



LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 3

EST ENTERINE LE 11 SEPTEMBRE 2023

PAR LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFERES PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.




Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général

DATE D'APPLICABILITE 01/01/2024



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 3 — REGLES DE L'AIR

VERSION 2023



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION



TABLE DES MATIERES

3.1	Glossaire	10
3.2	Définitions.....	11
3.3	Domaine d'application	17
3.3.1	Application des règles de l'air	17
3.3.2	Règles à appliquer.....	17
3.3.3	Responsabilité pour l'application des règles de l'air	18
3.3.3.1	Responsabilité du pilote commandant de bord.....	18
3.3.3.2	Action préliminaire au vol	18
3.3.4	Autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef.....	18
3.3.5	Usage de substances psychoactives qui pose des problèmes	18
3.4	Regles générales.....	18
3.4.1	Protection des personnes et des biens.....	18
3.4.1.1	Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs	18
3.4.1.2	Hauteurs minimales.....	18
3.4.1.3	Niveaux de croisière	18
3.4.1.4	Jet d'objets ou pulvérisation	18
3.4.1.5	Remorquages.....	19
3.4.1.6	Descente en parachute	19
3.4.1.7	Acrobaties aériennes.....	19
3.4.1.8	Vols en formation	19
3.4.1.9	Aéronef télépiloté	19
3.4.1.10	Ballons libres non habités.....	19
3.4.1.11	Zones interdites et zones réglementées.....	19
3.4.2	Prévention des abordages.....	19
3.4.2.1	Proximité	20
3.4.2.2	Priorité de passage	20
3.4.2.3	Feux réglementaires des aéronefs	21
3.4.2.4	Vol aux instruments fictif.....	21
3.4.2.5	Manceuvres sur un aéroport ou aux abords d'un aéroport	22



3.4.2.6	Manceuvres à flot	22
3.4.3	Plans de vol	22
3.4.3.1	Dépôt du plan de vol	22
3.4.3.2	Teneur du plan de vol	23
3.4.3.3	Etablissement du plan de vol	23
3.4.3.4	Modifications au plan de vol	24
3.4.3.5	Clôture d'un plan de vol	24
3.4.4	Signaux	24
3.4.5	Heure	25
3.4.6	Service du contrôle de la circulation aérienne	25
3.4.6.1	Autorisations du contrôle de la circulation aérienne	25
3.4.6.2	Respect du plan de vol en vigueur	26
3.4.6.3	Comptes rendus de position	27
3.4.6.4	Cessation du contrôle	27
3.4.6.5	Communications	27
3.4.7	Intervention illicite	28
3.4.8	Interception	29
3.4.9	Minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages	29
3.5	Règles de vol à vue	30
3.6	Règles de vol aux instruments	31
3.6.1	Règles applicables à tous les vols IFR	31
3.6.1.1	Équipement des aéronefs	31
3.6.1.2	Niveaux minimaux	31
3.6.1.3	Poursuite en VFR d'un vol IFR	31
3.6.2	Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé	31
3.6.3	Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé	32
3.6.3.1	Niveaux de croisière	32
3.6.3.2	Communications	32
3.6.3.3	Comptes rendus de position	32
3.7	Appendice 1 - Signaux	33
3.7.1	Signaux de détresse et d'urgence	33
3.7.1.1	Signaux de détresse	33



3.7.1.2	Signaux d'urgence.....	33
3.7.2	Signaux à utiliser en cas d'interception	34
3.7.3	Signaux employés pour avertir un aéronef qu'il vole, sans autorisation, dans une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone.....	35
3.7.4	Signaux pour la circulation aérienne.....	35
3.7.4.1	Signaux pour la circulation d'aérodrome	35
3.7.4.2	Signaux visuels au sol.....	36
3.7.4.3	Signaux de circulation au sol.....	38
3.7.4.4	Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur	45
3.7.4.5	Signaux techniques/de service.....	45
3.7.5	Signaux manuels d'urgence normalisés	45
3.8	Appendice 2 – Interception des aéronefs civils	47
3.8.1	Principes à suivre	47
3.8.2	Mesures à prendre par l'aéronef intercepté.....	47
3.8.3	Radiocommunications pendant l'interception	47
3.9	Appendice 3 – Tableau des niveaux de croisière	49
3.10	Appendice 4 – Ballons libres non habités.....	51
3.10.1	Classification des ballons libres non habités.....	51
3.10.2	Règles générales d'exploitation	51
3.10.3	Restrictions d'exploitation et spécifications d'équipement	51
3.10.4	Interruption du vol	53
3.10.5	Notification de vol.....	53
3.10.5.1	Notification avant le vol.....	53
3.10.5.2	Notification de lancement	54
3.10.5.3	Notification d'annulation	54
3.10.6	Enregistrement de la position et comptes rendus	54
3.11	Supplément A – interception des aéronefs civils.....	56
3.11.1	Généralités.....	56
3.11.2	Manœuvres d'interception.....	57
3.11.3	Guidage d'un aéronef intercepté.....	58
3.11.4	Mesures à prendre par l'aéronef intercepté	59
3.11.5	Signaux visuels en vol.....	59
3.11.6	Radiocommunication entre l'organisme de contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur et l'aéronef intercepté.....	59



3.11.7	Abstention de l'usage d'armes	59
3.11.8	Coordination entre les organismes de contrôle d'interception et les organismes des services de la circulation aérienne 59	
3.12	Supplément B – Intervention illicite	60
3.12.1.1	Généralités	60
3.12.1.2	Procédures	60



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



3.1 GLOSSAIRE

Ce chapitre est volontairement vierge.

3.2 DEFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aéronef télépiloté (RPA). Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autorité compétente.

a) Pour les vols au-dessus de la haute mer, l'autorité appropriée de l'État d'immatriculation.

b) Dans tous les autres cas, l'autorité appropriée de l'État dont relève le territoire survolé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Détection et évitement. Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

Durée totale estimée. Dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une

procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.

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

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

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

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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

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

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

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

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

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

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

Liaison de commande et de contrôle (C2). Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

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

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

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

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

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

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

Observateur RPA. Personne formée et compétente désignée par l'exploitant, qui, par observation visuelle de l'aéronef télépilote, aide le télépilote à assurer la sécurité de l'exécution du vol.

Opérations d'approche aux instruments. Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et fondés sur une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

- a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- b) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

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

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

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

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

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

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

Plafond. Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 ft), couvre plus de la moitié du ciel.

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

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

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

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

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

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

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

Poste de télépilotage. Composant du système d'aéronef télépilote qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépilote.

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

Procédure d'approche classique (NPA). Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.

Procédure d'approche avec guidage vertical (APV). Procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A.

Procédure d'approche de précision (PA). Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Service de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

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

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

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

Station aéronautique (RR S1.81). Station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plate-forme en mer.

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

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

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

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

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

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

Système d'aéronef télépilote (RPAS). Aéronef télépilote, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Télépilote. Personne chargée par l'exploitant de fonctions indispensables à l'utilisation d'un aéronef télépilote et qui en manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.

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

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

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

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

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

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

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

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

VMC. Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne. Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir.

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



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

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

Vol en visibilité directe (VLOS). Vol durant lequel le télépilote ou l'observateur RPA maintient un contact visuel direct non assisté avec l'aéronef télépilote.

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

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

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

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

Zone de circulation d'aérodrome. Espace aérien de dimensions définies établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

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

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

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

3.3 DOMAINE D'APPLICATION

3.3.1 Application des règles de l'air

Le présent règlement fixe les règles de l'air applicables aux aéronefs immatriculés en Haïti, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé par l'aéronef se trouve placé. Elles s'appliquent également aux aéronefs survolant ou entrant dans l'espace aérien haïtien.

Pour le survol des parties de la haute mer où l'État haïtien a accepté, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne, l'«autorité compétente des services de la circulation aérienne» dont il est question est l'autorité appropriée désignée par l'État haïtien chargé de fournir ces services.

3.3.2 Règles à appliquer

En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, un aéronef est utilisé conformément aux règles générales et, en vol, suivant le cas :

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

Un pilote peut décider de voler suivant les règles de vol aux instruments dans les conditions météorologiques de vol à vue ou y être invité par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

3.3.3 Responsabilité pour l'application des règles de l'air

3.3.3.1 Responsabilité du pilote commandant de bord

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

3.3.3.2 Action préliminaire au vol

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

3.3.4 Autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef

Le pilote commandant de bord d'un aéronef décide en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en a le commandement.

3.3.5 Usage de substances psychoactives qui pose des problèmes

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psychoactive que ce soit qui altère les performances humaines. Ces personnes ne se livrent à aucune forme d'usage de substances qui pose des problèmes.

3.4 REGLES GENERALES

3.4.1 Protection des personnes et des biens

3.4.1.1 Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs

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

3.4.1.2 Hauteurs minimales

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité des villes et autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface (Cf. § 3.4.6 pour les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR et au § 3.5.1.2 les niveaux minimaux qui s'appliquent aux vols IFR).

3.4.1.3 Niveaux de croisière

Les niveaux de croisière auxquels est effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

- a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;
- b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

3.4.1.4 Jet d'objets ou pulvérisation

Rien n'est jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.4.1.5 Remorquages

Un aéronef ou autre objet n'est remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.4.1.6 Descente en parachute

Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, ne sont effectuées que dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.4.1.7 Acrobaties aériennes

Aucune acrobatie n'est exécutée par un aéronef si ce n'est dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.4.1.8 Vols en formation

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

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

3.4.1.9 Aéronef télépiloté

Un aéronef télépiloté est exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs.

3.4.1.10 Ballons libres non habités

Un ballon libre non habité est exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans l'Appendice 4.

3.4.1.11 Zones interdites et zones réglementées

Les aéronefs ne volent à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment aux restrictions de l'État sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet État.

3.4.2 Prévention des abordages

Aucune disposition des présentes règles ne dégage le pilote commandant de bord d'un aéronef de la responsabilité de prendre les mesures les plus propres à éviter un abordage, y compris les manœuvres anticollision fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.



Il importe d'exercer une vigilance à bord de l'aéronef en vue de déceler les risques d'abordage, quels que soient le type du vol et la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, et au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aéroport.

3.4.2.1 Proximité

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

3.4.2.2 Priorité de passage

L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse.

Un aéronef qui, aux termes des règles ci-après, se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.

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

Routes convergentes. Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite s'en écarte ; toutefois :

- a) les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons ;
- b) les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons ;
- c) les planeurs cèdent le passage aux ballons ;
- d) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

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

Atterrissage

Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.

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

Décollage. Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement d'un aéroport cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

Aéronefs circulant en surface

En cas de risque de collision entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aéroport, les règles suivantes s'appliquent :

- a) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux s'arrête ou, dans la mesure du possible, oblique vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;

- b) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite cède le passage ;
- c) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant se tient à bonne distance de l'aéronef dépassé.

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à tous les points d'attente avant piste à moins d'une autorisation contraire émanant de la tour de contrôle d'aérodrome.

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés, et peut continuer lorsque les feux sont éteints.

3.4.2.3 Feux réglementaires des aéronefs

3.3.2.3.1 Sauf dans les cas prévus au § 3.3.2.3.5, entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que l'OFNAC peut prescrire, tout aéronef en vol allume :

- a) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;
- b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ; il n'allume aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux.

3.3.2.3.2 Sauf dans les cas prévus au § 3.3.2.3.5, entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que l'OFNAC peut prescrire :

- a) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allumera des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allumera aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;
- b) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, allumera des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure ;
- c) tout aéronef en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allumera des feux destinés à attirer l'attention sur lui ;
- d) tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche allumera des feux indiquant cette situation.

3.3.2.3.3 Sauf dans les cas prévus au § 3.3.2.3.5, tout aéronef en vol doté de feux anticollision répondant à la spécification du § 3.3.2.3.1, alinéa a), allume également ces feux en dehors de la période spécifiée au § 3.3.2.3.1.

3.3.2.3.4 Sauf dans les cas prévus au § 3.3.2.3.5, tout aéronef :

- a) en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux anticollision répondant à la spécification du § 3.3.2.3.2, alinéa c) ; ou
- b) se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux répondant à la spécification du § 3.3.2.3.2, alinéa d) ;

allume également ces feux en dehors de la période spécifiée au § 3.3.2.3.2.

3.3.2.3.5 Un pilote est autorisé à éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications des § 3.3.2.3.1, 3.3.2.3.2, 3.3.2.3.3 et 3.3.2.3.4 ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

- a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;
- b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

3.4.2.4 Vol aux instruments fictif

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

- a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ;
- b) qu'un pilote qualifié n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité a un champ de vision satisfaisant vers l'avant et

de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, occupe à bord un emplacement d'où son champ de vision complète de façon satisfaisante celui du pilote de sécurité.

3.4.2.5 Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

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

- a) surveille la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions ;
- b) s'intègre dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart ;
- c) effectue tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instructions contraires ;
- d) atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

3.4.2.6 Manœuvres à flot

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

3.3.2.6.1.1 *Routes convergentes.* Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.

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

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

3.3.2.6.1.4 *Amerrissage et décollage.* Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et évite d'entraver leur navigation.

3.3.2.6.2 *Feux réglementaires des aéronefs à flot.* Entre le coucher et le lever du soleil, ou pendant toute autre période que l'autorité compétente peut prescrire entre le coucher et le lever du soleil, tout aéronef à flot allume les feux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer à moins que cela ne soit pratiquement impossible, auquel cas, il allume des feux aussi semblables que possible, en ce qui concerne leurs caractéristiques et leur position, à ceux qui sont spécifiés par le Règlement international.

3.4.3 Plans de vol

3.4.3.1 Dépôt du plan de vol

3.3.3.1.1 Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne sont communiqués sous forme d'un plan de vol.

3.3.3.1.2 Un plan de vol est déposé avant :

- a) tout vol ou toute partie d'un vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ;
- b) un vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif ;
- c) tout vol qui est effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter le service d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ;
- d) tout vol qui est effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'ONAC pour faciliter la coordination avec les organismes militaires appropriés ou les organismes des services de la circulation aérienne d'États voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification ;

e) tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières.

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

3.3.3.1.3 Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle aérospatial, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

3.3.3.1.4 Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol est déposé au plus tard 60 minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

S'il est communiqué en cours de vol, il est transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne 10 minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

- a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ;
- b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

3.4.3.2 Teneur du plan de vol

Un plan de vol comprend ceux des renseignements ci-après qui sont jugés nécessaires par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne :

- Identification de l'aéronef
- Règles de vol et type de vol
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage
- Équipement
- Aérodrome de départ
- Heure estimée de départ du poste de stationnement
- Vitesse(s) de croisière
- Niveau(x) de croisière
- Route à suivre
- Aérodrome de destination et durée totale estimée
- Aérodrome(s) de dégagement
- Autonomie
- Nombre de personnes à bord
- Équipement de secours et de survie
- Renseignements divers

3.4.3.3 Etablissement du plan de vol

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

Le plan de vol contiendra en outre les renseignements appropriés sur toutes les autres rubriques de la liste précédente lorsque l'autorité compétente des services de la circulation aérienne le prescrira ou lorsque cela est jugé nécessaire pour une autre raison par la personne qui soumet le plan de vol.

Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol peuvent être obtenus, au besoin.

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

Lorsqu'il est utilisé dans le plan de vol, le terme « aérodrome » est censé désigner également les emplacements, autres que les aérodromes, susceptibles d'être utilisés par certains types d'aéronefs, comme les hélicoptères ou les ballons.

3.4.3.4 Modifications au plan de vol

Sous réserve des dispositions du § 3.3.6.2.2, toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne d'arrivée est remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

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

3.4.3.5 Clôture d'un plan de vol

3.3.3.5.1 Sauf décision contraire de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un compte rendu d'arrivée est remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

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

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

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

3.3.3.5.5 Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renferment les renseignements suivants :

- a) identification de l'aéronef ;
- b) aérodrome de départ ;
- c) aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement) ;
- d) aérodrome d'arrivée ;
- e) heure d'arrivée.

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

3.4.4 Signaux



3.3.4.1 Lorsqu'il aperçoit ou qu'il reçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'Appendice 1, le pilote prend toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées à cet appendice.

3.3.4.2 Si on utilise les signaux décrits à l'Appendice 1, ceux-ci ont le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne sont utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.

3.3.4.3 Le signaleur a la responsabilité d'effectuer des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits à l'Appendice 1.

3.3.4.4 Personne ne guide un aéronef sans avoir été formé et qualifié pour remplir la fonction de signaleur et sans avoir reçu l'approbation nécessaire de l'autorité compétente.

3.3.4.5 Le signaleur porte un gilet distinctif fluorescent permettant à l'équipage de conduite de l'identifier comme étant la personne chargée de l'opération de guidage.

3.3.4.6 Pendant les heures du jour, tout le personnel au sol participant à l'opération de guidage utilise des bâtons, des raquettes ou des gants fluorescents. De nuit ou par faible visibilité, il utilise des bâtons lumineux.

3.4.5 Heure

3.3.5.1 Le temps utilisé est le temps universel coordonné (UTC), exprimé en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

3.3.5.2 L'heure est vérifiée avant le début d'un vol contrôlé et toutes les fois que cela s'avère nécessaire au cours du vol.

Cette vérification de l'heure s'effectue, en principe, auprès d'un organisme des services de la circulation aérienne, à moins que d'autres dispositions n'aient été prises par l'exploitant ou par l'autorité ATS compétente.

3.3.5.3 Le temps utilisé dans les applications des communications par liaison de données est exact à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

3.4.6 Service du contrôle de la circulation aérienne

3.4.6.1 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne

3.3.6.1.1 Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette autorisation est demandée en soumettant un plan de vol à un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

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

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

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

3.3.6.1.3 Possibilité de modification d'autorisation en cours de vol. Si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification d'autorisation en cours de vol, il peut être décidé de faire route vers un nouvel aéroport de destination, les organismes appropriés du contrôle de la circulation aérienne en sont avisés par insertion dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route (si elle est connue) et la nouvelle destination.

Cette disposition a pour objet de faciliter une modification d'autorisation vers une nouvelle destination, normalement située au-delà de l'aéroport de destination initialement prévu.

3.3.6.1.4 Un aéronef utilisé sur un aéroport contrôlé n'est pas conduit sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aéroport et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.

3.4.6.2 Respect du plan de vol en vigueur

3.3.6.2.1 Sauf dans les cas prévus au § 3.3.6.2.4, un aéronef se conforme au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur pour un vol contrôlé, dans les limites de tolérance définies aux § 3.3.6.2.1.1 à 3.3.6.2.2, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate ; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence ont été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne est informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

3.3.6.2.1.1 Sauf autorisation contraire de l'autorité ATS compétente ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés doivent suivre, dans la mesure du possible :

- a) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route ; et
- b) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

3.3.6.2.1.2 Sous réserve des dérogations prévues au § 3.3.6.2.1.1, un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence transfère son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à celle située en avant de lui, au point de transition ou aussi près que possible, du point de vue opérationnel, de ce point, lorsqu'il est établi.

3.3.6.2.1.3 Les dérogations aux dispositions du § 3.3.6.2.1.1 sont signalées à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne.

3.3.6.2.2 Écarts par rapport au plan de vol en vigueur. Si un aéronef en vol contrôlé s'écarte du plan de vol en vigueur, les mesures suivantes sont prises :

- a) Écart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifie le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.
- b) Écart par rapport au nombre de Mach/à la vitesse vraie assignés par l'ATC : l'organisme compétent des services de la circulation aérienne en est informé immédiatement.
- c) Écart par rapport au nombre de Mach/à la vitesse vraie : si le nombre de Mach/la vitesse vraie maintenus au niveau de croisière varient de \pm Mach 0,02 ou plus, ou de \pm 19 km/h (10 kt) ou plus pour la vitesse vraie, par rapport au plan de vol en vigueur, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne en est informé.
- d) Modification de temps estimé : à l'exception des cas où l'ADS-C est activé et utilisable dans un espace aérien où les services ADS-C sont assurés, s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aéroport de destination, diffère de plus de deux minutes par rapport au temps notifié précédemment aux services de la circulation aérienne (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne), l'équipage en informe l'organisme compétent des services de la circulation aérienne le plus tôt possible.

Si des services ADS-C sont assurés et si l'ADS-C est activé, l'organisme des services de la circulation aérienne est informé automatiquement par liaison de données chaque fois qu'il se produit des changements qui dépassent les seuils spécifiés dans le contrat d'événement ADS.

3.3.6.2.3 Demandes de modification. Les demandes de modifications du plan de vol en vigueur comportent les renseignements ci-après :



a) Changement de niveau de croisière : identification de l'aéronef ; niveau de croisière demandé et nombre de Mach/vitesse vraie de croisière à ce niveau ; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux points de compte rendu suivants ou aux limites des régions d'information de vol suivantes.

b) Changement du nombre de Mach/de la vitesse vraie : identification de l'aéronef ; nombre de Mach/vitesse vraie demandés.

c) Changement de route :

1) Sans changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef change de route ; temps estimés révisés ; tous autres renseignements appropriés.

2) Avec changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef change de route ; temps estimés révisés ; aérodrome(s) de dégagement ; tous autres renseignements appropriés.

3.3.6.2.4 Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC. Lorsqu'il deviendra évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit :

a) il demande une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise ; ou

b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu à l'alinéa a), il poursuit le vol en VMC et avise l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ; ou

c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demande l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial ; ou

d) il demande l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

3.4.6.3 Comptes rendus de position

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

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

3.4.6.4 Cessation du contrôle

Sauf en cas d'atterrissage à un aérodrome contrôlé, un aéronef effectuant un vol contrôlé avise l'organisme ATC compétent dès qu'il cesse de dépendre du service du contrôle de la circulation aérienne.

3.4.6.5 Communications

3.3.6.5.1 Un aéronef en vol contrôlé garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne, et il établit, selon les besoins, des communications bilatérales avec celui-ci, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne s'appliquant aux aéronefs qui font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé.

Le système SELCAL ou des systèmes analogues de signalisation automatique permettent d'assurer une écoute des communications vocales air-sol.

L'obligation de garder une écoute des communications vocales air-sol demeure même après l'établissement de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC).

3.3.6.5.2 Interruption des communications. Lorsqu'une interruption des communications l'empêchera de se conformer aux dispositions du § 3.3.6.5.1, l'aéronef se conformera aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications vocales définies dans le RACH 22, et à celles des procédures suivantes qui sont applicables. L'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les autres moyens disponibles. En outre, l'aéronef, lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui pourraient lui être adressées par signaux visuels.

3.3.6.5.2.1 Dans les conditions météorologiques de vol à vue, l'aéronef :

- a) poursuit son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
- b) si cela est jugé souhaitable, termine le vol en IFR conformément aux dispositions du § 3.3.6.5.2.2.

3.3.6.5.2.2 Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol conformément aux dispositions du § 3.3.6.5.2.1, alinéa a), l'aéronef :

- a) sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;
- b) s'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à partir du plus tardif des trois moments suivants :
 - 1) le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou
 - 2) le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou
 - 3) le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ; et par la suite, modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;
- c) s'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en navigation de surface (RNAV) une route décalée sans limite spécifiée, rejoint la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;
- d) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il le fait pour se conformer à l'alinéa e) ci-après, attend à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ;
- e) commence à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa d) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;
- f) exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;
- g) atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa e) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

Le service du contrôle de la circulation aérienne assuré aux autres aéronefs volant dans l'espace aérien en question est fondé sur le principe qu'un aéronef, en cas d'interruption des communications, observe les règles énoncées au § 3.3.6.5.2.2.

3.4.7 Intervention illicite

3.3.7.1 Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce d'en aviser l'organisme ATS intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs (cf. RACH 21 sur la responsabilité des organismes ATS en cas d'intervention illicite et les différentes mesures à prendre par les aéronefs)

3.3.7.2 Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche (cf. § 2.4 pour ce qui est de l'autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef).

3.4.8 Interception

3.3.8.1 Conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), l'Etat d'Haïti s'engage à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'il établit des règlements pour les aéronefs d'État. Pour rédiger les règlements et directives administratives appropriés, il est dûment tenu compte des dispositions de l'Appendice 1 (§ 3.6.2) et de l'Appendice 2 (§3.7).

Reconnaissant qu'il est essentiel pour la sécurité du vol que tout signal visuel employé en cas d'interception, qui n'est exécutée qu'en dernier ressort, soit correctement employé et compris par les aéronefs civils et militaires partout sur le territoire Haïtien, les signaux visuels spécifiés dans l'Appendice 1 du présent RACH sont rigoureusement appliqués, par les aéronefs d'État. Comme l'interception d'aéronefs civils présente toujours un risque, des recommandations particulières figurent dans le Supplément A.

3.3.8.2 Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté respecte les dispositions qui figurent dans l'Appendice 2 (§ 3.7) en interprétant les signaux visuels et en y répondant comme le spécifie l'Appendice 1 (§3.6)

3.4.9 Minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages

Les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages figurent dans le Tableau 3-1.

Tableau 3-1.

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

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

** Si l'autorité ATS compétente le prescrit :

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



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

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

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

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

3.5 REGLES DE VOL A VUE

3.4.1 Exception faite des vols VFR spéciaux, les vols VFR sont effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le Tableau 3-1.

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

- a) lorsque le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft) ; ou
- b) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

3.4.3 Les vols VFR qui ont lieu entre le coucher et le lever du soleil, ou pendant une autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui peut être prescrite par l'autorité ATS compétente, sont effectués conformément aux conditions prescrites par ladite autorité.

3.4.4 Sauf autorisation de l'autorité ATS compétente, les vols VFR ne sont pas effectués :

- a) au-dessus du niveau de vol 200 ;
- b) à des vitesses transsoniques et supersoniques.

3.4.5 L'autorisation d'effectuer des vols VFR au-dessus du niveau de vol 290 n'est pas accordée dans des régions où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué au-dessus du niveau de vol 290.

3.4.6 Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR n'est effectué :

- a) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;
- b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés à l'alinéa a) ci-dessus, à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau.

3.4.7 Sauf indication contraire dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne et sauf spécification contraire de l'autorité ATS compétente, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, ou au-dessus d'un niveau de référence supérieur spécifié par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3.

3.4.8 Un aéronef en vol VFR se conforme aux dispositions du § 3.3.6 :

- a) s'il vole dans un espace aérien de classe B, C ou D ; ou



- b) s'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ; ou
- c) s'il effectue un vol VFR spécial.

3.4.9 Un aéronef en régime VFR qui vole ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions du § 3.3.3.1.2, alinéa c) ou d), ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position audit organisme.

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

- a) si un plan de vol a été déposé, transmet les modifications à apporter au plan de vol en vigueur ; ou
- b) si le vol répond aux conditions prescrites au § 3.3.3.1.2, soumet un plan de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

3.6 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

3.6.1 Règles applicables à tous les vols IFR

3.6.1.1 Équipement des aéronefs

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

3.6.1.2 Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'ONAC, un vol IFR est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État d'Haïti ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie :

- a) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui s'élève à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;
- b) ailleurs que dans les régions spécifiées à l'alinéa a), à un niveau qui s'élève à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

La position estimée de l'aéronef tient compte de la précision de navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef

3.6.1.3 Poursuite en VFR d'un vol IFR

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

Si un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il n'annule pas son vol IFR, à moins qu'on ne prévoie que le vol est poursuivi pendant un temps assez long dans les conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues et qu'on n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.

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

3.5.2.1 Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conforme aux dispositions du § 3.3.6.

3.5.2.2 Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière ou, s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, il évolue entre deux niveaux ou au dessus d'un niveau qui sont choisis :

- a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 ;
- b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est décidé ainsi conformément aux dispositions de l'Appendice 3, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410 ; toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ces tableaux ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les publications d'information aéronautique de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

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

3.6.3.1 Niveaux de croisière

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié :

- a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour les vols effectués à une altitude égale ou inférieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ;
- b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est ainsi décidé conformément aux dispositions de l'Appendice 3, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410.

Cette disposition n'interdit pas aux avions en vol supersonique d'utiliser des techniques de croisière ascendante.

3.6.3.2 Communications

Un aéronef en régime IFR hors de l'espace aérien contrôlé qui vole ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions du § 3.3.3.1.2, alinéa c) ou d), ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et il établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

3.6.3.3 Comptes rendus de position

Lorsque l'autorité compétente des services de la circulation aérienne exige qu'un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé :

- dépose un plan de vol ;
- garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol ;

cet aéronef rend compte de sa position conformément aux dispositions du § 3.3.6.3 sur les vols contrôlés.

3.7 APPENDICE 1 - SIGNAUX

3.7.1 Signaux de détresse et d'urgence

3.7.1.1 Signaux de détresse

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

- a) Un signal envoyé par radiotélégraphie ou un autre moyen de signalisation se composant du groupe SOS (...— — — ...) dans le code Morse.
- b) Un signal fait par radiotéléphonie se composant du mot MAYDAY.
- c) Un message de détresse envoyé par liaison de données qui exprime la même idée que le mot MAYDAY ;
- d) Des fusées ou des cartouches donnant une lumière rouge, tirées une à la fois à des intervalles courts.
- e) Une fusée éclairante donnant une lumière rouge.

L'article 41 du règlement des radiocommunications de l'UIT (n° 3268 et 3271) fournit des renseignements sur les signaux d'alarme qui déclenchent les systèmes d'autoalarme radiotélégraphiques et radiotéléphoniques;

3268 Le signal d'alarme radiotéléphonie se compose d'une série de douze traits transmis en une minute, la durée de chaque trait de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs d'une seconde.

Il peut être transmis à la main, mais sa transmission à l'aide d'un appareil automatique est recommandée.

3270 Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux signaux sensiblement sinusoidaux a fréquence audible transmis alternativement.

L'un d'eux a une fréquence de 2200 Hz, chacun d'eux est émis pendant une durée de 250 ms.

3271 Lorsqu'il est produit automatiquement, le signal d'alarme radiotéléphonique est émis d'une façon continue pendant une durée de trente secondes au moins et d'une minute au plus; s'il est produit par d'autres moyens, ce signal est émis d'une façon aussi continue que pratiquement possible pendant une durée de l'ordre de une minute.

3.7.1.2 Signaux d'urgence

Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef veut faire savoir qu'il a des difficultés qui l'obligent à se poser sans requérir une assistance immédiate :

- a) Allumer et éteindre plusieurs fois les phares d'atterrissage ; ou
- b) Allumer et éteindre plusieurs fois les feux de navigation, mais de façon à ce que ce soit distinct du clignotement des feux de navigation.

Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un bateau, d'un aéronef ou autre véhicule, ou une personne se trouvant à bord ou en vue :

- a) Un signal radiotélégraphique ou autre composé du groupe XXX.
- b) Un signal fait par radiotéléphonie se composant des mots PAN, PAN.
- c) Un message radiotéléphonique d'urgence envoyé par liaison de données qui exprime la même idée que les mots PAN, PAN.

3.7.2 Signaux à utiliser en cas d'interception

Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
1	<p>DE JOUR et DE NUIT — Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu.</p> <p><i>Note 1.— Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la Série 1.</i></p> <p><i>Note 2.— Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</i></p>	<p>Vous avez été intercepté. Suivez-moi.</p>	<p>DE JOUR et DE NUIT — Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre.</p> <p><i>Note.— Les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites au Chapitre 3, § 3.8.</i></p>	<p>Compris, j'obéis.</p>
2	<p>DE JOUR et DE NUIT — Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>	<p>Vous pouvez continuer.</p>	<p>DE JOUR et DE NUIT — Balancer l'appareil.</p>	<p>Compris, j'obéis.</p>
3	<p>DE JOUR et DE NUIT — Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.</p>	<p>Atterrissez sur cet aérodrome.</p>	<p>DE JOUR et DE NUIT — Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.</p>	<p>Compris, j'obéis.</p>

Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Patrie 3 – Règles de l'air

Série	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
4	DE JOUR et DE NUIT — Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m [170 ft], mais inférieure à 100 m [330 ft]) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT — S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la Série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	DE JOUR et DE NUIT — Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR et DE NUIT — Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	DE JOUR et DE NUIT — Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT — Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

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

De jour ou de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de 10 secondes, et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

3.7.4 Signaux pour la circulation aérienne

3.7.4.1 Signaux pour la circulation d'aérodrome

3.7.4.1.1 Signaux lumineux et pyrotechniques:

Instructions :

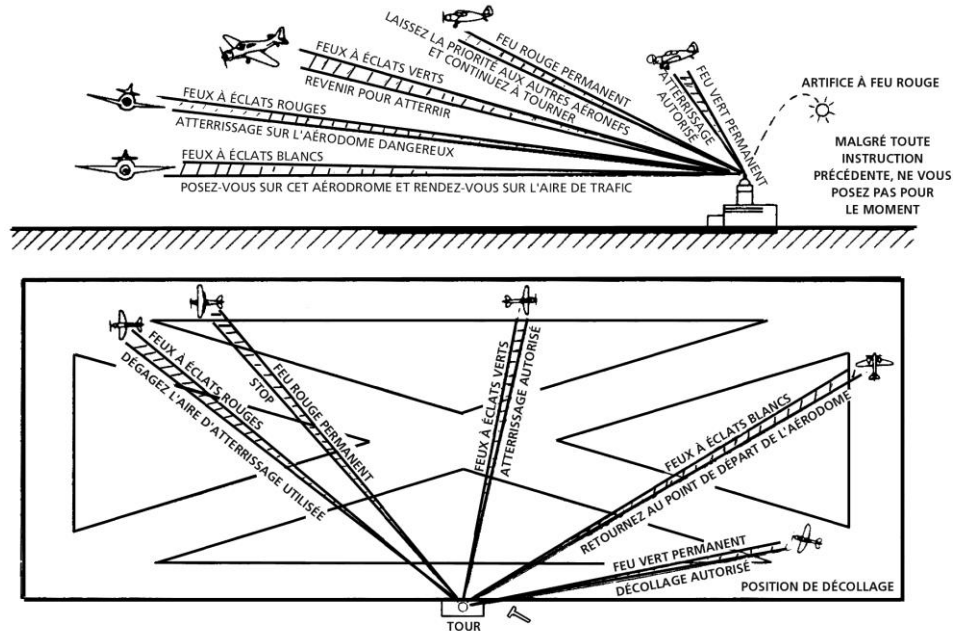
Feux	Du contrôle de l'aérodrome à :		
	Aéronef en vol	Aéronef au sol	
Dirigée vers l'aéronef concerné (Voir la Figure A-1)	Vert continu.	Atterrissage autorisé.	Décollage autorisé.
	Rouge continu .	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit	Arrêtez.
	Série d'éclats verts.	Revenez pour atterrir	Vous êtes autorisé à circuler.
	Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.	Dégagez l'aire d'atterrissage .
	Série d'éclats blancs.	Atterrir sur cet aérodrome et gagnez à l'aire de trafic*.	Retournez à votre point de départ de l'aérodrome.
	Artifice rouge.	Nonobstant toute instruction précédente, ne pas atterrir pour le	



	moment.	
--	---------	--

* Les autorisations d'atterrissage et de manœuvre au sol sont données en temps voulu.

Figure A-1



Les pilotes accusent réception des signaux de contrôleur d'aérodrome comme suit :

- a) En vol :
 - De jour, en faisant balancer les ailes de l'aéronef.
 - De nuit, en faisant clignoter deux fois les projecteurs d'atterrissage de l'aéronef ou, s'il n'en a pas, en allumant et en éteignant deux fois ses feux de navigation.
- b) Au sol :
 - De jour, en remuant les ailerons ou la gouverne de direction de l'aéronef.
 - De nuit, en faisant clignoter deux fois les projecteurs d'atterrissage de l'aéronef ou, s'il n'en a pas, en allumant et en éteignant deux fois ses feux de navigation.

3.7.4.2 Signaux visuels au sol

Les autorités de l'aérodrome doivent utiliser les signaux visuels au sol suivants lors des situations suivantes :

- (1) **ATTERRISSAGE INTERDIT.** Un panneau horizontal carré rouge avec des bandes diagonales jaunes (Fig. A1-2) placé sur l'aire à signaux indique qu'il est interdit d'atterrir et que cette interdiction risque de se prolonger.

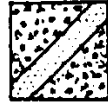
Figure A1-2



Patrie 3 – Règles de l'air

- (2) Précautions spéciales à prendre lors de l'approche ou de l'atterrissage. Un panneau horizontal carré rouge avec une seule bande diagonale jaune (Fig. A1-3) placé dans une aire de signal indique qu'en raison de mauvais état de l'aire de manœuvre, ou pour toute autre raison, il faut prendre des précautions spéciales lors de l'approche ou de l'atterrissage.

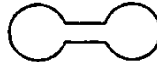
Figure A1-3



- (3) UTILISATION DES PISTES ET DES VOIES DE CIRCULATION.

- (i) Une haltère horizontale blanche (Fig. A1-4) placée sur l'aire à signaux indique qu'il faut que l'aéronef se pose, décolle et circule exclusivement sur les pistes et voies de circulation .

Figure A1-4



- (ii) La même haltère horizontale blanche que celle de la Figure A1-4, mais avec une bande noire perpendiculaire à la barre transversale sur chaque partie circulaire (Fig. A1-5) placée dans l'aire à signaux indique que l'aéronef doit se poser sur et décoller des pistes seulement, mais qu'il n'est pas nécessaire que les autres manœuvres soient confinées aux pistes et voies de circulation.

Figure A1-5



- (4) PISTES ET VOIES DE CIRCULATION FERMÉES. Des croix d'une seule couleur contrastante , jaune ou blanche (Fig. A1-6) placées horizontalement sur les pistes et voies de circulation ou une partie de celles-ci, indiquent des zones impropres aux manœuvres d'aéronefs.

Figure A1-6

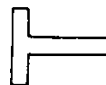


- (5) DIRECTIONS POUR L'ATTERRISSAGE ET LE DÉCOLLAGE.

- (i) Un T horizontal blanc ou orange (Figure A1-7) indique la direction que doit suivre l'aéronef pour atterrir et décoller, qui doit être parallèle à la partie verticale du T vers la branche transversale du T.

Utilisé de nuit, le T d'atterrissage est soit illuminé, soit entouré de lumières blanches.

Figure A1-7



Patrie 3 – Règles de l'air

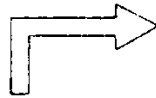
- (ii) Deux chiffres (Figure A1-8) affichés verticalement sur ou près de la tour de contrôle de l'aérodrome, indiquent à l'aéronef qui se trouve sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.

Figure A1-8

09

- (6) CIRCULATION A DROITE. Lorsqu'elle est placée sur l'aire à signaux ou horizontalement à l'extrémité de la piste utilisée, une flèche pointant vers la droite, de couleur qui ressort (Figure 8.9), indique qu'il faut tourner vers la droite avant l'atterrissage et après le décollage.

Figure 8.9



- (7) BUREAU DE PISTE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE. La lettre C placée verticalement en noir sur fond jaune (Figure A1-10) indique l'emplacement du bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Figure A1-10



- (8) VOLS DE PLANEURS EN COURS. Une double croix blanche placée horizontalement (Figure A1-11) dans l'aire à signaux indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours

Figure A1-11



3.7.4.3 Signaux de circulation au sol

Les signaux de circulation suivants doivent être exécutés par un signaleur vers un aéronef.

Ces signaux sont destinés à être utilisés par le signaleur dont les mains sont illuminées pour que le pilote puisse bien les voir et placés face à l'aéronef:

Pour les aéronefs à voilure fixe, le signaleur se trouve en avant du bout de l'aile gauche de façon à pouvoir être vu par le pilote et, pour les hélicoptères, à l'endroit où le pilote peut le mieux le voir.

La signification des signaux pertinents demeure la même si des palettes, des barres lumineuses ou des torches électriques sont utilisés.

Patrie 3 – Règles de l'air

Les moteurs de l'aéronef sont numérotés de droite vers la gauche du signaleur, le signaleur faisant face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur numéro 1 est celui qui est le plus à gauche).

Les signaux avec un astérisque sont destinés à être utilisés pour les hélicoptères en vol stationnaire.

Avant d'utiliser les signaux suivants, le signaleur s'assure que l'aire vers laquelle l'aéronef doit être dirigé n'a pas d'objets que l'aéronef pourrait autrement percuter.

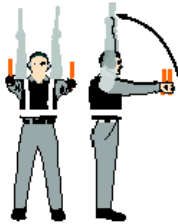
La conception de nombreux aéronefs est telle que la trajectoire des bouts d'ailes, des moteurs et autres extrémités ne peut pas être suivie visuellement du poste de pilotage pendant que l'aéronef manœuvre au sol.



1. Ailier/guide.

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

Ce signal est une indication donnée par une personne postée au bout de l'aile de l'aéronef, au pilote/placier/la personne chargée du repoussage, que la trajectoire d'arrivée ou de départ du poste de stationnement est dégagée.



2. Identifier la porte

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



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

Tendre puis abaisser vers le côté du corps et pointer les bâtons dans la direction du signaleur suivant ou de l'aire de circulation.



4. Tout droit

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



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

Avec le bras droit et le bâton à un angle de 90 degrés par rapport au corps, faire le signal «tout droit» avec la main gauche. La vitesse du mouvement du signal indique au pilote le taux du virage de l'aéronef.

Patrie 3 – Règles de l'air



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

Avec le bras gauche et le bâton à un angle de 90 degrés par rapport au corps, faire le signal « tout droit » avec la main droite. La vitesse du mouvement du signal indique au pilote le taux de virage de l'aéronef.



6 a). Arrêt normal

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



6 b). Arrêt d'urgence

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



7 a). Serrez les freins

Lever la main juste au-dessus du niveau de l'épaule, paume ouverte. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main en poing. Ne pas bouger avant l'accusé de réception « pouces vers le haut » de l'équipage de conduite.



7 b). Relâcher les freins

Lever la main poing fermé juste au-dessus du niveau de l'épaule. Après contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la paume. Ne pas bouger avant l'accusé de réception « pouces vers le haut » de l'équipage de conduite.

Patrie 3 – Règles de l'air



8 a). Cales en place

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'intérieur, d'un coup sec, joindre les extrémités des bâtons. S'assurer que l'équipage de conduite accuse réception du signal.



8 b). Cales enlevées

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'extérieur, d'un coup sec, écarter les bâtons. Ne pas enlever les cales tant que l'équipage de conduite de l'autorise pas.



9. Démarrez le ou les moteurs

Lever le bras droit au niveau de la tête, avec le bâton pointant vers le haut et faire un mouvement circulaire avec la main ; dans le même temps, avec le bras gauche levé au-dessus du niveau de la tête, pointer vers le moteur à lancer.



10. Coupez les moteurs

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



11. Ralentissez

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



12. Ralentissez le ou les moteurs du côté indiqué

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

Patrie 3 – Règles de l'air



13. Reculez

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



14 a). Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la droite)

Pointer le bras gauche avec le bâton vers le bas et abaisser le bras droit d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.



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

Pointer le bras droit avec le bâton vers le bas et abaisser le bras gauche d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.



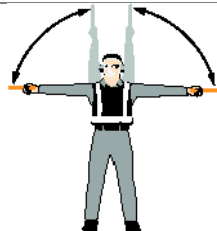
15. Affirmatif/tout va bien

Lever le bras droit au niveau de la tête avec le bâton pointant vers le haut ou faire un signal « pouce vers le haut » ; le bras gauche demeurant le long du corps.



16. Restez en vol stationnaire

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



17. Montez

Étendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale et, avec les paumes tournées lever les bras et les bâtons en position verticale. La rapidité du mouvement indique celle de la montée.

Patrie 3 – Règles de l'air



18. Descendre

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale et, avec les paumes tournées vers le bas, abaisser les bras. La rapidité du mouvement indique celle de la descente.



19 a). Déplacez-vous horizontalement vers la gauche (direction par rapport au pilote)

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



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

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



20. Atterrissez

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



21. Feux

Avec la main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre main pointant en direction du feu.



22. Maintenez en position/attende

Tendre complètement les bras avec les bâtons à un angle de 45 degrés par rapport aux côtés du corps. Maintenir la position tant que l'aéronef n'est pas prêt pour la manœuvre suivante.

Patrie 3 – Règles de l'air



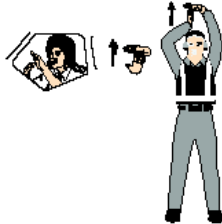
23. Vous pouvez rouler

Saluer normalement avec la main droite et/ou le bâton pour signaler à l'aéronef qu'il peut partir. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite jusqu'à ce que l'aéronef commence à circuler au sol.



24. Ne touchez pas aux commandes (signal de communication pour le service technique/de maintenance)

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



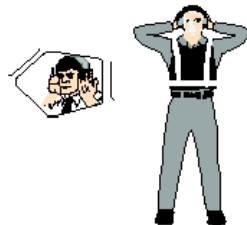
25. Connectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)

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



26. Négatif (signal de communication pour le service technique/de maintenance)

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



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

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



28. Sortir/rentrer l'escalier avant/arrière (signal technique/de service)

Bras droit le long du corps, bras gauche levé à 45° de façon que la main se trouve au-dessus de la tête, dans un mouvement de balayage, lever l'avant-bras droit pour le pointer vers l'épaule gauche.

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



3.7.4.4 Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur

Le commandant de bord ou le copilote utilise les signaux suivants pour communiquer avec un signaleur :

Ces signaux sont conçus pour être utilisés par un pilote se trouvant dans le poste de pilotage, avec les mains clairement visibles par le signaleur et éclairées selon les besoins pour que le signaleur puisse les voir.

Les moteurs de l'aéronef sont numérotés de droite vers la gauche du signaleur faisant face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur numéro 1 est le moteur extérieur gauche).

- (1) FREINS SERRÉS. Lever le bras et la main, doigts allongés, à l'horizontale devant le visage, puis fermer la main.
- (2) FREINS DESSERRÉS. Lever le bras avec la main fermée, à l'horizontale devant le visage, puis allonger les doigts.

Le moment où le pilote ferme le poing ou allonge les doigts de la main indique, respectivement, le moment où il serre et desserre les freins.

- (3) PLACEZ LES CALES. Bras étendus, paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage
- (4) ENLEVEZ LES CALES. Mains croisées devant le visage, paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.
- (5) PRÊT À LANCER LE OU LES MOTEURS. Lever le nombre approprié de doigts d'une main pour indiquer le numéro du moteur à lancer.

3.7.4.5 Signaux techniques/de service

On n'utilise les signaux manuels techniques/de service que lorsque des communications vocales ne sont pas possibles.

Les signaux veillent à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite lorsqu'ils font des signaux techniques/de service.

3.7.5 Signaux manuels d'urgence normalisés

Les signaux manuels ci-après constituent le minimum nécessaire pour les communications d'urgence entre le commandant du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronef (SLIA) du lieu de l'incident/les pompiers SLIA et l'équipage de conduite et/ou l'équipage de cabine de l'aéronef concerné par l'incident. Les signaux manuels d'urgence SLIA sont faits du côté gauche à l'avant de l'aéronef, pour l'équipage de conduite.



1. Évacuation recommandée

Évacuation recommandée après évaluation de la situation extérieure par le commandant SLIA du lieu de l'incident.

Bras tenu à l'horizontale et main levée à la hauteur des yeux, faire signe d'approcher avec le bras. Le bras immobile demeure le long du corps.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.

Patrie 3 – Règles de l'air



2. Arrêt recommandé

Recommande de stopper l'action en cours : évacuation, mouvement de l'aéronef, etc.

Les bras devant le front, poignets croisés.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.



3. Urgence maîtrisée

Aucun signe extérieur de condition dangereuse.

Les bras étendus de chaque côté vers le bas à un angle de 45°. Les bras sont ramenés vers le centre de la ceinture jusqu'à ce que les poignets se croisent, puis replacés à la position de départ (le signe « sauf » de l'arbitre).

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.



4. Feu

Avec la main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre main pointant en direction du feu.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux

3.8 APPENDICE 2 – INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

3.8.1 Principes à suivre

En vue de l'uniformité des règlements qui est nécessaire à la sécurité de la navigation des aéronefs civils, l'Etat d'Haïti tient compte, pour rédiger des règlements et des directives administratives, des principes suivants :

- a) l'interception des aéronefs civils n'est entreprise qu'en dernier ressort ;
- b) si elle est entreprise, une interception se limite à déterminer l'identité de l'aéronef, à moins qu'il soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aéroport désigné ;
- c) l'interception d'aéronefs civils n'est pas entreprise à titre d'exercice ;
- d) toutes les fois que le contact radio peut être établi, des indications de navigation et des renseignements connexes sont donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté ;
- e) au cas où il est exigé qu'un aéronef civil intercepté atterrisse sur le territoire survolé, l'aéroport désigné permet l'atterrissage en toute sécurité de ce type d'aéronef.

Une méthode normalisée est établie et publiée pour les manœuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil. Cette méthode est conçue de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.

L'Etat d'Haïti veille à ce que des dispositions soient prises en vue d'utiliser le radar secondaire de surveillance ou l'ADS-B, lorsque cela est possible, pour identifier les aéronefs civils dans les zones où ils pourraient être l'objet d'une interception.

3.8.2 Mesures à prendre par l'aéronef intercepté

Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement :

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'Appendice 1 ;
- b) aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
- c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol ; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz ;
- d) s'il est doté d'un transpondeur SSR, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
- e) s'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, activer la fonction d'urgence appropriée, si une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

3.8.3 Radiocommunications pendant l'interception

Patrie 3 – Règles de l'air

Si le contact radio est établi pendant l'interception mais qu'il soit impossible de communiquer dans une langue commune, on essaye de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le Tableau A2-1, et en transmettant chaque expression deux fois :

Tableau A2-1

<i>Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR</i>			<i>Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ</i>		
<i>Expression</i>	<i>Prononciation¹</i>	<i>Signification</i>	<i>Expression</i>	<i>Prononciation¹</i>	<i>Signification</i>
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Quel est votre indicatif d'appel?	CALL SIGN (indicatif d'appel) ²	<u>KOL</u> SA-IN (indicatif d'appel)	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel)
FOLLOW	<u>FO</u> -LO	Suivez-moi	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Compris je vais exécuter
DESCEND	DI- <u>SENND</u>	Descendez pour atterrir	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Je suis incapable d'exécuter
YOU LAND	<u>YOU LANND</u>	Atterrissez à cet aéroport	REPEAT	<u>RI-PITT</u>	Répétez vos instructions
PROCEED	PRO- <u>SID</u>	Vous pouvez poursuivre votre route	AM LOST	<u>AMM LOSST</u>	Je ne connais pas ma position
			MAYDAY	<u>M'AIDER</u>	Je suis en détresse
			HIJACK ³	<u>AÏ-DJAK</u>	Je suis victime d'une intervention illicite
			LAND (nom de lieu)	LANND (nom de lieu)	Je demande à atterrir à (nom de lieu)
			DESCEND	DI- <u>SENND</u>	Je demande à descendre

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

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

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

3.9 APPENDICE 3 – TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIÈRE

RVSM — PIEDS

Le commandant de bord respecte les niveaux de croisière suivants dans les zones où, sur la base d'un accord régional de navigation aérienne et conformément aux conditions qui y sont spécifiées, une séparation verticale minimale (VSM) de 300 m (1 000 ft) s'applique entre le FL 290 et le FL 410 compris.

ROUTE**											
De 000 à 179 degrés***						De 180 à 359 degrés***					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
FL	Altitude		FL	Altitude		FL	Altitude		FL	Altitude	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	300	1 000	—	—	—	20	600	2 000	—	—	—
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
						400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Sauf lorsque, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, un tableau modifié des niveaux de croisière basé sur une séparation verticale minimale nominale de 300 m (1 000 ft) est utilisé, dans des conditions spécifiées, par les aéronefs volant au-dessus du FL 410 dans des parties désignées de l'espace aérien.

** Route magnétique ou, dans les zones polaires à des latitudes de plus de 70 degrés et dans les extensions de ces zones pouvant être prescrites par les autorités ATS appropriées, les routes grille déterminées par un réseau de lignes parallèles au méridien de Greenwich surimposé sur une carte stéréographique polaire pour lesquelles la direction vers le pôle Nord est utilisée en tant de Grille Nord.

*** Sauf lorsque, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, de 090 à 269 degrés et de 270 à 089 degrés sont prescrits pour tenir compte des directions prédominantes de la circulation et des procédures appropriées de transition qui y sont associées sont spécifiés.

NON RVSM — PIEDS

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

ROUTE*											
Niveau de vol	De 000 à 179 degrés**						De 180 à 359 degrés**				
	Vols IFR Niveau		Niveau de vol	Vols VFR Niveau		Niveau de vol	Vols IFR Niveau		Niveau de vol	Vols VFR Niveau	
	Pieds	Mètres		Pieds	Mètres		Pieds	Mètres		Pieds	Mètres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Route magnétique ou, dans les régions arctiques, sous des latitudes supérieures à 70 degrés et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence Nord.

** Sauf lorsque les secteurs 090 à 269 degrés et 270 à 089 degrés sont prescrits par accord régional de navigation aérienne pour tenir compte de la direction des principaux courants de circulation, et que des procédures appropriées de transition à associer à ces secteurs sont spécifiées.

3.10 APPENDICE 4 – BALLONS LIBRES NON HABITES

3.10.1 Classification des ballons libres non habités

Les ballons libres non habités sont classés de la façon suivante :

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

3.10.2 Règles générales d'exploitation

Un ballon libre non habité lancé depuis Haïti ne sera pas exploité sans autorisation appropriée de l'OFNAC.

Un ballon libre non habité, autre que les ballons légers utilisés exclusivement à des fins météorologiques, n'est pas exploité au-dessus du territoire d'un autre Etat qu'Haïti sans autorisation appropriée de cet Etat.

L'autorisation dont il est fait mention à l'alinéa précédent est obtenue avant le lancement du ballon si l'on peut raisonnablement escompter, au moment de la préparation du vol, que le ballon peut dériver dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre Etat. Une autorisation semblable peut être obtenue pour une série de vols de ballons ou pour un type particulier de vol périodique, par exemple des vols de ballons aux fins de recherches atmosphériques.

Un ballon libre non habité est exploité conformément aux conditions spécifiées par l'Etat d'immatriculation et de l'Etat d'Haïti si celui-ci est survolé.

Un ballon libre non habité n'est pas exploité de manière telle que l'impact du ballon, ou d'une partie quelconque de ce dernier, y compris sa charge utile, sur la surface du sol, crée un danger pour des personnes ou des biens sans rapport avec le vol.

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité au-dessus de la haute mer sans coordination préalable avec l'autorité ATS compétente.

3.10.3 Restrictions d'exploitation et spécifications d'équipement

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité sans autorisation de l'autorité ATS compétente à un niveau ou à travers un niveau inférieur à l'altitudepression de 18 000 m (60 000 ft) et auquel :

- a) il existe des nuages ou des phénomènes d'obscurcissement couvrant plus de 4 octas ; ou auquel
- b) la visibilité horizontale est inférieure à 8 km.

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » ou « moyen » n'est pas lâché d'une manière qui l'amène à voler à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus des secteurs très peuplés des villes ou des agglomérations, ou au-dessus d'une assemblée en plein air de personnes sans rapport avec le vol.



CARACTÉRISTIQUES		MASSE DE LA CHARGE UTILE (kg)					
		1	2	3	4	5	6 ou plus
CÂBLE ou AUTRE DISPOSITIF DE SUSPENSION 230 N ou PLUS		LOURD					
LOT DE CHARGE UTILE	MASSE SURFACIQUE supérieure à 13 g/cm ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; width: fit-content;"> CALCUL DE LA MASSE SURFACIQUE $\frac{\text{MASSE (g)}}{\text{Superficie de la plus petite surface (cm}^2\text{)}}$ </div>		MASSE SURFACIQUE inférieure à 13 g/cm ²		MOYEN			
MASSE COMBINÉE (si NI le dispositif de suspension, NI la masse surfacique, NI la masse du lot de charge utile n'interviennent en tant que facteurs)		LÉGER					

Figure A4-1. Classification des ballons libres non habités

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité à moins :

- a) qu'il ne soit équipé d'au moins deux dispositifs ou systèmes, automatiques ou télécommandés, permettant de mettre fin au transport de la charge utile et fonctionnant indépendamment l'un de l'autre ;
- b) que, s'il s'agit d'un ballon en polyéthylène à pression nulle, au moins deux méthodes, systèmes, dispositifs, ou combinaisons de méthodes, systèmes ou dispositifs, fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, ne soient employés pour mettre fin au vol de l'enveloppe du ballon ;

Les ballons en surpression n'exigent pas de tels dispositifs car ils s'élèvent rapidement après le largage de la charge utile et explosent sans l'aide d'un dispositif ou système conçu pour percer l'enveloppe du ballon. Dans le présent contexte, un ballon en surpression est une simple enveloppe non extensible capable de supporter une différence de pression, celle-ci étant plus élevée à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ce ballon est gonflé de telle sorte que la pression plus faible du gaz pendant



la nuit permet encore de développer complètement l'enveloppe. Ce type de ballon demeurera à un niveau essentiellement constant jusqu'à ce qu'il diffuse à l'extérieur une trop grande quantité de gaz.

c) que l'enveloppe du ballon ne soit équipée d'un ou plusieurs dispositifs ou d'un matériau réfléchissant les signaux radar et permettant d'obtenir un écho sur l'écran d'un radar de surface fonctionnant dans la gamme de fréquences 200 MHz à 2 700 MHz, et/ou que le ballon ne soit doté d'autres dispositifs qui permettent à l'opérateur radar d'assurer une poursuite continue au-delà de la portée du radar au sol.

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité dans les conditions suivantes :

a) dans une région où un équipement SSR basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue sur un code assigné ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite ; ou

b) dans une région où un équipement ADS-B basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un émetteur ADS-B qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite.

Un ballon libre non habité, équipé d'une antenne remorquée exigeant une force supérieure à 230 N pour provoquer sa rupture en un point quelconque, n'est pas exploité à moins que des banderoles ou des fanions de couleur ne soient fixés à l'antenne à des intervalles ne dépassant pas 15 m.

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période se situant entre le coucher et le lever du soleil (corrigés suivant l'altitude de vol) éventuellement prescrite par l'autorité ATS compétente, à moins que le ballon, ses accessoires et sa charge utile, qu'ils soient ou non amenés à se séparer pendant le vol, ne soient dotés d'un balisage lumineux.

Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » qui est équipé d'un dispositif de suspension (autre qu'un parachute ouvert aux couleurs très voyantes) de plus de 15 m de longueur n'est pas exploité entre le lever et le coucher du soleil au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) à moins que le dispositif de suspension ne soit coloré par bandes alternées de couleurs très voyantes ou que des banderoles de couleur ne soient fixées à ce dispositif.

3.10.4 Interruption du vol

L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » met en marche les dispositifs appropriés d'interruption du vol, exigés au § 3.10.3 ci-dessus, dans les cas suivants :

- a) lorsqu'il s'avère que les conditions météorologiques sont inférieures aux conditions prescrites pour l'exploitation ;
- b) si, par suite d'un défaut de fonctionnement ou pour tout autre motif, la poursuite du vol devient dangereuse pour la circulation aérienne ou pour les personnes ou les biens à la surface ; ou
- c) avant l'entrée non autorisée du ballon dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre État.

3.10.5 Notification de vol

3.10.5.1 Notification avant le vol

Une notification concernant le vol prévu d'un ballon libre non habité de la catégorie « moyen » ou « lourd » est adressée sans retard à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne et au moins sept jours avant la date du vol.

La notification du vol prévu comprendra ceux des renseignements ci-après qui peuvent être exigés par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne :

- a) identification de vol du ballon ou nom de code de l'opération ;
- b) catégorie et description du ballon ;
- c) code SSR, adresse d'aéronef ou fréquence NDB, selon le cas ;
- d) nom et numéro de téléphone de l'exploitant ;



- e) site du lancement ;
- f) heure estimée du lancement (ou heures du début et de la fin de lancements multiples) ;
- g) nombre de ballons qui doivent être lancés et intervalles prévus entre deux lancements (s'il s'agit de lancements multiples) ;
- h) direction prévue de l'ascension ;
- i) niveau(x) de croisière (altitude-pression) ;
- j) temps de vol estimé jusqu'à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou jusqu'au niveau de croisière, si celui-ci est inférieur ou égal à 18 000 m (60 000 ft), et position estimée à cette altitude ;
- k) date et heure estimées d'interruption du vol et emplacement prévu de l'aire d'impact/de récupération. Dans le cas des ballons qui effectuent des vols de longue durée, pour lesquels on ne peut donc prévoir avec précision la date et l'heure d'interruption du vol, ainsi que l'emplacement de l'impact, on utilise l'expression « longue durée ».

Toute modification dans les renseignements notifiés avant le lancement conformément aux dispositions de l'article précédent est communiquée à l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé au moins 6 heures avant l'heure estimée de lancement ou, dans le cas de recherches concernant des perturbations d'origine solaire ou cosmique et impliquant un élément horaire critique, au moins 30 minutes avant l'heure estimée du début de l'opération.

3.10.5.2 Notification de lancement

Dès qu'un ballon libre non habité de catégorie « moyen » ou « lourd » est lancé, l'exploitant notifiera à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne les renseignements suivants :

- a) identification de vol du ballon ;
- b) site du lancement ;
- c) heure effective du lancement ;
- d) heure estimée à laquelle le ballon franchira l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou heure estimée à laquelle il atteint le niveau de croisière, si celui-ci se situe à 18 000 m (60 000 ft) ou au-dessous, et position estimée à ce niveau ; et
- e) toute modification aux renseignements notifiés antérieurement selon les dispositions du § 3.10.5.1, alinéas g) et h).

3.10.5.3 Notification d'annulation

L'exploitant avise l'organisme approprié des services de la circulation aérienne aussitôt qu'il s'avère que le vol prévu d'un ballon libre non habité de catégorie « moyen » ou « lourd », notifié antérieurement selon les dispositions du § 3.10.5.1, a été annulé.

3.10.6 Enregistrement de la position et comptes rendus

L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » évoluant à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou au-dessous de cette altitude surveille la trajectoire de vol du ballon et communique les comptes rendus de la position du ballon qui sont exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistre la position du ballon toutes les deux heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.

L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » évoluant au-dessus de 18 000 m (60 000 ft) d'altitude-pression surveille la progression du vol du ballon et communique les comptes rendus de position du ballon exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistre la position du ballon toutes les 24 heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.

Si une position ne peut être enregistrée conformément aux dispositions des deux alinéas précédents, l'exploitant en avise immédiatement l'organisme approprié des services de la circulation aérienne. Cette notification comprend la dernière position enregistrée. L'organisme approprié des services de la circulation aérienne est avisé dès la reprise de la poursuite du ballon.

Une heure avant le début de la descente prévue d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd », l'exploitant communique à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne les renseignements suivants concernant le ballon :

Patrie 3 – Règles de l'air

- a) position géographique ;
- b) niveau (altitude-pression) ;
- c) heure prévue de franchissement de l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft), le cas échéant ;
- d) heure et emplacement prévus de l'impact au sol.

L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » ou « moyen » avise l'organisme approprié des services de la circulation aérienne lorsque le vol a pris fin.

3.11 SUPPLEMENT A – INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

3.11.1 Généralités

L'État d'Haïti s'engage à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'il établit des règlements pour ses aéronefs d'État.

L'interception d'un aéronef civil est évitée et n'est exécutée qu'en dernier ressort. Si elle a lieu, l'interception se limite à la détermination de l'identité de l'aéronef, à moins qu'il soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aéroport désigné. L'interception d'aéronefs civils à titre d'exercice n'est pas entreprise.

Afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception d'aéronefs civils, il importe que :

- a) les organismes de contrôle d'interception déploient tous les efforts possibles pour obtenir l'identification de tout aéronef qui pourrait être un aéronef civil, et pour communiquer les instructions ou avis nécessaires à cet aéronef, par l'intermédiaire des organismes compétents des services de la circulation aérienne. À cette fin, il est essentiel que des moyens de communication rapides et sûrs soient établis entre les organismes de contrôle d'interception et les organismes des services de la circulation aérienne, et que des accords soient formulés en ce qui concerne les renseignements à échanger entre ces organismes au sujet des mouvements d'aéronefs civils, conformément aux dispositions du RACH 21 ;
- b) les zones interdites à tous les vols civils et les zones dans lesquelles les vols civils ne sont pas permis sans une autorisation spéciale de l'État d'Haïti soient publiées d'une façon claire dans les publications d'information aéronautique (AIP) conformément aux dispositions du RACH 16, de même que le risque éventuel d'interception en cas de pénétration dans de telles zones. Lorsqu'ils délimitent de telles zones à proximité immédiate de routes ATS publiées ou d'autres voies fréquemment utilisées, l'Etat d'Haïti tient compte de l'existence et de la précision globale des systèmes de navigation que les aéronefs civils doivent utiliser, ainsi que de l'aptitude de ceux-ci à demeurer en dehors des zones délimitées ;
- c) l'installation d'aides supplémentaires de navigation soit envisagée lorsque cela est nécessaire pour faire en sorte que les aéronefs civils puissent contourner en sécurité les zones interdites ou, selon les besoins, les zones réglementées.

Afin de supprimer ou de réduire les risques inhérents aux interceptions exécutées en dernier ressort, tous les efforts possibles devraient être déployés pour assurer la coordination des mesures prises par les pilotes et les organismes au sol intéressés. À cette fin, l'Etat d'Haïti prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que :

- a) tous les pilotes d'aéronefs civils soient tenus parfaitement au courant des mesures à prendre et des signaux visuels à utiliser, conformément aux spécifications de l'article 3.3 et de l'Appendice 1 du présent règlement ;
- b) les exploitants et les pilotes commandants de bord d'aéronefs civils appliquent les dispositions réglementaires au sujet de l'aptitude des aéronefs à communiquer sur la fréquence 121,5 MHz et de la possibilité d'utiliser, à bord des aéronefs, des procédures d'interception et des signaux visuels ;
- c) tout le personnel des services de la circulation aérienne soit mis parfaitement au courant des mesures à prendre conformément aux dispositions du RACH 11 ;
- d) tous les pilotes commandants de bord d'aéronefs intercepteurs soient informés des limitations de performances générales des aéronefs civils et du fait qu'un aéronef civil intercepté peut éventuellement se trouver dans une situation critique due à des difficultés techniques ou à une intervention illicite ;



- e) des instructions claires et sans ambiguïté soient données aux organismes de contrôle d'interception et aux pilotes commandants de bord des aéronefs susceptibles de procéder à une interception ; ces instructions portent sur les manœuvres d'interception, le guidage de l'aéronef intercepté, ce que doit faire l'aéronef intercepté, les signaux visuels en vol, les radiocommunications avec l'aéronef intercepté et la nécessité de s'abstenir de faire usage d'armes ;
- f) les organismes de contrôle d'interception et les aéronefs intercepteurs soient dotés d'un équipement de radiotéléphonie compatible avec les spécifications techniques de l'Annexe 10 OACI, Volume I, leur permettant de communiquer avec l'aéronef intercepté sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz ;
- g) des moyens fondés sur le radar secondaire de surveillance et/ou l'ADS-B soient mis à disposition dans la mesure du possible pour permettre aux organismes de contrôle d'interception d'identifier les aéronefs civils dans les zones où ils pourraient sans cela être interceptés. Ces moyens doivent permettre d'identifier les aéronefs ainsi que de reconnaître immédiatement les situations d'urgence absolue et les situations urgentes.

3.11.2 Manœuvres d'interception

Une méthode normalisée est établie pour les manœuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil, de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.

Cette méthode devrait tenir compte des limites de performances des aéronefs civils, de la nécessité de ne pas s'approcher trop près de l'aéronef intercepté afin d'éviter le risque d'abordage, et de la nécessité d'éviter de traverser la trajectoire de vol de l'aéronef ou d'exécuter une manœuvre qui puisse rendre la turbulence de sillage dangereuse, en particulier si l'aéronef intercepté est de faible tonnage.

Un aéronef faisant l'objet d'une interception peut, s'il est équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS), percevoir l'intercepteur comme une menace de collision et donc amorcer une manœuvre d'évitement en réponse à un avis de résolution de l'ACAS. Une telle manœuvre pourrait être interprétée à tort par l'intercepteur comme un signe d'intention hostile. Il importe donc que les pilotes des aéronefs d'interception équipés d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) coupent la transmission de l'information d'altitude-pression (dans les réponses mode C ou dans le champ AC des réponses mode S) avant de se trouver à moins de 37 km (20 NM) de l'aéronef intercepté. Cette mesure empêche l'ACAS de l'aéronef intercepté d'utiliser un avis de résolution à l'égard de l'intercepteur, mais l'avis de circulation ACAS demeure disponible.

Manœuvres d'identification visuelle

La méthode ci-après est recommandée pour les manœuvres que doivent exécuter les aéronefs intercepteurs en vue d'identifier visuellement un aéronef civil :

Phase I

L'aéronef intercepteur approche de l'aéronef intercepté par l'arrière. Le chef de patrouille, ou l'intercepteur solitaire, se place normalement à gauche (bâbord), légèrement au-dessus et en avant de l'aéronef intercepté, de façon à être dans le champ de vision du pilote de l'aéronef intercepté, et au début à une distance d'au moins 300 m. Tous autres aéronefs participants restent bien à l'écart de l'aéronef intercepté, de préférence au-dessus et à l'arrière de celui-ci. Après que la vitesse et la position ont été établies, l'aéronef, si cela est nécessaire, entame les manœuvres de la Phase II.

Phase II

Le chef de patrouille, ou l'intercepteur solitaire, se rapproche lentement de l'aéronef intercepté, en restant au même niveau, et en n'approchant pas plus qu'il n'est strictement nécessaire pour obtenir les renseignements voulus. Le chef de patrouille, ou l'intercepteur solitaire, fait preuve de prudence afin de ne pas alarmer l'équipage de conduite ou les passagers de l'aéronef intercepté, et ne pas oublier que des manœuvres jugées normales pour un aéronef intercepteur peuvent paraître dangereuses aux passagers et aux équipages d'aéronefs civils. Tous autres aéronefs participants restent encore bien à l'écart de l'aéronef intercepté. Après identification de l'aéronef intercepté, l'intercepteur s'éloigne de celui-ci, comme il est prévu dans la Phase III.

Phase III

Le chef de patrouille, ou l'intercepteur solitaire, s'écarte doucement de l'aéronef intercepté en effectuant un piqué léger. Tous autres aéronefs participants restent bien à l'écart de l'aéronef intercepté et rejoignent le chef de patrouille.

Manœuvres de guidage de navigation

Si, à la suite des manœuvres d'identification prévues dans les Phases I et II ci-dessus, il est jugé nécessaire d'intervenir dans la navigation de l'aéronef intercepté, le chef de patrouille, ou l'intercepteur solitaire, prend position à gauche (bâbord), légèrement au-dessus et en avant de l'aéronef intercepté, afin de permettre au pilote commandant de bord de ce dernier aéronef de voir les signaux visuels qui lui sont donnés.

Il est indispensable que le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepteur s'assure que le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté sait qu'il fait l'objet d'une interception et accuse réception des signaux donnés. Si les tentatives répétées faites en vue d'appeler l'attention du pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté en utilisant les signaux de la Série 1 (Appendice 3 § 3.6.2) restent infructueuses, d'autres méthodes peuvent être utilisées à cet effet, y compris, en dernier ressort, le recours à l'effet visuel du dispositif de réchauffe/postcombustion, à condition que l'aéronef intercepté ne soit pas mis en danger.

Il est reconnu que les conditions météorologiques ou le relief peuvent occasionnellement obliger le chef de patrouille, ou l'intercepteur solitaire, à prendre position sur la droite (à tribord), légèrement au-dessus et en avant de l'aéronef intercepté. En pareil cas, le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepteur veille tout particulièrement à ce que son appareil soit nettement visible, à tout instant, pour le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté.

3.11.3 Guidage d'un aéronef intercepté

Le guidage de navigation et les renseignements qui s'y rapportent sont transmis à l'aéronef intercepté par radiotéléphonie, toutes les fois que le contact radio peut être établi.

Lorsque le guidage de navigation est fourni à un aéronef intercepté, il importe que l'aéronef ne soit pas mis dans des conditions où la visibilité peut être réduite au-dessous de la visibilité nécessaire pour poursuivre le vol dans des conditions météorologiques de vol à vue et il importe aussi que les manœuvres exigées de l'aéronef intercepté n'ajoutent pas aux risques déjà existants au cas où l'efficacité de manœuvre de l'aéronef serait compromise.

Dans le cas exceptionnel où un aéronef civil intercepté est contraint d'atterrir sur le territoire survolé, il importe également de s'assurer que :

- a) l'aérodrome désigné permet un atterrissage sûr, compte tenu du type d'aéronef en cause, en particulier si l'aérodrome n'est pas normalement utilisé pour des vols de transport civil ;
- b) le relief environnant convient pour le circuit d'aérodrome, l'approche et l'approche interrompue ;
- c) l'aéronef intercepté dispose de suffisamment de carburant pour atteindre l'aérodrome ;
- d) si l'aéronef intercepté est un aéronef civil de transport, l'aérodrome désigné a une piste d'une longueur équivalant au moins à 2 500 m au niveau moyen de la mer et une force portante suffisante ;
- e) toutes les fois que cela est possible, l'aérodrome désigné est un aérodrome décrit en détail dans la publication d'information aéronautique pertinente.

Lorsqu'un aéronef civil est contraint d'atterrir sur un aérodrome inconnu, il est indispensable de lui laisser le temps de se préparer à l'atterrissage, compte tenu du fait que seul le pilote commandant de bord de l'aéronef civil peut juger de la sécurité de l'atterrissage en fonction de la longueur de la piste et de la masse de l'aéronef au moment de la manœuvre.

Il est particulièrement important que tous les renseignements nécessaires pour faciliter l'exécution d'une approche et d'un atterrissage avec la sécurité voulue soient transmis en radiotéléphonie à l'aéronef intercepté.

3.11.4 Mesures à prendre par l'aéronef intercepté

Cf. dispositions de l'Appendice 2, § 3.7.

3.11.5 Signaux visuels en vol

Les signaux visuels qui peuvent être utilisés par les aéronefs intercepteurs et interceptés sont exposés à l'Appendice 1 du présent règlement. Il est essentiel que les aéronefs intercepteurs et interceptés appliquent rigoureusement ces signaux et interprètent correctement les signaux exécutés par l'autre aéronef, et que les aéronefs intercepteurs prêtent particulièrement attention à tout signal exécuté par l'aéronef intercepté pour indiquer qu'il se trouve dans une situation de détresse ou d'urgence.

3.11.6 Radiocommunication entre l'organisme de contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur et l'aéronef intercepté

Lorsqu'une interception a lieu, l'organisme de contrôle d'interception et l'aéronef intercepteur doivent :

- a) tout d'abord essayer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté, dans une langue commune, sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en utilisant le signal d'appel « CONTRÔLE D'INTERCEPTION », « INTERCEPTEUR (signal d'appel) » et « AÉRONEF INTERCEPTÉ », respectivement ; et
- b) en cas d'échec, essayer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté sur toutes autres fréquences qui pourraient être prescrites par le service ATS compétent, ou d'établir la communication par l'intermédiaire de l'organisme ou des organismes ATS compétents.

Si le contact radio est établi pendant l'interception mais qu'il soit impossible de communiquer dans une langue commune, on essaye de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le Tableau A-1, et en transmettant chaque expression deux fois.

3.11.7 Abstention de l'usage d'armes

L'Etat d'Haïti s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

L'usage de balles traçantes pour attirer l'attention est dangereux, et l'on escompte que des mesures sont prises pour l'éviter, afin que la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité de l'aéronef ne soient pas mises en danger.

3.11.8 Coordination entre les organismes de contrôle d'interception et les organismes des services de la circulation aérienne

Il est indispensable qu'une coordination étroite soit assurée, entre un organisme de contrôle d'interception et l'organisme compétent des services de la circulation aérienne pendant toutes les phases d'une interception d'un aéronef qui est ou pourrait être un aéronef civil, afin que l'organisme des services de la circulation aérienne soit tenu parfaitement informé de l'évolution des opérations et des mesures qui sont exigées de l'aéronef intercepté. (Cf. Appendice 2 - tableau A 2-1 § 3.7.3).



3.12 SUPPLEMENT B – INTERVENTION ILLICITE

3.12.1.1 Généralités

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS.

3.12.1.2 Procédures

Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aéroport comme l'indiquent les règles énoncées au § 3.3.7.2, il essaye de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite s'écarte de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord, chaque fois que cela est possible :

a) essaye de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il convient aussi d'utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord et les liaisons de données, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ;

b) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans les Procédures complémentaires régionales (Doc 7030) ;

ou

c) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :

1) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ;

2) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.