les aéronefs immatriculés au Burundi et se trouvant hors de l'espace aérien du Burundi, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

Art. 129

Le pilote Commandant de bord est responsable de l'application des règles de l'air ci-dessous aux quelles il ne pourra déroger que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Section II

REGLES GENERALES — CONDUITE DE L'AERONEF

Art. 130.

Le pilote Commandant de bord d'un aéronef est responsable de la conduite de son aéronef et décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement.

Section III

PREPARATION DU VOL

Art. 131.

C'est le Pilote Commandant de bord qui est responsable de la préparation du vol. Il doit avant le départ prendre connaissance de tous les renseignements utiles au vol projeté.

Art. 132.

La connaissance par le pilote de la situation météorologique sur la route à suivre est obligatoire pour tout vol. Sur tout aérodrome où il existe un centre météorologique, le pilote commandant de bord devant effectuer un vol IFR est tenu de se faire délivrer oralement ou par écrit des prévisions de vol pour la route à suivre.

Art. 133.

La connaissance par le pilote de la situation de l'infrastructure aéronautique sur la route à suivre est obligatoire pour tout vol devant être effectuée en régime IFR. Sur tout aérodrome où il existe un organisme chargé des informations aéronautiques et des Notams, le Commandant de bord est tenu de se faire délivrer les renseignements concernant la route à suivre.

Section IV

PROTECTION DES TIERS.

Art. 134.

Tout vol acrobatique est interdit au-dessus du territoire du Burundi à moins que les deux conditions suivantes soient réunies :

- Le pilote possède une qualification spéciale pour ce type de vol,
- Le pilote a obtenu une autorisation d'exercer ce privilège.

Art. 135.

Aucun objet pouvant constituer un risque pour

les personnes et les biens ne sera jeté d'un aéronef en vol. Le largage des carburants, en cas de nécessité, ne pourra se faire au dessus des villes ou des rassemblements de personnes.

Art. 136.

Le cas d'urgence excepté, toute descente en parachute est interdite au dessus du territoire du Burundi, sauf autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 137.

Le vol rasant est interdit au-dessus du territoire du Burundi, sauf autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie. Un vol rasant est un vol effectué à moins de 150 m du sol ou de l'eau.

Art. 138.

Tout remorque aérien est interdit au-dessus du Territoire du Burundi sauf autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 139.

Sauf pour les besoins du décollage et d'atterrissage ou sauf autorisation spéciale du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, les aéronefs ne doivent pas voler :

- au dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité ou de rassemblements de personnes en plein air à moins que les aéronefs restent à une hauteur telle qu'elle leur permette un atterrissage en cas d'urgence, sans que soient mis en danger les personnes et les biens à la surface. Cette hauteur ne sera jamais inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètre autour de l'aéronef.
- ailleurs à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau.

Section V.

PREVENTION DES ABORDAGES ET
PRIORITE DE PASSAGE.

Art. 140.

Un aéronef ne doit pas évoluer à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage. Les vols en formation ne sont autorisés qu'après autorisation spéciale du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie et qu'après entente préalable entre les pilotes.

Art. 141.

Les exercices et épreuves de vol dans des condi-

tions fictives de vol aux instruments ne peuvent avoir lieu que si :

- l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement,
- un pilote compétent occupe un siège aux commandes qui lui permet d'intervenir comme pilote suppléant. Si ce pilote n'a pas un champ de vision satisfaisant vers l'avant de chaque côté de l'aéronef, un observateur en communication permanente avec lui doit occuper un emplacement dont le champ de vision complète le sien.

Art. 142.

Un aéronef qui a la priorité de passage doit conserver sa vitesse et son cap. Aucune des dispositions contenues dans les présentes règles ne dispense le pilote de prendre les dispositions les plus propres à éviter les abordages.

Art. 143.

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux oblique vers la droite.

Art. 144.

1. — Lorsque deux aéronefs évoluent environ à la même altitude et suivant des routes convergents, celui qui a l'autre à sa droite doit s'en écarter.
2. — Doivent toutefois céder le passage :
 - les aéroplanes motopropulsés, aux dirigeables aux planeurs et aux ballons,
 - les dirigeables, aux planeurs et aux ballons,
 - les planeurs, aux ballons,
 - les aéronefs motopropulsés, aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs.

Art. 145.

Un aéronef est considéré comme dépassant un autre aéronef lorsqu'il s'approche de ce dernier par l'arrière sous un azimuth de moins de 70° par rapport au plan de symétrie de ce dernier.

L'aéronef dépassé à la priorité de passage. L'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en palier ou en descente, doit s'écarter de la projectoire de l'aéronef à dépasser en obliquant vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de l'obligation ci-dessus jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

Art. 146.

1. — Tout aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou

l'eau, cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en cours d'approche finale.

2. Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes approchent d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant à l'altitude la plus élevée cède le passage à celui dont l'altitude est la plus basse, mais ce dernier ne peut se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane effectuant son approche finale ou pour le dépasser
3. Toutefois les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs

Art. 147.

Tout aéronef contraint d'effectuer un atterrissage d'urgence a la priorité de passage.

Art. 148.

Aucun décollage ne doit être tenté tant qu'il existe un risque d'abordage avec d'autres aéronefs.

Art. 149.

Entre le coucher et le lever du soleil, ou aux heures et périodes fixées par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, les aéronefs en vol ou évoluant sur une aire de manœuvre d'un aéroport ou stationnant sur ou à proximité d'une aire de manœuvre d'un aéroport utilisé ou utilisable pour les vols de nuit, porteront les feux prescrits à l'annexe 6 de la présente ordonnance.

Toutefois, les aéronefs en stationnement dont question à l'alinéa précédent, seront dispensés de porter les feux lorsqu'ils sont franchement éclairés ou que la zone qu'ils occupent est balisée par des feux d'obstacles. Les aéronefs ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec un des feux prescrits à l'annexe 6.

Art. 150.

Les aéronefs évoluant sur un aéroport ou aux alentours d'un aéroport sont tenus à respecter les règles suivantes :

1. surveiller la circulation d'aéroport afin d'éviter les collisions,
2. s'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart,
3. effectuer tous les virages à gauche quand il effectue une approche et après décollage sauf instructions contraires,
4. atterrir et décoller face au vent, sauf si la sécurité ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

Art. 151.

1. Les aéronefs évoluant sur ou aux abords d'un aéroport où s'exerce le contrôle doivent être utilisés conformément aux autorisations reçues du contrôle de la circulation aérienne.
2. S'il existe une tour de contrôle sur l'aéroport :
 - a) ils doivent garder l'écoute sur la fréquence appropriée de la tour de contrôle,
 - b) s'ils sont en panne de radio, ils doivent attendre d'avoir reçu les autorisations par signaux visuels avant d'effectuer toute manœuvre de décollage, d'atterrissage ou de roulage.

Section VI

PLAN DE VOL

Art. 152.

Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol qui doivent être fournis aux organismes de la circulation aérienne avant le départ ou pendant le vol seront transmis sous forme de plan de vol, figurant au tableau I de l'annexe 8 de la présente ordonnance.

Art. 153.

Aucun vol ne peut être entrepris sans avoir été préparé compte tenu de tous renseignements utiles et notamment des informations et prévisions météorologiques les plus récentes et des renseignements relatifs à l'infrastructure et aux aides à la navigation aérienne.

Art. 154.

Aucun vol à l'exception des vols locaux ne peut être entrepris sans qu'un plan de vol ou un avis de vol n'ait été communiqué au Commandant d'Aéroport ou au Chef d'Aéroport. On entend par vol local, un vol effectué aux abords d'un aéroport.

Art. 155.

La remise d'un plan de vol est obligatoire aux aéroports où s'exerce le contrôle de la circulation aérienne. Le plan de vol doit être approuvé par le contrôle de la circulation aérienne ; il sera établi conformément aux instructions que le service de l'Aéronautique du Burundi publiera par avis aux navigateurs aériens.

Art. 156.

La remise d'un avis de vol est obligatoire aux aéroports autres que ceux visés à l'article 155. L'avis de vol sera transmis au Chef d'aéroport, il sera établi conformément aux instructions que le service

de l'Aéronautique du Burundi publiera par avis aux navigateurs aériens.

Art. 157.

Toute dérogation apportée à un plan de vol ou à un avis de vol doit être portée au plus tôt à la connaissance du service du contrôle de la circulation aérienne ou au Chef d'aérodrome suivant le cas.

Art. 158.

A l'issue d'un vol pour lequel un plan de vol ou un avis de vol a été communiqué, Le Commandant de bord de l'aéronef est tenu d'aviser de son arrivée le service du contrôle de la circulation aérienne ou le Chef d'aérodrome suivant le cas.

Section VII

S I G N A U X

Art. 159.

Seuls les signaux décrits à l'annexe 5 de la présente ordonnance peuvent être utilisés. Tout Commandant de bord qui perçoit un de ces signaux doit s'y conformer immédiatement.

Section VIII

COMPTES RENDUS DE POSITION-MAINTIEN
D'UNE VEILLE AIR-SOL

Art. 160.

Tous les aéronefs survolant le territoire du Burundi quels que soient leurs régimes de vol, doivent garder l'écoute sur l'une des fréquences désignées par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 161.

Les aéronefs survolant le territoire du Burundi doivent transmettre au centre d'information de vol de Bujumbura, les comptes-rendus de position :

- lorsqu'ils pénètrent dans l'espace aérien du Burundi et lorsqu'ils en sortent,
- au passage de points de compte-rendus désignés à l'avance.

Section IX

CALAGE ALTIMETRIQUE INTERNATIONAL

Art. 162.

Le calage altimétrique international est d'application pour tout survol du territoire au-dessus du niveau de transition. Les niveaux de vol sont désignés conformément au tableau I de l'annexe 7 de la présente ordonnance. Ce tableau donne la relation entre niveau de vol et les indications de l'altimètre calé sur 1013.2 mbs.

Section X

REGLES A APPLIQUER .

Art. 163.

L'utilisation d'un aéronef en vol peut se faire suivant le cas :

1. Conformément aux règles de vol à vue (régime VER), si les conditions prévues à la section II sont remplies,
2. Conformément aux règles de vol aux instruments (régime VFR), si les conditions susvisées ne sont pas satisfaites, si le vol s'effectue entre le coucher et le lever du soleil ou sur l'invitation de l'autorité compétente.

Toutefois, un Commandant de bord peut décider de voler conformément aux règles de vol aux instruments s'il se trouve dans des conditions météorologiques de vol à vue.

Section XI

REGLES DE VOL A VUE

Art. 164.

Un vol VFR ne doit pas être entrepris ou continué si les conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages de l'aéronef, sont inférieures aux valeurs suivantes :

1. Dans l'espace aérien contrôlé et en dehors de cet espace à plus de 300 mètres de la surface,
Visibilité en vol : 5 Km

Distance par rapport aux nuages : 600 m horizontalement
150 m verticalement

2. Hors de l'espace aérien contrôlé à moins de 200 m de la surface,
Visibilité en vol : 1,5 Km

Distance par rapport aux nuages : : Hors des nuages,

3. En ce qui concerne la zone de contrôle de Bujumbura, aucun vol VFR ne doit être effectué, si la visibilité est inférieure à 5 Km et le plafond inférieur à 450 m.

Art. 165.

Dans la zone de contrôle de Bujumbura, l'organisme assurant le service de contrôle de la circulation aérienne peut autoriser des vols VFR dans des conditions inférieures à celles qui sont spécifiées à l'article 164 ci-dessus.

Art. 166.

Les vols VFR en palier, effectués à une hauteur égale ou supérieure à 900m au-dessus de la surface doivent être conduits à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau I de l'annexe 7 de la présente ordonnance.

Art. 167.

Tout Commandant de bord qui a entrepris un vol VFR et qui peut maintenir son aéronef dans les conditions météorologiques de vol à vue doit interrompre son vol ou se conformer aux dispositions prévues à l'article 168 ci-dessous.

Art. 168.

Un Commandant de bord qui exécute un vol VFR et qui désire ou doit passer à l'application des règles de vol VFR doit transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

Art. 169.

Sauf autorisation spéciale, aucun vol VFR ne peut être entrepris ou continué entre le coucher et le lever du soleil.

Section XII

REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS —
REGLES APPLICABLES A TOUS LES VOLS IFR

Art. 170.

Un vol en régime IFR ne peut être effectué que si :

1. Le pilote Commandant de bord de l'aéronef est titulaire de la qualification de vol aux instruments,
2. L'aéronef est équipé de tous les instruments nécessaires au pilotage sans visibilité et de tous les appareils de radio-navigation appropriés à la route à suivre.

Art. 171.

Sauf pour les besoins de décollage et de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale des organismes de la circulation aérienne, les aéronefs en régime de vol IFR ne doivent pas voler à une hauteur inférieure à 600 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 Km autour de la position estimée de l'aéronef.

Art. 172.

1. Si les conditions et les règlements le permettent, un pilote peut décider de continuer en régime VFR, un vol commencé en régime IFR. Dans ce cas il devra aviser l'organisme de la circulation aérienne intéressé que son vol IFR est annulé et lui communiquer le cas échéant les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

2. Le pilote d'un aéronef en régime de vol IFR qui se trouve en conditions météorologiques de vol à vue ne doit pas annuler son vol IFR s'il n'est pas certain que le vol va pouvoir se continuer dans ces conditions pendant un temps assez long.

Art. 173.

Lorsqu'une panne de l'équipement radio-électrique de l'aéronef empêche le Commandant de bord de se conformer aux prescriptions de l'article 160 ci-dessus, et s'il ne peut maintenir son aéronef dans les conditions météorologiques de vol à vue, il doit :

1. poursuivre son vol en se conformant au plan de vol en vigueur, restant :
 - au dernier niveau de croisière qu'il a rapporté ou qui lui a été assigné et dont il a accusé réception,
 - sinon au niveau indiqué sur son plan de vol,
2. régler son vol de manière à arriver à l'aérodrome d'atterrissage à une heure aussi proche que possible de l'heure d'arrivée prévue,
3. commencer la descente en vue de l'atterrissage à une heure aussi proche que possible de la dernière heure d'approche prévue dont il a accusé réception, sinon à une heure aussi proche que possible de l'heure d'arrivée spécifiée dans le plan de vol.

Section XIII

REGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR HORS
DE L'ESPACE AERIEN CONTROLE.

Art. 174.

Sauf au cours de montée ou de descente un aéronef effectuant un vol IFR hors de l'espace aérien

contrôlé doit voler à un niveau de croisière correspondant à sa route, spécifiée à l'annexe 7 de la présente ordonnance.

Section XIV

REGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR DANS L'ESPACE AERIEN CONTROLE.

Art. 175.

Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne doit être obtenue avant d'effectuer un vol IFR à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé. Cette autorisation est demandée en soumettant un plan de vol à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

L'autorisation ne peut s'appliquer qu'à une partie du plan de vol en vigueur, et dans ce cas, une limite d'autorisation doit être donnée.

Art. 176.

Sauf en cas de force majeure ou nouvelle autorisation du contrôle de la circulation aérienne, il ne peut être dérogé au plan de vol IFR en vigueur. Dans le cas de force majeure, le Commandant de bord avisera dès que possible l'organisme de la circulation aérienne approprié de la modification apportée au plan de vol et demandera une nouvelle autorisation.

Art. 177.

Les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé se font à des niveaux de croisière assignés par l'organisme de la circulation aérienne.

Art. 178.

Lorsqu'un Commandant de bord d'un aéronef en régime IFR quitte l'espace aérien contrôlé, il doit en avvertir l'organisme approprié de la circulation aérienne.

Section XV

DES ENGIN SUSCEPTIBLES D'ENTRAVER LE VOL DES AERONEFS.

Art. 179.

Sont soumis à l'autorisation de la Direction de l'Aéronautique :

1. Les ascensions de ballons libres ou captifs,
2. Les évolutions d'engins susceptibles d'endommager un aéronef en vol, tel les engins non contrôlés et téléguidés.

L'autorisation mentionne les conditions auxquelles sont subordonnées ces ascensions ou évolutions.

Section XVI

MANŒUVRES A FLOT.

Art. 180.

Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un autre bâtiment approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, les aéronefs évolueront avec précaution, tenant compte des circonstances et notamment des possibilités des aéronefs ou du bâtiment.

Art. 181.

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

Art. 182.

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

Art. 183.

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

Art. 184.

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

Art. 185.

Entre le coucher et le lever du soleil, ou aux heures et périodes fixées par la Direction de l'Aéronautique, les aéronefs à flot porteront les feux prescrits à la section 2 de l'annexe 6 à la présente ordonnance, sauf s'ils se trouvent dans la zone faisant l'objet d'une exemption spéciale. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec un des feux prescrits à l'annexe 6.

Art. 186.

Dans les zones où le règlement international pour prévenir les abordages en mer est en vigueur, les aéronefs manœuvrant à flot se conformeront aux articles 180 et 183, ci-dessus, ainsi qu'aux autres dispositions applicables du règlement.

Section XVII
DISPOSITIONS GENERALES

Art. 187.

La Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie est chargée de l'application des règles ci-dessus, de les faire connaître aux exploitants et aux équipages et de proposer leurs modifications compte tenu des changements dans les normes internationales et des circonstances locales particulières.

La Direction de l'Aéronautique et de la Météorologie sera également chargée de faire connaître à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale les différences pouvant exister entre les règles ci-dessus et les norme internationales.

Chapitre VIII

UNITES DE MESURE UTILISEES EN AVIATION CIVILE.

Art. 188.

Dans les communications air-sol, il sera fait usage des unités de mesure conformes, à celles de la table d'unités adoptée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Cette table figure à l'annexe 9 à la présente ordonnance

Art. 189.

Si un aéronef se trouve temporairement dans l'impossibilité d'utiliser la table prévue par l'article 188, il pourra faire usage des unités de mesure de la table bleue approuvée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et la station aéronautique avec laquelle cet aéronef est en communication transmettra les mesures dans les unités prévues par la table bleue. Cette table figure à l'annexe 9 de la présente ordonnance.

Chapitre XI

Section I

LICENCE D'EXPLOITATION DU TRANSPORT AERIEN NATIONAL ET INTERNATIONAL

Art. 190.

Toute activité de transport aérien sur le territoire du Burundi est soumise à une licence d'exploitation.

Art. 191.

La licence d'exploitation de transport aérien

est délivrée par le Ministère ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

Art. 192.

La demande de licence d'exploitation d'un service de transport aérien doit être faite :

a) à la Direction de l'Aéronautique :

— pour exploitation nationale d'un service de transport aérien régulier ou non à l'intérieur du territoire du Burundi,

b) au Ministère ayant l'Aéronautique dans ses attributions :

— pour l'exploitation d'un service international non régulier par des aéronefs immatriculés dans un pays membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale,

c) par voie diplomatique :

— pour l'exploitation d'un service de transport aérien international régulier,

— pour l'exploitation d'un service de transport aérien international non régulier par des aéronefs immatriculés dans un pays non membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Art. 193.

Renseignements à fournir.

Toute demande de licence d'exploitation de transport aérien doit comporter entre autres les renseignements suivants :

- Nom, prénom, nationalité et domicile de l'exploitant,
- Siège de l'entreprise,
- lignes que l'on se propose de desservir,
- Fréquences des services,
- Nombre mensuel d'heures de vol,
- Type d'appareils employés,
- Nombre et qualifications du personnel de conduite des aéronefs,
- Nombre d'appareils employés,
- Nombre et qualifications de mécaniciens d'entretien prévus,
- Révisions périodiques prévues par le constructeur,
- Nombre d'hommes-heures nécessaires pour réaliser ces révisions dans les conditions d'exploitation,
- Nature et quantité des équipements d'entretien prévus,
- Nature et quantité des équipements de contrôle prévus,
- Aménagements des installations au sol et notamment des ateliers et magasins.

Section II

LICENCE D'EXPLOITATION DU TRAVAIL AERIEN

Art. 194.

Toute activité de travail aérien sur le territoire de Burundi est soumise :

- à une licence d'exploitation :
 - pour l'exploitation d'une entreprise de travail aérien.
- à une autorisation d'exploitation :
 - pour tout travail aérien occasionnel effectué au moyen d'aéronefs qui n'appartiendraient pas ou qui ne seraient pas affrétés par une entreprise couverte par une licence d'exploitation, et pour l'organisation des meetings, rallyes aériens, spectacles comportant évolutions d'aéronefs etc..

Art. 195.

- a) La licence d'exploitation de travail aérien est délivrée par le Ministère ayant l'Aéronautique dans ses attributions.
- b) L'autorisation d'exploitation de travail aérien est délivrée par la Direction de l'Aéronautique.

Art. 196.

La demande de licence d'exploitation de travail aérien doit être faite au Ministère ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

Art. 197.

La demande d'autorisation d'exploitation de travail aérien doit parvenir à la Direction de l'Aéronautique au moins un mois avant la date du travail prévu.

Art. 198.

Toute demande de licence de travail aérien doit comporter entre autres les renseignements suivants :

- Nom, prénom, nationalité du propriétaire ou raison sociale de l'entreprise qui doit effectuer le travail aérien, éventuellement siège de l'entreprise,
- Nom, prénom, nationalité et domicile de la personne ou raison sociale de l'entreprise pour le compte de qui le travail aérien doit être effectué, éventuellement siège de l'entreprise,
- Nature du travail aérien,
- Type d'appareils employés,
- Nombre d'appareils employés,

- Nom, prénom, domicile, nationalité et qualifications du personnel de conduite des aéronefs,
- Nombre et qualifications des mécaniciens d'entretien prévus,
- Révisions périodiques des aéronefs prévus par le constructeur,
- Nombre d'hommes - heures nécessaires pour réaliser les révisions dans les conditions d'exploitation,
- Nature et quantité des équipements d'entretien prévus,
- Aménagements des installations au sol et notamment des ateliers et magasins,
- Mesures de sécurité, y compris la couverture des risques inhérents au travail aérien projeté

Art. 199.

Toute demande d'autorisation pour un travail aérien occasionnel, pour l'organisation des meetings ou des rallyes aériens ou des spectacles comportant des évolutions d'aéronefs doit comporter entre autres les renseignements suivants :

- Nom, prénom, nationalité et domicile de la personne ou raison sociale de l'entreprise qui doit effectuer le travail aérien, éventuellement le siège de l'entreprise,
- Nom, prénom, nationalité et domicile de la personne ou raison sociale de l'entreprise pour le compte de qui le travail doit être effectué, éventuellement siège de l'entreprise,
- Nature du travail aérien, publicité ou propagande, photographie aérienne, spectacles publics, meetings, rallyes, baptêmes de l'air..
- Type d'appareils employés,
- Nombre d'appareils employés,
- Nom, prénom, nationalité et qualifications du personnel de conduite,
- Mesures de sécurité, y compris la couverture des risques inhérents au travail aérien projeté.

Section III

LICENCE D'EXPLOITATION — ECOLE DE PILOTAGE ET AERO-CLUBS.

Art. 200.

Toute exploitation d'une école de pilotage ou d'un aéro-club sur le territoire du Burundi est soumise à une licence d'exploitation.

Art. 201.

La demande de licence d'exploitation d'une é-

cole de pilotage ou d'un aéro-club est délivrée par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

Art. 202.

Toute demande de licence d'exploitation d'une école de pilotage ou d'un aéro-club doit être faite au Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

Art. 203.

Toute demande de licence d'exploitation d'une école de pilotage ou d'un aéro-club doit comporter entre autres les renseignements suivants :

- Nom, prénom, nationalité, et domicile de l'école ou de l'aéro-club,
- Raison sociale, et siège de l'organisme ou association exploitante,
- Une copie du statut projeté devra être fournie,
- Nombre approximatif d'heures de vol prévues par mois,
- Type d'appareils employés,
- Nombre d'appareils employés,
- Nombre et qualifications du personnel de conduite et instructeur de vol employés,
- Nombre et qualifications de mécaniciens d'entretien prévus,
- Révisions périodiques prévues par le constructeur,
- Nombre d'hommes-heures prévues pour réaliser ces révisions dans les conditions d'exploitations,
- Nature et quantité des équipements d'entretien prévus,
- Nature et quantité des équipements de contrôle prévus,
- Aménagements des installations au sol, notamment des ateliers et magasins,
- En ce qui concerne l'instruction en vol et au sol, précisions sur les programmes d'instructions théoriques, pratique, qui seront enseignés et le nombre d'heures de vol qui seront consacrées à l'instruction pratique.

Section IV

Taxes.

Art. 204.

- a) La délivrance ou le renouvellement de la licence d'exploitation d'une entreprise de transport ou de travail aérien donne lieu à la perception d'une taxe annuelle déterminée à l'annexe 10 de la présente ordonnance.

- b) La délivrance d'une autorisation de travail aérien donne lieu à la perception d'une taxe. Cette taxe peut être supprimée par la décision du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

- c) Une taxe dont le montant est déterminé à l'annexe 10 de la présente ordonnance sera perçue sur la délivrance de toute licence d'exploitation d'une école de pilotage ou d'un aéro-club, sauf si cette école de pilotage ou cet aéro-club n'ont pas de but lucratif.

Section V

DISPOSITIONS GENERALES

Art. 205.

Indépendamment des sanctions prévues au décret relatif à la Navigation aérienne, la non observance des conditions des licences ou des autorisations prévues à la présente ordonnance peut entraîner le retrait de la licence ou d'autorisation par décision du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions.

Chapitre X

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS.

Art. 206.

L'exploitant se conformera à toutes les mesures techniques qui lui sont imposées par le service de l'Aéronautique en vue de l'exploitation des aéronefs, et notamment en ce qui concerne :

- a) la conduite des vols,
- b) les restrictions d'emploi des aéronefs,
- c) les équipements et instruments de bord,
- d) l'entretien des aéronefs,
- e) les équipages de conduites,
- f) les équipements radio de bord,
- g) les manuels, livres de bord et état de l'équipement de secours et de sauvetage transportés à bord,
- h) les performances.

Art. 207.

Les experts aéronautiques désignés conformément à l'article 79 de la section 8 du chapitre III de la présente ordonnance, contrôlent l'application des mesures prévues à l'article 206 ci-dessus.

Art. 208.

L'exploitant de l'aéronef est tenu d'établir un rapport sur tout incident se rapportant aux mesures prévues à l'article 202 et le transmettre au plus tôt au service de l'Aéronautique du Burundi.

Chapitre XI

TRANSPORT DES CHOSES DANGEREUSES.

Art. 209.

Sauf autorisation de la Direction de l'Aéronautique, aucun transport des produits inflammables, de poudre, d'explosifs, de munitions, de matériel pyrotechnique, de produits de compositions chimiques instables, de produits corrosifs ou de films inflammables non logés dans un récipient métallique ne pourra être fait par aéronef.

Chapitre XII

POLICE DE L'AIR

Art. 210.

Tout aéronef en vol, doit s'il y est invité par des signaux qui lui sont donnés soit du sol, soit de l'air, par les agents de l'autorité à cette fin qualifiés, atterrir sur l'aérodrome le plus proche. Il devra s'y tenir avec tout son chargement à la disposition des autorités qualifiées.

Art. 211.

Les aéronefs chargés de la police et de la surveillance de l'air porteront des marques à déterminer par la Direction de l'Aéronautique.

Chapitre XIII

FONCTIONS DE COMMANDANT D'AEROPORT ET DE CHEF D'AERODROME.

Art. 212.

Il est institué sur tout aérodrome public un Commandant d'aérodrome.

Art. 213.

Le commandement d'aérodrome est exercé :

- a) par les agents du cadre des commandants d'aéroport spécialement désignés à cette fin par le service de l'Aéronautique du Burundi. Ces agents portent le titre de Commandant d'aéroport.
- b) à défaut de désignation, conformément à l'alinéa précédent, le Commandement d'aérodrome est exercé par les agents spécialement désignés à cette fin par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Dans l'exercice de cette fonction, ces agents portent le titre de chef d'aérodrome.

Art. 214.

Le Commandant d'aéroport ou le Chef d'aérodrome est préposé à l'application des règles de navigation aérienne et à la police de l'aérodrome. En particulier, il règle au mieux l'atterrissage, les manœuvres et le départ des aéronefs ainsi que le parage ou la mise sous abri dans les hangars appartenant à l'Aéronautique. Il prend sur le champ toute mesure urgente nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation aérienne. Le Commandant d'aéroport ou le Chef d'aérodrome a en tout temps accès aux aéronefs et peut à tout moment se faire produire les documents visés aux articles 104 et 105.

Chapitre XIV

POLICE D'AERODROME.

Section I

Responsabilité.

Art. 215.

C'est un Commandant d'aérodrome nommé, sur proposition de la Direction de l'Aéronautique, par le Ministre chargé des services aéronautiques qui est responsable outre de l'application des règles de navigation aérienne, de la police de l'Aérodrome.

Section II

Accès du public

Sauf autorisation expresse de la Direction de l'Aéronautique, l'accès aux aérodromes publics est interdit dans les zones suivantes :

- a) sur une bande de 75 mètre des parts et d'autre des pistes d'atterrissage et s'étendant à 100 mètres au delà de chaque extrémité de celui-ci,
- b) sur les voies de circulation,
- c) sur les aires à signaux,
- d) sur les aires de stationnement,
- e) sur l'air d'embarquement, sauf pour les passagers et pendant le temps nécessaires à leur embarquement,
- f) dans les installations des aérodromes non destinées au public et notamment : hangars, ateliers, magasins, garages, soutes à essence et lubrifiants, bâtiments de contrôle, centrales, cabines de transformation etc..
- g) dans les parties de l'aérogare destinées aux seuls passagers: salle de douane, salles de transit, etc..
- h) toute autre zone que détermine le Commandant d'aérodrome.

Art. 217.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- a) aux personnels appelés par leur fonction à circuler dans les zones interdites.
- b) au personnel de douane, de police, et de santé dans l'exercice de leurs fonctions.

Section III ANIMAUX

Art. 218.

L'accès à toute l'étendue d'un aérodrome est interdit aux animaux domestiques ou apprivoisés.

Art. 219.

Tout animal se trouvant dans les limites de l'aérodrome peut être capturé ou abattu sur instruction du Commandant d'aérodrome.

Art. 220.

Tout animal capturé sera mis à la disposition de l'autorité communale pour être mis en fourrière.

Art. 221.

Aucune indemnité ne pourra être demandée à l'administration pour tout animal qui aura été abattu conformément à l'article 220 ci-dessus.

Section IV DANGER D'INCENDIE.

Art. 222.

Il est interdit de fumer, de faire et d'apporter du feu sur les aérodromes publics du Burundi dans les zones suivantes :

- les hangars,
- les installations où sont entreposés ou manipulés des liquides inflammables,
- à moins de 50 mètres de toute installation fixe ou mobile servant au ravitaillement des aéronefs,
- sur les aires de stationnement,
- à moins de 50 mètres des aéronefs,
- à tous autres endroits déterminés par le Commandant d'aéroport.

Chapitre XV

COUVERTURES DES RISQUES.

Art. 223.

Tout exploitant d'un aéronef qui circule au-dessus du territoire du Burundi doit assurer sa responsabilité pour tous les dommages pouvant être causés par son aéronef aux tiers à la surface.

Art. 224.

L'assurance prévue à l'article 223 ci-dessus doit couvrir la responsabilité de l'exploitant dans les limites prévues par la Convention relative aux dommages causés à la surface par les aéronefs étrangers signée à Rome le 7 Octobre 1952 pour autant qu'elle ait été approuvée.

Art. 225.

L'exploitant pourra substituer en tout ou en partie à l'assurance prévue à l'article 224, une garantie suffisante pour couvrir sa responsabilité dans les limites prévues par la loi approuvant la Convention mentionnée à l'article 224 ci-dessus.

Cette garantie se fera :

- a) pour les aéronefs immatriculés au Burundi,
 - soit sous la forme d'un dépôt en espèce effectué dans une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions,
 - soit sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions,
- b) pour les aéronefs non immatriculés au Burundi :
 - soit sous la forme d'un dépôt en espèce effectué dans une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin par l'autorité compétente du territoire d'immatriculations de l'aéronef
 - soit sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin par l'autorité compétente du territoire d'immatriculation de l'aéronef.

Art. 226.

La nature, l'étendue et la durée des sûretés prévues aux articles 223, 224 seront constatées, soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord. Ce certificat ou cette mention devra être produit à toute réquisition de l'autorité publique.

Art. 227.

Tout aéronef qui circule en infraction aux dispositions qui précèdent pourra être immobilisé au sol jusqu'à la production de la pleine couverture prévue au présent chapitre.

Tout Commandant d'aéronef qui pilote un aéronef non couvert ou insuffisamment couvert pour

les risque visés aux dispositons du présent chapitre, est passible des peines prévues à l'article 234 de la présente ordonnance.

Chapitre XVI

DISPOSITIONS GENERALES.

Art. 228.

Sauf autorisation expresse du directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie, l'usage d'appareils photographiques ou cinématographiques à bord des aéronefs est interdit.

Art. 229.

Il est interdit de jeter hors d'un aéronef en vol un objet quelconque qu'il soit ou non attaché à un parachute, pouvant constituer un risque pour les personnes ou les biens à la surface. Cette interdiction ne s'applique pas au lest sous forme de sable fin ou d'eau. Le largage de carburants, en cas de nécessité, ne pourra pas se faire au-dessus des villes et des agglomérations ou des rassemblements de personnes en plein air.

Art. 230.

Le cas d'urgence excepté, toute descente en parachute est interdite, sauf autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 231.

Le cas d'urgence excepté, il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident grave, d'enlever, de détacher ou de déplacer des objets débris ou pièces quelconques provenant de cet aéronef, sans avoir obtenu l'autorisation du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 232.

Le pilote Commandant de bord d'un aéronef sera directement responsable de la conduite de l'aéronef et décidera en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en aura le commandement. Nul ne pilotera un aéronef ou ne fera fonction de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef, s'il se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants quelconques compromettant ses capacités en tant que membre d'équipage. Nul ne pilotera un aéronef d'une façon négligente s'il en résulte un danger pour la vie ou les biens de tiers.

Art. 233.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie peut rendre obligatoire sur tout aéronef l'installation d'une station de radiocommunications. Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie

peut rendre obligatoire sur tout aéronef un équipement de secours dont la liste et la composition seront portées à la connaissance des navigateurs aériens par voie de NOTAM.

Chapitre XVII.

DISPOSITIONS PENALES.

Art. 234.

Les infractions aux prescriptions de la présente ordonnance et de ses annexes seront punies d'un mois de servitude pénale au maximum et d'une amende qui ne dépassera pas deux mille francs ou d'une de ces peines seulement. Le refus d'obtempérer aux instructions données par un Commandant d'aéroport ou un Chef d'aérodrome dans l'exercice de ses fonctions sera puni des mêmes peines.

Art. 235.

Tout exploitant qui impose aux membres des équipages de conduite d'un aéronef des prestations supérieures aux limites fixées conformément aux articles 183 et 184 de l'annexe 3 à la présente ordonnance, ou qui autorise ces membres d'équipage à dépasser les limites prescrites sera puni de deux mois de servitude pénale au maximum et d'une amende qui ne dépassera pas deux mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 236.

Le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie est chargé de l'exécution de la présente ordonnance et de ses annexes.

Art. 237.

La présente ordonnance et ses annexes entre en vigueur le jour de sa signature et abroge à partir de cette date toutes les dispositons antérieures ayant même objet notamment :

- Arrêté Ministériel n° 064/132 du 27 juin 1976,
- Arrêté Ministériel n° 064/139 du 27 juin 1976,
- Arrêté Ministériel n° 064/141 du 27 juin 1966,
- Arrêté Ministériel n° 064/155 du 27 juin 1966,
- Arrêté Ministériel n° 064/136 du 28 juin 1966,
- Arrêté Ministériel n° 064/140 du 28 juin 1966,
- Arrêté Ministériel n° 064/153 du 15 Aout 1966,
- Arrêté Ministériel n° 064/168 du 20 septembre 1966,
- Ordonnance Ministérielle n° 064/33 du 14 avril 1970,
- Ordonnance Ministérielle n° 064/113/067 du 8 juillet 1970,
- Ordonnance Ministérielle n° 064/125 du 1 octobre 1970,

Fait à Bujumbura, le 12 juillet 1978
Ir. Ladislas BARUTWANAYO

ANNEXE I

(Article 26 de l'Ordonnance)

REGLEMENT RELATIF A L'EMPLACEMENT,
AUX DIMENSIONS AINSI QU'AUX TYPES DE
CARACTERES DES MARQUES DE NATIONALITE
ET D'IMMATRICULATION DES AERONEFS.

CHAPITRE I

Classifications des aéronefs.

Article 1. —

Les aéronefs sont classés suivant le tableau ci-après :

A. AEROSTAT.

Non entraîné par un organe moteur :

- Ballon libre — Ballon libre sphérique
- Ballon libre non sphérique
- Ballon captif — Ballon captif sphérique
- Ballon captif non sphérique

Entraîné par un organe moteur :

- Dirigeable — Dirigeable rigide
- Dirigeable semi-rigide
- Dirigeable souple

B. AERODYNE.. —

Non entraîné par un organe moteur :

- Planeur — Planeur terrestre
- Planeur marin
- Cerf-volant

Entraîné par un organe moteur :

- Avion — Avion terrestre
- Hydravion
- Avion amphibie
- Autogyre — Autogyre terrestre
- Autogyre marin
- Autogyre amphibie
- Hélicoptère — Hélicoptère terrestre
- Hélicoptère marin
- Hélicoptère amphibie
- Ornithoptère — Ornithoptère terrestre
- Ornithoptère marin
- Ornithoptère amphibie

CHAPITRE II.

EMPLACEMENT DES MARQUES DE NATIONALITE
ET D'IMMATRICULATION.

Section I.

Généralités.

Article 2.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront peintes sur l'aéronef ou apposées par tout autre moyen assurant un degré de fixité comparable. Les marques seront tenues constamment propres et resteront toujours visibles.

Section 2.

AEROSTAT.

Article 3.

Les marques des dirigeables apparaîtront soit sur l'enveloppe, soit sur les empennages. Si les marques sont portées par l'enveloppe, elles seront disposées :

— dans le sens de la longueur sur les deux côtés de l'enveloppe, et en outre,

— Sur la surface supérieure le long du méridien vertical.

Si les marques sont portées par les empennages, elles apparaîtront sur l'empennage horizontal et sur l'empennage vertical, les marques sur l'empennage horizontal seront disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure ; les marques sur l'empennage vertical seront disposées sur la moitié inférieure de l'empennage, de chaque côté, les lettres étant placées horizontalement.

Article 4.

Les marques des ballons sphériques apparaîtront en deux endroits diamétralement opposés. Elles seront disposées près de la circonférence horizontale maximale du ballon.

Article 5.

Les marques des ballons non sphériques apparaîtront de chaque côté. Elles seront disposées près du maître couple, immédiatement au-dessus de la bande de grément ou des points d'attache des cables de suspension de la nacelle.

Article 6.

Les marques disposées sur les côtés de tout

aérostat seront visibles simultanément pour un observateur placé latéralement et pour un observateur placé au sol.

Section 3.

AERODYNES.

Article 7.

Les marques de nationalité et d'immatriculation des aérodynes apparaîtront :

1°.— une fois sur la surface supérieure et une fois sur la surface inférieure de la voilure. Elles pourront :

- Soit d'étendre sur toute la surface supérieure sur toute la surface de la voilure.
- Soit être disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure.

Dans la mesure du possible, les marques seront disposées à égale distance des bords d'attache et de fuite de l'aile. Le haut des lettres sera dirigé vers le bord d'attaque de l'aile.

2° — De chaque côté du fuselage ou de la structure en tenant lieu entre les ailes et les plans de queue, ou sur les moitiés supérieures des plans verticaux de queue.

Lorsque les marques sont disposées sur un empennage à un plan vertical unique, elles apparaîtront de chaque côté de ce plan.

Lorsqu'elles sont disposées sur un empennage à plusieurs plans verticaux, elles apparaîtront sur les cotés extérieurs des plans extérieurs.

Article 8.

Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés à l'article 7, les marques apparaîtront de manière telle que l'aérodyne puisse être facilement identifié.

CHAPITRE III.

DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION.

Section I.

AEROSTATS.

Article 9.

La hauteur des marques portées par les aérostats sera d'au moins 50 cm.

Section 2.

AERODYNES.

Article 10.

a) La hauteur des marques portées par les ailes sera de 50 cm au moins.

b) Les marques portées par le fuselage ou par la structure en tenant lieu, n'atteindront pas le contour apparent du fuselage ou de la structure en tenant lieu.

Les marques portées sur les plans verticaux de queue laisseront une marge de 5 cm au moins le long des bords des plans verticaux.

Les marques seront aussi grande que possible.

Article 11.

Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondants à ceux mentionnés à l'article 10, les dimensions des marques seront suffisantes pour que l'aérodyne puisse être facilement identifié.

CHAPITRE IV.

TYPES DES CARACTERES DES MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION.

Article 12.

Les lettres seront des lettres majuscules en caractères romains sans ornements.

Article 13.

La largeur de chaque caractère, exception faite pour la lettre I, et la longueur des tirets seront les deux tiers de la hauteur de ce caractère.

Article 14.

Les caractères et les tirets seront en traits pleins et d'une couleur qui tranche nettement sur le fond. L'épaisseur des traits sera le sixième de la hauteur d'un caractère.

Article 15.

Chaque caractère sera séparé du caractère qui précède ou qui le suit immédiatement par un espace égal au quart de la largeur d'un caractère. Un tiret sera considéré dans ce cas comme un caractère.

CHAPITRES V.

MARQUES DE NATIONALITE DES AERONEFS.

(Annexe 7 à la Convention de Chicago).

Alghanistan	YA	Hongrie	HA
Afrique du Sud ZS, ZT, ZU		Inde	VT
Algérie	7T	Indonésie	PK
Allemagne, République Fédérale	D	Irian Occidental	PK
Angola	D2	Irak	YI
Arabie Saoudite	HZ	Iran	EP
Argentine	LQ	Irlande	EJ
Australie	VH	Islande	TF
Autriche	OE	Israël	4X
Bahamas	C6	Italie	I
Bahrein	A9C	Jamaïque	6Y
Bangladesh	S2	Japon	JA
Barbade	8P	Jordanie	JY
Belgique	OO	Kampuchéa Démocratique	XU
Bénin	TY	Kenya	5Y
Birmanie	XZ	Koweït	9K
Bolivie	CP	Laos	XW
Bostwana	A2	Lesotho	7P
Brésil	PP,PT	Liban	OD
Bulgarie	LZ	Libéria	EL
Burundi	9U	Liechtenstein	HB
Cameroun	TJ	Luxembourgs écusson national	LX
Canada	CF	Madagascar	5R
Chili	CC	Malaisie	9M
Chine	B	Malawi	7QY
Chypre	5	Maldives	8Q
Colombie	HK	Mali	TZ
Congo, République Populaire	TN	Malte	9H
Corée, République	HK	Maroc	CN
Costa Rica	TI	Maurice	3B
Côte d'Ivoire	TU	Mauritanie	5T
Cuba	CU	Mexique	XA, XB
Danemark	OY	Monaco	EA
Egypte, République arabe	SU	Nauru	C2
El Salvador	YS	Népal	9N
Emirats Arabe Unis	A6	Nicaragua	AN
Equateur	HC	Niger	5U
Espagne	EC	Nigeria	5N
Etats-Unis	N	Norvège	LN
Ethiopie	ET	Nouvelle-Zélande	ZK,ZL,
France	F	Oman	A4
Fidji	DC	Ouganda	5X
Finlande	OH	Pakistan	AP
Gabon	TR	Panama	HP
Gambie	C5	Papouasie Nouvelle Guinée	P2
Ghana	9G	Paraguay	ZP
Grèce	SX	Pays-Bas, Royaume des	PH
Guatamala	TG	Antilles Néerlandaises	PJ
Guinée	3X	Perou	OB
Guinée Equatoriale	3C	Philippines	PI
Guiyane	8R	Pologne	SP
Haïti	HH	Portugal	CS,
Haute-volta	XT	Qatard	A7
Honduras	HR	République arabe libyenne	5A

République arabe syrienne	YK	Tunisie	TS
République Centrafricaine	TL	Turquie	TC
République Dominicaine	HI		
République Populaire de Corée	P	Union des Républiques Socialistes Soviétiques	CCCP
République Socialiste			
Tchécoslovaque	OK	Uruguay	CX
République Unie de Tanzanie	5H	Vénézuela	YV
Roumanie	YR	Viêt Nam-République du	XV
Royaume-Uni	G	Yémen	4W
Colonies et protectorats VP, VQ, VR		Yémen Démocratique	70
Rwanda	9XR	Yougoslavie	YU
Samoa occidentale	5W	Zaïre, République	9Q
Sénégal	6W	Zambie	9J
Sierra Léone	9L		
Singapour	9V		
Somalie	6O		
Souaziland	3D		
Soudan	ST		
Sri-Lanka	4R		
Suède	SE		
Suisse	HB		
Surinam	PZ		
Tchad	TT		
Thaïlande	HS		
Togo	5V		
Trinité et Tobago	9Y		

La liste ci-dessus n'est pas limitative les nouvelles marques ainsi que les modifications ultérieures pourront être trouvées dans l'annexe 7 à la Convention de Chicago.

Vu et approuvé pour être annexé à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978 relative à la Navigation Aérienne.

Le Ministre des Transports et de l'Aéronautique.

Ir. Ladislav BARUTWANAYO.

ANNEXE II

(Articles 17, 24, 35, et 37 de l'ordonnance)

Tableau I. — Certificat d'immatriculation (article 17)

Aéronautique Civile	République du Burundi	N°
------------------------	-----------------------	----

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION.

1. Marques de nationalité et d'immatriculation	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donné par le constructeur	3. Numéro de série de l'aéronef

4. Nom du propriétaire

5. Adresse du propriétaire

6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit dans le registre d'..... conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, en date du 7 décembre 1944 et à l'Ordonnance n° du relative à la Navigation Aérienne.

Délivré le Signature

Tableau 4. — Laissez-passer provisoire de navigation (Article 37)

Aéronautique Civile	République du Burundi	N°
------------------------	-----------------------	----

L A I S S E Z - P A S S E R P R O V I S O I R E
D E N A V I G A T I O N

Le présent laissez-passer provisoire est délivré à l'avion

Type

Numéro de série :

Immatriculation :

En attendant de son Certificat de navigabilité.

Cet avion est en ordre et peut décoller au poids total de

Durée du présent laissez-passer :

Date limite de validité :

Conditions restrictives d'utilisation.

Signature

Délivré à le

.....

Vu et approuvé pour être annexé
à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978
relative à la Navigation aérienne.

le Ministre des Transports
et de l'Aéronautique

Ir. Ladislav BARUTWANAYO.

ANNEXE III

(Article 6 de l'Ordonnance)

REGLEMENT RELATIF AUX LICENCES DU
PERSONNEL.

LICENCE DE PILOTE.

Section I.

DES QUALIFICATIONS.

Paragraphe I. Qualifications des aéronefs

Article 1.

Toute licence de pilote comportera une qualification de catégorie et s'il échet, une qualification de classe et de type conformément aux dispositions ci-après.

Article 2.

Les catégories d'aéronefs pour lesquelles une qualification est exigée sont les suivantes :

- Catégorie « Avions »
- Catégorie « Autogyres »
- Catégorie « Hélicoptères »
- Catégorie « Planeurs »
- Catégorie « Ballons libres »

Article 3.

Les « classes » d'aéronefs pour lesquelles une qualification est exigée, sont les suivantes :

- Classes des avions terrestre monomoteur,
- Classes des avions terrestres multimoteurs
- Classe des hydravions monomoteurs,
- Classes des hydravions multimoteurs,
- Classes des amphibies monomoteurs,
- Classes des amphibies multimoteurs,

Article 4.

Les « Types » d'aéronefs pour lesquels une qualification est exigée sont les suivantes :

- Tous types d'aéronefs de plus de 5.700 kgs de poids total, les planeurs exceptés
- Tous types d'hélicoptères,
- Tous types d'autogyres,
- Tous types de planeurs de plus de 500 kgs,
- Tous types d'aéronefs non classiques,

Article 5.

Les licences de pilote privé délivrées pour des aéronefs classiques comporteront en outre une qualification pour chacun des groupes suivants :

Groupe :	Poids de l'Aéronef
I	Inférieur à 60 kgs
II	de 600 kgs à 1.000 kgs,
III	de 1.001 kgs à 2.000 kgs
IV	de 2.001 kgs à 5.000 kgs.

Toute fois, le pilote privé détenteur d'une qualification d'un des groupes mentionnés ci-dessus, ne pourra remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur un type d'aéronef déterminé de ce groupe qu'après s'être familiarisé avec ce type d'aéronef.

Paragraphe 2

Qualifications spéciales de vol.

Article 6.

Les qualifications spéciales de vol sont :

- Qualification « vol de nuit »
- Qualification « vol aux instruments »
- Qualification « vol acrobatique »
- Qualification « remorquage aérien »

Article 7.

Les titulaires de la licence de pilote privé, de pilote professionnel ou de pilote professionnel de 1ère classe n'effectueront pas de vol de nuit ni de vol aux instruments sans en avoir reçu l'autorisation de la Direction de l'Aéronautique.

Cette autorisation comportera l'inscription, sur la licence, de la qualification « vol de nuit » ou « vol aux instruments ».

Article 8.

Sans préjudice de l'autorisation prévue aux articles 132, 136 de l'ordonnance les titulaires d'une licence de pilote n'effectueront aucun vol acrobatique ni remorquage aérien sans avoir reçu au préalable de la Direction de l'Aéronautique la qualification appropriée. Cette qualification est octroyée par l'inscription sur la licence de la mention « vol acrobatique ou remorquage aérien ».

Paragraphe 3.

Qualification d'instructeur de vol.

Article 9.

Les titulaires d'une licence de pilote ne pourront donner d'instruction en vol exigée pour la délivrance d'une licence de pilote, s'il n'ont pas reçu à cet effet une autorisation de la Direction de l'Aéronautique.

Cette autorisation comportera l'inscription sur la licence de la qualification « Instructeur de vol ».

Section 2.

CONDITIONS EXIGÉES POUR LA DELIVRANCES DES LICEENCES.

Paragraphe 1.

Disposition commune à toutes les licences de pilote.

Article 10.

Tout candidat à une licence de pilote doit produire une attestation du service médical qualifié certifiant qu'il satisfait aux standards médicaux prescrits pour cette licence, conformément aux dispositions du chapitre VI ci-après.

Paragraphe 2.

LICENCE D'ENTRAÎNEMENT (ELEVE PILOTE)

Article. 11

Le candidat à la licence d'entraînement sera âgé de 16 ans révolus. Le candidat mineur non émancipé devra produire l'autorisation expresse de son représentant légal.

Article 12.

1. — Vol en solo.

Le titulaire d'une licence d'entraînement ne pourra effectuer des vols en solo qu'avec autorisation d'un instructeur de vol. Cette autorisation est donnée sous forme d'une mention au carnet de vol de l'élève pilote. Tant qu'il n'aura pas accompli 10 heures de vol en solo, il ne pourra voler seul que sous la surveillance directe d'un instructeur de vol ou d'un pilote expérimenté spécialement agréé à cet effet par la Direction de l'Aéronautique.

2. — Vol sur campagne.

Le vol sur campagne ne sera autorisé que si le titulaire de la licence d'entraînement a satisfait un

instructeur de vol quant à ses connaissances élémentaires portant sur la navigation aérienne, les règles de l'air, la lecture des cartes aéronautiques, la météorologie, la connaissance de l'aéronef, (Théorie du vol et restrictions d'emploi de l'aéronef). Mention en sera faite par les soins de l'instructeur au carnet de vol de l'élève pilote.

Article 13.

3. — Vol international.

Sauf autorisation de la Direction de l'Aéronautique, il est interdit à tout titulaire d'une licence d'entraînement de piloter un aéronef au cours d'un vol international.

Paragraphe 3.

LICENCE DE PILOTE PRIVE D'AVION.

Article 14.

Le candidat à la licence de pilote privé d'avion sera âgé de 17 ans révolus.

Article 15.

Pour se présenter aux épreuves théoriques, le candidat à la licence de pilote privé devra avoir accompli un minimum de trente heures de vols.

Article 16.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Règles de l'air,
- b) Principes de navigation,
- c) Principes des cartes aéronautiques et lecture des cartes,
- d) connaissances élémentaires de la météorologie,
- e) Principes du compas,
- f) Connaissances de l'aéronef, théorie de vol et restrictions d'emploi de l'aéronef,
- g) Principes généraux de recherches et sauvetages,
- h) Connaissances sur le détail des opérations exigées par les fiches.

d'inspections journalières prévues par le constructeur de l'aéronef pour lequel la licence de pilote privé est sollicitée.

Il devra en outre avoir subi avec succès une épreuve pratique et démontrer qu'il est à même d'effectuer les opérations prévues pour l'inspection journalière.

Article 17.

Le candidat aura accompli au moins :

- a) quarante heures de vol en double commande ou en solo, ou trente heures s'il a suivi de manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée,
- b) Trois heures de vol sur campagne en solo, comprenant un vol aller et retour entre deux aérodromes distants d'au moins nonante Km et comportant deux atterrissages au moins avec arrêt complet en des points différents du parcours.

Ces trois heures de vol sur campagne peuvent être comprises dans le total des quarante ou trente heures prévues au littéra a).

Article 18.

Si le candidat à la licence de pilote privé d'avion est titulaire d'une licence de pilote de planeur, les conditions d'expérience prévues au littéra a) de l'article 17 pourront être réduites, compte tenu de son habileté et de son expérience acquise sur planeur.

Article 19.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique comportant les manœuvres normales et exceptionnelles correspondant à la catégorie, à la classe, au groupe ou au type de l'aéronef pour lequel il sollicite la licence.

Article 20.

Le titulaire de la licence de pilote privé pourra piloter de jour et en vol à vue les avions pour lesquels il aura sa compétence.

Article 21.

Sauf autorisation de la Direction de l'Aéronautique, le titulaire de la licence de pilote privé d'avion ne pourra effectuer des vols ayant un caractère commercial.

Article 22.

Le titulaire de la licence de pilote privé d'avion ne pourra exercer le privilège prévu de l'article 20, si au cours des douze derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins 24 heures de vol en qualité de pilote. A défaut de ces 24 heures de vol, il devra produire une attestation d'un instructeur de vol établissant le maintien de son habileté.

Paragraphe 4.

LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL D'AVION.

Article 23.

Le candidat à la licence de pilote professionnel devra être âgé de 18 ans révolus.

Article 24.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant sur les matières suivantes :

- a) Droit aérien, Règle de l'air, pratiques et procédures du contrôle de la circulation aérienne
- b) Navigation aérienne et emploi des cartes aéronautiques,
- c) Eléments de météorologie comprenant l'analyse des cartes et des bulletins météorologiques,
- d) Instrument de navigation et aides à la navigation selon les règles de vol à vue VFR,
- e) Théorie du vol et restrictions d'emploi des aéronefs, chargement et centrage (principes fondamentaux et influence sur les caractéristiques du vol.
- f) Equipement et installations à bord des aéronefs,
- g) Aspects généraux de l'entretien des cellules et des groupes motopropulseurs,
- h) Connaissances des publications d'informations aéronautique,

Article 25.

Le candidat aura accompli au moins 200 heures de vol, ramenés à 150 heures s'il a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée.

Le total exigé ci-dessus comportera :

- a) 100 heures en qualité de pilote Commandant de bord,
- b) 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote Commandant de bord, comprenant un vol d'au moins 300 milles marins comportant deux atterrissages au moins avec arrêt complet en des points différents du parcours,
- c) 10 heures de temps aux instruments, dont 5 au maximum de temps aux instruments au solo,
- d) Si les privilèges de vol de nuit sont nécessaires, 5 heures de vol de nuit comportant au moins dix décollages et dix atterrissages de nuit effectués en qualité de pilote commandant de bord manœuvrant seul les commandes.

Article 26.

Les conditions d'expérience exigées aux littéras c) et d) de l'article 25 ne donnent pas au titulaire de la licence de pilote professionnel le droit de piloter un aéronef selon les règles de vol aux instruments IFR.

Article 27.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique ; comportant les manœuvres normales et

exceptionnelles de vol correspondant à la catégorie et à la classe de l'aéronef utilisé pour l'épreuve.

Article 28.

Le titulaire de la licence de pilote professionnel pourra :

- a) exercer tous les privilèges d'un pilote privé,
- b) remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur tout avion effectuant des vols autres que des vols de transport commercial,
- c) remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport commercial, sur tout avion dont le poids brut ne dépasse pas 5.700 kg. Toute fois, il n'exercera pas ce privilège de nuit, s'il ne répond pas aux conditions d'expérience prévues au littéra d) de l'article 25 et si pendant les six mois qui précèdent le vol de nuit il n'a pas exécuté au moins dix décollages et dix atterrissages de nuit.
- d) Remplir les fonctions de co-pilote dans le transport commercial à bord d'avion où la présence d'un co-pilote est obligatoire, à condition que pour les vols susceptibles d'être soumis aux règles IFR, il soit détenteur de la qualification de vol aux instruments.

Article 29.

Le titulaire de la licence de pilote professionnel ne pourra exercer les privilèges prévus à l'article 28, littéras b), c) et d), si cours des douze derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins 48 heures de vol en qualité de pilote. A défaut de ces 48 heures de vol, il devra produire une attestation d'un instructeur de vol établissant le maintien de son habileté.

Il pourra exercer tous les privilèges d'un pilote privé en se conformant aux conditions de l'article 22.

Paragraphe 5.

LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL DE 1ère CLASSE D'AVION.

Article 30.

Le candidat à la licence de pilote professionnel 1ère classe devra être âgé de 21 ans révolus.

Article 31.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant sur les matière suivantes :

- a) Droit aérien, Règles de l'air, Pratiques et Procédures du Contrôle de la circulation aérienne,

- b) Navigation aérienne, notamment l'usage de formules, instruments et autres aides nécessaires à la navigation des aéronefs pilotés aux instruments,

- c) Cartes aéronautiques,

- d) Système général de centralisation et de diffusion des renseignements météorologiques,

- e) Cartes et prévisions météorologiques, abréviations, symboles et nomenclature météorologiques,

- f) Eléments de météorologies, notamment :

- notions sur les systèmes de pression, établis d'après conceptions modernes,

- rapports des systèmes de pression avec les fronts, la forme des nuages et les condition de givrage.

- Mouvements des vents en altitude et leurs influence sur la conduite des aéronefs,

- g) Circulaires météorologiques et instructions relatives au service météorologique des routes aériennes, applicables à la conduites des aéronefs,

- h) Procédures de radiocommunications appliquées à la conduite des aéronefs,

- i) Théorie du vol et restrictions d'emploi des aéronefs et, entre autres, chargements et centrage (Principes fondamentaux et influence sur les caractéristiques de vol),

- j) Equipement et installations à bord des aéronefs,

- k) Aspects généraux de l'entretien des cellules et des groupes motopropulseurs,

- l) Connaissance des publications d'informations aéronautiques,

Article 32.

Si le candidat est titulaire d'une licence de pilote professionnel, il pourra être dispensé de tout ou partie des matières ayant déjà fait l'objet d'épreuve prescrite par l'article 24.

Article 33.

Le candidat aura accompli :

- a) 700 heures de vol au moins dont 290 heures se décomposant comme suit :

- 150 heures au moins en qualité de pilote commandant de bord,

- 50 heures au moins, soit en qualité de pilote commandant de bord, soit en qualité de co-pilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire. — Ces 200 heures comprendront 25 heures de vol de nuit dont 10 heures de vol sur campagne, en outre, dix décol-

lages et dix atterrissages. Les dix heures de vol sur campagne pourront être remplacées par dix heures de vol aux instruments sur campagne.

b) 20 heures au moins aux instruments dont au plus dix heures aux instruments dont plus de dix heures aux instruments au sol.

Article 34.

Les conditions d'expérience exigées au littéra b) de l'article 33 ne donnent pas au titulaire de la licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe le droit de piloter un aéronef selon les règles de vol aux instruments.

Article 35.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique et démontrer qu'il sait :

- a) piloter un aéronef d'une façon satisfaisante dans toutes les manœuvres exécutées au cours d'un vol normal,
- b) exécuter des manœuvres exceptionnelles pouvant comporter des simulacres d'atterrissage forcé et des redressements à la suite de décrochages amorcés aussi bien en position normale qu'en position de forte inclinaison latérale,
- c) Conduire un aéronef multimoteur avec la charge maximale autorisée à l'atterrissage, l'un des moteurs étant arrêté, si une qualification pour un aéronef de cette classe est sollicitée,
- d) exécuter toutes les manœuvres normales en se référant uniquement aux instruments,
- e) exécuter toutes les manœuvres qui peuvent être nécessaires pour démontrer sa compétence,
- f) Subir les épreuves indiquées en b) et c), à bord d'un aéronef de la classe pour laquelle une qualification est sollicitée et, dans le cas d'un aéronef dont le poids brut dépasse 5.700 kg, à bord d'un aéronef du type pour lequel qualification est sollicitée.

Toutesfois, les manœuvres prévues aux littéras e) et f) ci-dessus pourront être modifiées ou supprimées si elles sont à déconseiller avec l'aéronef du type utilisé pour l'épreuve.

Article 36.

Le titulaire de la licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe pourra :

- a) exercer tous les privilèges d'un pilote privé,
- b) exercer tous les privilèges d'un pilote professionnel,
- c) remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport commercial sur tout

aéronef dont le poids brut ne dépasse pas 20.000 kg, ;

- d) remplir les fonctions de co-pilote dans le transport commercial, à condition que pour les vols susceptibles d'être soumis aux règles IFR, il soit détenteur de la qualification de vol aux instruments.

Article 37.

Le titulaire de la licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe ne pourra exercer les privilèges prévus à l'article 36 (littéra c) et d) si au cours de six derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins : — 48 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de plus de 2.000 kg de poids total, en ce compris 5 atterrissages et 5 envols de nuit.

— 12 heures d'instruction aux instruments au sol.

A défaut de ces 48 heures de vol et 12 heures d'instruction, il devra produire une attestation d'un instructeur établissant le maintien de son habileté. Il pourra exercer tous les privilèges d'un pilote privé et d'un pilote professionnel en se conformant aux dispositions des articles 22 et 29.

Paragraphe 6.

LICENCE DE PILOTE DE LIGNE — AVION —

Article 38.

Le candidat à la licence de pilote de ligne sera âgé de 21 ans révolus.

Article 39.

Le candidat à la licence de pilote de ligne devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant les matières prévues à l'article 31.

Toutefois, si le candidat est titulaire de la licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe c ; il pourra être dispensé de tout ou partie de l'épreuve.

Article 40.

Le candidat aura accompli 1.200 heures de vol au moins, comportant :

- a) 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou en qualité de co-pilote,
- b) 150 heures en qualité de pilote commandant de bord, 100 heures soit en qualité de pilote commandant de bord, soit en qualité de co-pilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bords sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire.

Les 250 heures ci-dessus comprendront 100 heures de vol sur campagne dont au moins 25 heures de vol de nuit,

- c) 200 heures de vol sur campagne en qualité de co-pilote à bord d'aéronef où la présence d'un co-pilote est obligatoire au 100 heures supplémentaires de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord. Ces heures supplémentaires pourront être comprises dans les 250 heures spécifiées au littéra b),
- d) 75 heures aux instruments dont au plus 25 heures aux instruments au sol.

Article 41.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique et démontrer qu'il sait effectuer les manœuvres spécifiées à l'article 35, et en outre :

- a) conduire un aéronef multimoteur en se référant uniquement aux instruments avec la charge maximale autorisée à l'atterrissage, l'un des moteurs arrêté, si une qualification pour un aéronef de cette classe est sollicitée,
- b) Interpréter les signaux radio du code morse international et, tout en pilotant un aéronef dans des conditions de vol aux instruments réelles ou fictives, exécuter les procédures d'orientation et d'approche radio ; fournir toutes autres preuves d'habileté exigées pour la qualification de vol aux instruments.

Si le candidat est titulaire de la licence professionnelle de 1^{ère} classe, il pourra être dispensé de tout ou partie des manœuvres spécifiées à l'article 35.

Article 42.

Le titulaire de la licence de pilote de ligne peut :

- a) exercer tous les privilèges d'un pilote privé, d'un pilote professionnel de 1^{ère} classe,
- b) exercer les privilèges attachés à la qualification de « vol de nuit » et à celles de « vol aux instruments »,
- c) remplir les fonctions de pilote commandant de bord et de co-pilote dans le transport aérien.

Article 43.

Le titulaire de la licence de pilote ne pourra exercer les privilèges prévus à l'article 42, littéra b) et c), si au cours de six derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins :

- a) 96 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sur des aéronefs de transport public, en ce compris 5 atterrissages et 5 vols de nuit,
- b) 12 heures au moins d'instruction aux instruments au sol.

A défaut de ces 96 heures de vol et 12 heures d'instructions, il devra produire une attestation d'instructeur établissant le maintien de son habileté. Il pourra exercer tous les privilèges prévus à l'article 42, littéra a) ; en se conformant aux dispositions des articles 22, 29 et 39.

Paragraphe 7.

LICENCE DE PILOTE PRIVE — Hélicoptère —

Article 44.

Le candidat à la licence de pilote privé d'hélicoptère sera âgé de 17 ans révolus.

Article 45.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Règles de l'air.,
- b) Principes de navigation,
- c) Principes des cartes aéronautiques et lecture des cartes,
- d) Connaissances élémentaires de la météorologie,
- e) Principes du compas,
- f) Connaissance de l'aéronef, théorie du vol et restrictions d'emploi de l'hélicoptère,
- g) Principes généraux des recherches et sauvetage.

Article 46.

Si le candidat est titulaire d'une des licences basées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus, il pourra être dispensé de tout ou partie de l'épreuve prévue aux littéras a) ,b) et c) de l'article 45.

Article 47.

Le candidat aura accompli au moins :

- a) 40 heures de vol sur hélicoptère en doubles commande ou en solo, si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée, ces 40 heures pourront être raménées à 30 heures heures de vol.
- b) 5 heures de vol en solo, dont 3 heures de vol sur campagne, comprenant un vol à destination d'un point situé à 50 milles marins au moins du point de départ avec atterrissage en ce point.

ces 5 heures de vol en solo peuvent être comprises dans le total des 49 heures prévus en littéra a).

Article 48.

Si le candidat est titulaire d'une des licences visées paragraphes 3 à 6 ci-dessus, les conditions d'expérience exigées par l'article 47 pourront être réduites compte tenu de l'habileté et de l'expérience acquises dans le pilotage des avions.

Article 49.

Le candidat devra avoir subi avec succès une épreuve pratique comportant les manœuvres normales et exceptionnelles de vol correspondant au type d'hélicoptère utilisé.

Article 50.

Le titulaire de la licence de pilote privé d'hélicoptère pourra piloter de jour et en vol à vue les hélicoptères pour lesquels il aura établi sa compétence.

Article 51.

Sauf autorisation de la Direction de l'Aéronautique, le titulaire de la licence de pilote privé d'hélicoptère ne pourra effectuer des vols ayant un caractère commercial.

Article 52.

Le titulaire de la licence de pilote privé d'hélicoptère ne pourra exercer le privilège prévu par l'article 50, si au cours des douze derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins 24 heures de vol en qualité de pilote. A défaut des ces 24 heures de vol, il devra produire une attestation d'un instructeur de vol établissant le maintien de son habileté.

Paragraphe 8.

LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL D'HELI-COPTERE.

Article 53.

Le candidat à la licence de pilote professionnel d'hélicoptère sera âgé de 18 ans révolus.

Article 54.

Le candidat devra subir avec succès l'épreuve théorique portant sur les matières suivantes :

- a) Droit aérien, Règles de l'air Pratiques et Procédures du contrôle de la circulation aérienne,
- b) Navigation aérienne et emploi des cartes aéronautiques,
- c) Eléments de météorologie comprenant l'analyse des cartes et des bulletins météorologiques,

- d) Instruments de navigation et aides à la navigation selon les règles de vol à vue (UFR)
- e) Théorie du vol et restriction d'emploi des hélicoptères, chargement et centrage (Principes fondamentaux et influence sur les caractéristiques de vol)
- f) Equipement et installations à bord des hélicoptères,
- g) Aspects généraux de l'entretien des cellules et des groupes motopropulseurs,
- h) Connaissance des publications d'informations aéronautiques.

Article 55.

Si le candidat est titulaire d'une des licences visées aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessus, il pourra être dispensé de tout ou partie de l'épreuve portant sur les matières prévues aux littéra a) à d) de l'article 54.

Article 56.

Le candidat aura accompli au moins 100 heures de vol sur l'hélicoptère ou 75 heures s'il a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée sur l'hélicoptère.

Le total des 100 ou 75 heures comprendra :

- a) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord,
- b) 18 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord,
- c) 10 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord dans les six mois qui précèdent immédiatement la demande de la licence.

Article 57.

Si le candidat est titulaire d'une des licences visées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus, les conditions d'expérience exigées par l'article 56 pourront être réduites, compte tenu de l'habileté et de l'expérience acquises dans le pilotage des avions.

Article 58.

Le candidat devra avoir subi avec succès une épreuve pratique comportant les manœuvres normales et exceptionnelles de vol correspondant au type d'hélicoptère utilisé.

Article 59.

Le titulaire d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère peut :

- a) exercer tous les privilèges d'un pilote privé d'hélicoptère,
- b) remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur tout hélicoptère effectuant des vols autres que les vols de transport commercial,

- c) remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de co-pilote dans le transport aérien non régulier.

Toutefois, il ne pourra exercer ce privilège de nuit pour le transport des passagers, si pendant les six derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins 5 atterrissages et 5 décollages de nuit.

- d) remplir les fonctions de co-pilote dans le transport aérien régulier à condition que, pour les vols susceptibles d'être soumis aux règles IFR, il soit détenteur de la qualification de vol aux instruments.

Article 60.

Le titulaire de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère ne pourra exercer les privilèges prévus au littéra b) de l'article 589, si au cours des douze derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins 48 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère.

A défaut de ces 48 heures, il devra produire une attestation d'un instructeur de vol établissant le maintien de son habileté. Il pourra exercer tous les privilèges d'un pilote privé en se conformant aux dispositions de l'article 52.

Paragraphe 9.

LICENCE DE PILOTE DE LIGNE — HELICOPTERE —

Article 61.

Le candidat à la licence de pilote de ligne d'hélicoptère sera âgé de 21 ans révolus.

Article 62.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant sur les matières suivantes

- a) Droit aérien, Règles de l'air, pratique et procédures du contrôle de la circulation aérienne,
- b) Navigation aérienne, notamment l'usage des formules, instruments et autres aides nécessaires à la navigation,
- c) Cartes aéronautiques,
- d) Système général de centralisation et de diffusion des renseignements météorologiques,
- e) Cartes et prévisions météorologiques, abréviations, symboles et nomenclature météorologiques,
- f) Eléments de météorologie, notamment :
 - Notions sur les systèmes de pression, établies d'après les conceptions modernes,

— Rapports des systèmes de pressions avec les fronts, la forme des nuages et les conditions de givrage,

— Mouvement des vents en altitude et au sol et leur influence sur la conduite des hélicoptères.

- g) Circulaires météorologiques et instructions relatives au service météorologique des routes aériennes, applicable à la conduite des aéronefs
- h) Procédures de radiocommunications appliquées à la conduite des aéronefs,
- i) Théorie du vol et restriction d'emploi des hélicoptères et entre autres, chargements et centrage (principes fondamentaux et influence sur les caractéristiques de vol).
- j) Equipement et installations à bord des hélicoptères,
- k) Aspects généraux de l'entretien des cellules et des groupes motopropulseurs,
- l) Connaissances des publications d'information aéronautiques.,

Article 63.

Le candidat titulaire d'une des licences visées aux paragraphes 4, 5, 6, et 8 pourra être dispensé de tout ou partie de l'épreuve.

Article 64.

Le candidat aura accompli 1.000 heures de vol au moins, comportant :

- a) 125 heures en qualité de pilote commandant de bord d'hélicoptère et 100 heures, soit en qualité de pilote commandant de bord, soit en qualité de co-pilote remplissant les fonctions de commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord titulaire,
- b) 200 heures de vol sur campagne dont 50 au moins en qualité de commandant de bord,
- c) Si la qualification de « vol de nuit » est nécessaire, 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord, ou en qualité de co-pilote,
- d) Si la qualification de vol aux instruments est nécessaire, 50 heures aux instruments dont plus de 25 heures aux instruments au sol.

Article 65.

Si le candidat est titulaire d'une des licences visées au paragraphe 4, 5, 6 et 8 ci-dessus, les conditions d'expérience exigées par l'article 6 pourront être réduites, compte tenu de l'habileté et de l'expérience acquises dans le pilotage des avions

Article 66.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique et démontrer qu'il sait effectuer les manœuvres normales et exceptionnelles de vol correspondant au type d'hélicoptère utilisé.

Article 67.

Le titulaire de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère peut :

- a) exercer les privilèges de pilote privé ou professionnel d'hélicoptère,
- b) exercer les privilèges attaché à la qualification de vol de nuit et à celle de vol aux instruments,
- c) remplir les fonctions de pilote commandant de bord et de co-pilote dans le transport aérien commercial.

Article 68.

Le titulaire de la licence de pilote de ligne d'hélicoptère ne pourra exercer les privilèges prévus à l'article 67, littéra b) et c), si au cours des six derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n' a pas effectuée au moins :

- a) 48 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord dans le transport aérien,
- b) 12 heures d'instruction aux instruments au sol,

A défaut de ces 48 heures de vol et 12 heures d'instruction, il devra produire une attestation d'un instructeur établissant le maintien de son habileté. Il pourra exercer tous les privilèges d'un pilote privé ou professionnel d'hélicoptère en se conformant aux dispositions des articles 52, 60.

Paragraphe 10.

LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR.

Article 69.

Le candidat à la licence de pilote de planeur sera âgé de 16 ans révolus.

Article 70.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Règles de l'air,
- b) Principes élémentaires de navigation,
- c) Connaissances élémentaires de la météorologie se rapportant aux vols en planeurs,
- d) Connaissance du compas et des instruments utilisés à bord des planeurs,

e) Théorie du vol et restrictions d'emploi des planeurs.

Article 71.

Le candidat aura accompli au moins trois heures de vol à bord d'un planeur permettant le vol sur campagne. Ce total de trois heures comprendra deux heures de vol en solo au cours desquelles il devra avoir effectué au moins vingt décollages et atterrissages. Toutefois, si le candidat est titulaire d'une licence de pilote d'avion, ces conditions pourront être modifiées selon son degré d'habileté et d'expérience.

Article 72.

Le candidat devra subir une épreuve pratique comportant les manœuvres normales et exceptionnelles d'un planeur permettant le vol sur campagne.

Article 73.

Le titulaire de la licence de planeur pourra remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout planeur transportant des passagers.

Toutefois, avant de transporter des passagers dans des vols remorqués, il devra avoir effectué au moins 6 vols remorqués d'une durée totale d'au moins une heure, comme seul occupant d'un planeur.

Article 74.

Le titulaire de la licence de pilote de planeur ne pourra exercer les privilèges prévus par l'article 73, si au cours des douze derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n' a pas effectué au moins trois heures de vol et dix atterrissages. A défaut de ces trois heures de vol et de ces dix atterrissages., Il devra produire une attestation d'un instructeur de vol établissant le maintien de son habileté.

Paragraphe 11.

LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE.

Article 75.

Le candidat à la licence de pilote de ballon libre sera âgé de 17 ans révolus.

Article 76.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Règles de l'air,
- b) Aérostatique et météorologie se rapportant à l'utilisation des ballons,
- c) Ballons précautions contre les dangers du froid et des grandes altitudes, ainsi que la

réparation d'une déchirure,

- d) Principes élémentaires des cartes aéronautiques et des instruments utilisés à bord des ballons.

Article 77.

Le candidat aura accompli au moins huit ascensions d'une durée moyenne de deux heures. Ce total comprendra :

- a) Six ascensions sous les ordres d'un instructeur,
- b) Une ascension en qualité de pilote, sous la surveillance d'un pilote de ballon libre titulaire d'une licence, jusqu'à une altitude d'au moins 3.000 mètres,
- c) Une ascension, le candidat étant seul à bord du ballon.

Article 78.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique comportant les ascensions normales et les manœuvres délicates correspondant au ballon utilisé pour l'épreuve.

Article 79.

Le titulaire de la licence de pilote de ballon libre pourra remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout ballon libre. Toutefois, pour exercer ce privilège la nuit, il aura accompli au moins deux ascensions de nuit d'une durée moyenne de deux heures ou la surveillance d'un pilote de ballon libre en qualité pour le vol de nuit.

Article 80.

Le titulaire de la licence de ballon libre ne pourra exercer le privilège prévu par l'article 79, si au cours des douze derniers mois qui précèdent l'ascension, il n'a pas effectué au moins deux ascensions d'une durée totale de deux heures. A défaut de ces deux ascensions, il devra produire une attestation d'un instructeur de vol établissant le maintien de son habileté.

Section 3.

QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS.

Article 81.

Pour obtenir la qualification de vol aux instruments prévue par l'article 6 (paragraphe 2 section 1) ci-dessus, le titulaire de la licence de pilote devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Problèmes pratiques de navigation aérienne notamment l'usage des cartes aéronautiques

la navigation à l'estime et par radio, l'emploi et le réglage des instruments de vol,

- b) Aides radio à la navigation aérienne : dispositifs d'approche aux instruments (IFR), procédures d'approche correspondantes et détermination de la valeur dans les conditions d'exploitation, des indications fournies par ces aides radio,
- c) Eléments de météorologie, principes élémentaires des prévisions, dispositions et procédures pour la diffusion des renseignements météorologiques destinés à l'aviation,
- d) Règle de vol aux instruments (IFR) et l'établissement des plans de vol dans leurs rapports avec les services du contrôle de la circulation aérienne les performances des aéronefs et les conditions météorologiques prévues avec estimation de l'heure d'arrivée à des points situés le long d'un parcours, estimation des quantités de carburant nécessaires pour le vol et prévision et des modifications du plan de vol, qui pourraient s'avérer nécessaires en raison de changements dans les conditions de vol.

Article 82.

Le candidat à la qualification de vol aux instruments aura accompli au moins :

- a) 150 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord, dont au moins 50 heures de vol sur campagne de jour,
- b) 40 heures aux instruments, dont au plus 20 heures aux instruments au sol ou si, le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuées, 30 heures aux instruments dont au plus 10 heures aux instruments au sol.

Article 83.

Le candidat à la qualification de vol aux instruments doit avoir subi avec succès une épreuve pratique en vol exécuté uniquement aux instruments Cette épreuve devra montrer que le candidat est capable :

- d'exécuter les manœuvres nécessaires démontrant son aptitude à la conduite des avions,
- de résoudre en vol des problèmes de navigation à l'estime, repérer sa position et exécuter les procédures de communications pendant ces manœuvres,
- d'interpréter les signaux radio, du code morse international,
- si une qualification pour multimoteur est exigée, de conduire un aéronef multimoteur

à charge maximale autorisée avec un des moteurs arrêté.

Ces manœuvres peuvent être modifiées ou supprimées lorsqu'elles sont à déconseiller compte tenu du type d'aéronef utilisé pour ces épreuves.

Article 84.

Le titulaire de la qualification de vol aux instruments peut piloter les aéronefs selon les règles de vol aux instruments (IFR).

Article 85.

Le titulaire de la qualification de vol aux instruments ne pourra exercer le privilège prévu à l'article 84, si au cours des six derniers mois, il n'a pas effectué au moins 12 heures d'instruction en vol ou sol

A défaut de ces 12 heures d'instruction, il devra produire une attestation d'un instructeur établissant le maintien de son habileté.

Section 4.

QUALIFICATION DE VOL VFR CONTROLE.

Article 86.

Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Les candidats à la qualification de vol VFR contrôlé seront assujettis à l'obligation de remplir les conditions suivantes en ce qui concerne les connaissances, l'expérience et l'habileté.

Article 87.

Connaissances :

Le candidat justifiera devant le service de délivrance des licences à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) établissement du plan de vol ATS et des plans de vol exploitation appropriés avant le vol et pendant le vol, compte tenu des performances de l'aéronef, des conditions météorologiques et des méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne,
- b) diffusion, interprétation et application des renseignements météorologiques
- c) pratique de la navigation à l'estime et de la navigation au radar et au moyen d'aides interprétées par le pilote,
- d) procédures de communication en radiotélé-

phonie et expressions conventionnelles appropriées, particulièrement en ce qui concerne les comptes rendus de position.

- e) mesures à prendre en cas d'interruption des communications et au cas où il devient impossible, par suite de la dégradation des conditions météorologiques, de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur.

Article 88.

Expérience :

Le candidat :

- a) aura accompli au moins 100 heures de vol dont au moins 690 heures en qualité de pilote commandant de bord, y compris 20 heures de vol sur campagne,
- b) aura suivi de manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologué pour acquérir l'habileté exigée en article 89.

Article 89.

Habileté :

Le candidat aura montré qu'il sait se conformer aux règles appropriées relatives au service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols VFR contrôlés, et notamment qu'il sait suivre le plan de vol en vigueur en maintenant le cap, vitesse et la position verticale.

Article 90.

Privilège du détenteur de la qualification.

Les privilèges du détenteur d'une qualification de vol VFR contrôlé lui permettront de piloter des aéronefs en vol VFR contrôlé en route.

Section 5.

QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL.

Article 91.

Le candidat à la qualification d'instructeur de vol sera âgé de 21 ans révolus.

paragraphe 1.

Qualification d'instructeur de vol 2^{ème} classe.

Article 92.

Conditions exigées :

— être titulaire d'une licence de pilote profes-

sionnel ou d'une licence supérieure en cours de validité.

- avoir effectué 250 heures de vol comme pilote commandant de bord,
- avoir passé un examen écrit devant un jury qualifié désigné par la Direction de l'Aéronautique, portant sur ses connaissances techniques et sur les fonctions d'instructeur de vol.
- avoir démontré en vol son aptitude à enseigner,
- avoir subi en cours homologué d'instructeur de vol.

Article 93.

Privilèges :

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol 2ème classe pourra donner une instruction, sous la responsabilité d'un instructeur de vol de 1ère classe.

Article 94.

Il ne pourra donner à un élève des instructions sur son 1er vol en solo ou sur son premier vol en campagne.

paragraphe 2.

Qualification d'instructeur de vol 1ère classe.

Article 95.

Conditions exigées :

- avoir effectué 500 heures de vol comme instructeur de 2ème classe,
- avoir passé un examen sur ses connaissances techniques et sur les fonctions d'instructeur de vol, dans les mêmes conditions que l'article 92.
- avoir démontré une aptitude exceptionnelle à enseigner.

Article 96.

Privilèges :

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de première classe pourra donner toutes les formes d'instructions dans les limites des qualifications de sa propre licence.

paragraphe 3.

Qualification d'instructeur adjoint.

Article 97.

Conditions exigées :

- être détenteur d'une licence de pilote privé d'avion ou une licence supérieure en cours de validité,

— avoir effectué 100 heures de vol comme pilote commandant de bord
(écolage non compris)

— avoir passé un examen écrit devant un jury qualifié désigné par la Direction de l'Aéronautique, portant sur ses connaissances techniques et sur les fonctions d'un instructeur de vol adjoint,

— devant un instructeur de vol 1ère classe, démontrer en vol son aptitude à enseigner,

Article 98.

privilèges :

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol adjoint, pourra donner l'instruction en vol, laquelle sera au préalable définie par un instructeur de vol 1ère classe, l'instruction de vol ne pourra être donnée que sur des avions monomoteurs du groupe II.

Section 6.

DECOMPTE DU TEMPS DE VOL.

Les règles suivantes sont applicables pour le décompte des heures de vol nécessaires pour justifier l'expérience indispensable pour obtenir la licence d'un niveau supérieur.

Article 99.

Pilote privé : Les heures de vol effectuées par un pilote privé comme commandant de bord manœuvrant les commandes peuvent servir dans le décompte des heures de vol exigées pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

Article 100.

Pilote privé remplissant les fonctions de co-pilote.

Les heures de vol effectuées par un pilote privé remplissant les fonctions de co-pilote sur un aéronef où la présence d'un co-pilote est normalement obligatoire, peuvent servir à concurrence de 50 % dans le décompte des heures de vol exigées pour l'obtention d'une licence de pilote professionnel. Ce temps de vol ainsi décompté ne peut être supérieur à 50 heures.

Article 101.

Pilote professionnel et pilote professionnel de 1ère classe.

Les heures de vol effectuées par un pilote professionnel ou un pilote professionnel de 1ère classe comme pilote commandant de bord peuvent servir dans le décompte des heures de vol exigées pour l'obtention d'une licence du niveau supérieur.

Article 102.

Pilote professionnel et Pilote professionnel de 1ère classe remplissant**les fonctions de co-pilote.**

Les heures de vol effectuées par un pilote professionnel ou un pilote professionnel de première classe remplissant les fonctions de co-pilote sur un aéronef où la présence d'un co-pilote est normalement obligatoire, peuvent servir, à concurrence de 50 % dans le décompte des heures de vol exigées pour l'obtention d'une licence d'un degré supérieur.

Article 103

Pilote de ligne.

Les heures de vol effectuées par un pilote de ligne comme commandant de bord ou co-pilote peuvent servir pour le décompte des ses heures de vol.

Article 104.

Pilote qualifié aux instruments.

Les heures de vol effectuées par un pilote manœuvrant effectivement les commandes d'un aéronef dans les conditions de vol aux instruments réelles ou fictives, en se référant uniquement aux instruments et sans points de repères extérieur peuvent servir dans le décompte des heures de vol exigées pour l'obtention d'une licence d'un degré supérieur.

Article 105.

Pilote qualifié instructeur de vol 1ère classe ou 2ème classe.

Les heures de vol effectuées par un pilote instructeur de 1ère ou 2ème classe comme instructeur peuvent servir pour le décompte des heures de vol exigées pour l'obtention d'une licence d'un niveau supérieur.

Article 106.

Double commande :

Les heures effectuées à l'instruction en double commande peuvent servir au décompte des heures de vol pour l'obtention d'une licence d'un niveau supérieur.

Article 107.

Conversion d'appareil.

Pour passer sur un autre appareil, en plus de l'attestation du pilote expérimenté sur ce type d'appareil, déclarant l'habileté au pilotage, un minimum

d'heures d'entraînement est exigé :

- a) 10 heures sur monomoteur.
- b) 20 heures sur bimoteur,
- c) 30 heures sur multimoteur.

Chapitre II.

LICENCES DES MEMBRES D'EQUIPAGE AUTRES QUE LES PILOTES.

Paragraphe 1.

Dispositions communes aux licences des membres d'équipages autres que les pilotes.

Article 108.

Tout candidat à une licence de navigateur, à une licence de mécanicien navigant ou à une licence d'opérateur radio navigant, doit produire une attestation du service médical qualifié certifiant qu'il satisfait aux standards médicaux prescrits pour cette licence, conformément aux dispositions du chapitres VI ci-après.

Paragraphe 2.

Licence navigateur.

Article 109.

Le candidat à la licence de navigateur sera âgé de 21 ans révolus.

Article 110.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Règles de l'air,
- b) Forme de la terre et de la sphère céleste, notamment :
 - définition, unités et formules utilisées en navigation aérienne,
 - Caractéristiques et usage pratique des cartes aéronautiques,
 - Mouvement, différenciation et identification des corps célestes, aux fins d'observation et de correction des hauteurs,
- c) Navigation en vol, notamment :
 - aides à la navigation aérienne et procédures d'usages courant,
 - établissements des plans de vol avant le départ et en cours de route,
 - tenue à jour des carnets de navigation,
 - navigation à l'estime,
 - navigation à l'aide des cartes aéronautiques.

- navigation à l'aide de la radio,
 - navigation à l'aide des relevés astronomiques,
- d) Réglage et utilisation des instruments et du matériel de bord servant à la navigation en vol, notamment :
- les principes de leur fonctionnement,
 - les erreurs qui leur sont inhérentes et s'il y a lieu, les méthodes de correction,
- e) Eléments météorologiques, ainsi que leur répartition générale et leurs variations saisonnières :
- phénomènes météorologiques qui intéressent la navigation aérienne,
 - observations météorologiques et système de diffusion des bulletins météorologiques et destinés à la navigation,
 - établissement et analyse des cartes synoptiques,
 - les temps en fonction des systèmes de pression et des fronts, et les principes de la prévision météorologique,
- f) Connaissance de publications d'informations aéronautiques,

Article 111.

Le candidat aura accompli au moins 200 heures de navigation aérienne sur des aéronefs effectuant des vols sur campagne, dont au moins 50 heures de vol de nuit sur campagne.

Toutefois :

- a) Un pilote ayant effectué du transport aérien pourra faire porter à son crédit cinquante pour cent du temps de vol ainsi accompli à valoir sur la moitié des 200 heures exigées ci-dessus, mais non sur 50 heures de vol de nuit sur campagne,
- b) Le titulaire d'un brevet de capitaine ou de lieutenant au long cours doit avoir accompli au moins 100 heures de navigation aérienne dont au moins 50 heures de vol de nuit sur campagne.

Article 112.

Le candidat fournira la preuve qu'il a déterminé sa position en vol de manière satisfaisante au moyen de relevés astronomiques, au moins 525 fois de nuit et 25 fois de jour, en utilisant parallèlement la radio, l'altimètre ou d'autres aides à la navigation aérienne et il fournira la preuve qu'il a utilisé ces aides pour la navigation de l'aéronef.

Article 113.

Le candidat qui aura suivi d'une manière satis-

faisante et complète un cours d'instructions homologué de navigation en vol sera censé remplir les conditions d'expérience exigées par l'article 111.

Article 114.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique comportant :

- a) l'utilisation et le réglage des instruments de navigation et interprétation des signaux d'identification des installations radio,
- b) la démonstration en vol de jour et de nuit de sa compétence en matière de navigation des aéronefs à l'estime, au moyen de relevés astronomiques et par d'autres méthodes de navigation.

Article 115.

Le titulaire de la licence de navigateur pourra remplir les fonctions de navigateur à bord de tout aéronef.

Article 116.

Le titulaire de la licence de navigateur ne pourra exercer les privilèges prévus par l'article 114, si au cours des douze derniers mois qui précèdent le vol projeté, il n'a pas effectué au moins 96 heures de vol sur campagne en qualité de navigateur.

A défaut de ces 96 heures de vol, il devra produire une attestation d'un instructeur établissant le maintien de son habileté.

Paragraphe 3.

Licence de mécanicien navigant.

Article 117.

Le candidat à la licence de mécanicien navigant sera âgé de 21 ans révolus

Article 118.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Théorie élémentaire de vol et de l'aérodynamique,
- b) Principes généraux d'entretien et de fonctionnement des cellules, des groupes motopropulseurs et du matériel installé à bord des aéronefs sur lesquels la présence d'un mécanicien navigant est normalement nécessaire,
- c) Méthodes d'exécution en vol, de réparations, réglages et remplacements secondaires,
- d) Performances de l'aéronef en ce qui concerne les limites de vitesses et mesures à prendre

en cas de panne totale ou partielle d'un ou de plusieurs groupes motopropulseurs

- e) Etablissement de plan de vol en fonction du chargement, des calculs de centre de plan de centre de gravité, des performances, de la consommation en carburant et des tables et courbes de rendement des moteurs,
- f) Règles et règlements de l'aviation civile se rapportant aux fonctions de mécanicien navigant.

Article 119.

Le candidat aura accompli au moins 50 heures d'entraînement en vol, ou l'équivalent dans l'accomplissement des fonctions de mécanicien navigant.

Article 120.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique et démontrer en vol sa compétence dans les fonctions de mécanicien navigant, ainsi que sa compétence dans les procédures d'urgence.

Article 121.

Le titulaire de la licence de mécanicien navigant pourra remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord de tout aéronef, à condition que, pendant 12 mois qui précèdent le vol :

- a) Il a prouvé sous contrôle ; son aptitude à assumer les fonctions de mécanicien navigant sur un aéronef de ce type et se soit mis au courant de tous les renseignements les plus récents sur les procédures de conduite propres à cet aéronef,
- b) Il ait acquis une expérience équivalente de mécanicien navigant sur un aéronef du même type, conformément à l'article 119.

Paragraphe 4.

Carte de mécanicien d'avion d'accompagnement temporaire pour le déplacement à l'étranger.

Article 122.

Seuls les mécaniciens avions reconnus par le Bureaux des licences peuvent obtenir une carte de mécanicien d'avion d'accompagnement temporaire. Cette carte est valable pour une ou plusieurs missions selon la nécessité d'un dépannage.

Article 123.

Les mécaniciens avions détenteurs de la carte de mécanicien d'accompagnement obtiennent les mêmes privilèges dans leur déplacement à l'étranger qu'un membre d'équipage de conduite d'aéronef.

Article 124.

La carte de mécanicien d'avion d'accompagnement temporaire devra obligatoirement, être remise au bureau des licences dès la (ou les) mission(s) terminée (s)

Paragraphe 5.

Licence d'opérateur radio navigant.

Article 125.

Le candidat à la licence d'opérateur radio navigant sera âgé de 18 ans révolus.

Article 126.

Le candidat devra remplir les conditions exigées pour l'obtention d'un certificat de radiotéléphoniste de 1^{ère} ou 2^{ème} classe spécifiées au Règlement Général des Radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications avec la restriction que les candidats à la licence correspondant au certificat de radiotélégraphiste de 2^{ème} classe devront faire la preuve de leur aptitude à la transmission correcte et à la réception auditive correcte du Code Morse à la vitesse prévue pour le certificat de radiotélégraphiste de 1^{ère} classe.

Article 127.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les mêmes matières suivantes :

- a) Parties des publications de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale traitant des pratiques et procédures d'utilisations de la radiotélégraphie,
- b) Parties des publications de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale traitant des standards et pratiques recommandées relatifs au contrôle de la circulation aérienne,
- c) Principes élémentaires de tous les systèmes radio compris dans les conditions maximales spécifiées dans les standards et pratiques recommandées relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 128.

Le candidat aura acquis au moins 4 mois d'expérience satisfaisante en qualité de radiotéléphoniste et prouvé son aptitude au cours de 25 heures de vol sur un aéronef muni d'un équipement radio conforme aux conditions exigées par la législation en la matière. Toutefois, le candidat qui a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée, pourra être dispensé de tout ou partie des obligations prévues à l'alinéa précédent.

Article 129.

Le candidat devra subir avec succès une épreuve pratique comportant :

- a) La manœuvre et réglage des commandes de fonctionnement d'un modèle courant d'émetteur-récepteur radiotéléphonique et dispositifs radio-électriques utilisées pour la navigation,
- b) La vérification visuelle et le contrôle avant le vol du fonctionnement des installations radio d'un aéronef, avec assez de minutie pour déceler les défauts qui devraient être révélés par cette vérification et pour remédier aux défauts qui n'obligent pas à employer des outils instruments spéciaux,
- c) L'émission et la réception en téléphonie,
- d) l'émission et la lecture au son, du code morse international en groupes (lettres, chiffres et signes de ponctuation, à une vitesse d'au moins vingt groupes par minute et en clair à une vitesse d'au moins 25 mots par minute. Les groupes du code comprendront en moyenne 5 caractères, chaque chiffre ou signe de ponctuation comptant pour deux caractères, et en clair, il y aura une moyenne de 5 caractères par mot. Chaque épreuve durera au moins cinq minutes.

Article 130.

Le titulaire de la licence d'opérateur radio navigant pourra remplir les fonctions d'opérateur radio navigant à bord de tout aéronef.

Article 131.

Si le candidat n'a pas satisfait entièrement aux épreuves théoriques et pratiques prévues par les articles 127 et 129, pour ce qui concerne le matériel de radiotéléphonie, il pourra lui être délivré une licence d'opérateur radio navigant avec une annotation la limitant à l'utilisation du matériel radiotélégraphique. Le titulaire de la licence ainsi limitée ne pourra pas utiliser le matériel radiotéléphonique à bord des aéronefs.

Article 132.

Le titulaire de la licence d'opérateur radio navigant ne pourra exercer le privilège prévu par l'article 130, si au cours des douze derniers mois qui précèdent le vol, projeté il n'a pas accompli au moins 12 heures de vol sur campagne en qualité d'opérateur radio, navigant. A défaut de ces 12 heures de vol, il devra produire une attestation du service des Télécommunications aéronautiques certifiant qu'il a maintenu son habileté.

Paragraphe 6.

Licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant.

Article 133.

La licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant ne pourra être octroyée qu'aux titulaires d'une des licences de pilote ou de navigant visée au chapitre I et au chapitre II paragraphe 2 ainsi qu'aux titulaires de la licence d'opérateur radio navigant dont les privilèges ont été limités par l'application de l'article 131 de la présente annexe.

Article 134.

Le candidat à la licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant produira un certificat attestant qu'il a subi avec succès l'examen portant sur le programme minimum imposé par le Règlement Général des Radiocommunications annexé à la Convention Internationale des Télécommunications en vigueur et qu'il est apte à la manipulation des appareils radiotéléphoniques de bord.

Article 135.

La licence ne peut être délivrée sous forme d'une mention portée sur la licence dont le candidat est déjà titulaire ou s'il y a lieu de délivrer une nouvelle licence.

Article 136.

Le titulaire de la licence d'opérateur radiotéléphoniste navigant pourra remplir les fonctions d'opérateur radiotéléphoniste navigant à bord de tout aéronef.

Chapitre III.

CARNET DE VOL.

Article 137.

Les titulaires de licences visées au chapitre I et II de la présente annexe tiendront à jour un carnet de vol dont le modèle est déterminé par le Service Aéronautique du Burundi.

Article 138.

Les titulaires des licences de pilote y inscriront leurs heures de vol nécessaires au décompte du temps de vol conformément aux dispositions de la section 6 du chapitre I relatif au décompte du temps de vol.

Article 139.

Les titulaires des licences de membres d'équipage de conduite autres que les pilotes y inscriront les heures de vol réellement effectuées dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 140.

Les titulaires du carnet de vol totaliseront les

heures de vol à la fin de chaque mois et soumettons mensuellement le carnet au visa du Directeur de l'Aéronautique ou du chef d'Aérodrome où ils exercent leurs activités.

Chapitre IV.

LICENCES DU PERSONNEL AUTRES QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE.

Paragraphe I.

Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef de 2^{ème} catégorie.

Article 141.

Le candidat à la licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs de 2^{ème} catégorie sera âgé de 21 ans révolus.

Article 142.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Montage, fonctionnement, inspections, réparation et entretien des aéronefs,
- b) Principes de construction des aéronefs, des cellules et (ou) des moteurs et de l'équipement installé à bord,
- c) Règlements applicables aux fonctions de mécanicien d'entretien d'aéronefs de 2^{ème} catégorie.

Article 143.

Le candidat aura acquis dans l'entretien et l'inspection des aéronefs y compris leurs installations :

- 1° — En vue l'obtention d'une licence avec privilèges complets au minimum :
 - a) 4 ans d'expérience ou
 - b) 2 ans d'expérience si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète au cours de ces deux ans, un cours d'instruction homologuée qui lui donne un niveau de compétence pratique,
- 2° — En vue de l'obtention d'une licence avec privilèges restreints conformément à l'alinéa 2. de l'article 144 au minimum :
 - a) deux ans d'expérience, ou
 - b) si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée, une période d'expérience d'une durée jugée suffisante par la Direction de l'Aéronautique.

Article 144.

Le titulaire de la licence de mécanicien d'en-

retien d'aéronef de 2^{ème} catégorie pourra certifier qu'un aéronef, une cellule ou un moteur, est apte au vol à la suite de petites réparations, de modifications peu importantes autorisées, ainsi que l'installation de moteur (s) accessoires, instruments ou équipements déjà approuvés, et établir une fiche d'entretien après inspection ou entretien.

Le titulaire n'exercera ce privilège que pour les travaux ou pour les aéronefs mentionnées sur la licence, soit expressément, soit par catégories plus générales, telles que moteurs, cellules ou ensembles.

Article 145.

Le titulaire de la licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs de 2^{ème} catégorie ne pourra exercer les privilèges prévus par l'article 143, si au cours de 24 mois précédents, il n'a pas exercé au moins pendant six mois les fonctions de mécanicien d'entretien d'aéronefs de 2^{ème} catégorie titulaire de la licence.

A défaut de ces six mois, il devra prouver à la satisfaction du service des licences qu'il est à même de satisfaire aux standards prescrits pour la délivrance de la licence.

Paragraphe 2.

Licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs de 1^{ère} catégorie.

Article 146.

Le candidat à la licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs 1^{ère} catégorie sera âgé de 21 ans révolus.

Article 147.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'épreuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Montage, fonctionnement, inspection ainsi que les principes de constructions des aéronefs, cellules ou moteurs, y compris leurs accessoires, instruments, équipements et leur installation,
- b) Méthodes et procédures à suivre pour l'inspection et l'approbation des réparations, révisions et essais de fonctionnement des aéronefs, cellules ou moteurs y compris leurs accessoires, Instruments, équipements et leur installation
- c) Règlements applicables aux fonctions de mécanicien d'entretien de 1^{ère} catégorie.

Article 148.

Le candidat aura acquis au moins 5 ans d'expérience dans l'inspection, la révision, les réparations autorisées et les modifications approuvées des aé-

ronefs ainsi que des moteurs, accessoires, instruments et équipements.

Toutefois :

- a) si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instructions homologuées, la durée de l'expérience peut être réduite à une période qui ne sera pas inférieure à 3 ans, y compris la durée du cours d'instruction homologuée.
- b) si le service de délivrance des licences désire limiter les privilèges définis à l'article 145., la période de l'expérience exigée peut être ramenée à une durée permettant d'assurer un niveau de compétence équivalent.

Article 149.

Le titulaire de la licence de mécanicien d'entretien de 1^{ère} catégorie peut certifier qu'un aéronef est apte au vol à la suite de travaux de révision, de réparation ou de modification autorisés effectués sur l'aéronef, la cellule ou les moteurs y compris équipements et leur installation ; pourvu que les pièces ou assemblages posés lors des révisions, réparations ou modifications soient uniquement les assemblages approuvés.

Les privilèges prévus à l'alinéa ci-dessus ne comportent pas le droit d'établir une fiche d'entretien dont question à l'article 144. Le titulaire n'exercera ces privilèges que pour les travaux ou les aéronefs, cellules ou moteurs mentionnés sur sa licence, soit expressément, soit par catégories générales.

Articles 150.

Le titulaire de la licence de mécanicien d'entretien de 1^{ère} catégorie ne pourra exercer les privilèges prévus par l'article 149, si au cours des 24 mois précédents, il n'a pas exercé au moins pendant les fonctions de mécanicien d'entretien d'aéronefs de 1^{ère} catégorie titulaire de licence.

A défaut de ces 6 mois, il devra prouver, à la satisfaction du service des licences, qu'il est à même de satisfaire aux standards prescrits pour la délivrance de la licence.

Paragraphe 3.

Licence restreinte de mécanicien d'entretien d'aéronefs

Article 151.

Le candidat à la licence restreinte de mécanicien d'aéronefs devra être âgé de 21 ans révolus.

Article 152.

Le candidat satisfera le service de délivrance des

licences quant à ses connaissances sur le détail des opérations exigées par les fiches d'inspection journalière et de deux premières inspections périodiques prévus par le constructeur de l'aéronef pour lequel la licence est sollicitée.

Article 153.

Le candidat prouvera à la satisfaction du service de délivrance des licences qu'il a acquis l'expérience nécessaire à l'exercice des privilèges attachés à la licence.

Article 154.

Le titulaire de la licence restreinte de mécanicien d'entretien d'aéronefs peut effectuer les inspections nalières ainsi que les deux premières inspections périodiques, et attester que l'aéronef est navigable après avoir effectué les travaux normaux d'entretien, en établissant la fiche d'entretien. Il ne pourra toutefois exercer ces privilèges pour un aéronef affecté au transport aérien régulier ou utilisé dans une entreprise de transport aérien non régulier contre rémunération si cet aéronef :

- a) a un poids total maximum ne dépassant pas 5700kg et
- b) se trouve hors de sa base d'exploitation.

Article 155

La licence restreinte de mécanicien d'entretien d'aéronefs est délivrée sous forme d'attestation certifiant que le titulaire est habilité à assurer les inspections prévues à l'article 154 ci-dessus. Si le candidat est titulaire d'une licence de pilote, la licence restreinte de mécanicien d'entretien d'aéronef pourra lui être octroyée sous forme de mention portée sur sa licence de pilote.

Section 2

CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article 156.

Le candidat à la licence de contrôleur de la circulation aérienne devra être âgé de 21 ans révolus

Article 157

Le candidat à la licence de contrôleur de la circulation aérienne produira une attestation du service médical qualifié certifiant qu'il satisfait aux standards médicaux prescrits pour cette licence, conformément aux dispositions du chapitre VI ci-après.

Article 158.

Le candidat devra avoir subi avec succès l'é-

preuve théorique portant au moins sur les matières suivantes :

- a) Langues française et anglaise et aptitude à parler ces langues sans accent ni défaut de nature à gêner les conversations radiotéléphoniques,
- b) Règles de l'air et de la circulation aérienne,
- c) Pratiques et procédures du contrôle de la circulation aérienne et notamment celles qui sont applicables aux vols IFR,
- d) Règlements traitant des installations et des procédures de communications,
- e) Principes de navigation aérienne,
- f) Types appropriés d'aides radio et d'aides visuelles à la navigation aérienne (usage et restrictions d'emploi)
- g) Interprétation des cartes synoptiques, des observations et prévisions météorologiques,
- h) Performances de différents types d'aéronefs, dans la mesure où ces performances affectent les opérations de contrôle de la circulation aérienne,
- i) Connaissance des publications d'informations aéronautiques.

Article 159.

Le candidat devra avoir accompli au moins 9 mois de services satisfaisants en qualité d'adjoint d'un contrôleur de la circulation aérienne qualifié. Pourront être dispensés de tout ou partie du temps d'épreuve prévu à l'alinéa précédent, les candidats ayant acquis au moins 12 mois d'expérience satisfaisante en qualité de pilote, navigateur, opérateur radio ou opérateur radio au sol à une station chargée de la transmission de messages relatifs au contrôle des vols.

Article 160.

Le candidat doit obtenir au moins une des qualifications prévues à l'article 161 ci-après

Article 161.

Les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne comprennent :

- a) Qualification de contrôle d'aérodrome,
- b) Qualification de contrôle d'approche,
- c) Qualification de contrôle régional,
- d) Qualification de contrôle radar.

Article 162.

Le candidat à la qualification de contrôle d'aérodrome doit justifier de ses connaissances et de son expérience relatives à l'aérodrome pour lequel il sollicite la qualification.

Article 163.

Les connaissances requises par l'article 162, ci-dessus portent sur les matières suivantes :

- a) règlements locaux d'aérodrome,
- b) Caractéristiques de la circulation aérienne locale,
- c) Procédures de coordination du contrôle de la circulation aérienne avec les organes voisins du contrôle de la circulation aérienne,
- d) Relief et points de repères importants,
- e) Procédures locales d'alerte des divers services de secours,
- f) Abréviations et autres données se rapportant aux messages météorologiques fournis dans un rayon de 50 km à partir du centre de l'Aérodrome,
- g) Indicatif, fréquences et autres données se rapportant aux installations de navigation aérienne situées dans un rayon de 50 km à partir du centre de l'aérodrome.

Article 164.

L'expérience requise par l'article 162 ci-dessus sera la suivante :

- a) avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instructions homologuée,
- b) avoir servi d'une manière satisfaisante sous les ordres d'un contrôleur d'aérodrome qualifié, pendant un mois au moins au cours des douze mois qui précèdent immédiatement la candidature

A défaut d'un cours d'instruction homologuée, la période sous les ordres d'un contrôleur d'aérodrome devra être d'au moins 6 mois au cours des douze mois qui précèdent immédiatement la candidature. Toutefois, cette période probatoire pourra être réduite à un mois si le candidat est déjà titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec qualification de contrôle d'approche ou de contrôle régional.

Article 165.

Le candidat à la qualification de contrôle d'approche doit justifier de ses connaissances et de son expérience relatives à l'aérodrome ou aux aérodromes pour lesquels il sollicite la qualification.

Article 166.

Les connaissances requises par l'article 165 ci-dessus portent sur les matières suivantes :

- a) Règlements locaux d'aérodrome, d'approche et de zone de contrôle,
- b) Caractéristiques de la circulation aérienne locale,

- c) Procédures de coordination du contrôle de la circulation aérienne, dans la zone de contrôle, la région de contrôle et les régions d'information de vol adjacentes,
- d) Procédures d'approche aux instruments, de départ, d'attente et de dégagement,
- e) Aides électroniques au contrôle de la circulation aérienne,
- f) Relief et points de repères importants,
- g) Procédures de recherches et sauvetage, installations et services appropriés,
- h) Procédures locales d'alerte des divers services de secours,
- i) Abréviations et autres données se rapportant aux messages météorologiques disponibles dans un rayon d'au moins 200 km à partir du centre de la zone de contrôle.

Article 167.

L'expérience requise par l'article 165 est la suivante :

- a) avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée,
- b) avoir suivi d'une manière satisfaisante sous les ordres d'un contrôleur d'approche qualifié pendant trois mois au moins au cours des douze mois précédant immédiatement la candidature.

A défaut de cours d'instructions homologués, la période de service sous les ordres d'un contrôleur d'approche devra être d'au moins six mois au cours des douze mois précédant immédiatement la candidature. Toutefois, cette période probatoire pourra être réduite à 2 mois si le candidat est déjà titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec qualification de contrôle d'aérodrome ou de contrôle régional.

Article 168.

Le candidat à la qualification de contrôle régional doit justifier de ses connaissances et de son expérience relatives à la région de contrôle pour laquelle il sollicite la qualification.

Article 169.

Les connaissances requises par l'article 168 ci-dessus portent sur les matières suivantes :

- a) Relief et points de repères importants,
- b) Indicatif, fréquences et autres données se rapportant aux installations de navigation aérienne,
- c) Fréquences, procédures et autres données se rapportant aux installations des radiocommunications,
- d) Procédures d'approche aux instruments, de départ, d'attente et de dégagement,

- e) Conditions météorologiques,
- f) Conditions propres aux aérodromes et à la circulation aérienne,
- g) Procédures de recherches et sauvetage, installations et services appropriés,

Article 170.

L'expérience requise par l'article 168 est la suivante :

- a) avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instructions homologuées,
- b) avoir suivi d'une manière satisfaisante sous les ordres d'un contrôleur régional qualifié pendant trois mois au moins au cours des douze mois précédant immédiatement la candidature.

A défaut d'un cours d'instruction homologué la période de service sous les ordres d'un contrôleur régional qualifié sera d'au moins six mois au cours des douze mois précédant immédiatement la candidature.

Toutefois, cette période probatoire pourra être réduite à 2 mois si le candidat est déjà titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qualification de contrôle au d'aérodrome ou contrôle d'approche.

Article 171.

Le candidat à la qualification contrôle radar doit justifier de ses connaissances et expérience en ce qui concerne, les aérodromes et les régions de contrôle pour lesquels il sollicite cette qualification Radar, et l'équipement à utiliser.

Article 172.

Le candidat justifiera devant le service de délivrance des licences de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) Procédures destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié, y compris les routes ATS et les limites de franchissement d'obstacles, selon le cas,
- b) caractéristiques des différents types d'aéronefs dans la mesure où elles influent sur le contrôle radar,
- c) principe du radar
- d) équipements radar appropriés (emploi et limites d'emploi) y compris l'effet de la topographie locale, des conditions météorologiques significatives et des autres facteurs qui influent sur leur fonctionnement,
- e) procédures de coordination à l'intérieur de l'organe approprié des services de la circulation aérienne et avec d'autres organes ap-

- propriétés des services de la circulation aérienne dotés ou non de radar,
- f) procédures d'identification radar, selon le cas,
 - g) procédures radar, y compris les procédures d'approche, interrompue, de départ et de croisière, selon le cas,

Article 173.

Le candidat aura :

- a) suivi de manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée et accompli au moins un mois de service satisfaisant sous la direction d'un contrôleur radar détenteur d'une qualification appropriée, dans les 12 mois qui précèdent sa demande, ou
- b) accompli au mois trois mois de service satisfaisant sous la direction d'un contrôleur radar détenteur d'une qualification appropriée dans les 12 mois qui précèdent sa demande.

Article 174.

La qualification de contrôle d'aérodrome autorise le détenteur à assurer ou à surveiller le contrôle d'aérodrome pour lequel il est qualifié. La qualification de contrôle d'approche autorise le détenteur à assurer ou à surveiller le contrôle d'approche pour les aérodromes pour lesquels il est qualifié.

La qualification de contrôle régional autorise le détenteur à assurer ou surveiller le contrôle régional pour lequel il est qualifié. La qualification de contrôle autorise le détenteur à assurer ou à surveiller les fonctions de contrôle correspondant à la qualification, et comprenant selon le cas :

- a) L'emploi de l'équipement radar d'approche précision installé à l'aérodrome désigné.
- b) l'emploi dans l'espace aérien relevant de l'organe de contrôle d'approche désigné, de l'équipement radar de surveillance utilisé pour le contrôle d'approche,
- c) l'emploi dans l'espace aérien relevant de l'organe de contrôle régional désigné, de l'équipement radar, de surveillance utilisé pour le contrôle régional.

Article 175.

Lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant six mois ou plus, il ne pourra recommencer à exercer les dits privilèges qu'après avoir démontré le maintien de sa capacité.

Section 3.

Agent Technique d'Exploitation.

Article 176.

Le candidat sera âgé de 21 ans révolus.

Article 177.

Le candidat justifiera devant le service de délivrance des licences à un niveau correspondant aux privilèges qui lui seront accordés, de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) établissement du plan de vol ATS et des plans de vol exploitation notamment calcul du centrage, consommation en carburant et autonomie choix des aérodomes de dégagement,
- b) emploi de la documentation aéronautique, comme par exemple les AIP, NOTAM, codes et abréviations aéronautiques,
- c) règles et dispositions réglementaires applicables au transport aérien,
- d) méthodes et procédures des services de la circulation aérienne se rapportant aux fonctions d'un agent technique d'exploitation,
- e) emploi et limites d'emploi des altimètres, notamment en ce qui concerne les calages barométriques,
- f) météorologie aéronautique,
- g) principes de la navigation aérienne, notamment en ce qui concerne le vol aux instruments,
- h) techniques nécessaires au maintien d'une veille opérationnelle,
- i) procédures de communications avec des aéronefs et les stations au sol intéressés.

Article 178.

Le candidat devra avoir accompli pendant les trois années précédant immédiatement la date de sa candidature, deux années de service dans l'une des fonctions spécifiées de a) à e) ou dans une combinaison quelconque des ses fonctions, dans le cas d'expérience combinée, la durée du service dans l'une quelconque de ces fonctions ne devra pas avoir été inférieure à un an :

- a) pilote d'aéronef de transport aérien,
- b) navigateur dans le transport aérien,
- c) opérateur radio de transport aérien,
- d) météorologiste dans un organe de contrôle des vols pour des services de transport aérien,
- e) contrôleur de la circulation aérienne, ou chef d'un groupe d'agents techniques d'exploitation dans le transport aérien, ou avoir servi en qualité d'adjoint dans un organe de contrôle des vols pour des services de transport aérien pendant au moins un an au cours des deux années précédant immédiatement la date de sa candidature, ou avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologuée.

Article 179.

Le candidat aura montré qu'il sait :

- a) effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitation, d'après une série de cartes et de renseignements météorologiques quotidiens des conditions météorologiques dominantes dans la voisinage générale d'une route aérienne déterminée et prévoir l'évolution des conditions météorologiques intéressant le transport aérien en se référant plus particulièrement à des points terminus désignés.
- b) déterminer les trajectoires de vol optimales,
- c) surveiller l'exploitation et prêter toute forme d'assistance aux vols effectués dans des conditions défavorables, conformément aux fonctions incombant au titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation.

Article 180.

Le titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation pourra exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions minimales spécifiées dans l'annexe 6 de l'OACI pour la qualification de région et le maintien de cette qualification.

Section 4.

Licence d'opérateur radio de station aéronautique.

Article 181.

Le candidat sera âgé de 18 ans révolus.

Article 182.

Le candidat justifiera devant le service de délivrance des licences, de ses connaissances dans les matières suivantes :

- a) organisation fondamentale d'un système de réseaux radiotéléphoniques aéronautiques,
- b) caractéristiques de propagation des hautes fréquences et utilisation de familles de fréquences,
- c) termes utilisés dans les services mobiles aéronautiques, expressions conventionnelles, code d'appellation,
- d) codes et abréviations utilisés dans les télécommunications,
- e) organisation du service fixe aéronautique applicable à la zone ou aux zones de réseaux radiotéléphoniques dont il sera chargé, la nécessité d'assurer la retransmission rapide des messages à destination et en provenance des aéronefs étant soulignée,
- f) procédures d'exploitation de l'OACI applicables à la radiotéléphonie, et leur application

notamment en ce qui concerne l'acheminement du trafic de détresse et de sécurité,

- g) langue ou langues spécifiées sur le plan national pour les télécommunications air-sol, aptitude à parler cette ou ces langues sans accent ni autre difficulté de nature à gêner les communications radio,
- h) connaissance générale des services de la circulation aérienne assurée à l'intérieur du pays.

Article 183.

L'expérience requise par l'article 182 ci-dessus est la suivante :

- a) avoir suivi avec succès un cours d'instruction homologué au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement sa candidature et avoir servi de manière satisfaisante sous les ordres d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, pendant deux mois au moins ou bien,
- b) avoir accompli avec succès, sous les ordres d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, une période de service d'au moins six mois au cours de 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

Article 184.

Le candidat montrera ou aura montré sa compétence en ce qui concerne :

- a) la manœuvre et le fonctionnement de l'équipement et des commandes d'un modèle courant d'émetteur-récepteur y compris les installations auxiliaires et les appareils radiogoniométriques,
- b) la vérification visuelle et le contrôle quotidien du fonctionnement de l'équipement radio qu'il est appelé à utiliser avec assez de minutie pour déceler les défauts qui devraient être révélés par cette vérification et pour remédier aux défauts qui n'obligent pas à employer des outils ou instruments spéciaux.
- c) l'émission de messages téléphoniques notamment, l'utilisation correcte du microphone, l'évolution et la qualité du langage,
- d) la réception de messages téléphoniques et, s'il y a lieu, l'aptitude à transcrire des messages et des signaux radio sur une machine à écrire.

Article 185.

Si le candidat sollicite l'extension de ses privilèges à l'utilisation de l'équipement radiotéléphonique il devra montrer ou avoir montré sa compétence en ce qui concerne :

- a) l'émission et la lecture au son du code morse international,

- b) la manœuvre et le réglage des commandes de fonctionnement d'un modèle courant d'émetteur-récepteur radiotéléphonique de station aéronautique.

Article 186.

Le titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique pourra remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique à condition qu'il soit mis au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipement et les procédures d'emploi utilisés à la dite station aéronautique.

Article 187.

Lorsque les connaissances et l'habileté du candidat ont été également établies pour ce qui concerne la radiotéléphonie, le service de délivrance des licences annotera la licence d'opérateur radio de station aéronautique pour y inclure l'utilisation du matériel radiotélégraphique. Le détenteur d'une licence portant cette annotation pourra utiliser le matériel radiotélégraphique ainsi que le matériel radiotéléphonique d'une station aéronautique.

Chapitre V.

Programme d'épreuve pour la délivrance des licences Dispositions communes aux licences et qualification reprises dans l'annexe 43 du règlement.

Article 188.

Le programme des épreuves pour l'obtention d'une licence ou une qualification sera celui figurant dans les manuels d'instructions de l'OACI correspondant à la licence ou à la qualification sollicitée.

Chapitre VI.

Conditions médicales.

Section I.

obtention ou renouvellement des licences.

Article 189.

Tout candidat à l'obtention ou au renouvellement d'une licence spécifiées à l'article 192 subira devant un médecin-examineur désigné un examen médical destiné à déterminer son aptitude physique et mentale.

Article 190.

Le médecin-examineur procédera à l'examen médical et déterminera l'aptitude physique et mentale du candidat conformément aux dispositions ci-après.

Il communiquera au service de délivrance des licences celles de ses conclusions que ce service a besoin de connaître.

Article 191.

Le service de délivrance des licences refusera de délivrer ou de renouveler une licence si le candidat ne satisfait pas aux standards médicaux prescrits pour cette licence. Toutefois, il pourra déroger à cette règle si les conditions ci-après sont remplies :

- 1°. — Les conclusions d'un médecin agréé montrent :
 - a) que l'état de santé du candidat ne risque pas, pendant la période de validité de la licence, de provoquer une incapacité subite de l'intéressé ou de l'empêcher d'accomplir avec sûreté ses fonctions, et,
 - b) que l'inaptitude à remplir les conditions exigées peut être compensée,
- 2°. — Les capacités, l'habileté et l'expérience que le candidat a acquises et dont il a fait la preuve, compensent sa déficience.
- 3°. — La licence porte mention des restrictions nécessaires dans le cas où l'intéressé ne peut accomplir avec sûreté ses fonctions en vol que compte tenu de ces restrictions.

Article 192.

L'aptitude physique et mentale d'un titulaire de licence sera soumise à un examen médical à des intervalles qui ne dépasseront pas :

- 12 mois pour les licences d'entraînement (élève pilote), de pilote privé d'avion, de pilote de planeur, de pilote privé d'hélicoptère, de pilote de ballon libre, de pilote professionnel d'avion, de pilote professionnel d'hélicoptère, de navigateur aérien, de mécanicien navigant et de contrôleur de circulation aérienne ;
- 6 mois pour les licences de pilote professionnel de 1ère classe d'avion, de pilote de ligne d'avion et de pilote de ligne d'hélicoptère.

Toutefois, lorsque le titulaire est âgé de 40 ans ou plus, les intervalles de 12 mois spécifiées pour les licences de pilote privé, de pilote de planeur, de pilote privé d'hélicoptère, de pilote de ballon libre, de pilote professionnel d'hélicoptère et avion, pourront être ramenés à 6 mois.

Article 193.

Lorsqu'un membre de l'équipage de conduite est en service dans une région éloignée des centres officiels d'examen médical, l'examen médical périodique qu'il doit subir peut exceptionnellement :

- a) être différé de six mois au plus s'il s'agit

d'un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols privés,

- b) être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, à l'endroit où il se trouve, un certificat médical favorable, délivré après examen par un médecin qualifié à cet effet, ou à son défaut, par tout autre médecin.

Article 194.

Le titulaire d'une licence s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence pendant toute période où il ressentira une déficience physique queleconque de nature à le mettre dans l'incapacité de satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale exigées pour la délivrance ou le renouvellement de sa licence.

On entend par déficience physique ou mentale, les effets de toute affection, lésion, boisson alcoolique ou substance pharmacodynamique, tant que ces effets rendent l'intéressé incapable de satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance de la licence dont il est titulaire.

Article 195.

L'aptitude physique et mentale du candidat sera déterminée après un examen médical complet effectué avec toutes les ressources de la médecine et tenant compte des spécifications exigées pour la licence que le candidat désire obtenir et des conditions dans lesquelles il est appelé à s'acquitter de ses fonctions.

Le médecin examinateur signalera au service de délivrance des licences tous les cas particuliers dans lesquels, à son avis, les capacités, l'habileté et l'expérience dont le candidat a fait preuve pourraient compenser une déficience à l'égard d'un standard médical de telle façon que cette déficience ne risque pas d'empêcher ce candidat d'accomplir avec surêté ses fonctions lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

Article 196.

Le candidat fournira une déclaration qu'il certifiera exacte, sur ces antécédents médicaux et ceux de sa famille ainsi que sur son hérédité. Si la déclaration faite par un candidat à un médecin examinateur s'avère fautive, le fait sera signalé au service de délivrance des licences qui pourra refuser ou retirer la licence, suivant les cas. Si le candidat est un étranger le fait sera porté à la connaissance des services de délivrance des licences de l'Etat dont il est ressortissant.

Article 197.

Les conditions exigées pour les examens médicaux

déstinés à constater le maintien de l'aptitude médicale du titulaire d'une licence seront indentiques à celles exigées pour l'examen médical initial en vue de la délivrance de cette licence.

Toutefois, il pourra être dérogé à cette règle dans les circonstances exceptionnelles dont le médecin-examinateur est en juge.

Article 198.

Le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions désigne après accord du Ministres de la santé Publique le ou les médecins habilités à faire passer les examens médicaux prévus au présent chapitre. La liste de ces médecins sera diffusé sous forme d'avis aux navigateurs aériens.

Article 199.

Le médecin Directeur de la Clinique Prince Louis RWAGASORE est le délégué de l'Aéronautique pour l'application des dispositions du présent chapitre. Il déterminera les méthodes d'examen ainsi que les procédures qu'elles nécessitent, en se fondant sur les standards internationaux définis par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour ce qui concerne :

- les conditions d'aptitude physique,
- les conditions de vision,
- les conditions de perception des couleurs,
- les conditions d'audition.

Section 2.

Conditions d'aptitude physique et mentale exigées pour les licences

Article 200.

Le candidat devra montrer qu'il possède l'aptitude physique et mentale correspondant aux conditions exigées conformément à l'annexe I de l'OACI « Licences du Personnel ».

I. — Elève pilote :

- A. Condition d'aptitude physique et mentale n° 3
- B. Conditions de vision n° 3
- C. Condition de perception des couleurs
- D. Conditions d'audition n° 2

2. — Pilote privé d'avion :

- A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 3
- B. Conditions de vision n° 3
- C. Conditions de perception des couleurs
- D. Conditions d'audition n° 2

3. — Pilote professionnel d'avion :

- A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 1
- B. Conditions de vision n° 1

- C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1
4. — **Pilote professionnel 1^{ère} classe d'avion :**
A. Condition d'aptitude physique et mentale n° 1
B. Conditions de vision n° 1
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1
5. — **Pilote de ligne d'avion :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 1
B. Conditions de vision n° 1
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition
6. — **Pilote de planeur :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 3
B. Conditions de vision n° 2
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 2
7. — **Pilote de ballon libre :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 3
B. Conditions de vision n° 2
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 2
8. — **Pilote privé d'hélicoptère :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 3
B. Conditions de vision n° 2
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 2
9. — **Pilote professionnel d'hélicoptère :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 1
B. Conditions de vision n° 1
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1
10. — **Pilote de ligne d'hélicoptère :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 1
B. Conditions de vision n° 1
C. Conditions de perception des couleurs n° 1
D. Conditions d'audition n° 1
11. — **Navigateur :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 2
B. Conditions de vision n° 1
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1
12. — **Mécanicien navigant :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 2
B. Conditions de vision n° 2
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1
13. — **Opérateur radio :**
A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 2

- B. Conditions de vision n° 2
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1

14. — **Contrôleur de la circulation aérienne :**

- A. Conditions d'aptitude physique et mentale n° 4
B. Conditions de vision n° 1
C. Conditions de perception des couleurs
D. Conditions d'audition n° 1

Article 201.

Pour la condition de perception des couleurs, le candidat, à chacune des licences prévues à l'article 200 ci-dessus, doit prouver devant le médecin examinateur qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.

Chapitre VII.

Limitation des heures de vol.

Article 202.

Les prestations effectuées par les membres des équipages de conduite d'un aéronef ne peuvent en aucun cas dépasser les limites ci-après.

a) **Pilotes :**

1.200 heures de vol par période de 12 mois,
330 heures de vol par période de 3 mois
140 heures de vol par période de 30 jours,

b) **Navigateur, Opérateur radio navigant, Mécanicien navigant :**

1.400 heures de vol par période de 12 mois,
360 heures de vol par période de 3 mois,
140 heures de vol par période de 30 jours,

Article 203.

Les limites des prestations journalières qui peuvent être imposées aux membres des équipages de conduite d'un aéronef, ainsi que les périodes de repos qui doivent être accordées entre les dites prestations, sont fixées par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Vu et approuvé pour être annexé

à l'Ordonnance n° 740 /139 du 12 juillet
1978

relative à la navigation aérienne

LE MINISTRE DES TRANSPORTS
ET DE L'AÉRONAUTIQUE,
Ir. Ladislas BARUTWANAYO.

A N N E X E I V

(Article 109 et 110 de l'Ordonnance)

Règles administratives relatives à l'ouverture et l'utilisation des aérodromes d'intérêt local.

Chapitre I.

Règles administratives.

Article 1.

La présente annexe ne traite que des aérodromes d'intérêt local tant publics que privés

Article 2.

En principe l'Etat se réserve le droit exclusif d'établir et d'exploiter un aérodrome public d'intérêt local. Cependant tout particulier ou organisme privé peut établir et exploiter à ses frais un aérodrome public d'intérêt local sous réserve des conditions fixées par la prescription n°2 ci-après.

Article 3.

Tout organisme privé ou tout particulier qui désire établir un aérodrome public ou particulier d'intérêt local doit adresser au Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions une demande conforme au modèle figurant à la prescription n°1 ci-après. Cette demande doit être accompagnée d'un croquis au 1/10.000ème sur lequel seront portés l'emplacement de la piste, d'un croquis cours d'eau, obstacles naturels ou non dans un rayon de 5 km et la direction des vents dominants.

Article 4.

Si l'organisme ou le particulier est propriétaire du terrain destiné à servir d'aérodrome, il joindra à sa demande une copie certifiée exacte du titre de propriété.

Article 5.

Si le terrain destiné à servir d'aérodrome appartient en tout ou en partie à un tiers, un écrit constatant l'accord du propriétaire devra être joint à la demande.

Article 6.

Si le terrain ou partie du terrain destiné à servir d'aérodrome est domanial, une enquête de vacance doit être faite avant d'établir la demande.

Chapitre II.

Normes techniques.

Article 7.

La définition des normes techniques d'établissement et d'ouverture d'un aérodrome sont de la compétence exclusive des services de l'Aéronautique.

Article 8.

L'autorisation d'établir l'aérodrome sera donnée par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions, après enquête sur place effectué par ses représentants.

Article 9.

Les prescriptions et normes techniques d'études de constructions et d'équipement des aérodromes d'intérêt local ouverts aux aéronefs de moins de 3.000 kg sont précisées à la prescription n° 2 ci-après. Les normes contenues dans la prescription ci-après peuvent à tout moment être modifiées par décision du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie. En particulier les longueurs de base choisies pour les aéronefs de moins de 3.000 kg peuvent être modifiées pour tenir compte des performances de certains aéronefs.

Article 10.

Le balisage des pistes et obstacles, les signaux qui devront être installés sur un aérodrome d'intérêt local seront déterminés par les services aéronautiques.

Chapitre III.

Dispositions générales.

Article 11.

L'entretien de l'aérodrome est à charge du bénéficiaire de l'autorisation. Il devra signaler aux services de l'Aéronautique tout changement survenu dans l'état de l'aérodrome et dont l'existence pourrait affecter la sécurité aérienne.

Article 12.

Le bénéficiaire de l'autorisation s'engage à se soumettre au contrôle des services aéronautiques. Ces derniers, cependant n'assument aucune responsabilité du fait de ce contrôle, le bénéficiaire de l'autorisation s'engage à donner suite immédiate à toutes les directives du service de l'Aéronautique Civile

Article 13.

Le bénéficiaire n'est autorisé à utiliser l'aérodrome qu'après avoir reçu notification du Directeur de l'aéronautique et de la Météorologie que l'aérodrome peut être ouvert au trafic.

Prescription n° 1

Demande de l'autorisation pour l'établissement et l'exploitation d'un aérodrome.

I. DEMANDEUR ;

- a) Nom et prénom
- b) Lieu et date de naissance
- c) Nationalité
- d) Domicile
- e) Profession
- Si la demande est faite au nom d'une société :
- f) Raison sociale
- g) Siège social
- h) Statuts et date de publications

II. AERODROME :

- g) Catégorie de l'aérodrome projeté (rayer la mention inutile) :
 - Aérodrome public,
 - aérodrome particulier,
- k) Usage qui sera fait de l'aérodrome
- l) Caractéristiques des bandes et de la piste :
 - longueur
 - largeur
 - pente
 - orientation
 - nature du revêtement

III. AERONEFS :

- m) Genre d'aéronefs qui seront utilisés :
 - type
 - poids total
- n) Fréquence prévue des atterrissages et décollages

Prescription n° 2.

Normes techniques pour l'établissement d'aérodrome d'intérêt local ouvert aux aéronefs d'un poids maximum autorisé au décollage de 3.000 kg.

I. ORIENTATION DE LA PISTE

Pour déterminer l'orientation de la piste, il y a lieu de tenir compte :

- des vents dominants, la piste devant être axée dans les sens de ces vents,
- de la topographie des lieux, le sens de la

piste doit tenir compte des dégagements (relief) et des agglomérations.

Pour le choix de l'orientation de la piste, il y a lieu de considérer compte tenu des conditions ci-dessus qu'aucun atterrissage ne pourra avoir lieu si la valeur de la composante transversale du vent est supérieure à 13 noeuds.

I. LONGUEUR ET LARGEUR DE LA PISTE

La longueur de la piste nécessaire sera égale à la longueur de base choisie auquel sera ajoutée une longueur variable correspondant à la correction d'altitude et de température.

La longueur de base sera de :

- 750 mètres pour les aérodromes utilisées par des aéronefs dont le poids est supérieur à 1.500 kg et inférieur à 3.000 kg,
- 500 mètres pour les aérodromes utilisés par des aéronefs dont le poids est inférieur à 1.500 kg.

La longueur finale corrigée est donnée par la formule générale suivante :

$$L = b + (16 + 0,02 H) b$$

dans laquelle :

- b = longueur de base choisie,
- H = altitude de l'aérodrome,
- L = longueur finale,

La largeur de la piste qui est nécessaire sera de : 30 mètres (tolérée à 25 mètres) pour les pistes utilisées par des avions d'un poids supérieur à 1.500 kg et inférieur à 3.000 kg,

30 mètres (tolérée à 15 mètres) pour les pistes utilisées par des avions d'un poids supérieure à 1500 kg

III. BANDE D'ATTERRISSAGE.

Toute piste doit être comprise à l'intérieur d'une surface plane, de niveau avec la piste et dégagée de tout obstacle.

Ses dimensions seront :

- a) Piste utilisée par des avions de poids inférieur à 1.500 kg. longueur : (longueur de la piste + 120 m de chaque extrémité)
Largeur : (60m de part et d'autre de l'axe)
- b) Pistes utilisée par des avions de poids compris entre 1.500 kg et 3.00 kg.

Longueur de la piste + 120 m (60 m à chaque extrémité)

Largeur : 100 m (50 de part et d'autre de l'axe).

IV. PENTES MAXIMALES AUTORISEE POUR LES PISTES.

Longitudinales : pente totale : 1%, Pente partielle :

1,5 %

Latérales : 1,5 %

V. DEGAGEMENTS.

Aucun obstacle ne peut émerger au dessus des surfaces de dégagement définies ci-après :

a) Dégagement longitudinal :

Ces surfaces de dégagement sont définies comme suit :

Portions de plans inclinées s'étendant à partir de chaque extrémité des bandes d'atterrissages et ayant les caractéristiques suivantes :

Forme : Trapèze symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la bande.

Pente : des plans inclinés : 4 %

Longueur : Pistes utilisées par des aéronefs de poids inférieure à 1.500 kg : 1 km à compter en projection horizontale à partir de l'extrémité des bandes, Pistes utilisées par des aéronefs de poids compris entre 1.500 et 3.000 kg, 3 km à compter en projection horizontale à partir de l'extrémité de la bande

Largeur : Pistes utilisées par des aéronefs de poids inférieur à 1.500 kg
Petit côté du trapèze : 100 mètres
Grand côté du trapèze : 400 mètres
Pistes utilisées par des aéronefs de poids compris entre 1.500 et 3.000 kg,
Petit côté du trapèze : 150 mètres
Grand côté du trapèze : 740 mètres

b) Dégagement latéral :

Cette surface est constituée par un plan situé à 45 m au-dessus du centre de l'aérodrome pris comme point de référence. Les limites de cette surface sont les suivantes :

- limites extérieures ;
- Deux droites parallèles situées à 2.000 m de part et d'autre de l'axe d'atterrissage,
- Deux perpendiculaires à l'axe et passant par les points de côté 45 m des deux trapèzes inclinés des surfaces d'approche,
- Ce rectangle ainsi formé est limité aux quatre coins par des quarts de circonférence tangentes intérieurement à ses quatre angles.
- Limites inférieures :
- Intersection de ce plan horizontal de côté 45 mètres avec les surfaces de transition définies ci-après.

a) Surface de transition :

Ces surfaces sont constituées par des plans inclinés s'étendant de chaque côté des bandes d'atterrissage

et des trapèzes d'approche. Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

Forme :

Rectangulaire latéralement à la bande,
Triangulaire le long des trapèzes d'approche,

Pente : 1/7

Limites :

- Intérieures : deux droites parallèles à l'axe de la piste et à 75 mètres de part et d'autre de cet axe et ensuite les côtés du trapèze d'approche,
- Extérieures : Intersection de ces plans inclinés avec la surface de dégagement latérale définie ci-dessus.

VI. RESISTANCE DE LA PISTE.

a) Pistes utilisées par des avions dont le poids est inférieur à 1.500 kg. La piste devra satisfaire à l'essai : un camion chargé à 2 tonnes devra pouvoir rouler avec aisance, en prise directe comme sur une route.

b) Pistes utilisables par des avions dont le poids est compris entre 1.500 et 3.000 kg.

Même essai avec un camion chargé à 5 tonnes.

SIGNALISATION.

a) Indication de direction du vent (Manche à air)

Forme : Tronc de cône en tissu résistant d'au moins 3,6 m de long et de 0,90 m de diamètre à l'extrémité la plus large.

Couleur : Rouge et blanche de préférence. Doit pouvoir se détacher sur le fond et être vue et identifiable d'une hauteur de 300 m au moins.

Montage : Devra être montée sur un support à 5 m au moins au dessus du sol. Elle devra avoir une rotation libre autour de l'axe du support.

EMPLACEMENT :

Elle devra être placée en un point de l'aérodrome, le plus près possible de l'aire de stationnement des avions où elle sera nettement visible et de façon à ne pas subir les effets de variation du vent dus aux obstacles voisins.

b) Balisage diurne :

1. — Balisage de bord de piste.

Forme : Plaques rectangulaires, de préférence métalliques, de 3 m de long sur 1 m de large pouvant être fixées au sol.

Couleur : Rouge et blanche.

Emplacement : Tous les cent mètres le long des deux bords de piste.

2. — Nom de l'aérodrome (facultatif) :

Il est recommandé que le nom de l'aérodrome (nom de la localité la plus proche) soit indiqué sur le bord de la piste, à l'intérieur de la bande par des lettres de 6 mètres de hauteur, 4 mètres de largeur 0,90 mètres d'épaisseur et de 4,89 mètres d'écartement.

3. — Balisage d'angles de piste.

Forme : Equeres de préférence métallique de 5m × 5m × 0,50 m.

Couleur : Blanche.

Emplacement : Aux quatre angles de la piste.

4. — Balisages des obstacles :

Ces balisages seront utilisés lorsque l'état de terrain ou toute autre circonstance technique rend

l'atterrissage des aéronefs dangereux. Ils devront toujours être disponibles à proximité de la piste.

Forme : Deux plaques rectangulaires de préférence métalliques de 1m × 6m placées en croix

Couleur : Blanche .

Emplacement : Dans le cas où la piste serait inutilisable elles doivent être placées sur cette dernière à environ 30 mètres des deux extrémités.

Vu et approuvé pour être annexé

à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978 relative à la Navigation aérienne.

Le Ministre des transports
et de l'aéronautique

Ladislav BARUTWANAYO
Ingénieur Civil.

ANNEXE V.

(article 159 de l'ordonnance)

REGLEMENT RELATIF AUX SIGNAUX.

Signaux standards pour le contrôle de la circulation aérienne .

Section 1.

Signaux lumineux et Pyrotechniques.

Article 1.

Les signaux lumineux adressés par le contrôle d'aérodrome aux aéronefs en vol ou au sol sont les suivants :

1°. — Faisceaux lumineux.

Signal	Signification
a) A un aéronef en vol :	
Feu vert continu	Vous pouvez atterrir
Feu rouge continu	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit.
Série d'éclats verts	Revenez pour atterrir.
Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.
Série d'éclats blancs	Atterrissez à cet aérodrome et gagnez l'aire de trafic.
Artifice à feu rouge	Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le mo- ment.
b) A un aéronef au sol :	
Feu vert continu	Vous pouvez décoller.
Feu rouge continu	Arrêtez.
Série d'éclats verts	Vous êtes autorisé à circuler.
Série d'éclats rouges	Dégagez l'aire d'atterrissage en service.
Série d'éclats blancs	Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome.

Section 2.

Signaux au sol.

Article 2.

Les signaux au sol ci-après auront la signification suivante : (la figure des signaux est représentée à l'annexe 2 de l'OACI)

1. — Un panneau carré rouge horizontal, à diagonales jaunes, indique que les atterrissages sur l'aérodrome sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.
2. — Un panneau carré rouge horizontal, avec une seule diagonale jaune, indique qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.
3. — Un panneau horizontal en forme d'haltère indique qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation.
4. — Un panneau horizontal blanc, en forme d'haltère, analogue à celui indiqué au 3, mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère indique qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement, mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.
5. — Des croix d'une seule couleur voyante de préférence blanche placées horizontalement sur l'aire de manœuvre indiquent les zones impropres aux manœuvres des aéronefs.
6. — Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orangé indique que l'atterrissage ou le décollage doit être effectué dans la direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale de ce T.
7. — Un tétraèdre orangé ou noir du côté gauche, blanc ou aluminium du côté droit, lorsqu'on regarde de la base vers le sommet, indique que l'atterrissage ou le décollage doit être effectué dans la direction vers laquelle pointe le tétraèdre.
8. — Un groupe de 2 chiffres placés verticalement sur la Tour de Contrôle d'aérodrome, ou près de celle-ci, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaine de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.
9. — Une flèche de couleur voyante, dirigée vers la droite et placée soit sur l'aire à signaux, soit à l'extrémité de la piste ou de la bande en service, indique que les circuits ou les portions de circuits doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.
10. — La lettre C, noir sur fond jaune, placée verticalement, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre l'emplacement où sont effectuées les comptes rendus relatifs aux services de la circulation aérienne.

Section 3. —

Signaux pour la circulation au sol.

Article 3.

Lorsqu'un signaleur dirigera les manœuvres d'un aéronef sur l'aire de manœuvre, il utilisera, les signaux repris au tableau de l'annexe 2 de l'OACI.

Chapitre II.

SIGNAUX DE DETRESSE, D'URGENCE ET DE SECURITE.

Section 1.

Signaux de détresse.

Article 4.

Un aéronef signifiera qu'il est menacé d'un danger grave et imminent et qu'il demande un secours im-

médiat, au moyen des signaux ci-après utilisés ensemble ou séparément :

1. — Le signal S.O.S du code morse, émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation.
2. — Un signal émis par radiotéléphonie et constitué par le mot Mayday.
3. — Fusées ou bombes émettant des feux rouges tirées l'une après l'autre à des courts intervalles.
4. — Une fusée éclairante rouge à parachute.

Section 2.

Signaux d'urgence.

Article 5.

Lorsqu'un aéronef désire signaler que des difficultés le contraignent à atterrir sans toute fois nécessiter de secours immédiat, il utilisera ensemble ou séparément ; les signaux suivantes :

1. — Allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage,
2. — Allumage et extinction répétés des feux de position effectués de manière à ce que le signal se distingue de celui des feux de position à éclats.

Article 6.

Lorsqu'un aéronef désire transmettre un message très urgent concernant la sécurité d'un aéronef, un navire ou autre véhicule, ou concernant la sécurité de toute personne à bord ou en vue, il utilisera les signaux ci-après :

1. — En radiotélégraphie, trois répétitions du groupe XXX, transmis en séparant bien les lettres de chaque groupe et les groupes successifs l'un de l'autre,
2. — En radiotéléphonie, trois répétitions de l'expression « Panne ».

Section III.

Signaux de sécurité.

Art. 7.

Lorsqu'un aéronef désire transmettre un message concernant la sécurité de la navigation ou relatif à des avis météorologiques importants, il utilisera les signaux d'appel ci-après :

1. En radiotélégraphie, trois répétitions du groupe

TTT, transmis en séparant bien les lettres de chaque groupe et les groupes successifs,

2. En radiotéléphonie, le mot « Sécurité » répété trois fois.

Section IV.

Disposition générale.

Art. 8.

Aucune disposition du présent chapitre n'interdit l'usage par un aéronef en détresse, de tous les moyens à sa disposition pour attirer d'attention, faire connaître sa position et obtenir du secours.

CHAPITRE III

SIGNAUX VISUELS.

Employés pour avertir un aéronef qu'il vole au voisinage d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse.

Art. 9.

Le signal ci-après indiquera à un aéronef qu'il se trouve au voisinage d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent :

De jour et de nuit, une série de projectiles tirés à des intervalles de dix secondes, et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts.

Vu et approuvé pour être annexé

à l'ordonnance n° 740 /139 du 12 juillet 1978 relative à la Navigation aérienne.

Le Ministre des Transports
et de l'Aéronautique,

Ir. Ladislav BARUTWANAYO.

ANNEXE VI.

(Article 149 et 185 de l'ordonnance)

Feux réglementaires des aéronefs.

Section I.

Feux réglementaires des avions.

Art. 1.

Les avions porteront les feux de position suivants; (les figures représentant ces feux se trouvent dans l'annexe 2 de l'OACI).

- a) un feu rouge ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal, dans un angle de 110 degrés mesuré vers la gauche (bâbord) à partir de l'avant,
- b) un feu vert ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal dans un angle de 110 vers la droite (tribord) à partir de l'avant.

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

Les feux prescrits à l'article 1 peuvent être des feux continus ou à éclats. Lorsqu'on emploie des feux à éclats, on peut en outre installer un des feux supplémentaires ci-après ou les deux à la fois :

- a) un feu arrière rouge dont les éclats alternent ceux du feu arrière blanc,
- b) un feu blanc visible dans tous les azimuts et dont les éclats alternent avec ceux des feux décrits aux littéras a) b) et c) de l'article 1.

Art. 3.

Les intensités minimales des feux décrits à l'article 1 seront les suivantes :

Feux :	Intensité en bougie :
Rouge avant gauche	5
Vert avant droit	5
Blanc arrière	3

Art. 4.

Si les feux de position se trouvent à plus de 1,80m de l'extrémité des ailes, des feux de garde d'aile, constitués par des feux continus ayant les couleurs prescrites à l'article 1, littéras a) b), peuvent être installés.

Section II

Feux réglementaires des hydravions à flot.

Art. 5.

Les hydravions en marche porteront les feux continus définis à l'article 1 et, en outre, un feu blanc continu visible de l'avant dans toute l'étendue d'un dièdre de 220 degrés dont le plan bissecteur est le plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'hydravion ; ce feu sera visible à une distance de 3 milles marins au moins.

toutefois ;

- a) lorsqu'un hydravion remorque un autre hydravion ou un bateau, un feu blanc continu supplémentaire de même nature et de même réalisation que le feu blanc continu mentionné à l'alinéa précédent sera disposé sur la même verticale que ce premier feu, à une distance de 2 m au moins au-dessus ou au-dessous de celui-ci :
- b) lorsque l'hydravion est remorqué, seuls seront disposés les feux continus définis à l'article 1 ;
- c) lorsque l'hydravion n'est pas maître de sa manœuvre,

deux feux rouges continus seront placés aux endroits où ils sont le plus visibles, l'un au-dessus de l'autre sur une même verticale, espacés d'un mètre au moins, ces feux seront réalisés de manière à être visible de tous points de l'horizon à une distance de 2 milles marins au moins. Lorsque l'hydravion n'a pas d'erre aucun des feux rouges et verts définis à l'article 1 ne sera allumé. Un hydravion à la surface de l'eau est dit en marche, lorsqu'il n'est ni échoué ni amarré au sol ou à un objet fixe situé sur terre ou dans l'eau.

Art. 6.

Les hydravions à l'encre porteront les feux suivants :

- a) Si l'hydravion a moins de 50 mètres de long, un feu blanc continu visible de tout point de l'horizon à une distance de milles marins au moins, sera placé à l'endroit où il est le plus visible ;
- b) Si l'hydravion a 50 mètres de long ou plus, un feu blanc continu sera placé à l'avant et un autre feu blanc continu sera placé à l'arrière, aux endroits où ils seront le plus visibles. Ces feux devront être visibles l'un et l'autre de tout point de l'horizon à une distance de 3 milles marins au moins ;
- c) Si l'envergure de l'hydravion est de 50 mètres ou plus, un feu blanc continu sera placé de chaque côté pour indiquer l'envergure maximale. Ces feux seront visibles de tout point de l'horizon à une distance d'au moins 1 mille marin.

Art. 7.

Si l'hydravion est échoué, il portera outre les feux prescrits à l'article 6, deux feux rouges continus placés sous une même verticale à 1 mètre au moins l'un de l'autre, de manière à être visible de tout point de l'horizon.

Section III

Feux réglementaires des hélicoptères.

Art. 8.

Aussi longtemps que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale n'aura pas défini les standards relatifs aux feux réglementaires des hélicoptères, ceux-ci porteront les feux définis aux articles 1, 2 et 3 de la section I et relatifs aux feux des avions.

Vu et approuvé pour être annexé
à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978
relative à la Navigation aérienne.

Le Ministre des Transports
et de l'Aéronautique,

Ir. Ladislas BARUTWANAYO.

ANNEXE VII

(Article 174 de l'ordonnance)

NIVEAUX DE CROISIÈRE.

Article unique.

Quand il lui sera demandé de voler à une altitude de croisière correspondant à sa route magnétique, le pilote commandant de bord d'un aéronef choisira son altitude conformément au tableaux des niveaux de croisière ci-après :

R O U T E								
De 000 ° à 179 °				De 180 ° à 359 °				
Vols IFR		Vols VFR		Vols VFR		Vols VFR		
Niv. de Vol	ALTITUDE		Niv. de Vol	ALTITUDE		Niv. de Vol	ALTITUDE	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
90			—	—	—	0		
10	300	100	—	—	—	20	600	2000
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000
etc								
..								
..								
..								
..								
..								
..								
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000
290	8850	29000	300	9150	30000	310	9450	31000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000
370	11300	37000	380	11600	38000	390	11900	39000
etc..								

Vu et approuvé pour être annexé
l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978
relative à la Navigation aérienne.

Le Ministre des Transports et
de l'Aéronautique,

Ladislav BARUTWANAYO
Ingénieur Civil.

ANNEXE VIII

(Article 152 de l'ordonnance).

PLAN DE VOL.

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL		
PRIORITY INDICATOR Indicateur de priorité	ADDRESSEE (s) INDICATOR Indicateur (s) de destinataire (s)	
FILING TIME Heure de dépôt	ORIGINATOR INDICATOR Indicateur d'origine	
SPECIFIC INDICATION OF ADDRESSEE (s) AND /OR ORIGINATOR Identification précise du (des) destinataire (s) et /ou de l'expéditeur		
1 DESCRIPTION Description	6 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES AND STATUS Règles de vol et caractère spécial du vol
(FPL)	=	=
9 NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT Nombre d'aéronefs et type	10 EQUIPEMENT COM NAV	Equipement SSR
=	=	
13 AERODROME OF DEPARTURE Aérodrome de départ	TIME FIR BOUNDARIES AND ESTIMATED TIMES Heure limite de FIR	et heures prévues
15 SPEED—Vitesse	LEVEL—Niveau	ROUTE
17 AERODROME OF DESTINATION Aérodrome de destination	TIME Heure	ALTERNATE AERODROMES Aérodromes de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		
19 SUPPLEMENTARY ENDURANCE Autonomie	INFORMATION Renseignements complémentaires PERSONS ON BOARD EMERGENCY AND SURVIVAL EQUIPMENT Personnes à bord Equipement de secours et de survivance	
= FUEL /	/POB	RDO /121, 5 243 500 8364
EQUIPEMENT Equipement	LIFE JACKETS Giles de sauvetage	FREQUENCY Fréquence

POLAR DESERT MARITIME JUNGLE JACKETS LIGHT FLUORESCENT

DINGHIES	COLOUR	NUMBER	TOTAL	CAPACITY	OTHER	EQUIPEMENT
Canots	Couleur	Nombre	Capacité totale		Equipement divers	

DINGHIES	COVER	RMK /
	Name of pilot in command Nom du pilote commandant de bord.	Signature of pilot in command or designated representative Signature du pilote commandant de bord ou de son représentant désigné.

Vu et approuvé pour être annexé
à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978
relative à la Navigation aérienne.

Le Ministre des Transports et de l'Aéronautique
Ladislav BARUTWANAYO
Ingénieur Civil.

ANNEXE IX

(Article 188 et 189 de l'ordonnance)

TABLES D'UNITES DE MESURE.

Mesures	Colonne I	Colonne II
	Table d'unités de l'OACI	Table bleu
Distance	Mille marin et dixième	Mille marin et dixième
Altitude, hauteur, côte et dimension (aérodrome.) faible distance	Mètre	Pied
Vitesse horizontale	Nœuds	Nœuds
Vitesse verticale	Mètre /seconde	Pied /minute
Vitesse du vent	Nœud	Nœud
Direction du vent pour l'atterrissage et décollage	Degré (par rapport au Nord magnétique)	Degré (par rapport au Nord ma- gnétique)
Direction du vent (en général)	Degré (par rapport au Nord vrai)	Degré (par rapport au Nord vrai)
Altitude et hauteur des nuages	Mètre	Pied
Visibilité	Kilomètre (ou mètre)	Mille marin (ou yard)
Réglage des altimètres	Millibar	Millibar
Température	Degré centigrade	Degré centigrade
Poids	Kilogramme	Livre
Temps	Heure minute	Heure minute
	Le jour de 24 heures commençant à minuit temps moyen de Greenwech.	Le jour de 24 h commençant à minuit, temps- moyen de Greenwich.

Vu et approuvé pour être annexé
à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978
relative à la Navigation Aérienne.

Le Ministre des Transports et de l'Aéronautique,
Ir. Ladislav BARUTWANAYO.

ANNEXE X

(Article 204 de l'ordonnance)

Règlement relatif aux droits, taxes et redevances imposés à l'exploitation de Navigation Aérienne.

TITRE I.

Des taxes d'atterrissages.

Chapitre I.

Les taxes d'atterrissages.

Art. 1.

Tout aéronef atterrissant sur un aéroport repris à la liste annexée au présent règlement est soumis à une taxe, sous réserve des dispositions prévues à l'article 3.

Cette taxe varie selon la classe et la catégorie déterminées par le poids total maximal autorisé au décollage tel qu'il est indiqué au certificat de navigabilité.

Toutefois, lorsque ce poids maximal au décollage est réduit par décision de la Direction de l'Aéronautique, la taxe peut être calculée selon le cas sur base du poids maximal effectivement autorisé au décollage.

Art. 2.

Les classes et les catégories d'aéronefs ainsi que les taxes y afférentes sont déterminées au tableau I ci-annexé.

Art. 3.

Sont exemptés de la taxe d'atterrissage :

- a) Les atterrissages effectués par les aéronefs d'Etat immatriculés au Burundi,
- b) Les atterrissages effectués par les aéronefs d'Etats étrangers en mission officielle au Burundi,
- c) Les aéronefs appartenant à l'Aéro-Club du Burundi.

Art. 4.

Pour l'application du présent règlement et conformément à l'article 3 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, on entend par aéronef d'Etat, les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police.

CHAPITRE II

Taxes supplémentaires pour atterrissages ou envols de nuit

Art. 5.

Sont considérés comme envols ou atterrissages de nuit, ceux qui ont lieu du coucher au lever du soleil ou toute autre période fixée par la Direction de l'Aéronautique.

Art. 6.

Pour chaque atterrissage, ou envol de nuit, il est perçu en sus de la taxe d'atterrissage prévue au chapitre I, une taxe d'atterrissage ou d'envol de nuit fixée comme suit :

- 700 francs pour les aéronefs de classe I
- 900 francs pour les aéronefs de classe II
- 1100 francs pour les aéronefs de la classe III
- 1300 francs pour les aéronefs de la classe IV.

Les classes d'aéronefs sont celles déterminées au tableau prévu par l'article 2.

Sont toutefois exemptés de cette taxe, les aéronefs visés aux alinéas I, 2 et 3 de l'article 3 ci-dessus.

TITRE II.

Des taxes de survol pour l'usage des aides à la navigation de route

Art. 7.

Par service de navigation aérienne de route on entend :

- a) Le service des communications sol-air ou sol-sol exigé pour la sécurité et la régularité des vols ne comprenant pas les communications se rapportant au contrôle d'approche et au contrôle d'aérodrome,
- b) Le service de navigation c'est à dire les aides radio et visuelles à la navigation de route et les services de la circulation aérienne exigés pour la sécurité des aéronefs en vol y compris les services d'information de vol,
- c) Le service météorologique exigé pour la sécurité des aéronefs en route et pour la régularité des vols.

Art. 8.

Tout aéronef survolant le territoire du Burundi et devant bénéficier des services cités à l'article 7 ci-dessus est soumis à une taxe de survol.

Art. 9.

La taxe de survol est perçue par la Direction de l'Aéronautique auprès des compagnies aériennes ou propriétaires d'aéronefs intéressés pour chaque passage dans l'espace aérien aussi bien en provenance qu'à destination du Burundi.

Art. 10.

Le passage dans l'espace aérien du Burundi sera constaté par la mention de l'aéronef portée sur la fiche journalière de trafic du Centre d'Information de vol.

Art. 11.

La taxe de survol est fixée comme suit : compte tenu de la classe et catégorie d'aéronef déterminées par le poids total maximal autorisé au décollage tel qu'il est indiqué au certificat de navigabilité..

A. — Aéronef dont le poids maximal ne dépasse pas 10.000 kgs,

- | | | |
|--------|--------------|---------|
| (i) | Monomoteur | 200 frs |
| (ii) | Multimoteurs | 400 frs |

B. — Aéronefs dont les poids maximal dépasse 10.000 kgs,

- | | | |
|---------|--------------------------|--|
| (i) | de 10.001 à 50.000 kgs | 40 frs par tranche indivisible de 1.000 Kgs |
| (ii) | de 50.001 à 100.000 kgs | 50 frs par tranche indivisible de 1.000 kgs |
| (iii) | au dessus de 100.000 kgs | 60 frs par tranche indivisible de 1.000 kgs. |

Art. 12.

Sont exemptés de la taxe de survol :

- a) Les aéronefs d'Etat immatriculés au Burundi,
- b) Les aéronefs d'Etats étrangers en mission officielle au Burundi,
- c) Les aéronefs appartenant à l'Aéro-Club du Burundi,
- d) Les aéronefs effectuant des vols locaux dans un but d'essai du matériel,
- e) Les aéronefs effectuant des vols pour les recherches et sauvetage.

TITRE II.

Des taxes de garage et du contrat de garage.

Art. 13.

Dans tout aérodrome repris à la liste annexée au présent règlement, le garage des aéronefs sous le régime de l'abri commun est soumis à une taxe calculée par jour de calendrier, toute fraction de 24 heures étant comptée pour une journée entière.

La taxe varie selon la surface d'encombrement de l'aéronef.

On entend par la surface d'encombrement, le produit de la plus grande longueur d'un aéronef par sa plus grande envergure, ces deux dimensions étant relevées au certificat de navigabilité ou éventuellement mesurées. Le produit obtenu est forcé à l'unité métrique supérieure.

Art. 14.

Si un aéronef est garé dans un hangar dont la superficie est au moins égale au double de la surface d'encombrement du dit aéronef, et que, par les dimensions de celui-ci, il n'est plus possible d'y garer un second appareil du même type ou ayant une même surface d'encombrement, la taxe de garage de cet aéronef sera calculée sur la superficie totale du hangar.

Art. 15.

Lorsqu'un aéronef est garé ailes repliées, la surface d'encombrement sera calculée sur les dimensions de l'avion replié.

Le cas échéant, le commandant d'aéroport ou le chef d'aérodrome peut fixer le repliement des ailes des aéronefs dont la construction le permet.

Art. 16.

Des contrats de garage pourront être conclus pour des périodes de 3 moi, 6 mois ou 1 an. Le contrat et ses modalités seront constatés par la délivrance au souscripteur d'une carte de garage d'un modèle spécial arrêté, par la Direction de l'Aéronautique.

Art. 17.

Les cartes de garage sont valables pour tous les aérodromes publics administrés par le Burundi. Toutefois lorsqu'un aéronef fréquente un aérodrome public autre que celui de son port d'attache, la carte de garage n'est valable que dans la limite des places disponibles, en cas de pénurie de places de garage.

Art. 18.

La carte de garage pourra être retirée à tout moment par le commandant d'aéroport ou par le chef d'aérodrome :

- a) pour toute infraction aux lois et règlements,
- b) au cas où les indications de service qu'elle porte seraient devenues ou auraient été rendues illisibles,
- c) au cas où le titulaire en ferait ou tenterait d'en faire un emploi abusif quelconque.

Ces dispositions sont sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient être dus au Burundi.

Art. 19.

Une nouvelle carte de garage ne peut être délivrée que contre remise de la précédente.

En tout cas, la carte périmée doit être remise au plus tard le huitième jour suivant l'expiration du délai de validité.

Art. 20.

Les taxes de garage ainsi que les tarifs afférents aux contrats de garage sont déterminées par la Direction de l'Aéronautique.

Art. 21.

Sont exemptés de la taxe de garage :

- a) Les aéronefs d'Etat immatriculés au Burundi,
- b) Les aéronefs d'Etats étrangers en mission officielle au Burundi,

TITRE IV

Des taxes relatives au stationnement des aéronefs.

Art. 22.

Les redevances de stationnement sont dues pour tout aéronefs stationnant sur un aérodrome du Burundi soumis aux taxes et redevances.

Art. 23.

Stationnement sur l'aire de trafic : On entend par aire de trafic, l'aire destinée aux opérations de débarquement et ravitaillement des aéronefs située à proximité des aérogare des passagers ou fret. La taxe à cette zone s'établit sur base du poids maximal autorisé au décollage par le certificat de navigabilité. Elle s'élève à 15 francs par heures et par tonne.

Art. 24.

Stationnement sur l'aire d'entretien : On entend par aire d'entretien, celle destinée au stationnement des aéronefs soumis à des opérations d'entretien, de révision ou de réparation. Elle s'établit comme suit :

Aire d'entretien : Si le stationnement dépasse 6 heures.

- Par heure à partir du début de stationnement : 5 francs par tonne,
- Par jour à partir du début de stationnement : 20 francs par tonne,
- Par mois à partir du début de stationnement : 260 francs par tonne,

Art. 25.

Exonérations et réductions : Les exonérations et réductions aux taxes de stationnement des aéronefs peuvent être accordées dans chaque cas par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions ou son délégué, selon les modalités à conclure. Les exemptions prévues à l'article 3 ci-dessus s'appliquent aussi à la taxe de stationnement.

TITRE V.

Des redevances domaniales.

Art. 26.

L'occupation ou l'utilisation temporaire des dépendances des aérodromes, hangars pour abri ou à usage d'atelier, dépôts, bâtiments administratifs, installations diverses, terrains nus, etc.. pourra être autorisée pour une période minimale d'un mois.

Art. 27.

Les redevances afférentes à l'occupation ou à l'utilisation des dépendances des aérodromes sont fixées dans chaque cas par la Direction de l'Aéronautique, et font l'objet d'un contrat de location.

Toutefois, dans les cas spécifiés ci-après, elles ne pourront être inférieures aux maxima indiquées. :

- a) occupation d'immeubles destinés à l'exploitation de bars, buffets ou restaurant d'aérogare : 10 % des recettes brutes de l'exploitation (redevance annuelle), occupation d'immeuble destinés à tout autre usage que celui prévu ci-dessus : 8 % du capital investi (redevance annuelle) ;
- b) terrains nus : 20 francs par surface de 1 m² et par mois indivisible,
- c) vitrines nues installées par l'Etat pour exposition d'objets divers ou pour publicité, entretien et éclairage non compris : 900 francs par m³ d'encombrement et par mois indivisible,
- d) publicité à l'aide de marmorite, plaques émaillées, panneaux peints, affiches ou tout autre dispositif, éclairés ou non, ne comportant qu'une surface utile (fourniture et pose non comprises) : 400 francs par m² et par mois indivisible ;
- e) publicité au moyen de vitrines, armoires, caisses ou autres dispositifs, éclairés ou non installés par l'utilisateur, comportant l'occupation d'un volume déterminé (entretien et éclairage non compris) : 600 francs par m³ d'encombrement et par mois indivisible.
- f) appareils automatiques pour la pesée ou pour la vente d'objets divers : 600 francs par m³ et par mois indivisible,
- g) location des locaux à usage de bureaux : 900 francs par m² et par mois indivisible,
- h) Location de locaux à usage d'ateliers, magasins et dépôts : 700 francs par mètre carré et par mois indivisible.

TITRE VI.

Des taxes relatives à l'immatriculation des aéronefs

Art. 29.

L'inscription d'un aéronef à la matricule aéronautique du Burundi donne lieu à la perception d'une taxe de 2.000 francs.

Mention du paiement de cette taxe est portée sur le registre et sur le certificat d'immatriculation délivré au propriétaire de l'aéronef. Toute modification aux mentions d'un certificat d'immatriculation donne lieu à la perception d'une taxe de 500 francs.

La délivrance d'un duplicata du certificat d'immatriculation donne lieu à la perception d'une taxe de 500 francs. Mention du paiement de cette taxe est porté sur le duplicata.

Art. 30.

La délivrance d'un certificat de radiation donne lieu à la perception d'une taxe de 500 francs. Mention de paiement de cette taxe est portée sur le certificat.

Art. 31.

Les aéronefs d'Etat sont exemptés du paiement des taxes visées aux articles 29 et 30 ci-dessus.

TITRE VII.

Des taxes de contrôle technique.

Art. 32.

a) Les expertises en vue de la délivrance par équivalence d'un certificat de navigabilité ou en vue de sa revalidation, donnent lieu à la perception des taxes ci-après :

1. — Avion monomoteur pesant au total moins de 1.000 kgs	:	1.600 frs
2. — Avion monomoteur pesant au total de 1.000 kgs à moins de 3.000 kgs	:	2.000 frs
3. — Avion monomoteur pesant au total 3.000 kgs et plus	:	2.400 frs
4. — Avion multimoteur pesant au total moins de 3.000 kgs	:	2.400 frs
5. — Avion multimoteur pesant au total de 3.000 kgs à moins de 6.000 kgs	:	3.600 frs
6. — Avion multimoteur pesant au total de 6.000 kgs à moins de 9.000 kgs	:	4.800 frs
7. — Avion multimoteur pesant au total de 9.000 kgs à moins de 15.000 kgs	:	6.400 frs
8. — Avion multimoteur pesant au total de 15.000 kgs à moins de 30.000 kgs	:	8.000 frs
9. — Avion multimoteur pesant au total de 30.000 kgs à moins de 60.000 kgs	:	12.000 frs
10. — Au delà de 60.000 kgs et par tranche indivisible de 5.000 kgs ajouter 1.000 frs.		

b) Toute prorogation du délai de validité d'un certificat de navigabilité donne lieu à la perception d'une taxe égale à 50 % de la taxe prévue pour les expertises. Toutefois, si la prorogation du délai de validité d'un certificat de navigabilité est décidée par le service de l'Aéronautique du Burundi, la taxe ne sera pas perçue.

c) La délivrance d'un laissez-passer de navigation donne lieu à la perception d'une taxe égale à 25 % de la taxe prévue pour les expertises.

Art. 33.

Pour l'application des taxes visées à l'article 32, les planeurs, les hélicoptères, et les hydravions sont assimilés aux avions.

Art. 34.

Sont exemptés du paiement des taxes visées à l'article 32 :

- les aéronefs d'Etat immatriculés au Burundi,
- les aéronefs d'Etats étrangers en mission officielle au Burundi.

Art. 35.

La délivrance d'un carnet d'entretien aérodynamique, d'un carnet de route, d'un carnet de vol individuel donne lieu à la perception d'une taxe de 1.000 francs par carnet.

TITRE X.**Des taxes relatives aux examens médicaux.****Art. 43.**

Pour être admis aux examens médicaux destinés à déterminer l'aptitude physique et mentale à l'obtention ou renouvellement d'une licence, les candidats doivent préalablement acquitter une taxe de 1.000 francs entre les mains du Comptable de l'Aéronautique. La quittance sera remise au médecin examinateur au moment de l'examen. La disposition qui précède n'est pas applicable aux agents de l'Administration qui jouissent de l'exemption prévue à l'article 41 du titre VIII ci-dessus.

TITRE XI.**Des taxes relatives à la délivrance des licences d'exploitation du Transport et du Travail Aérien.****Art. 44.**

- a) La délivrance d'une autorisation de travail aérien donne lieu à la perception d'une taxe par mois indivisible de 2.000 francs.
- b) La délivrance d'une licence d'exploitation d'une école de pilotage ou d'un aéro-club donne lieu à la perception d'une taxe annuelle de 30.000 francs.
- c) La délivrance ou le renouvellement des licences d'exploitation du Transport ou du Travail Aérien donne lieu à la perception d'une taxe annuelle de 30.000 francs.

TITRE XII.**Des taxes relatives à la délivrance des documents d'informations aéronautiques.****Art. 45.**

La délivrance des documents d'informations aéronautiques, des cartes, croquis, plans etc. . . donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

TITRE XIII.**Des taxes relatives aux passagers s'embarquant à bord d'un avion à destination de l'étranger.****Art. 46.**

Une taxe de 1.000 francs est due à chaque voyageur s'embarquant à bord d'un avion à destination d'un pays étranger à l'exclusion toutefois des passagers en transit direct qui ne quittent pas les installations de l'aérodrome et à l'exclusion des membres d'équipage.

Le taux de la taxe est de 750 francs pour les enfants jusqu'à l'âge de cinq ans.

Art. 47 .

Les Fonctionnaires du Gouvernement de la République du Burundi se rendant en mission officielle sont exonérés de la taxe sur présentation de l'ordre de mission.

TITRE XIV.**Des exonérations et réductions****Art. 48.**

Les exonérations ou réductions des taxes et redevances prévues aux titres I, II, III, IV, VIII, et XI du présent règlement qui peuvent être accordées notamment pour des raisons d'intérêt général, sont fixées dans chaque cas par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions sur proposition du Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

Art. 49

Les atterrissages et les vols faits lors des vols locaux, effectués sans atterrissage intermédiaire sur un autre aérodrome, et uniquement dans un but d'essai en vol du matériel, sont taxés à raison de 1/3 du prix fixé au tableau des taxes d'atterrissage annexé au présent règlement arrondi au franc supérieur, pour autant qu'ils soient effectués sans passagers payants et que les vols ne comportent aucun caractère lucratif, publicitaire ou commercial.

Les séances de vols d'entraînement en vue de la conservation de l'habileté des membres d'équipage de conduite ne donneront lieu qu'à la perception d'une seule taxe d'atterrissage ou d'envol quel que soit le nombre d'atterrissages ou d'envols effectués au cours de la même séance.

TITRE XV.

De la perception des droits, taxes et redevances.

Art. 50.

La perception des droits, taxes et redevances dits taxes administratives en paiement des services rendus et dus en vertu du présent règlement, sera assurée suivant les modalités que détermine le Directeur de l'Aéronautique et de la Météorologie.

TITRE XVI.

Des montants des taxes des droits et redevances.

Art. 51.

Les montants des taxes, droits et redevances imposés à l'exploitation de la navigation aérienne sont sujets à des modifications.

Celles-ci interviendront par décision du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions sur proposition du Directeur de l'Aéronautique et paraîtront dans le Manuel d'informations aéronautiques (A.I.P.)

Vu et approuvé pour être annexé

à l'ordonnance n° 740/139 du 12 juillet 1978
relative à la Navigation aérienne.

Le Ministre des Transports et de l'Aéronautique,

Ladislav BARUTWANAYO.

Ingénieur Civil.

TABLEAU DES BAREMES DE LA TAXE D'ATTERRISSAGE

(Article 2 de l'Annexe X.)

CLASSE	CATEGORIE			!	TAXE	
I.	1. jusqu'à			350 kg	!	200 frs
	2. de	351	à	500 kg	!	300 frs
	3. de	501	à	750 kg	!	400 frs
	4. de	751	à	1.000 kg	!	450 frs
	5. de	1.001	à	1.500 kg	!	500 frs
	6. de	1.501	à	2.000 kg	!	600 frs
II.	7. de	2.001	à	3.000 kg	!	900 frs
	8. de	3.001	à	4.000 kg	!	1.200 frs
	9. de	4.001	à	5.000 kg	!	1.500 frs
III.	10. de	5.001	à	7.000 kg		1.800 frs
	11. de	7.001	à	9.000 kg		2.100 frs
	12. de	9.001	à	11.000 kg		2.400 frs
	13. de	11.001	à	13.000 kg		2.700 frs
	14. de	13.001	à	15.000 kg		3.000 frs

