

## Première Partie : Navigation Aérienne

### Titre V : Conditions et Règles de la Circulation Aérienne.

#### Chapitre Premier : Conditions de la Circulation Aérienne.

Article 67 : Conditions générales : Aucun aéronef ne peut survoler le territoire marocain, s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

Porter des marques de nationalité et d'immatriculation conformément aux dispositions du chapitre III du titre premier de la première partie du présent décret ;

Etre en état de navigabilité conformément aux dispositions du chapitre IV du titre premier de la première partie du présent décret ;

Etre conduit par un personnel de conduite pourvu des licences et qualifications appropriées en état de validité ;

Etre muni des documents énumérés à l'article 68 ;

Se conformer pour le vol et les manœuvres aux règles fixées par le présent décret.

Le directeur de l'air peut toutefois dispenser de certaines des conditions ci-dessus un aéronef qui, en territoire marocain, effectue des vols d'essai ou des expériences ou est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation.

Article 68 : Documents de bord : Sous réserve de la dispense prévue au paragraphe 2 de l'article 67, tout aéronef, quand il effectue un vol, est muni des documents suivants :

a) Certificat, d'immatriculation ;

b) Certificat de navigabilité ;

c) Fiche d'entretien ;

d) Licences du personnel de conduite ;

e) Carnet de route ;

f) Le cas échéant, licence de la station de radiocommunication de bord ;

g) S'il transporte des passagers, liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement;

h) S'il transporte du fret, les lettres de transport et le manifeste.

Article 69 : Carnets de route : Le carnet de route, qui spécifie les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les nom, nationalité et domicile du propriétaire et le port d'attache, comporte pour chaque voyage les mentions suivantes : date, noms et fonctions des membres de l'équipage de conduite, lieu et heure de départ, heures d'arrivée et de départ à chacune des escales, durée et nature du vol (privé, travail aérien, transport non régulier ou régulier), incidents ou observations, signature du commandant de bord et, le cas échéant, visas des autorités de douane, d'immigration ou aéronautiques.

Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route.

Article 70 : Appareils de radiocommunications : Tout aéronef qui assure un service de transport aérien public et tel autre aéronef désigné par le directeur de l'air doit être équipé d'un appareil de radiocommunications correspondant aux conditions d'exploitation de l'aéronef. Une licence permettant l'installation et l'utilisation de l'appareil est délivrée par le ministre des postes, des télégraphes et des téléphones. Seul un titulaire d'une licence de radionavigation visée à l'article 31 du présent décret peut utiliser cet appareil.

Les communications radiotélégraphistes et radiotéléphonistes échangées avec les aéronefs doivent être limitées à la sécurité et à la régularité du trafic aérien. Toute correspondance privée est interdite sauf

dérogação prévue par arrêté du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones pris en accord avec le ministre des travaux publics, et avec le ministre des finances s'il y a lieu à perception de taxes.

Lorsqu'un aéronef marocain effectue un vol à l'étranger, son appareil de radiocommunications doit être utilisé conformément, aux règlements en vigueur dans l'Etat survolé.

Tout aéronef étranger muni d'un appareil de radiocommunications, lorsqu'il survole le territoire marocain ou y atterrit, doit être muni d'une licence délivrée par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation, et cet appareil ne peut être utilisé que par les membres de l'équipage de conduite titulaires d'une licence appropriée.

Article 71 : Entrée et sortie : Tout aéronef étranger, arrivant sur le territoire marocain ou le quittant, doit atterrir sur un aéroport frontière, à moins qu'il ne soit expressément dispensé de cette obligation par un article du présent décret.

Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, les autorités compétentes et en particulier le commandant d'aéroport ont le droit de visiter l'aéronef et d'examiner les certificats et documents prévus à l'article 68.

Tout aéronef, arrivant sur le territoire marocain ou le quittant, et pendant son séjour, doit se conformer aux dispositions du présent décret et de toutes autres lois en vigueur au Maroc, en particulier à celles concernant, l'admission des équipages, des passagers et du fret, et les formalités d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Le directeur de l'air spécifie dans les publications d'information aéronautique les renseignements à fournir, à l'arrivée et au départ, par les équipages et les passagers qui doivent se conformer à ces prescriptions. Les passagers peuvent également être requis de montrer leurs billets de passage.

Article 72 : Zones prohibées, réglementées, dangereuses : Pour des raisons de nécessité militaire ou d'ordre public, le ministre des travaux publics peut déclarer zone prohibée ou zone réglementée une partie quelconque de territoire marocain ; il peut également déclarer zone dangereuse une région au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne.

Aucun aéronef ne doit survoler une zone prohibée. Au-dessus des zones réglementées ou dangereuses les aéronefs doivent se conformer aux restrictions et modalités prévues.

Les limites des zones prohibées, réglementées et dangereuses, ainsi que les restrictions et modalités de survol des deux dernières catégories, font l'objet de publications d'information aéronautique ou de N.O.T.A.M.

Si un pilote commandant de bord s'aperçoit que l'aéronef se trouve au-dessus d'une zone interdite, ou au-dessus d'une zone réglementée ou dangereuse en contravention des conditions prescrites il doit, s'en éloigner, faire rapport au service le plus proche de contrôle de la circulation aérienne et atterrir à l'aéroport désigné par ce service

Article 73 : Zone d'instruction de vol : Aucun aéronef ne doit survoler les zones désignées par le ministre des travaux publics comme zones d'instruction ou d'entraînement de vol, ou zones réservées au vol rasant ou au vol acrobatique.

Les limites de ces zones font l'objet de publications d'information aéronautique.

Article 74 : Photographie : Le ministre des travaux publics peut interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils photographiques à bord d'aéronefs pendant le survol de tout ou partie du territoire marocain

La prise de photographie verticale ne peut être effectuée que par le titulaire d'une licence ou autorisation de travail aérien mentionnant spécialement la photographie aérienne ou les levés topographiques.

Article 75 : Transports interdits : Le transport de munitions ou de matériel de guerre ne peut être effectué par aucun aéronef au-dessus du territoire marocain, ni par un aéronef marocain à destination de l'étranger sans une autorisation écrite du ministre des travaux publics.

Le transport de tous autres articles susceptibles, de mettre en danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord n'est effectué que conformément aux instructions du directeur de l'air.

## Chapitre II : Règles de la Circulation Aérienne.

### Section I : Dispositions préliminaires.

Article 76 : Champ d'application : Tout aéronef se trouvant sur le territoire marocain ou circulant au-dessus de ce territoire doit observer les règles de circulation aérienne qui font l'objet du présent chapitre, ainsi que le système de feux et signaux qui y est visé. Les aéronefs marocains qui se trouvent hors du Maroc doivent aussi observer lesdites règles et ledit système de feux et signaux sauf prescriptions contraires de l'Etat, survolé.

Article 77 : Responsabilité du commandant : Le pilote commandant de bord, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux règles générales définies aux articles 78 à 92 ; sous réserve d'instructions contraires des services de contrôle de la circulation aérienne, il décide, après vérification des conditions météorologiques et autres circonstances, de conduire le vol soit suivant les règles du vol à vue (V.F.R.), soit suivant les règles du vol aux instruments (I.F.R.). Il ne peut déroger à ces diverses règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité. Le pilote commandant de bord, tant qu'il a le commandement de l'aéronef, décide en dernier ressort de son utilisation.

Le pilote commandant de bord est tenu, sous sa responsabilité de se conformer aux instructions reçues des services compétents du contrôle de la circulation aérienne.

Aucune disposition du présent chapitre ne saurait exonérer le pilote commandant de bord, un membre quelconque de l'équipage, le propriétaire ou l'affrèteur de l'aéronef des conséquences d'une négligence dans la vigilance et les précautions requises en aviation ou spécialement dans un cas particulier.

### Section 2 : Préparation de Vol.

Article 78 : Préparation par le commandant : Avant d'entreprendre un vol, le pilote, commandant de bord prend connaissance de tout renseignement disponible utile pour le vol projeté. Pour un vol hors des abords immédiats de l'aérodrome et pour tout vol aux instruments (I.F.R.), il doit étudier les bulletins et prévisions météorologiques concernant la route à suivre et les escales, les aides à la navigation et l'état de ces facilités ainsi que des aérodromes, les règles et procédures de contrôle relatives au vol envisagé.

Le pilote commandant de bord fournit à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, lorsque le présent décret le prescrit, tous renseignements concernant tout ou partie d'un vol projeté sous forme d'un plan de vol, soit avant le départ, soit au cours du vol.

Article 79 : Plan de vol : Un plan de vol est obligatoirement déposé avant tout vol aux instruments (I.F.R..) effectué dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou régions à

service consultatif ou dans d'autres parties de l'espace aérien où les services de la circulation aérienne l'exigent.

Le ministre des travaux publics peut aussi exiger, afin de faciliter le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ou comme préavis d'identification, le dépôt, d'un plan de vol, avant tout vol au-dessus de certaines régions, le long de certaines routes ou en cas de franchissement de frontières. Cette prescription doit faire l'objet d'une publication d'information aéronautique, ou d'un N.O.T.A.M.

Le contenu d'un plan de vol, son établissement, ses modifications et sa clôture font l'objet d'un arrêté du ministre des travaux publics.

### Section 3 : Règles Générales de Circulation.

Article 80 : Interdictions : Il est interdit de conduire, un aéronef d'une façon négligente ou imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses occupants, des personnes ou des biens à la surface.

Il est interdit d'exécuter des acrobaties lorsqu'il peut en résulter un danger pour la circulation aérienne ; sauf permission écrite du directeur de l'air, aucune acrobatie ne sera exécutée au-dessus des villes, de zones fortement peuplées ou de rassemblements de personnes, en plein air. Un arrêté du ministre des travaux publics fixe les règles de sécurité à observer dans l'exécution d'acrobaties.

Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants de conduire un aéronef ou de faire fonction de membre d'équipage.

Article 81 : Hauteurs minima : Sauf autorisation du directeur de l'air, Un vol au-dessus de villes, zones très peuplées ou rassemblements de personnes en plein air ne peut être effectué qu'à une hauteur permettant en cas d'urgence un atterrissage qui ne mette en danger ni les personnes ni les biens à la surface.

Sous réserve du paragraphe 1 du présent article un aéronef ne peut voler au-dessus de villes, zones très peuplées ou rassemblements de personnes, à des hauteurs inférieures à 500 mètres le jour et 1.000 mètres la nuit, et partout ailleurs à des hauteurs inférieures à 230 mètres le jour et 500 mètres la nuit, hauteurs calculées au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Ces hauteurs minima ne s'appliquent pas : a) aux atterrissages et décollages ; b) aux cas de force majeure ; c) à des vols de travail aérien effectués conformément à une autorisation générale ou spéciale du directeur de l'air ; d) à des vols d'entraînement au-dessus de zones désignées à cet effet par le directeur de l'air.

Article 82 : Jet : Aucun objet ou matière pouvant constituer un danger pour les personnes et biens à la surface ne sera jeté ou lancé d'un aéronef.

Sont exceptés de cette interdiction : a) le lest de sable fin ou d'eau ; b) en cas de nécessité, les carburants ou autres objets devenus dangereux, le jet devant avoir lieu au-dessus d'une région où il ne peut constituer un danger ; c) au cours d'opérations de sauvetage, des approvisionnements et objets d'équipement.

Le directeur de l'air peut aussi autoriser, en prescrivant les mesures de sécurité nécessaires, le largage d'objets de toute nature, y compris des envois postaux, en des endroits peu accessibles ou en des circonstances spéciales, ainsi que le jet de produits divers à l'occasion de travaux aériens agricoles.

Article 83 : Opérations diverses : Ne peuvent être effectuées qu'avec l'autorisation du directeur de l'air et conformément aux conditions fixées :

La descente de personnes en parachute, sauf en cas de force majeure ;

Le remorquage d'objets ;

L'enlèvement de personnes ou d'objets à la surface par un aéronef en vol.

#### Section 4 : Prévention des Abordages.

Article 84 : Vigilance nécessaire : La vigilance nécessaire du personnel de conduite d'un aéronef ne doit se relâcher à aucun moment en vue de déceler les risques d'abordage ; aucune disposition du présent chapitre ne dispense le pilote commandant de bord de l'obligation de prendre les mesures les meilleures pour éviter un abordage.

Article 85 : Proximité : Aucune manœuvre en vol ne doit être effectuée à proximité d'un autre aéronef à une distance telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage ; sous réserve du paragraphe 2 ci-après, aucun aéronef ne doit évoluer en l'air à moins de 500 mètres horizontalement et 150 mètres verticalement d'un autre aéronef.

Des aéronefs ne voleront, en formation qu'après entente préalable des commandants de bord et

notification aux services de la circulation aérienne, et seulement de jour et dans des conditions météorologiques V.M..

Article 86 : Priorité de passage : L'aéronef qui a priorité de passage conserve son cap et sa vitesse, et celui qui est obligé de lui laisser le passage doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous, ou de voler par le travers, à moins qu'il ne passe à bonne distance.

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque, s'il y a risque d'abordage, chacun modifie son cap vers la droite.

Lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes à peu près à la même altitude, celui qui a l'autre aéronef à sa droite doit lui céder le passage, étant entendu que les aéronefs plus lourds que l'air cèdent le passage aux moins lourds que l'air ; les dirigeables aux planeurs et ballons, les planeurs aux ballons et les aéronefs motopropulsés aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs ou objets.

L'aéronef qu'un autre aéronef est en train de dépasser a priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en vol horizontal, doit lui laisser le passage en modifiant son cap vers la droite ; cette obligation subsiste tant qu'il n'a pas entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

Au sens du présent paragraphe, un aéronef dépassant est celui qui 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 navigation avant de cet aéronef.

#### Section 5 : Circulation sur les Aérodrômes et Leurs Abords.

Article 87 : Règle générale : Tout pilote commandant de bord, manœuvrant un avion sur un aérodrome quelconque ou à ses abords, que ce soit ou non à l'intérieur de la zone de circulation de cet aérodrome, doit :

Surveiller la circulation d'aérodrome de façon à éviter toute collision ;

S'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolutions, ou se tenir complètement à l'écart ;

Effectuer tous virages à gauche au cours d'une approche en vue d'atterrir ou après décollage, sauf instruction différente prescrite par le directeur de l'air en ce qui concerne un aérodrome donné ou reçue du contrôle de la circulation aérienne par radio, signaux optiques ou autres ; Atterrir ou décoller, autant que possible, face au vent, sauf si la sécurité ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

Au sens du présent article, la zone de circulation d'aérodrome est l'espace aérien de dimensions définies établi autour d'un aérodrome en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

Article 88 : Atterrissage et décollage : Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau doit laisser le passage libre à tout aéronef en train d'atterrir ou en cours d'approche finale. Lorsque deux aéronefs plus lourds que l'air s'approchent d'un aérodrome en vue d'atterrir, celui qui se trouve à l'altitude la plus élevée doit céder le passage à l'aéronef se trouvant à une altitude inférieure, sans que celui-ci puisse se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aéronef effectuant son approche finale ou pour le dépasser ; toutefois, les aéronefs motopropulsés doivent céder le passage aux planeurs.

Un aéronef, sachant qu'un autre aéronef est contraint de faire un atterrissage d'urgence, doit lui laisser le passage.

Un aéronef sur le point de décoller ne tentera pas de le faire tant qu'il existera un risque évident d'abordage avec d'autres aéronefs.

Article 89 : Aérodromes contrôlés : Sur les aérodromes où une tour de contrôle est en service, le pilote commandant de bord d'un aéronef engagé dans la circulation d'aérodrome doit Garder une écoute continue sur les fréquences autorisées pour les communications avec le contrôle de la

circulation aérienne, ou si cela n'est pas possible, veiller à recevoir toutes instructions qui pourraient être transmises par signaux optiques, et

Obtenir, par radio ou signaux optiques, une autorisation préalable pour toute manœuvre avant ou pendant la circulation au sol, l'atterrissage ou le décollage.

Article 90 : Aérodromes et terrains sans pistes : Sur les aérodromes et terrains d'atterrissage où il n'existe pas de pistes, ou lorsque la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes préparées, le pilote commandant de bord doit, à l'atterrissage et au décollage, observer autant que possible les règles suivantes :

Lors de l'atterrissage ou du décollage, un espace raisonnable doit être laissé à la droite d'un autre aéronef qui atterrit ou décolle ;

Les manœuvres au sol doivent normalement être effectuées dans la direction de l'atterrissage ; toutefois, la zone d'atterrissage peut être traversée à condition que tous les virages soient exécutés à gauche et que le passage soit laissé libre pour tout aéronef atterrissant ou décollant.

Article 91 : Suspension d'application des règles du présent chapitre : Le directeur de l'air peut, en ce qui concerne certains aérodromes ou terrains d'atterrissage, suspendre, en tout ou en partie, l'application des règles du présent chapitre.

Article 92 : Manœuvre sur l'eau : Tout aéronef en vol, manœuvrant près de la surface de l'eau, amerrissant ou décollant doit, autant que possible, se tenir à distance de tous navires et éviter d'entraver leur navigation.

Tout aéronef, sur l'eau doit se conformer au Règlement international pour prévenir les abordages en mer annexé à l'acte final de la conférence de Londres de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine sur mer.

En outre, les règles suivantes doivent être observées par tout aéronef à l'égard d'autres aéronefs et des navires :

Lorsque deux aéronefs et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, les aéronefs doivent évoluer avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du navire ;

Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire suivent des routes convergentes, l'aéronef qui a un autre aéronef ou un navire à sa droite doit céder le passage et se tenir à distance ;

Lorsqu'un aéronef se rapproche de face ou presque d'un autre aéronef ou d'un navire, il doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance ;

Un aéronef ou un navire dépassé a la priorité de passage, et l'aéronef dépassant doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

## Section 6 : Vol à vue (V.F.R.)

Article 93 : Interdiction : Sauf autorisation du contrôle de la circulation aérienne aucun aéronef en vol à vue (V.F.R.) ne doit décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni y atterrir, ni pénétrer dans la zone ou le circuit de circulation d'un aérodrome, lorsque la visibilité au sol est inférieure à 8 km et le plafond inférieur à 450 m.

La visibilité au sol est appréciée par un observateur au sol accrédité à cet effet, et à défaut par le pilote commandant de bord sous sa responsabilité.

La visibilité en vol est appréciée à partir du poste de pilotage par le pilote commandant de bord, qui doit tenir compte des conditions météorologiques, de l'éclat du soleil et de toute autre condition qui peut limiter la visibilité.

Article 94 : Vol V.F.R. dans un espace contrôlé : Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, un vol à vue peut être effectué à l'intérieur d'un espace contrôlé, lorsque la visibilité en vol n'est pas inférieure à 8 km, à condition que l'aéronef reste à une distance des nuages égale ou supérieure à 1,5 km horizontalement, et 300 m verticalement ; toutefois à l'intérieur d'une zone de contrôle un vol à vue peut être effectué dans des conditions différentes avec une autorisation de l'organe compétent, du contrôle de la circulation aérienne.

Entre le coucher et le lever du soleil aucun vol à vue ne peut être effectué à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé sans une autorisation expresse du directeur de l'air.

Article 95 : Vol V.F.R. hors d'espace contrôlé : Un vol à vue peut être effectué hors d'un espace contrôlé :

a) A une hauteur inférieure à 200 m au-dessus de la surface, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 1,5 km et que l'aéronef reste hors des nuages et vue du sol ou de l'eau toutefois, un hélicoptère peut voler dans cette portion de l'espace lorsque la visibilité en vol est inférieure à 1,5 km mais au moins égale à 800 m, à condition que sa vitesse permette au pilote commandant de bord de voir tout autre aéronef ou obstacle en temps voulu pour éviter un abordage ; ou

b) A une hauteur égale ou supérieure à 200 mètres au-dessus de la surface, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 8 km, et que l'aéronef vole à une distance des nuages égale ou supérieure à 1,5 km horizontalement et 300 m verticalement ; si l'organe compétent de contrôle de la circulation l'autorise, un vol V.F.R peut aussi être effectué si la visibilité en vol est inférieure à 8 km mais au moins égale à 1,5 km.

Tout vol V.F.R. en palier à une hauteur égale ou supérieure à 900 m au-dessus de la surface, sera effectué à l'un des niveaux de croisière correspondant à sa route magnétique spécifiée au tableau ci-dessous :

Niveaux Quadrant Aux de Croisière				Route Magnétique	
De 000° à 089°		de 090° à 179°		De 180° à 269°	de 270° à 359°
1re partie					
300	450	600	750		
900	1050	1200	1350		
1500	1700	1850	2000		
2150	2300	2450	2600		
2750	2900	3050	3200		
3350	3500	3650	3800		
3950	4100	4250	4400		
4450	4700	4900	5050		
5200	5350	5500	5650		
5800	5960	6100	6250		
6400	6550	6700	6850		
7000	7150	7300	7450		
7600	7750	7900	8100		
8250	8400	8550	8700		
2e partie.					
3950	4250	4550	4900		
5200	5500	5800	6100		
6400	6700	7000	7300		
7600	7900	8250	8550		
8850	9150	9450	9750		
10050	10350	10650	10950		
11300	11600	11900	12200		
12500	12800	13100	13400		
13700	14000	14350	14650		
14950	15250	15550	15850		
etc.	etc.	etc.	etc.		

Article 96 : Poursuite en I.F.R. d'un vol V.F.R. : Un pilote commandant de bord qui effectue un vol à vue et désire continuer suivant les règles de vol aux instruments doit :

- S'il a déposé un plan de vol, transmettre les modifications à y apporter, ou
- Dans le cas contraire, soumettre un plan de vol à l'organe compétent du contrôle de la circulation

aérienne si le vol doit se poursuivre dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou en des régions à service consultatif ou dans telles autres parties de l'espace aérien désignées par l'organe de contrôle ; une autorisation de cet organe doit en outre être obtenue avant de pénétrer en vol aux instruments (I.F.R.) dans un espace aérien contrôlé.

Section 7 : Vols aux Instruments (I.F.R.).

Article 97 : Interdiction : Un pilote commandant de bord ne peut effectuer un vol aux instruments que si sa licence mentionne une telle qualification dûment délivrée ou validée par le directeur de l'air.

Un aéronef ne peut être piloté selon les règles de vol aux instruments s'il n'est pas équipé des instruments prescrits par le directeur de l'air et des appareils de radionavigation appropriés à la route à suivre.

Article 98 : Hauteurs de vol minima : Sauf autorisation spéciale du directeur de l'air, un vol aux instruments ne doit pas être effectué, sauf pour les atterrissages et les décollages, à une hauteur inférieure à 500 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 kilomètres de l'aéronef en vol.

Toute autre hauteur minimum qui pourrait être fixée par le directeur de l'air pour certaines routes ou parties de routes fera l'objet de publications d'information aéronautique ou de N.O.T.A.M.

Article 99 : Vol I.F.R. en espace contrôlé : A l'intérieur d'un espace contrôlé :

1° Avant d'effectuer un vol ou une partie de vol I.F.R., une autorisation devra être obtenue de l'organe compétent de la circulation aérienne, après dépôt d'un plan de vol ;

a° Pendant un vol I.F.R. :

Aucune modification ne sera apportée au plan de vol, sauf dans les cas prévus ;

Des comptes rendus de position indiquant l'heure et le niveau de croisière seront transmis à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, soit au moment du passage au-dessus

de points préétablis ou spécifiés, soit à des intervalles prescrits ; sera également notifié à cet organe le moment où l'aéronef quitte l'espace contrôlé correspondant ou atterrit ;

Une écoute doit être assurée sur la fréquence radio appropriée, et il devra être possible d'établir en cas de besoin une communication bilatérale avec l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

Article 100 : Interruption de communications radio-électriques. Si la liaison radio-électrique est interrompue, le pilote de l'aéronef doit :

1° Dans des conditions météorologiques permettant un vol à vue, poursuivre son vol conformément aux règles de vol V.F.R. et atterrir à l'aérodrome le plus approprié ; et

2° Dans des conditions météorologiques ne permettant pas un vol à vue, poursuivre son vol en se conformant au plan de vol et en s'efforçant d'arriver à l'aérodrome d'atterrissage indiqué à une heure aussi proche que possible de l'heure prévue

Article 101 : Vol I.F.R. hors d'espace contrôlé : Saut au cours des montées et des descentes, un aéronef, effectuant un vol I.F.R. hors de tout espace aérien contrôlé, volera à un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique comme il est spécifié à l'article 95.

Article 102 : Poursuite en V.F.R. d'un, vol I.F.R. : Un pilote qui décide de poursuivre un vol I.F.R. en V.F.R. , s'il a déposé un plan de vol, avise l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne que le vol I.F.R. est annulé et notifie les modifications à apporter au plan de vol.

Si le pilote se trouve dans des conditions météorologiques de vol V.F.R., il n'annulera pas son vol I.F.R. à moins qu'il ne prévois que le vol se poursuivra pendant un temps assez long dans des conditions ininterrompues de vol à vue et qu'il n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions,

Article 103 : Vol I.F.R. fictif : Un vol dans des conditions fictives de vol aux instruments ne peut être effectué que, a) si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement, et b) si le second poste de pilotage est occupé par un pilote compétent, agissant comme pilote de sécurité et disposant d'une vue suffisante dans toutes les directions ou communiquant avec un observateur à bord dont le champ de vision complète le sien de façon satisfaisante.

Section 8 : Feux et signaux.

Article 104 : Feux réglementaires : Entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que le directeur de l'air pourrait fixer entre le coucher et le lever du soleil, tous les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport, ainsi que tous les aéronefs à flot, porteront des feux conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux réglementaires

Article 105 : Signaux : Les signaux utilisés pour la circulation aérienne et leur signification seront conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur.

Tout pilote commandant de bord, dès qu'il aperçoit ou reçoit un de ces signaux prend toute disposition nécessaire pour se conformer aux instructions correspondantes.

Les signaux ne seront utilisés qu'aux fins prévues, et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ceux-ci ne sera utilisé.