

(1)

(N° 148)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MARS 1920.

Projet de loi approuvant la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Déjà en 1910 une conférence s'était réunie à Paris, à l'effet d'arrêter un code international de l'air. Le projet de convention élaboré au cours de cette réunion ne fut toutefois pas signé. C'était le moment où l'aviation prenait son essor et commençait à sortir du domaine des expériences simplement scientifiques. Le moyen de transport nouveau soulevait différents problèmes juridiques, tant de droit des gens que de droit privé, sur la solution desquels on hésitait à se prononcer.

La guerre mondiale a classé définitivement l'aéronef au nombre des moyens de transport d'utilisation pratique, tant pour les nécessités de la guerre que pour les nécessités de la vie économique. Sans doute, des perfectionnements importants y seront encore apportés, mais il est d'ores et déjà indispensable de doter la navigation aérienne d'une législation intérieure et d'une législation internationale.

En ce qui concerne la législation intérieure, il y a été pourvu par la loi du 16 novembre 1919, complétée par l'arrêté royal du 27 du même mois. La loi et l'arrêté royal dont il s'agit ont introduit anticipativement dans notre droit interne les principes qui sont à la base de la Convention internationale qui venait d'être signée à Paris le 23 octobre dernier, et dont les dispositions avaient été arrêtées par une Commission instituée au sein de la Conférence de la Paix. C'est cette Convention internationale que nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre maintenant à votre approbation.

Nos aéronefs franchissant les frontières du pays seront ainsi assurés de

H

jouir dans les pays signataires ou adhérents du droit de circulation, à la condition de se conformer aux stipulations de la Convention. Les obligations principales auxquelles ils auront à se conformer peuvent se résumer ainsi : être dûment immatriculés en Belgique et porteurs de tous documents de nature à établir leur nationalité, leur bon état de navigabilité, l'aptitude des équipages, la nature et la destination des chargements, etc.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre de la Défense Nationale,

P.-E. JANSON.

Projet de loi approuvant la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot regeling der luchtvaart, geteekend te Parijs, den 13^o October 1919.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères et de la Défense Nationale,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Affaires Étrangères et de la Défense Nationale sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres belges, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 6 mars 1920.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Landsverdediging,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Landsverdediging zijn belast uit Onzen naam, bij de Belgische Kamers, het wetsontwerp in te dienen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomst tot regeling der luchtvaart, geteekend te Parijs op 13 October 1919, zal haar geheel en volkomen uitwerksel hebben.

Gegeven te Brussel, den 6^o Maart 1920.

ALBERT.

PAR LE ROI

Le Ministre des Affaires Étrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre de la Défense Nationale,

P.-E. JANSON.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

De Minister van Landsverdediging,

4

(1)

(N^o 148)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 9 MAART 1920.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot regeling der luchtvaart, ondertekend te Parijs op 13 October 1919.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

Reeds in 1910 was te Parijs eene Conferentie samengekomen ten einde eene internationale regeling van het luchtverkeer vast te stellen. Het in deze vergadering uitgewerkte ontwerp van overeenkomst werd nochtans niet ondertekend. Het was op het oogenblik toen de luchtvaart hare vlucht nam en het gebied der zuiver wetenschappelijke proefnemingen begon te verlaten. Het nieuwe vervoermiddel bracht verscheidene rechtelijke vraagstukken te berde, betreffende zoowel het volksrecht als het privaat recht, en over welke oplossing men aarzelde eene bepaalde verklaring uit te spreken.

De wereldoorlog heeft voorgoed het luchtvaartuig onder de vervoermiddelen van practisch-nuttigen aard zoowel met het oog op de noodwendigheden van den oorlog als op de vereischen van het economisch leven, gerangschikt. Ongetwijfeld zullen er nog belangrijke volmakingen aan toegebracht worden, maar het is van nu af noodzakelijk, voor de luchtvaart eene inwendige en internationale wetgeving tot stand te brengen.

In de inwendige wetgeving is voorzien geweest door de wet van 16 November 1919, aangevuld door het koninklijk besluit van den 27^{en} derzelfde maand. De wet en het besluit waarvan sprake hebben bij voorbaat in ons inwendig recht de beginselen ingevoerd welke ten grondslag liggen aan de internationale Overeenkomst die op 13 October 11. te Parijs ondertekend werd en waarvan de beschikkingen door eene in den schoot van de Vredesconferentie ingestelde Commissie waren vastgesteld geweest.

Het is deze internationale Overeenkomst, mijne Heeren, welke wij de eer hebben thans aan uwe goedkeuring te onderwerpen.

Onze luchtvaartuigen welke de grenzen van het land oversteken zullen aldus verzekerd zijn, in de landen die onderteekend hebben of toegetreden zijn het recht van verkeer te genieten, op voorwaarden dat ze zich richten naar de bepalingen van de Overeenkomst. De voornaamste verplichtingen waarnaar ze zich zullen te schikken hebben, kunnen aldus samengevat worden : behoorlijk ingeschreven zijn in België en voorzien van alle documenten die van aard zijn, hunne nationaliteit, hun goeden staat van luchtvaartgeschiktheid, de bekwaamheid der bemanningen, den aard en de bestemming der ladingen, enz., vast te stellen.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

P. HYMANS.

De Minister van Landsverdediging,

P.-E. JANSON.

Projet de loi approuvant la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot regeling der luchtvaart, geteekend te Parijs, den 13^e October 1919.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères et de la Défense Nationale,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Affaires Étrangères et de la Défense Nationale sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres belges, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 6 mars 1920.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Landsverdediging,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Landsverdediging zijn belast uit Onzen naam, bij de Belgische Kamers, het wetsontwerp in te dienen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomst tot regeling der luchtvaart, geteekend te Parijs op 13 October 1919, zal haar geheel en volkomen uitwerksel hebben.

Gegeven te Brussel, den 6^e Maart 1920.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre de la Défense Nationale,

P.-E. JANSON.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

De Minister van Landsverdediging,

(11)

(III)

CONVENTION

PORTANT

RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

(13 OCTOBRE 1919)

(*TEXTE FRANÇAIS*)

(14)

(1)

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, LA BELGIQUE, LA BOLIVIE, LE BRÉSIL, L'EMPIRE BRITANNIQUE, LA CHINE, CUBA, L'ÉQUATEUR, LA FRANCE, LA GRÈCE, LE GUATÉMALA, HAÏTI, LE HEDJAZ, LE HONDURAS, L'ITALIE, LE JAPON, LE LIBÉRIA, LE NICARAGUA, LE PANAMA, LE PÉROU, LA POLOGNE, LE PORTUGAL, LA ROUMANIE, L'ÉTAT SERBE-CROATE-SLOVÈNE, LE SIAM, L'ÉTAT TCHÉCO-SLOVAQUE ET L'URUGUAY,

Considérant les progrès de la navigation aérienne et l'intérêt universel d'une réglementation commune;

Estimant qu'il est nécessaire de poser, dès à présent, certains principes et certaines règles propres à éviter des controverses;

Animés du désir de favoriser le développement par l'air des communications internationales dans un but pacifique;

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, sous réserve de la faculté de pourvoir à leur remplacement pour la signature, savoir :

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

L'Honorable Frank Lyon POLK, Sous-Secrétaire d'État;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Paul HYMANS, Ministre des Affaires étrangères, Ministre d'État;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE :

M. Ismaël MONTES, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Bolivie à Paris ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BRÉSIL :

M. Olyntho de MAGALHÈS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Brésil à Paris ;

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU
DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES,

Le Très Honorable David LLOYD GEORGE, M. P., Premier Lord
de la Trésorerie et Premier Ministre ;

Et :

Pour le DOMINION du CANADA, par :

L'Honorable Sir Albert Edward KEMP, K. C. M. G., Ministre des
Forces d'Outre-Mer ;

Pour le COMMONWEALTH d'AUSTRALIE, par :

L'Honorable George Foster PEARCE, Ministre de la Défense ;

Pour l'UNION SUD-AFRICAINE, par :

Le Très Honorable vicomte MILNER, G. C. B., G. C. M. G. ;

Pour le DOMINION de la NOUVELLE ZÉLANDE, par :

L'Honorable Sir Thomas MACKENZIE, K. C. M. G., Haut Commissaire pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni ;

Pour l'INDE, par :

Le Très Honorable Baron SINHA, K. C., Sous-Secrétaire d'État pour l'Inde ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE CHINOISE :

M. Vikiun Wellington Koo, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Chine à Washington ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE CUBAINE :

M. Antonio Sanchez de BUSTAMANTE, Doyen de la Faculté de droit de l'Université de la Havane, Président de la Société cubaine de Droit international ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'ÉQUATEUR :

M. Enrique DORN Y DE ALSUA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'Équateur à Paris ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Georges CLEMENCEAU, Président du Conseil, Ministre de la Guerre ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. Nicolas POLITIS, Ministre des Affaires étrangères ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUATÉMALA :

M. Joaquim MENDEZ, ancien Ministre d'État aux Travaux publics et à l'Instruction publique, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Guatemala à Washington, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en mission spéciale à Paris ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE D'HAÏTI :

M. Tertullien GUILBAUD, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire d'Haïti à Paris ;

SA MAJESTÉ LE ROI DU HEDJAZ :

M. Rustem HAÏDAR ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU HONDURAS :

Le Docteur Policarpe BONILLA, en mission spéciale à Washington, ancien Président de la République du Honduras, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

L'Honorable Tommaso TITTONI, Sénateur du Royaume, Ministre des Affaires étrangères ;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

M. K. MATSUI, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de S. M. l'Empereur du Japon à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LIBÉRIA :

L'Honorable C. D. B. KING, Secrétaire d'État;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU NICARAGUA :

M. Salvador CHAMORRO, Président de la Chambre des députés;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA :

M. Antonio BURGOS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Panama à Madrid;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU :

M. Carlos G. CANDAMO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Panama à Madrid;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

M. Ignace J. PADEREWSKI, Président du Conseil des Ministres,
Ministre des Affaires étrangères;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

Le Docteur Affonso DA COSTA, ancien Président du Conseil des
Ministres;

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

M. Nicolas MISU, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Roumanie à Londres;

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, DES CROATES ET DES SLOVÈNES :

M. Milenko R. VESNITCH, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Serbes, des Croates et des Slovènes à Paris;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM :

Son Altesse le Prince CHAROON, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi de Siam à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCO-SLOVAQUE :

M. Charles KRAMAŘ, Président du Conseil des Ministres;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

M. Juad Antonio BUERO, Ministre de l'Industrie, ancien Ministre des Affaires étrangères;

Lesquels, ont convenu des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un État sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

ARTICLE 2.

Chaque État contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres États contractant, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un État contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres États contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

ARTICLE 3.

Chaque État contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres États contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres États contractants.

ARTICLE 4.

Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra de donner le signal de détresse prévu au paragraphe 17 de l'Annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'État indûment survolé.

CHAPITRE II.

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS.

ARTICLE 5.

Aucun État contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants.

ARTICLE 6.

Les aéronefs ont la nationalité de l'État, sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la Section I (c) de l'Annexe A.

ARTICLE 7.

Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des États contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet État.

Aucune Société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit État.

ARTICLE 8.

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs États.

ARTICLE 9.

Les États contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission internationale de Navigation aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscription, effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

ARTICLE 10.

Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'Annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III.

CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE.

ARTICLE 11.

Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'Annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité.

ARTICLE 12.

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés, dans les conditions prévues à l'Annexe E, ou rendus exécutoires par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité.

ARTICLE 13.

Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'État dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les Annexes B et E et, dans la suite, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, seront reconnus valables par les autres États.

Chaque État a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

ARTICLE 14.

Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission internationale de Navigation Aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPITRE IV.

ADMISSION À LA NAVIGATION AÉRIENNE AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER.

ARTICLE 15.

Tout aéronef ressortissant à un État contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre État sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'État survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'Annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un État dans un autre État doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les États contractants à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui transmettra cette notification à tous les États contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des États survolés.

ARTICLE 16.

Chaque État contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui les notifiera aux autres États contractants.

ARTICLE 17.

Les aéronefs ressortissant à un État contractant, ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre État contractant, même si ce dernier État n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

ARTICLE 18.

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un État contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait

à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

CHAPITRE V.

RÈGLES A OBSERVER AU DÉPART, EN COURS DE ROUTE ET À L'ATERRISSAGE.

ARTICLE 19.

Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B;
- c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'Annexe E;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci;
- e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste ;
- f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C ;
- g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

ARTICLE 20.

Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

ARTICLE 21.

Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ARTICLE 22.

Les aéronefs des États contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

ARTICLE 23.

Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

ARTICLE 24.

Tout aérodrôme d'un État contractant, s'il est ouvert, moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants.

Pour chacun de ces aérodrômes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

ARTICLE 25.

Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'Annexe D.

Chacun des États contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

CHAPITRE VI.

TRANSPORTS INTERDITS.

ARTICLE 26.

Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même État contractant.

ARTICLE 27.

Chaque État peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui communiquera cette information aux autres États contractants.

ARTICLE 28.

Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout État

contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de Navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres États contractants.

ARTICLE 29.

Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII.

AÉRONEFS D'ÉTAT.

ARTICLE 30.

Seront considérés comme aéronefs d'État :

a) Les aéronefs militaires ;

b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'État, tel que : Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'État, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 31.

Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

ARTICLE 32.

Aucun aéronef militaire d'un État contractant ne devra survoler le territoire d'un autre État contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1^{er}.

ARTICLE 33.

Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les États détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII.

COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE.

ARTICLE 34.

Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de :

Deux représentants pour chacun des États suivants : États-Unis [d'Amérique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions Britanniques et de l'Inde ;

Un représentant pour chacun des autres États contractants.

Chacun des cinq premiers États (la Grande-Bretagne, avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette fin comme un État) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres États contractants.

Tous les États autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Commission internationale de Navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenable. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des États signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

- a) Recevoir les propositions de tout État contractant, où lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;
- b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent Article et par les Articles 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;
- c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G;
- d) Centraliser et communiquer aux États contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;
- e) Centraliser et communiquer aux États contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;
- f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

g) Donner des avis sur les questions que les États pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission internationale de Navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de Navigation aérienne, à tous les États contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de Navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des États contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des États contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les États contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission internationale de Navigation aérienne seront supportés par les États contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs États respectifs.

CHAPITRE IX.

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 35.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

a) la centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G;

b) la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

c) l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

ARTICLE 36.

Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme Annexe II à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'occupant à ce que les États contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'État à État, relativement aux Douanes, à la Police, aux Postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission internationale de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres États contractants.

ARTICLE 37.

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs États relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit :

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un État tiers et les États tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention, seront réglés par la Commission internationale de navigation aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au paragraphe 1^{er} du présent article, de statuer souverainement.

ARTICLE 38.

En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des États contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

ARTICLE 39.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les Annexes A à H, qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c), ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

ARTICLE 40.

Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des États, aux fins de la présente Convention.

Les territoires et les ressortissants des Pays de protectorat ou des Territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'État protecteur ou mandataire.

ARTICLE 41.

Les États, qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914-1919, seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française, et par celui-ci à tous les États signataires ou adhérents.

ARTICLE 42.

Tout État ayant pris part à la guerre de 1914-1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention, ne pourra être admis à y adhérer que s'il est Membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1^{er} janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec ledit État. Après le 1^{er} janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des États signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'État requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

ARTICLE 43.

La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1^{er} janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres Parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

LA PRÉSENTE CONVENTION sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des Traités de Paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

FAIT à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont les copies authentiques seront remises aux États contractants.

Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt inclusivement.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

(L. S.) ROLIN-JAEQUEMYS.

(L. S.) ISMAEL MONTES.

(L. S.) RAUL FERNANDES.

(L. S.) EYRE A. CROWE.

(L. S.) V. K. WELLINGTON KOO.

(L. S.) RAFAEL MARTINEZ ORTIZ.

(L. S.) E. DORN Y DE ALSUA.

(L. S.) S. PICHÓN.

(L. S.) VITTORIO SCIALOJA.

(L. S.) ANTONIO BURGOS.

(L. S.) I. J. PADEREWSKI.

(L. S.) AFFONSO COSTA.

(L. S.) ALEX. VAIDA VOEVOD.

(L. S.) CHAROON.

(L. S.)

(L. S.) J. A. BUERO.

(90)

SECTION II.

POSITIONS DES MARQUES SUR L'APPAREIL.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront peintes en noir sur fond blanc, et disposées comme suit :

a) *Avions*. — Les marques seront peintes : une fois sur la surface inférieure des plans inférieurs et une fois sur la surface supérieure des plans supérieurs, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque. Elles seront aussi peintes de chaque côté du fuselage, entre les ailes et les plans de la queue. S'il s'agit d'un appareil n'ayant pas de fuselage, les marques seront peintes sur la nacelle.

b) *Dirigeables et ballons*. — Pour les dirigeables, les marques seront disposées le plus près possible du maître-couple ; elles seront répétées sur les deux côtés et sur le haut, cette dernière marque étant à égales distances de celles portées sur les côtés.

Pour les ballons, les marques, répétées deux fois, seront peintes près de la circonférence horizontale maxima et aussi loin que possible l'une de l'autre.

Pour les dirigeables et ballons, les marques disposées sur les flancs devront être visibles aussi bien des côtés que du sol.

SECTION III.

EMPLACEMENT SUPPLÉMENTAIRE POUR LES MARQUES DE NATIONALITÉ.

a) *Avions et dirigeables*. — La marque de nationalité sera reproduite sur les deux côtés de la surface inférieure, soit du plan fixe inférieur de la queue, soit du gouvernail de profondeur, ainsi que sur la surface supérieure du plan fixe supérieur, ou du gouvernail de profondeur si ce dernier est plus large. Ces marques seront aussi répétées de part et d'autre du gouvernail de direction, ou sur les faces externes des gouvernails extérieurs si l'appareil a plusieurs gouvernails de direction.

b) *Ballons*. — Les marques de nationalité seront peintes sur la nacelle.

SECTION IV.

DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION.

a) *Avions*. — La hauteur des marques sur les plans des ailes et sur les plans de queue sera des quatre cinquièmes de leur largeur respective ; sur le gouvernail de direction, les marques seront aussi grandes que possible. Sur le fuselage ou sur la nacelle, la hauteur des marques sera des quatre cinquièmes de la plus grande hauteur mesurée dans la portion la plus étroite du fuselage ou de la nacelle sur laquelle ces marques sont peintes.

b) *Dirigeables et ballons*. — Pour les marques de nationalité peintes sur les plans de queue, la hauteur des lettres est égale aux quatre cinquièmes de la largeur du plan de queue ; sur le gouvernail, ces marques seront aussi grandes que possible. La hauteur des autres marques ne devra pas être inférieure au douzième de la circonférence de la section transversale maximum du dirigeable.

Pour les ballons, la hauteur des marques de nationalité sera des quatre cinquièmes de la hauteur de la nacelle ; la hauteur des autres marques sera au moins égale au douzième de la circonférence du ballon.

c) *Généralités*. — Pour tous les aéronefs, la hauteur des marques de nationalité et des marques d'immatriculation pourra ne pas dépasser 2 mètres 50.

SECTION V.

DIMENSIONS, TYPE DES LETTRES, ETC.

a) La largeur des caractères sera égale aux deux tiers de leur hauteur; leur épaisseur sera égale au sixième de cette même hauteur. Les lettres seront en caractères ordinaires pleins, tous de même type et de mêmes dimensions; un espace égal à la moitié de la largeur des lettres sera laissé entre celles-ci.

b) Pour les lettres soulignées, le trait aura même épaisseur que les lettres et un espace égal sera laissé entre le bas des lettres et le haut du trait.

SECTION VI.

ESPACE ENTRE LA MARQUE D'IMMATICULATION ET LA MARQUE DE NATIONALITÉ.

Quand les marques d'immatriculation et de nationalité apparaîtront ensemble, elles devront être séparées par un tiret de longueur égale à la largeur d'une lettre.

SECTION VII.

ENTRETIEN.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront disposées le mieux possible, en tenant compte des formes de l'aéronef. Ces marques devront être tenues constamment propres et rester toujours visibles.

SECTION VIII.

TABLEAU DES MARQUES.

La marque de nationalité de chacun des États ci-après énumérés s'applique aux aéronefs de ses Dominions, Colonies, Protectorats, Dépendances ou Pays gouvernés par lui en vertu d'un mandat de la Société des Nations.

PAYS.	MARQUE DE NATIONALITÉ.	MARQUES D'IMMATICULATION.
États-Unis d'Amérique.....	N	} Toutes les combinaisons faites en conformité des dispositions du paragraphe a du titre I de la présente Annexe, au moyen des vingt-six lettres de l'alphabet, groupées par quatre, avec une voyelle au moins dans chaque groupe. Exemple : ADCJ, PURN.
Empire Britannique.....	G	
France.....	F	
Italie.....	I	
Japon.....	J	
Bolivie.....	C	
Cuba.....	C	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Portugal.....	C	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Roumanie.....	C	Toutes les combinaisons faites avec R comme première lettre.
Uruguay.....	C	Toutes les combinaisons faites avec U comme première lettre.

PAYS.	MARQUE DE NATIONALITÉ.	MARQUES D'IMMATRICULATION.
Tchéco-Slovaquie.....	L	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Guatemala.....	L	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Liberia.....	L	Toutes les combinaisons faites avec L comme première lettre.
Brésil.....	P	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Pologne.....	P	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Belgique.....	O	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Pérou.....	O	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Chine.....	X	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Honduras.....	X	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Serbie-Croatie-Slavonie.....	X	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Haïti.....	H	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Siam.....	H	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Équateur.....	E	Toutes les combinaisons faites avec E comme première lettre.
Grèce.....	S	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Panama.....	S	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Hedjaz.....	A	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Nicaragua.....	N	Toutes les combinaisons faites avec N comme première lettre.

ANNEXE B.

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ.

Les conditions principales exigées pour la délivrance du Certificat de navigabilité sont les suivantes :

1. Au point de vue de la sécurité, l'aéronef devra être conçu de façon à remplir certaines conditions minima.
2. Une démonstration satisfaisante des qualités réelles de vol de chaque type d'appareil soumis à l'examen devra être fournie au moyen de vols d'essai répondant à certaines conditions minima. Mais, une fois le type approuvé, les autres appareils qui ultérieurement seraient établis sur le même modèle seront dispensés de ces épreuves.
3. La construction de tout aéronef devra être approuvée, en ce qui touche les matériaux et leur mise en œuvre. Le contrôle de la construction et des essais devra satisfaire à certaines conditions minima.
4. Tout aéronef doit être pourvu des instruments nécessaires à la sécurité de la navigation.
5. Les conditions minima visées aux paragraphes 1 à 3 inclus seront ultérieurement fixées par la Commission internationale de Navigation Aérienne. Auparavant, chacun des États contractants arrêtera lui-même les règles de détail qui présideront à la délivrance des certificats de navigabilité et au maintien de leur validité.

ANNEXE C.

LIVRES DE BORD.

SECTION I.

CARNET DE ROUTE.

Ce carnet doit être tenu par tous les aéronefs et doit contenir les renseignements ci-après :

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef; marques de nationalité et d'immatriculation; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; nom du constructeur; charge utile de l'aéronef.

b) En outre, pour chaque voyage :

- 1° Les noms, nationalité et domicile du pilote et de chacun des membres de l'équipage;
- 2° Les lieu, date et heure du départ; l'itinéraire suivi et tous les incidents de route, y compris les atterrissages.

SECTION II.

LIVRET D'APPAREIL.

Ce livret n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport en commun de passagers ou de marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après :

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef; marques d'immatriculation et de nationalité; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; nom du constructeur et charge utile de l'aéronef.

b) Type et numéro de série du moteur; type de l'hélice avec le numéro, le pas et le diamètre, ainsi que le nom du fabricant.

c) Type de l'appareil de T. S. F. monté sur l'aéronef.

d) Tableau donnant au personnel responsable du fonctionnement et de l'entretien de l'aéronef tous les renseignements utiles sur le haubannage.

e) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur de l'aéronef, y compris les épreuves de réception, les revisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux du même genre.

SECTION III.

LIVRET DE MOTEUR.

Ce livret n'est obligatoire que pour les moteurs installés sur des aéronefs employés au transport de passagers ou de marchandises. Un livret spécial devra exister pour chaque moteur et accompagnera toujours celui-ci. Il contiendra les renseignements ci-après :

- a) Type du moteur, numéro de série; nom du constructeur; puissance et régime normal maximum du moteur, date de fabrication et date d'entrée en service;
- b) Marque d'immatriculation et type des aéronefs sur lesquels le moteur a été installé;
- c) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur du moteur, y compris les épreuves de réception, le nombre d'heures de travail déjà faites, les revisions, remplacements, réparations et tous travaux du même genre.

SECTION IV.

CARNET DES SIGNAUX.

Ce livre n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport en commun des passagers ou des marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après :

- a) Catégorie de l'aéronef; marques de nationalité et d'immatriculation; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire;
- b) Lieu, date et heure de transmission ou de réception de tout signal;
- c) Nom ou indication de toute personne ou de toute station à qui un signal a été adressé, ou dont un signal a été reçu.

SECTION V.

TENUE DES LIVRES DE BORD.

- a) Le constructeur devra, autant que possible, remplir et signer les premières inscriptions sur les livres de bord; les inscriptions suivantes seront faites et signées par le pilote ou toute autre personne compétente;
- b) Une copie du certificat de navigabilité devra être conservée dans la pochette du livre d'appareil;
- c) Toutes les inscriptions seront faites à l'encre, excepté sur le carnet de route et le carnet des Signaux; les inscriptions à faire figurer pourront être consignées au crayon, dans un livre brouillon; mais elles devront être reportées à l'encre sur les livres de bord toutes les vingt-quatre heures. En cas d'enquête officielle, on pourra recourir aux notes du livre brouillon;
- d) Aucune rature ne peut être faite ni aucune page déchirée dans un livre de bord;
- e) Une copie des présentes instructions devra être insérée dans chaque livre de bord.

ANNEXE D.

RÈGLEMENT SUR LES FEUX ET SIGNAUX. CODE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

DÉFINITIONS.

Le mot « aéronef » désigne tous les ballons, captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions.

Le mot « ballon », désigne un aéronef soit captif, soit libre, utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et n'ayant aucun moyen propre de propulsion.

Le mot « dirigeable » désigne un aéronef utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et possédant des moyens propres de propulsion.

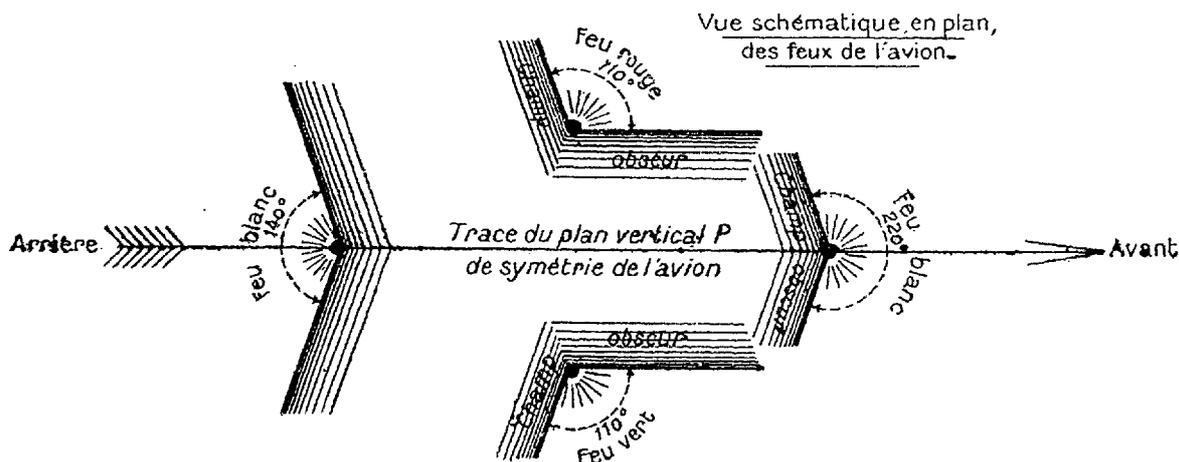
Le mot « avion » désigne tous les aéroplanes, hydroplanes (à flotteurs ou à coque) ou tout autre aéronef plus lourd que l'air et possédant des moyens propres de propulsion.

Un dirigeable sera considéré comme étant « en marche » s'il n'est amarré ni au sol ni à un objet quelconque situé sur le sol ou sur l'eau.

SECTION I.

RÈGLEMENT SUR LES FEUX.

Dans ce règlement, le mot « visible », appliqué aux feux, signifie : visible par nuit sombre et atmosphère transparente. Les angles de visibilité dont il est question ci-après et qui sont figurés sur le croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.



1. Les règles concernant les feux seront appliquées par tous les temps, du coucher au

lever du soleil, et durant cet intervalle il ne devra être allumé aucun autre feu susceptible d'être confondu avec les feux réglementaires de navigation. Ces derniers feux ne devront pas être aveuglants.

2. Un avion, soit en l'air, soit manœuvrant à terre ou sur l'eau par ses propres moyens, portera les feux suivants :

a) A l'avant, un feu blanc, visible dans un angle de 220° , bissecté par le plan vertical P de symétrie de l'avion. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins huit kilomètres;

b) Sur le côté droit, un feu vert, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110° , et dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres;

c) Sur le côté gauche, un feu rouge, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110° dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres;

d) Ces feux latéraux, vert et rouge, seront disposés de manière que le feu vert ne soit pas visible du côté gauche de l'avion, ni le feu rouge du côté droit;

e) A l'arrière et aussi loin que possible, un feu blanc tourné vers l'arrière et visible à 5 kilomètres au moins de distance, dans un secteur de 140° , divisé en deux parties égales par le plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil.

f) Si, pour l'application de la règle ci-dessus, le feu unique doit être remplacé par plusieurs feux, le champ de visibilité de chacun d'eux sera limité de façon qu'il n'y ait qu'un feu visible à la fois.

3. Les règles concernant les feux des avions seront applicables aux dirigeables, avec les modifications suivantes :

a) Tous les feux seront doublés, ceux d'avant et d'arrière verticalement et ceux des côtés horizontalement sur une parallèle à l'axe du dirigeable;

b) Les feux de chacune des paires d'avant et d'arrière seront visibles ensemble.

La distance entre les deux feux d'une même paire ne sera pas inférieure à deux mètres.

4. Un dirigeable remorqué devra porter les feux spécifiés au paragraphe 3° et en outre, ceux spécifiés au paragraphe 6°, pour les dirigeables en dérive.

5. a) Un avion ou dirigeable flottant, sans qu'on en soit maître, à la surface de l'eau, c'est-à-dire incapable de manœuvrer comme il est prescrit dans les Règlements pour éviter les collisions en mer, devra porter deux feux rouges distants d'au moins deux mètres, placés l'un au-dessus de l'autre, et d'une nature telle qu'ils soient visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

b) Un aéronef, dans les conditions ci-dessus, ne portera pas, s'il est immobile, les feux de côté; mais, en marche, il devra les avoir.

6. Un dirigeable qui, pour une cause quelconque, est en dérive, ou qui a volontairement arrêté ses moteurs, devra, en plus des autres feux spécifiés, montrer d'une façon très apparente, l'un au-dessus de l'autre, deux feux rouges, séparés par un intervalle d'au moins 2 mètres et visibles, dans toutes les directions, à 3 kilomètres au moins de distance.

De jour, un dirigeable, remorqué et, pour une cause quelconque, ne pouvant plus se diriger, devra montrer, d'une façon très apparente, deux boules ou objets noirs, de soixante centimètres de diamètre, placés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un intervalle d'au moins 2 mètres.

Un dirigeable, amarré ou en marche, avec ses moteurs volontairement arrêtés, devra, de jour, montrer d'une façon très apparente une boule ou un objet noir, de soixante centimètres de diamètre, et sera considéré par les autres aéronefs comme étant en dérive.

7. Un ballon libre devra porter un feu brillant, blanc, placé à cinq mètres au moins au-dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

8. Un ballon captif devra porter, disposés comme le feu blanc spécifié au paragraphe 7° et à la place de ce feu, trois feux placés verticalement à deux mètres au moins de distance l'un de l'autre. Le feu du milieu sera blanc ; les deux autres, rouges ; les trois feux seront visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

De plus, le câble devra porter, tous les trois cents mètres, à partir de la nacelle, des groupes de trois feux disposés comme ceux spécifiés ci-dessus. En outre, l'objet auquel le ballon est amarré sur le sol devra porter un groupe de feux semblables, marquant sa position.

De jour, le câble devra porter, dans la même position que les groupes de feux mentionnés plus haut et à leur place, des manches à air d'au moins 0^m, 20 de diamètre et deux mètres de longueur, marquées avec des bandes alternativement blanches et rouges, de 0^m, 50 de largeur.

9. Un dirigeable amarré près du sol devra porter les feux spécifiés aux paragraphes 2° a) et e) et 3°.

En outre, s'il est amarré loin du sol, le dirigeable, le câble et l'objet auquel il est amarré seront, soit de jour, soit de nuit, signalés comme il est dit au paragraphe 8°.

Les ancres marines ou bouées employées par les dirigeables pour s'amarrer en mer, seront dispensées de l'observation de ces règles.

10. Un avion, arrêté sur le sol ou sur l'eau, mais non ancré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au paragraphe 2°.

11. En vue d'éviter des collisions avec des navires :

a) Un avion à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter à l'avant, dans l'endroit le plus apparent, un feu blanc, visible de partout, à une distance d'au moins deux kilomètres ;

b) Un avion de cinquante mètres ou plus de longueur, à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter, à l'avant, un feu analogue à celui spécifié plus haut, et un autre placé à l'arrière, ou près de l'arrière, et à cinq mètres au moins plus bas que le feu avant.

Par « longueur » de l'avion, on entend la distance totale entre les deux extrémités de celui-ci ;

c) Les avions de cinquante mètres ou plus d'envergure, à l'ancre ou amarrés sur l'eau,

devront porter, en outre, à chaque extrémité de l'aile inférieure, un feu placé comme il est spécifié dans le paragraphe a) du présent article.

Par « envergure » de l'avion, l'on entend sa largeur maximum.

12. Si, pendant la nuit, l'un des feux spécifiés vient à s'éteindre, l'aéronef devra atterrir aussitôt qu'il pourra le faire sans danger.

13. En aucun cas, les règles qui précèdent n'empêcheront l'application des règlements spéciaux édictés par un État, relativement à des feux supplémentaires de signaux ou de position, pour les aéronefs militaires ou pour des aéronefs volant en formation. Elles n'empêcheront pas non plus l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par un propriétaire d'aéronef, avec l'autorisation de son gouvernement et dûment enregistrés et publiés.

SECTION II.

RÈGLEMENT SUR LES SIGNAUX.

14. a) Un aéronef désirant atterrir la nuit, sur un aérodrome doté d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, tirer une fusée verte Véry ou faire des signaux intermittents avec une lampe verte. En outre, à l'aide du Code international Morse, il devra reproduire le groupe de lettres formant son signal d'appel ;

b) La permission d'atterrir lui sera donnée, de terre, par la répétition du même signal d'appel, suivi d'une fusée verte Véry ou de signaux intermittents faits avec une lampe verte.

15. Une fusée rouge ou un feu rouge, à terre, signifiera que l'aéronef ne doit pas atterrir.

16. Un aéronef obligé d'atterrir la nuit devra, avant de le faire, lancer une fusée rouge Véry, ou faire, avec ses feux de navigation, une série de signaux courts et intermittents.

17. Quand un aéronef en détresse demandera du secours, il devra employer à cet effet, soit ensemble, soit séparément, les signaux ci-après :

a) Le signal international S. O. S., fait au moyen de signaux optiques ou de la radiographie ;

b) Le signal de détresse, fait au moyen des pavillons N. C. du Code international ;

c) Le signal de distance, formé d'un pavillon carré avec, soit au-dessus, soit au-dessous une boule ou quelque chose de semblable ;

d) Un son continu, émis avec un appareil sonore quelconque ;

e) Un signal formé d'une succession de fusées blanches Véry, tirées à courts intervalles.

18. Pour indiquer à un avion qu'il se trouve à proximité d'une zone interdite et doit changer sa route, on emploiera les signaux ci-après :

a) Le jour, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle, et dont les éclatements produiront trois nuages de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

b) La nuit, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des étoiles blanches jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

19. Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants :

a) Le jour, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront un nuage de fumée noire ou jaune.

b) La nuit, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles rouges.

En outre, si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un avion autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur, un jet intermittent de lumière.

20. a) Dans le cas où le brouillard et la brume rendraient invisible un aérodrome, celui-ci pourra être signalé par un ballon servant de bouée aérienne, ou par tout autre moyen approuvé.

b) En cas de brouillard, de brume, de chute de neige, ou de forte pluie, soit de jour, soit de nuit, un aéronef, sur l'eau, devra faire entendre les signaux sonores suivants :

1) S'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, un son, à intervalles de deux minutes au plus, consistant en deux appels, d'une durée d'environ cinq secondes, séparés par un intervalle d'environ une seconde ;

2) S'il est à l'ancre ou amarré, le tintement rapide d'une cloche ou d'un gong suffisamment puissants, prolongé pendant une durée d'environ cinq secondes, avec des intervalles d'une minute au plus.

III

CODE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

21. Les avions doivent toujours faire place aux ballons, captifs ou libres, et aux dirigeables. Les dirigeables doivent toujours faire place aux ballons, qu'ils soient captifs ou libres.

22. Un dirigeable qui n'est plus maître de sa direction doit être considéré comme un ballon libre.

23. Quand les circonstances s'y prêtent, on peut prévoir le risque de collision avec un autre aéronef, en observant avec soin l'orientation et l'inclinaison de la route suivie par celui-ci. Si ni l'un ni l'autre de ces deux éléments ne subit de modification appréciable, on doit considérer la collision comme possible.

24. L'expression « risque de collision » embrasse tout risque d'accident causé par le trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écarter d'un autre aéronef pour éviter une collision doit s'en maintenir à une distance suffisante, eu égard aux circonstances de fait.

25. Tout en observant les règles sur les risques de collision contenues dans le paragraphe 24, un aéronef à moteur doit toujours manœuvrer selon les règles établies par

les paragraphes 22 et suivants dès qu'il s'aperçoit qu'en poursuivant sa route, il passerait à moins de deux cents mètres d'un autre aéronef.

26. Quand deux aéronefs à moteurs se rencontrent de face, ou presque de face, chacun d'eux doit s'écarter vers sa droite.

27. Quand deux aéronefs à moteurs suivent respectivement des routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

28. Un aéronef en rattrapant un autre devra, pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite, et non en piquant.

Si un aéronef arrive sur un autre aéronef en suivant une route inclinée de plus de 110 degrés sur celle suivie par ce dernier, c'est-à-dire se trouve, par rapport à celui-ci, dans une position telle que, la nuit, il ne pourrait distinguer aucun des feux de côtés de cet aéronef, il sera considéré comme voulant dépasser ce dernier, et aucun changement ultérieur dans la route suivie par les deux aéronefs ne pourra faire considérer le premier comme cherchant à croiser l'autre dans l'esprit du présent règlement, ou le relever de l'obligation de se tenir à distance de l'aéronef rattrapé, jusqu'à ce que ce dernier ait été largement dépassé.

Comme, de jour, l'aéronef dépassant, dans les conditions susvisées, ne peut pas toujours savoir avec certitude si sa route passera à l'avant ou à l'arrière de l'autre aéronef, il doit, en cas de doute, se considérer comme étant dans la situation d'un aéronef qui en rattrape un autre et s'éloigner de la route suivie par ce dernier.

29. Quand le présent règlement prescrit à l'un des deux aéronefs de faire place à l'autre, ce dernier doit maintenir sa route primitive et sa vitesse. Lorsque toutefois, par suite du brouillard ou de toute autre cause, les deux aéronefs se trouvent si près l'un de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par une manœuvre du premier, l'aéronef rattrapé doit prendre l'initiative de manœuvrer de la manière la plus efficace pour éviter la collision.

30. Tout aéronef invité par le présent règlement à s'écarter de la route d'un autre aéronef devra, autant que possible, éviter de le croiser en avant.

31. Tout aéronef suivant une route aérienne officiellement reconnue devra garder la droite de cette route, si la chose est possible et sans danger.

32. Aucun aéronef sur le point de s'élever à partir du sol ou de la mer, ne devra tenter de décoller s'il y a risque de collision avec un autre aéronef en train d'atterrir.

33. Tout aéronef se trouvant dans un nuage, dans le brouillard, la brume ou dans toute autre condition de mauvaise visibilité, devra manœuvrer avec précaution, en tenant soigneusement compte des circonstances de fait.

34. En se conformant à ces règles on ne perdra toutefois pas de vue tels dangers de navigation et de collision ou toute autre circonstance qui pourraient rendre nécessaire de s'en écarter pour éviter un danger immédiat.

SECTION IV.

LEST.

35. Il est interdit de lancer, d'un aéronef en l'air, d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

SECTION V.

RÈGLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU-DESSUS OU DANS LE VOISINAGE DES AÉRODROMES.

36. Dans chaque aéroplane, il sera hissé, sur un point élevé, un drapeau qui donnera aux aéronefs voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, l'indication que ce virage doit être effectué à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire du mouvement des aiguilles d'une montre, ou bien à droite (sens de la marche des aiguilles d'une montre), suivant la couleur du drapeau. Un drapeau blanc indiquera que le virage doit être effectué à droite, et, dans ce cas, le drapeau devra constamment rester sur la droite de l'avion, c'est-à-dire du côté portant le feu vert; de même, un drapeau rouge signifiera que l'avion doit virer à gauche, le drapeau rouge demeurant alors sur le côté gauche qui porte le feu rouge de l'avion.

37. Un avion partant d'un aéroport ne devra pas virer à moins de 500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre et, s'il vire, il devra le faire en se conformant aux règles établies au paragraphe précédent.

38. Tout avion volant entre 500 et 1,000 mètres de distance du point le plus rapproché d'un aéroport devra se conformer aux règles de virage ci-dessus établies, à moins qu'il ne se tienne à plus de 2,000 mètres d'altitude.

39. Les atterrissages acrobatiques sont interdits sur les aéroports des États contractants ouverts au trafic international. Il est défendu aux avions de se livrer à des exercices acrobatiques à moins de 2,000 mètres de distance du point le plus rapproché d'un de ces aéroports.

40. Dans tout aéroport, la direction du vent sera clairement indiquée par un ou plusieurs des moyens reconnus, tels que T d'atterrissage, manche à vent, fumée, etc.

41. Tout avion partant d'un aéroport utilisé pour le trafic international ou y atterrissant, devra le faire vent debout, à moins d'empêchement causé par la disposition des lieux.

42. Si deux avions s'approchent en même temps d'un aéroport pour y atterrir, l'avion le plus élevé devra manœuvrer pour éviter l'avion volant à un niveau inférieur et, pour atterrir, se conformera aux règles du paragraphe 28 sur le dépassement.

43. La route sera laissée libre à tout avion essayant d'atterrir sur un aéroport après avoir fait les signaux de détresse.

44. Tout aéroport sera virtuellement divisé en trois zones pour un observateur placé face au vent. La zone de droite sera la zone de départ et la zone de gauche, celle d'atterrissage; entre ces deux zones, il y aura une zone neutre. Un avion voulant atterrir devra le faire aussi près que possible de la zone neutre, mais en se plaçant à la gauche de tout autre avion qui aurait déjà atterri. Ayant ralenti sa marche ou ayant fini de rouler sur le sol, l'avion se rendra immédiatement dans la zone neutre. De même, un avion qui s'enlève, le fera dans la partie la plus à droite de la zone de départ, tout en se maintenant franchement à gauche de tout autre avion en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

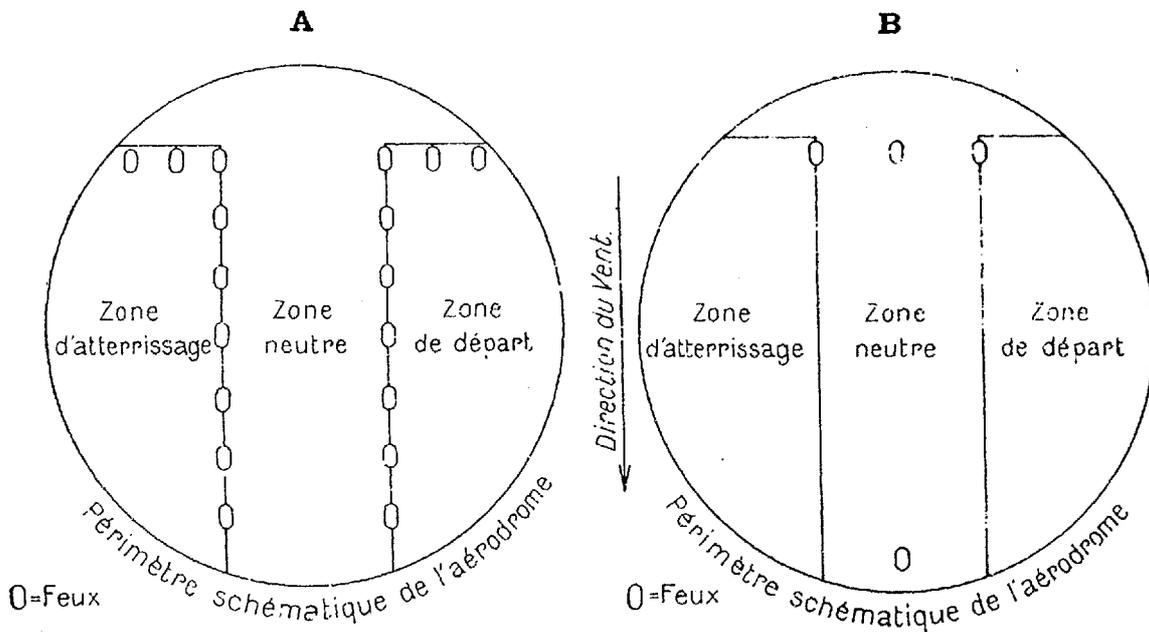
45. Aucun avion ne commencera à s'enlever avant que l'avion qui le précède n'ait complètement dégagé l'aérodrome.

46. Les règles ci-dessus s'appliqueront également aux atterrissages de nuit sur les aéroplanes; les signaux seront alors faits comme suit :

- a) Une lumière rouge indiquera que les virages doivent être effectués à gauche; une lumière verte avertira qu'ils doivent être effectués à droite (voir paragraphe 36). La zone de droite sera indiquée par des lumières blanches disposées de manière à former un L renversé, ou une potence; la zone de gauche sera marquée de la même façon. Les deux potences seront placées dos à dos et de manière que les longues branches marquent les limites de la zone neutre. Les atterrissages se feront invariablement dans la direction de la longue branche et en marchant vers le petit bras. Le feu placé à l'extrémité du long jambage doit occuper le point le plus rapproché du périmètre sur lequel un avion peut atterrir sans danger. Les feux jalonnant les petits bras marqueront l'autre limite du terrain où l'atterrissage peut se faire en toute sécurité. L'avion, par suite, ne devra pas dépasser le petit côté de la potence (Voir croquis A):
- b) Si l'on veut économiser l'éclairage et le personnel, on pourra utiliser le système suivant :

Du côté exposé au vent, deux feux seront placés de façon à marquer les limites de la zone neutre définie au paragraphe 44, la ligne qui joint les feux faisant un angle droit avec la direction du vent. Deux autres feux seront placés comme suit : l'un, au milieu de la droite qui joint les deux premiers; l'autre, sur la limite de l'aérodrome, du côté opposé et sur une parallèle à la direction du vent menée par le feu précédent, cette parallèle jalonnant ainsi l'axe de la zone neutre (voir croquis B).

Des feux supplémentaires peuvent être symétriquement placés le long des limites de la zone neutre et, aux extrémités des lignes de décollage et d'atterrissage, sur la ligne joignant les trois feux alignés du côté exposé au vent.



47. Aucun ballon captif, cerf-volant ou dirigeable amarré ne pourra, sans autorisation spéciale, s'élever à proximité d'un aérodrome, excepté dans les cas prévus au paragraphe 20.

48. Des marques ou signaux appropriés seront placés sur tous les obstacles fixes, dangereux pour la navigation aérienne, dans une zone de 500 mètres de large autour de tous les aérodromes.

VI

GÉNÉRALITÉS.

49. Tout aéronef manœuvrant sur l'eau, par ses propres moyens, doit obéir aux règlements établis en vue de prévenir les collisions en mer et, de ce fait, doit être considéré comme un bâtiment à vapeur ; mais il portera seulement les feux spécifiés dans le présent Règlement et non ceux prévus, dans les Règlements maritimes, pour les bâtiments à vapeur ; en outre, sauf dans les cas spécifiés aux paragraphes 17 et 20 ci-dessus, il n'utilisera pas les signaux sonores visés dans ces derniers règlements. Il ne sera pas non plus supposé entendre ces mêmes signaux

50. Aucune des prescriptions du présent règlement ne pourra être invoquée pour exonérer un aéronef ou son propriétaire, son pilote ou son équipage, des conséquences d'une négligence soit dans l'emploi des feux et des signaux, soit dans le service de vigie, soit dans l'observation des règles de la navigation aérienne en temps normal, ou dans les circonstances spéciales du cas envisagé.

51. Aucune des prescriptions ci-dessus ne pourra non plus être invoquée comme excuse en cas d'infraction aux règlements spéciaux établis et dûment publiés, relatifs à la circulation des aéronefs à proximité des aérodromes ou autres lieux ; l'observation de ces règlements restera obligatoire pour tous les propriétaires, pilotes ou équipages d'aéronefs.

ANNEXE E.

CONDITIONS MINIMA REQUISES POUR L'OBTENTION DE BREVETS DE PILOTES OU DE NAVIGATEURS.

SECTION I.

BREVETS DE PILOTES D'AVIONS OU D'HYDRAVIONS.

A. — BREVET DE PILOTE D'AVIONS OU D'HYDRAVIONS DE TOURISME (non valable pour les transports publics).

1. *Épreuves pratiques.*

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) *Épreuve d'altitude et de vol plané.* Un vol sans atterrissage, durant lequel le pilote devra rester, pendant au moins une heure, à une hauteur minimum de 2,000 mètres au-dessus du point de départ. La descente se terminera par un vol plané, les moteurs étant arrêtés à 1,500 mètres au-dessus du terrain d'atterrissage. L'atterrissage se fera sans que le moteur ait été remis en marche et dans un rayon d'au plus 150 mètres autour d'un point fixé d'avance par les examinateurs.

b) *Épreuve d'adresse.* Un vol sans atterrissage autour de deux mâts (ou de deux bouées) situés à 500 mètres l'un de l'autre et en décrivant une série de cinq huit (8), chaque virage étant effectué autour d'un des deux mâts (ou bouées). Ce vol sera fait à une altitude inférieure à 200 mètres au-dessus du sol (ou de l'eau) sans toucher le sol (ou l'eau). L'atterrissage sera effectué :

1° En arrêtant définitivement le ou les moteurs au plus tard quand l'aéronef touche le sol (ou l'eau);

2° En arrêtant l'aéronef à moins de 50 mètres d'un point fixé par le candidat lui-même avant le départ.

2. *Connaissances spéciales.*

Règlement sur les Feux et les Signaux et Code de l'Air. Règles de la circulation aérienne au-dessus et à proximité des aérodromes. Connaissance pratique de la législation aérienne internationale.

B.— BREVET DE PILOTE D'AVION OU D'HYDRAVION SERVANT AUX TRANSPORTS PUBLICS.

1. Épreuves pratiques.

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) Les épreuves d'altitude, de vol plané et d'adresse sont les mêmes que celles exigées pour le brevet de pilote d'avion de tourisme. Les candidats possédant déjà ce brevet n'auront pas à subir une seconde fois ces épreuves.

b) Épreuve d'endurance d'au moins trois cents kilomètres au-dessus des terres ou de la mer, avec retour final au point de départ. Ce voyage devra être fait sur le même aéronef et dans un délai de huit heures. Il comprendra deux atterrissages obligatoires (avec arrêt complet de l'appareil), en dehors du point de départ, sur des points fixés d'avance par les examinateurs.

Au départ, le candidat sera informé de la route à suivre et muni de la carte nécessaire. Les examinateurs décideront si la route a été correctement suivie.

c) *Vol de nuit :*

Un vol de trente minutes, fait à une hauteur d'au moins cinq cents mètres. Ce vol ne pourra commencer qu'au moins deux heures après le coucher du soleil; il finira au moins deux heures avant son lever.

2. Examen technique.

Le candidat ayant subi d'une façon satisfaisante les épreuves pratiques sera convoqué pour passer un examen sur les points suivants :

a) *Avions et Hydravions :*

Connaissance théorique des lois de la résistance de l'air et de ses effets sur les surfaces alaires et les plans de queue, sur les gouvernails de direction et de profondeur et sur les hélices; fonctions des différentes parties de l'aéronef et de leurs commandes.

Montage des avions et de leurs diverses parties.

Épreuves pratiques de réglage.

b) *Moteurs :*

Connaissances générales sur les moteurs à explosion et sur les fonctions de leurs divers organes; connaissances générales sur la construction, l'assemblage, l'ajustage et les caractéristiques des moteurs d'aviation.

Causes du mauvais fonctionnement des moteurs; causes de panne.

Épreuves pratiques de réparations courantes.

c) *Connaissances spéciales :*

Règlements sur les Feux et Signaux, Code de l'air et Règles de la Circulation aérienne au dessus et à proximité des aérodromes.

Connaissance pratique des conditions spéciales de la circulation aérienne et de la législation aérienne internationale.

Lecture des cartes; orientation; détermination du point; météorologie élémentaire.

REMARQUES.

Les épreuves pratiques devront être terminées dans le délai maximum d'un mois. Elles pourront être subies dans un ordre quelconque, chacune d'elles pouvant donner lieu à deux essais. Elles seront certifiées par des examinateurs dûment accrédités, qui en remettront le compte rendu aux autorités compétentes.

Les rapports officiels mentionneront les incidents survenus, notamment aux atterrissages. Avant chaque épreuve, les candidats devront présenter aux examinateurs des pièces irrécusables d'identité.

Un barographe devra être emporté dans toutes les épreuves pratiques et la feuille, signée par les examinateurs, sera jointe à leur rapport.

Les pilotes possédant le brevet militaire auront droit au brevet de pilote touriste ; mais, pour obtenir le brevet de pilote d'aéronef affecté aux transports publics, ils devront au préalable subir les examens techniques de navigation spécifiés au Titre B, 2 (c).

II

BREVET DE PILOTE DE BALLON LIBRE.

1. *Épreuves pratiques :*

Le candidat doit avoir fait les ascensions suivantes :

1. De jour : Trois ascensions d'instruction ;
 Une ascension conduite par lui sous la surveillance d'un instructeur ;
 Une ascension seul dans le ballon ;
 2. De nuit : Une ascension seul dans le ballon ;
- chaque ascension ayant duré au moins deux heures.

2. *Examen théorique :*

Lois élémentaires de l'aérostatique et de la météorologie.

3. *Connaissances spéciales :*

Connaissance générale du ballon et de ses accessoires ; gonflement ; réglage ; direction d'une ascension ; instruments ; précautions à prendre contre le froid et dans les hautes altitudes.

Règlement international sur les Feux et les Signaux et Code de l'Air ; Règles de la Circulation aérienne au-dessus et à proximité des aérodromes.

Connaissance pratique de la législation aérienne internationale. Lecture des cartes et orientation.

III

BREVET DE PILOTE DE DIRIGEABLE.

Tout pilote de dirigeable doit avoir le brevet de pilote de ballon libre.

Il y a trois classes de pilotes de dirigeables :

Le titulaire d'un brevet de première classe peut commander toutes les sortes de dirigeables ;

Le titulaire d'un brevet de deuxième classe peut commander les dirigeables de moins de 20,000 mètres cubes de capacité ;

Le titulaire d'un brevet de troisième classe peut commander les dirigeables de moins de 6,000 mètres cubes de capacité.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine ont droit au brevet de troisième classe.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine qui ont commandé des dirigeables de plus de 6,000 mètres cubes ont droit au brevet de première classe.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE TROISIÈME CLASSE.

1. *Épreuves pratiques :*

a) Vingt ascensions certifiées (dont trois de nuit) faites dans un dirigeable, chaque ascension ayant duré au moins une heure. Dans quatre au moins de ces ascensions, le candidat aura, sous la surveillance de l'officier commandant le dirigeable, conduit lui-même le ballon durant tout le trajet, départ et atterrissage compris.

b) Un voyage d'au moins 100 kilomètres, sur un itinéraire fixé à l'avance, se terminant par un atterrissage de nuit. Ce voyage aura été fait avec un inspecteur officiel à bord.

2. *Examen théorique :*

Aérostatique et météorologie ; densité des gaz, lois de Mariotte et de Gay-Lussac, pression barométrique, principe d'Archimède, compressibilité des gaz, interprétation et usage des renseignements et cartes météorologiques.

Propriétés physiques et chimiques des gaz légers et des matériaux employés dans la construction des dirigeables.

Théorie générale des dirigeables.

Propriétés dynamiques des corps en mouvement dans l'air.

3. *Connaissances générales :*

Connaissance élémentaire des moteurs à explosion.

Navigation élémentaire ; usage de la boussole ; manière de faire le point.

Gonflement ; arrimage ; réglage ; manœuvre ; commandes et instruments.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE DEUXIÈME CLASSE.

1. *Épreuves pratiques :*

Tout candidat au brevet de deuxième classe doit posséder le brevet de troisième classe et avoir fait au moins quatre mois de service comme pilote de troisième classe sur un dirigeable ; il doit avoir fait, en outre, comme pilote de troisième classe sur un dirigeable de plus de 6,000 mètres cubes, au moins dix ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable durant tout le trajet, départ et atterrissage compris.

2. *Examen théorique :*

Connaissance approfondie des questions figurant au programme pour l'obtention du brevet de troisième classe.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE PREMIÈRE CLASSE.

Épreuves pratiques :

Tout candidat au brevet de première classe doit posséder le brevet de deuxième classe et avoir fait au moins deux mois de service actif comme pilote de seconde classe sur un dirigeable; il doit, en outre, avoir fait, comme pilote de deuxième classe sur un dirigeable de plus de 20,000 mètres cubes, au moins cinq ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable durant tout le trajet, départ et atterrissage compris. Chaque ascension aura duré au moins une heure, avec un minimum de quinze heures en tout pour les cinq ascensions.

Examen théorique :

Comme pour le brevet de deuxième classe.

IV

BREVET DE NAVIGATEUR.

Tout aéronef affecté à un service de transports publics, ayant plus de dix passagers à bord et devant faire un voyage continu au-dessus des terres, entre deux points distants de plus de 500 kilomètres l'un de l'autre, ou bien un voyage de nuit, ou encore un voyage sur mer entre deux points distants de plus de 200 kilomètres l'un de l'autre, doit avoir à bord un officier navigateur, titulaire d'un brevet qui lui aura été délivré à la suite d'un examen pratique et théorique portant sur les matières suivantes :

1. *Astronomie pratique :*

Mouvements vrais et mouvements apparents des corps célestes. Différents aspects de la voûte céleste.

Angle horaire, temps moyen, temps vrai, temps astronomique.

Forme et dimensions de la terre.

Globes et cartes célestes.

Méthodes pour déterminer la latitude, la longitude, le temps et l'azimut.

2. *Navigation :*

Cartes terrestres et cartes marines; leur lecture.

Boussole; variation, inclinaison; méridien magnétique.

Itinéraires; détermination du cap du compas et ses corrections.

Compensation des boussoles (Technique et pratique).

Calcul de l'azimut.

Navigation à l'estime; calcul de la vitesse relative; dérive; tables de correction.

Chronomètres; corrections et comparaisons.

Sextants; leur réglage.

Connaissance des temps ou Nautical Almanac.

Détermination du point à l'aide d'azimuts et de hauteurs d'étoiles.

Navigation suivant l'arc de grand cercle.

Instruments de navigation aérienne.

3. *Connaissances générales :*

Règlements internationaux de navigation aérienne et maritime.

Législation aérienne internationale.

Connaissance pratique de la météorologie et usage des cartes météorologiques.

V

CERTIFICAT MÉDICAL.

Conditions médicales internationales d'aptitude pour la navigation aérienne.

1. Pour obtenir une licence, soit comme pilote, soit comme officier navigateur, soit comme mécanicien d'aéronef affecté aux transports publics, tout candidat devra se présenter, pour subir un examen, devant les médecins spécialement désignés ou autorisés à cet effet par l'État contractant dont il relève.

2. Les examens médicaux, tant pour la sélection initiale que pour la révision périodique du personnel navigant, porteront sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale :

a) Les antécédents héréditaires et personnels et, en particulier, l'équilibre du système nerveux. L'absence de tout trouble mental ou de toute tare morale ou physique pouvant intéresser la sécurité de la navigation aérienne ;

b) Les pilotes et les officiers navigateurs engagés dans les transports publics devront être âgés d'au moins dix-neuf ans ;

c) *Examen chirurgical général.* — L'aviateur ou l'aéronaute ne doit souffrir d'aucune blessure, n'avoir subi aucune opération, ne présenter aucune anomalie congénitale ou acquise pouvant être un obstacle à la sécurité de manœuvre d'un aéronef ;

d) *Examen médical général.* — L'aviateur ou l'aéronaute ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. Il doit posséder un cœur, des poumons, des reins et un système nerveux capables de supporter les effets de l'altitude et du vol prolongé ;

e) *Examen des yeux.* — L'aviateur ou l'aéronaute doit posséder un degré d'acuité visuelle compatible avec les nécessités de ses fonctions. Aucun pilote ou officier navigateur ne doit avoir plus de deux dioptries d'hypermétropie latente et la coordination musculaire doit être adaptée à la réfraction. Le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux ;

f) *Examen des oreilles.* — L'oreille moyenne doit être normale. L'aviateur ou l'aéronaute doit posséder un degré d'acuité auditive compatible avec les nécessités de ses fonctions ;

g) L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable ou hypoexcitable ;

h) *Examen du nez et de la gorge.* — L'aviateur ou l'aéronaute doit avoir une perméabilité nasale complète et n'être atteint d'aucune affection sérieuse, aiguë ou chronique, des voies respiratoires supérieures.

3. Chacun des États contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen

jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des *tests* employés aient été ultérieurement arrêtés, dans une Conférence spéciale, par les représentants médicaux autorisés de la Commission internationale de Navigation aérienne.

4. Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un certificat médical favorable, qui devra être produit pour obtenir la licence.

5. En vue de permettre la constatation du maintien de son aptitude à la navigation aérienne, chaque aviateur ou aéroneute sera périodiquement examiné, au moins tous les six mois, et les conclusions de cet examen seront jointes à son dossier. De même, en cas de maladie ou d'accident, son aptitude à la navigation aérienne doit être à nouveau reconnue. Les dates et les résultats de ces examens complémentaires seront mentionnés sur le brevet de pilote ou d'officier navigateur.

6. Un aviateur ou aéroneute qui, antérieurement à la présente Convention, aura fait ses preuves d'aptitude à la navigation aérienne ne pourra, tant qu'il aura conservé cette aptitude, être éliminé du personnel naviguant à raison de ce seul fait qu'il ne remplit pas toutes les conditions ci-dessus énoncées.

7. Chacun des États contractants peut, s'il le juge opportun, aggraver les conditions énoncées ci-dessus; mais, en tous cas, les conditions minima exigées doivent être maintenues pour le trafic international.

ANNEXE F.

CARTES INTERNATIONALES ET REPÈRES AÉRONAUTIQUES.

Les cartes internationales et les repères aéronautiques seront établis conformément aux règles générales suivantes :

SECTION I.

CARTES.

1. Il sera créé deux types de cartes aéronautiques, respectivement désignées ci-après sous les noms de « Cartes générales » et de « Carte normale ».

2. Les cartes générales, aussi bien que la carte normale, seront en principe construites d'après les règles adoptées par les Conférences internationales officielles tenues à Londres en 1909 et à Paris en 1913, pour l'établissement de la « Carte du monde au millionième » :

NOTE. — Extrait des résolutions adoptées par les Conférences de Londres et de Paris.

Les feuilles de la carte du monde au millionième embrassent uniformément 6 degrés en longitude et 4 degrés en latitude. Le canevas est formé par des méridiens tracés de 6 en 6 degrés à partir du méridien de Greenwich et par des parallèles tracées de 4 en 4 degrés à partir de l'Équateur.

Les 60 « fuseaux » méridiens, de 6 degrés de largeur, sont numérotés de 1 à 60 en partant de l'anti-méridien de Greenwich et en marchant vers l'Est.

De chaque côté de l'Équateur et jusqu'à la latitude de 88°, les 22 zones parallèles successives, de 4 degrés de hauteur, sont désignées par les 22 lettres de A à V.

Les deux calottes polaires, de deux degrés de rayon, sont marquées par la lettre Z.

Pour l'hémisphère Nord, chaque feuille de la carte porte un matricule formé de la lettre N suivie de la lettre de la zone et du numéro du fuseau qui se croisent sur la lettre en question. Ex. : N. K. — 12.

Pour l'hémisphère Sud, la lettre initiale N est remplacée par la lettre S. Ex. : S. L. — 28.

3. Les longueurs, distances, altitudes et profondeurs seront exprimées en mètres. Toutefois, chaque pays aura le droit d'y ajouter des mêmes éléments exprimés en unités nationales.

4. Les couleurs et signes conventionnels, ainsi que les arrangements pris pour la publication de la carte du monde au millionième, doivent, autant que possible, être employés pour les cartes aéronautiques internationales.

5. Pour les « cartes générales », on fera usage de la projection de Mercator, le degré de longitude étant représenté par une longueur de 3 centimètres. Les méridiens et les parallèles à cotes rondes en degrés seront marqués en traits fins; ceux formant les limites de feuilles de la carte du monde au millionième seront renforcés. La désignation de ces dernières feuilles sera celle employée sur la carte au millionième.

6. Chacune des cartes générales portera, en français, le titre : « Carte générale aéro-

nautique internationale » (Voir la planche spécimen I, ci-jointe) et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. Elle portera également un nom géographique approprié.

Chaque feuille portera au moins les renseignements ci-après : **Physionomie générale** du terrain et noms géographiques, stations de radiotélégraphie, **phares maritimes**, avec la hauteur du feu, sa portée au niveau de la mer, la couleur et la fréquence des éclats; frontières nationales; zones interdites; principales routes aériennes; lignes d'égale déclinaison magnétique; distances au Pôle sud; latitudes et longitudes (Voir paragraphe 7°) avec, dans la marge, les numéros des fuseaux correspondants et les lettres des zones de la carte du monde au millionième; la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la carte; le nom de l'établissement éditeur de la carte; la date de la publication et des éditions successives.

7. La « carte normale » sera établie à l'échelle du 200.000^{me}.

(NOTE. — Pour les pays à population clairsemée, l'échelle pourra toutefois, suivant le cas, être celle du 500.000^{me}, ou même celle du 1.000.000^{me}.)

Outre la chiffraison habituelle des longitudes et des latitudes, les feuilles de la carte normale porteront, encadrées dans des rectangles, de nouvelles coordonnées géodésiques, savoir : d'une part, la distance angulaire au pôle sud, croissant de 0° jusqu'à 180° au pôle nord et, d'autre part, la nouvelle longitude, rapportée à l'antiméridien de Greenwich pris comme origine, et comptée de 0° à 360° en marchant toujours vers l'Est.

8. Chacune des feuilles de la carte normale portera, en français, le titre : « Carte normale aéronautique internationale » (voir la planche spécimen II, ci-jointe) et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. Chaque feuille embrassera un degré en longitude et un degré en latitude. Elle sera désignée par le nom de la localité la plus importante marquée sur la feuille et par les nouvelles coordonnées (voir paragraphe 7°), de l'angle sud-ouest de celle-ci, la distance polaire étant écrite en premier lieu et les nombres des unités de degrés des deux coordonnées étant figurés en caractères plus gros.

EXEMPLES. — La feuille limitée au Sud par le parallèle de 49° (correspondant à 139° de distance au pôle Sud) et à l'Ouest par le méridien de 2° E (correspondant à 182° de nouvelle longitude) sera numérotée 139-182.

De même, la feuille limitée au Sud par le parallèle de 36° S (correspondant à une distance polaire australe de 54°) et à l'Ouest par le méridien de 7° W (soit 173° pour la nouvelle longitude) sera numérotée : 54-173.

9. Chacune des feuilles de la carte normale portera, autant que ces éléments sont connus :

a) Dans l'intérieur même du cadre : les tracés de 20' en 20' des méridiens et des parallèles; les routes, divisées en deux classes d'après leur degré de visibilité pour les aviateurs; les chemins de fer de toutes classes; les villes et bourgs, avec leur contour et le tracé des principales voies publiques les traversant; les villages, avec les mêmes indications, s'il est possible, ou, autrement, marqués par un petit cercle; les principaux traits du système hydrographique superficiel; les régions boisées et toutes autres surfaces impropres à l'atterrissage; les aéroplices, les hangars pour dirigeables; les installations pour le gonflement des ballons; les terrains d'atterrissage préparés sur terre et sur l'eau; les repères aéronautiques; les phares terrestres et feux fixes de navigation; les phares maritimes, avec la hauteur du feu, sa portée au niveau de la mer, la couleur et la fréquence des éclats; les stations de radiotélégraphie; les stations météorologiques; les lignes aériennes de transport d'énergie électrique; les objets

remarquables; les frontières nationales avec les entrées douanières prévues à l'Annexe H (art. 2); les zones interdites; les principales routes aériennes; les noms des principales nappes d'eau; les villes et bourgs; le relief du sol, figuré par un estompage, et les cotes d'altitude entourées d'un ovale pour les points culminants. Ex. : (712)

b) Dans les marges : un titre comprenant le matricule de la feuille, le nom de la localité choisie pour la désigner; une échelle en bordure, graduée en minutes; les noms des feuilles adjacentes; les latitudes et les distances au Pôle Sud; les longitudes anciennes et nouvelles; (voir paragraphe 7°); l'échelle des distances, graduée en kilomètres; la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la carte; un diagramme figurant la déclinaison magnétique moyenne dans l'étendue de la feuille; un cartouche donnant les numéros abrégés de la feuille considérée et des huit feuilles adjacentes par les côtés ou par les angles, ainsi que les frontières et les noms des pays partiellement représentés sur ces feuilles; le nom de l'établissement éditeur de la feuille et la date de sa publication.

10. Sur les cartes générales et sur les feuilles de la carte normale, les titres, notations marginales, diagrammes et légendes, seront conformes aux modèles ci-annexés. (Planches I et II.)

11. On éditera, en premier lieu, les cartes générales et les feuilles de la carte normale ainsi que les guides intéressant les routes aériennes éventuellement fixées à la suite d'accords internationaux.

NOTE. — Étant données les confusions et les erreurs auxquelles l'emploi des procédés topographiques habituels peut prêter pour la confection des cartes aéronautiques, il est fortement recommandé de recueillir, au moyen de reconnaissances aériennes, effectuées le long des routes les plus importantes, tous renseignements indispensables au sujet des accidents à figurer sur ces cartes, pour satisfaire aux besoins des pilotes.

II

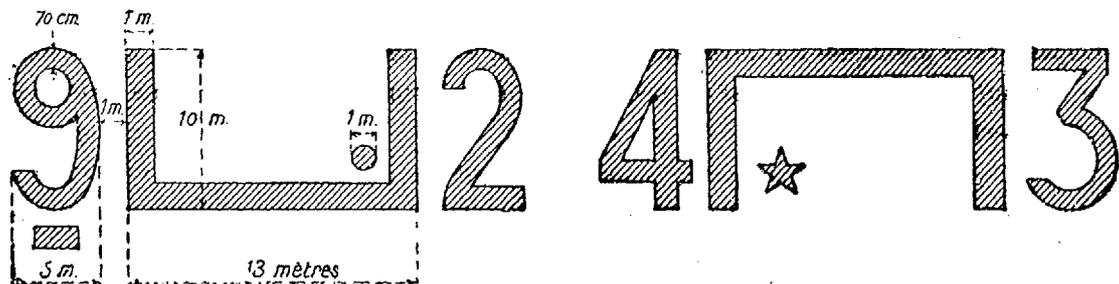
SYSTÈME UNIVERSEL DE REPÈRES AÉRONAUTIQUES.

1. Les repères aéronautiques établis sur le sol ou sur les toits d'édifices devront comporter une référence numérique et graphique avec les feuilles de la carte normale aéronautique internationale. A cet effet, chacun de ces repères montrera (voir les croquis ci-après) :

a) Le numéro abrégé de la feuille où il se trouve ;

b) La figuration du cadre même de cette feuille, sous la forme d'un demi-rectangle dont les petits côtés sont orientés Nord-Sud et qui reste ouvert, au *Nord* si le repère se trouve dans la moitié *Sud*, ou au *Sud* si le repère se trouve dans la moitié *Nord* ;

c) Un gros point indiquant, d'une manière approchée, la situation relative du repère dans la demi-feuille correspondante.



Repère situé dans la moitié inférieure de la feuille 92.
(Les petits côtés sont orientés Nord-Sud.)

Repère situé dans la moitié supérieure de la feuille

Les deux chiffres formant le numéro abrégé de la feuille doivent être placés, soit contre les côtés latéraux, soit au-dessus ou au-dessous du demi-rectangle, mais jamais à l'intérieur.

Lorsque plusieurs repères seront situés assez près les uns des autres pour pouvoir prêter à confusion, on pourra, pour les distinguer, employer, au lieu du point rond, un point carré, triangulaire ou en forme d'étoile.

Le cadre rectangulaire et les chiffres devront avoir au moins les dimensions indiquées sur les croquis ci-dessus.

2. Des repères aéronautiques devront être spécialement établis le long des routes aériennes internationales adoptées.

NOTE. — Les mesures utiles à prendre pour l'éclairage nocturne éventuel des repères aéronautiques seront ultérieurement fixées, à la suite d'expériences, par les soins de la Commission internationale de Navigation aérienne.

ANNEXE G.

RÉUNION ET DISTRIBUTION D'INFORMATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

1. *Nature et objet des informations météorologiques à fournir par les États contractants.*

A) « Données statistiques », ayant pour but d'indiquer le degré de sécurité des différentes routes et aérodromes pour les divers types d'aéronefs.

Ces données statistiques comportent :

- a) des analyses et sommaires de relevés d'informations météorologiques se référant au passé.
- b) des sommaires d'observations courantes.

B) « Informations courantes », destinées :

- a) à la tenue d'un registre courant sur l'état de l'atmosphère;
- b) à faire des prévisions de temps.

Ces informations courantes comprennent :

1. Les résultats des observations journalières.
2. Les listes des stations météorologiques où ces observations ont été faites.

C) « Prévisions », établies dans le but d'indiquer aux intéressés où et quand le vol est possible, ainsi que les meilleures conditions dans lesquelles il peut être effectué.

Ces prévisions représentent l'état des conditions prévues, savoir :

- a) « Prévision à courte échéance », pour les trois ou quatre heures suivantes.
- b) « Prévision normale », pour les vingt ou trente heures suivantes.
- c) « Prévision à longue échéance », pour les deux ou trois jours suivants.
- d) « Prévision de route », pour des zones ou des routes particulières, durant les six heures suivantes.

2. *Procédés à employer et dates auxquelles devront être fournis les différents types d'informations.*

A) « Les données statistiques » seront fournies par les Bureaux centraux météorologiques en ce qui concerne les informations générales, savoir :

a) Pour les analyses et sommaires de relevés d'informations se référant au passé, par la publication des carnets spéciaux donnant les moyennes, fréquences et valeurs extrêmes des éléments météorologiques principaux, accompagnés de cartes et de diagrammes; on donnera de préférence les indications relatives à des régions connues pour présenter des particularités au point de vue météorologique.

b) Pour les sommaires d'observations courantes, par la publication mensuelle des valeurs relevées chaque mois.

B) Les « informations courantes » seront envoyées de Bureaux météorologiques à Bureaux météorologiques, savoir :

a) Résultats des observations journalières, transmis télégraphiquement :

1. Par des rapports réguliers à heures fixes (voir Appendice I).

2. Par des rapports spéciaux, si la demande en est faite dans l'intervalle (Voir Appendice II).

b) Liste des stations, toutes les fois qu'il est nécessaire pour tenir d'autres pays au courant des endroits où sont faites des observations et pour leur indiquer aussi les détails locaux et topographiques affectant les conditions atmosphériques dans chaque station.

c) Les « Prévisions » sont fournies par les Bureaux météorologiques, comme informations générales, par voie de publication dans la Presse, et transmises, par télégraphe, aux autres pays sur leur demande, ou bien encore fournies aux intéressés par tous autres moyens jugés les meilleurs (Voir Appendice III).

APPENDICE I.

RAPPORTS RÉGULIERS.

Ces rapports sont de deux sortes, savoir :

1. Rapports particuliers.
2. Rapports collectifs.

1. Les Rapports particuliers contiennent les résultats des observations faites dans chaque station aux heures : 0100, 0700, 1300 et (1800 ou) 1900 [temps moyen de Greenwich (T. M. G.)]. Ces rapports sont rédigés aussitôt que les observations ont été faites et sont transmis à une Station ou Bureau central collecteur; lorsque l'établissement de ces rapports est possible ou suffisant pour deux seulement de ces heures, ces dernières devront être séparées par un intervalle de 12 heures. (Il est désirable que les heures actuellement fixées soient ultérieurement, et à la suite d'un accord international, remplacées par celles de 0300, 0900, 1500 et 2100, T. M. G.)

Toutes les fois qu'il sera possible, les rapports donneront des indications sur les éléments ci-après :

1. Vent.
2. Pression atmosphérique.
3. Température et humidité.
4. Brouillard et visibilité.
5. Nuages.
6. Précipitations (pluie, neige, grêle, etc.)
7. Orages, ouragans, cyclones, tempêtes de poussière.
8. Autres phénomènes atmosphériques.
9. État de la mer.

et aussi sur les courants, la température et l'humidité des régions supérieures de l'atmosphère, tous renseignements fournis par des stations ayant la possibilité d'effectuer des observations de cette nature.

Les rapports seront établis sur les modèles et d'après les codes figurant à l'Appendice IV.

2. Les rapports collectifs sont la réunion des rapports particuliers reçus par une Station ou par un Bureau central et transmis à d'autres Bureaux centraux.

Ces rapports sont divisés en trois classes, savoir :

1^{re} Classe. Rapports établis dans l'heure et demie qui suit le moment où les observations ont été faites dans les stations locales; ils sont transmis dans un rayon de 1,500 kilomètres aux Bureaux principaux des autres pays. Le Bureau central est habituellement, dans ce cas, le Bureau principal du Pays transmetteur.

2^e Classe. Rapports ayant pour but de donner aux pays distants de plus de 1,500 kilomètres des informations essentielles pour l'établissement de leurs propres prévisions. Les

Bureau central, dans ce cas, est celui d'un État possédant une station de T. S. F. à longue portée, c'est-à-dire capable d'atteindre au moins 3,000 kilomètres. Le Rapport de deuxième classe est établi dans les trois heures qui suivent le moment des observations. Il est formé d'extraits de rapports de première classe (Voir Appendice IV). Il doit comprendre une prévision des conditions du temps pour le Pays d'origine.

3^{me} Classe. Rapports transmis par des centres locaux à d'autres centres locaux, dans un rayon d'environ 500 kilomètres. Les Rapports de cette nature sont formés d'extraits de Rapports de 1^{re} classe (Voir Appendice IV) émanant de stations avoisinantes et rédigés dans les 30 minutes qui suivent l'heure des observations.

APPENDICE II.

RAPPORTS SPÉCIAUX.

Les Rapports spéciaux donnent les résultats d'observations continues, recueillies dans des aéroplaces situées sur des routes aériennes reconnues et dotées de stations météorologiques. Ils sont fournis dans les 30 minutes de la demande faite par un Bureau central appartenant à une aéroplace située sur la route en question. La distance maximum d'où ces Rapports pourront être réclamés sera de 500 kilomètres. Les demandes pourront viser la fourniture de rapports horaires.

Ces Rapports seront transmis par téléphone ou par T. S. F., et pourront être réclamés d'un Pays à un autre dans le cas d'une route aérienne internationale; quand ils seront transmis par télégraphe, ces Rapports devront être rédigés sous la forme et avec le code prescrits à l'Appendice IV.

APPENDICE III.

PRÉVISIONS.

Les « prévisions à courte échéance », établies pour une période de 3 ou 4 heures, donnent les conditions prévues pour les nuages, le temps, les vents de surface et la visibilité, ainsi que pour la direction et la vitesse du vent aux altitudes de 1000 et 2000 mètres, avec une appréciation de la convenance des conditions atmosphériques en question pour les différents types d'aéronefs.

Les « prévisions normales », établies pour une durée de 20 à 30 heures, donnent des informations analogues, mais en termes plus généraux.

Les « prévisions à longue échéance » donnent un aperçu général pour les deux ou trois jours suivants.

Les « prévisions de route » sont établies deux fois chaque jour, par des Bureaux centraux, d'après les informations reçues des stations particulières, et donnent un aperçu des conditions atmosphériques prévues, environ 6 heures à l'avance, pour les différentes régions ou routes du Pays.

APPENDICE IV.

FORMULAIRES POUR LES RAPPORTS ET CODES POUR LEUR TRANSMISSION.

Chaque station recevra un signal d'appel ou matricule, formé d'un groupe de lettres ou de chiffres qui servira pour la désigner dans les rapports et pour les appels par T. S. F.; ces matricules devront tous être distincts les uns des autres.

Les Rapports seront formulés au moyen de symboles ou lettres météorologiques. Pour les transmissions, chaque symbole sera suivi d'une cote numérique marquant les particularités du phénomène correspondant et fixée en conformité des codes reproduits ci-après.

SYMBOLES MÉTÉOROLOGIQUES ET LEUR SIGNIFICATION.

- BBB = Pression barométrique réduite au niveau de la mer et exprimée en millibars et dixièmes de millibars, c'est-à-dire corrigée de la température, de la gravité et de l'erreur du zéro de l'échelle. Le chiffre initial 9 ou 10 sera omis dans les télégrammes.
- DD = Direction du vent (rapportée au Nord vrai et non au Nord magnétique) prise à une hauteur de 10 à 15 mètres du sol et cotée de 1 à 72 (voir Code X).
- F = Force du vent, exprimée dans l'échelle de Beaufort (tout vent d'une force de 9 sera spécialement noté à la fin du télégramme.)
- ww = Temps actuel (Code I)
- TT = Température en degrés absolus A (0° A = -273° C; 273° A = 0° C); on ne transmettra pas le premier chiffre.
- A = Forme des nuages bas (Code III).
- L = Aire proportionnelle des nuages bas (exprimée en dixièmes de ciel couvert; le total 10, correspondant à un ciel entièrement couvert, sera remplacé par 0 dans les télégrammes).
- B = Forme des nuages d'altitude moyenne ou élevée (Code III).
- M = Aire proportionnelle des nuages moyens ou hauts, évaluée en dixièmes de ciel couvert.
- h = Altitude de la base des nuages bas (Code IV) [a].
- WW = Conditions atmosphériques dans le passé (Code II).
- V = Visibilité (Code V).
- H₁ = Humidité relative (Code VI).
- S = État de la mer (Code VII).
- β = Allure de la courbe barométrique (Code IX).
- bb = Variation barométrique exprimée en demi-millibars par trois heures; on ajoutera systématiquement 50 aux variations négatives.
- F₁ = Convenance des conditions atmosphériques pour les avions (Code VIII) [a].
- F₂ = Convenance des conditions atmosphériques pour les dirigeables (Code VIII) [b].
- RR = Pluie : 1^o de jour; 2^o de nuit; hauteur en millimètres et dixièmes de millimètres.
- MM = Température maximum de la journée.
- mm = Température minimum de la nuit.
- X = Chiffre de réserve.

SYMBOLES SPÉCIAUX POUR LES COURANTS D'AIR SUPÉRIEURS.

- H = Altitude (Code IV) [b].
- DD = Direction, indiquée d'après l'échelle 1-72, c'est-à-dire par échelons de 5° (voir Code X).
- VV = Vitesse, exprimée en kilomètres à l'heure (pour une vitesse supérieure à 99 kilomètres, on emploiera trois chiffres).

SYMBOLES SPÉCIAUX POUR LA TEMPÉRATURE ET L'HUMIDITÉ
DES COUCHES D'AIR SUPÉRIEURES.

- p = Hauteur ou pression (Code IV) [c].
- HH = Pourcentage actuel d'humidité relative.

SYMBOLE SPÉCIAL POUR RAPPORTS COLLECTIFS DE 2^e CLASSE.

- BB = Pression barométrique en millibars entiers, le chiffre initial 9 ou 10 étant omis.

MODÈLES DE MESSAGES EXPRIMÉS EN SYMBOLES MÉTÉOROLOGIQUES.

RAPPORTS RÉGULIERS.

1. *Rapports particuliers des stations.* — Le signal d'appel de la station sera suivi des groupes suivants :

BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — β bbF₁F₂. — RRMMX (ou RRmmX).

Deux groupes supplémentaires seront employés pour les rapports émanant de Stations appropriées à l'observation des courants supérieurs. Le premier de ces groupes sera un groupe de cinq chiffres, indiquant que des renseignements sur les courants supérieurs sont donnés dans le groupe qui suit et qui a la forme générale HDDVV.

Deux autres groupes supplémentaires figureront dans les rapports émanés de stations appropriées à l'observation de la température et de l'humidité des couches d'air supérieures; le premier de ces groupes sera un groupe de cinq chiffres, indiquant que la température et l'humidité des couches d'air supérieures sont données dans le groupe qui suit et qui a la forme générale ρ TTHH.

(NOTE. — Ces groupes spéciaux de cinq chiffres seraient, au point de vue de la signalisation, avantageusement remplacés par un signal Morse spécial).

2. *Rapports collectifs de première classe.* — Les rapports particuliers des stations seront établis dans la même forme générale. L'état des couches supérieures est donné à la fin, pour les stations auxquelles il se réfère, les courants d'air supérieurs étant indiqués seulement pour les hauteurs de 500, 1,000, 2,000 et 5,000 mètres (voir Code IV [b.]).

Exemple de rapport collectif de première classe donnant des informations provenant de quatre stations A, B, C, D, dont deux, les stations B et C, ont donné des renseignements sur les courants d'air supérieurs et les deux autres stations, B et D, des indications sur l'humidité et la température des couches supérieures.

Signal d'appel pour "A" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

Signal d'appel pour "B" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

Signal d'appel pour "C" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

Signal d'appel pour "D" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

Groupe indiquant que des renseignements suivent au sujet des courants d'air supérieurs.

Signal d'appel pour "B" — HDDVV.

Signal d'appel pour "C" — HDDVV.

Groupe indiquant que des informations suivent au sujet de la température et de l'humidité des couches supérieures :

Signal d'appel pour "B" — ρ TTHH.

Signal d'appel pour "D" — ρ TTHH.

3. *Rapports collectifs de deuxième classe.* — Les rapports particuliers sont transmis successivement dans la forme abrégée ci-après :

Signal d'appel pour la station — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Les indications relatives aux courants d'air supérieurs sont données à la fin du télégramme, pour des hauteurs de 2,000 et de 5,000 mètres et pour des stations choisies.

Exemple de rapport collectif de deuxième classe avec informations provenant de quatre stations A, B, C, D, dont deux, les stations B et C, donnent des renseignements sur les courants supérieurs :

Signal d'appel pour la station "A" — B3DDF — wwTTh — AL β bb.

— — — — "B" — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Signal d'appel pour la station "C" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

— — — — "D" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Groupe indiquant que des informations suivent au sujet des courants d'air supérieurs :

Signal d'appel pour la station "B" — H DD VV —

— — — — "C" — H DD VV —

Prévisions météorologiques pour la contrée d'origine.

4. *Rapports collectifs de troisième classe.* — Les rapports particuliers seront transmis successivement dans la forme abrégée ci-après :

Signal d'appel de la station — DDF₁ F₂ — ALBMh — wwWWV —

(NOTE 1. — Les modèles pour la transmission des "Rapports spéciaux" et des "Prévisions" n'ont pas encore été établis.)

(NOTE 2. — Les observations recueillies par des navires en mer et leur transmission télégraphique réclament des arrangements spéciaux qu'il n'a pas encore été possible de réaliser. De même pour les observations faites à bord d'aéronefs.)

CODES.

Code I. — Temps présent. — ww.

Note. — Les groupes 00 à 49 s'appliquent à un temps sans pluie.

Les groupes 50 à 70 et 77 à 97 s'appliquent à un temps pluvieux.

Pas de brume ni de brouillard.

00 Ciel absolument sans nuages.	25 Brouillard humide coté 4.
01 Ciel moins qu'à moitié couvert.	26 — — 5.
02 — presque à moitié couvert.	27 — — 6.
03 — presque aux trois-quarts couvert.	28 — — 7.
04 — couvert, avec de petites éclaircies.	29 — — 8.
05 — complètement couvert.	

Phénomènes spéciaux non accompagnés de pluie.

<i>Brume ou Brouillard sans pluie.</i>		30 Air humide.
06 Ciel couvert avec brouillard coté 1.		31 Visibilité exceptionnelle.
07 — — — 2.		32 Brouillard de poussière.
08 — — — 3.		33 Rosée.
09 — — — 4.		34 Gelée blanche.
10 — — — 5.		35 Givre.
11 — — — 6.		36 Verglas moyen.
12 — — — 7.		37 Fort verglas.
13 — — — 8.		38 Halo solaire.
14 Légère brume cotée 1.		39 Halo lunaire.
15 — — — 2.		40 Couronne solaire.
16 Brouillard coté 3.		41 Couronne lunaire.
17 — — — 4.		42 Aurore boréale.
18 — — — 5.		43 Rafales.
19 — — — 6.		44 Bise, grand vent.
20 — — — 7.		45 Ténèbres.
21 — — — 8.		46 Mauvais : temps menaçant.
22 Légère brume humide cotée 1.		47 Tonnerre.
23 — — — 2.		48 Éclairs.
24 Brouillard humide coté 3.		49 Tonnerre et éclairs.

Pluie et Brouillard (50 à 58).

50	Pluie légère	} avec brouillard coté 2 ou 3.
51	— moyenne	
52	— forte	
53	— légère	} avec brouillard coté 4 ou 5.
54	— moyenne	
55	— forte	
56	— légère	} avec brouillard coté 6 à 8.
57	— moyenne	
58	— forte	

Précipitation avec Rafales de vent.

59	Pluie légère.
60	— moyenne.
61	— forte.
62	Grêle faible.
63	Pluie moyenne avec grêle.
64	— forte avec grêle.
65	Légère chute de grésil.
66	Moyenne chute id.
67	Forte chute id.
68	Faible chute de neige.
69	Moyenne —
70	Forte —

Neige tombée.

71	Neige recouvrant entièrement le sol,
72	— avec taches sans neige.

73 Amas de neige.

74	} Chiffres de réserve.
75	
76	

Précipitations.

77	Bruine légère.
78	— moyenne.
79	— forte.
80	Pluie légère.
81	— moyenne.
82	— forte.
83	Légère chute de grêle.
84	Moyenne chute de grêle.
85	Forte chute de grêle.
86	Légère chute de grésil.
87	Moyenne chute de grésil.
88	Forte chute de grésil.
89	Légère chute de neige.
90	Moyenne chute de neige.
91	Forte chute de neige.
92	Orage léger sans grêle.
93	— moyen —
94	— fort —
95	Orage léger avec grêle.
96	— moyen —
97	— fort —
98	} Chiffres de réserve.
99	

Code II. — Conditions météorologiques dans le passé. — WW.

Note. — Les groupes de 00 à 49 s'appliquent à un temps sans précipitations.

Les groupes de 50 à 97 s'appliquent à un temps avec précipitations.

Aucune condensation ni brouillard.

00	— Ciel sans nuage.
01	— Ciel presque entièrement bleu ; nuages d'altitude moyenne ou élevée.
02	— Ciel presque entièrement bleu ; nuages bas.
03	— Ciel presque entièrement bleu avec nuages à différents niveaux.
04	— Ciel partiellement couvert ; nuages moyens ou hauts.
05	— Ciel partiellement couvert ; nuages bas.
06	— Ciel partiellement couvert ; nuages à différents niveaux.
07	— Ciel nuageux et couvert ; nuages d'altitude moyenne ou élevée.
08	— Ciel nuageux et couvert ; nuages bas.
09	— Ciel nuageux et couvert ; nuages à différents niveaux.

Temps couvert avec éclaircies.

10	— Nuages de moyenne ou de grande altitude.
11	— Nuages bas.
12	— Nuages d'altitudes variées.
13	— Ciel complètement couvert ; nuages bas ou d'altitudes variées.
14	— Ciel bleu et couvert ; nuages bas ou de niveaux variés.

Brouillard avec nuages au-dessus.

15	— Temps couvert avec brouillard coté 1.
16	— — — 2.
17	— — — 3.
18	— — — 4 ou 5.
19	— — — 6 à 8.

Brume ou brouillard.

20	— Brume cotée 1.
21	— Brume cotée 2.

- 22 — Brouillard coté 3.
 23 — — 4 ou 5.
 24 — — 6 à 8.

Brouillard humide ou Brume.

- 25 Brume légère cotée 1.
 26 — — 2.
 27 Brouillard humide coté 3.
 28 — — 4 ou 5.
 29 — — 6 à 8.

*Phénomènes spéciaux non accompagnés
 de condensations.*

- 30 Air humide.
 31 visibilité exceptionnelle.
 32 brouillard de poussière.
 33 rosée.
 34 gelée blanche.
 35 givre.
 36 léger verglas.
 37 fort verglas.
 38 halo solaire.
 39 halo lunaire.
 40 couronne solaire.
 41 couronne lunaire.
 42 aurore boréale.
 43 rafale.
 44 grains.
 45 ténèbres.
 46 mauvais temps ; temps menaçant.
 47 Tonnerre.
 48 Éclairs.
 49 Tonnerre et éclairs.

Condensation. — Averses.

- 50 légère averse de pluie.
 51 moyenne —
 52 forte —
 53 légère averse de grêle, ou pluie et grêle.
 54 moyenne — —
 55 forte — —
 56 faible averse de grésil, ou de pluie et de
 [grésil].
 57 moyenne — —
 58 forte — —
 59 légère chute de neige.

- 60 moyenne chute de neige.
 61 forte —

Précipitations passagères.

- 62 Bruine légère passagère.
 63 — moyenne —
 64 — forte —
 65 pluie faible —
 66 — moyenne —
 67 — forte —
 68 pluie légère et grêle. —
 69 — moyenne — —
 70 — forte — —
 71 chute faible — de grésil, ou de
 [pluie et de grésil].
 72 — moyenne — — —
 73 — forte — — —
 74 — faible — de neige.
 75 — moyenne — —
 76 — forte — —

Précipitations continues ou presque continues.

- 77 bruine légère.
 78 — moyenne.
 79 — forte.
 80 chute de pluie légère.
 81 — — moyenne.
 82 — — forte.
 83 — légère de pluie et de grêle.
 84 — moyenne — —
 85 — forte — —
 86 — légère de grésil, ou de pluie et de grésil.
 87 — moyenne — — —
 88 — forte — — —
 89 — légère de neige.
 90 — moyenne —
 91 — forte —

Orages.

- 92 orage léger (sans grêle).
 93 — moyen —
 94 — violent —
 95 — léger (avec grêle).
 96 — moyen —
 97 — violent —
 98 Chiffre de réserve.

9 —

Code III. — *Forme des nuages* : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Nuages bas. — A.} \\ \text{Nuages élevés ou d'altitude moyenne. — B.} \end{array} \right.$

- Nuages bas :
- 1 Fracto cumulus.
 - 2 Mammato cumulus.
 - 3 Strato cumulus bas (altitude inférieure à 1.200 mètres).
 - 4 Strato cumulus élevés (altitude supérieure à 1,200 mètres).
 - 5 Nimbus.
 - 6 Cumulus.
 - 7 Cumulo nimbus.
 - 8 Stratus.

- Nuages élevés :
- 1 Cirrus.
 - 2 Cirro stratus.
 - 3 Cirro cumulus.
 - 4 Faux cirrus.

- Nuages d'altitude moyenne :
- 5 Alto stratus mince épais (soleil ou lune visible au travers).
 - 6 Alto stratus épais.
 - 7 Alto cumulus (altitude inférieure à 3 kilomètres).
 - 8 Alto cumulus (élevé) (altitude supérieure à 3 kilomètres).

Code VI (a), (b), (c). — *Altitudes et pressions dans les hautes couches atmosphériques.*

Code IV (a). — *Altitude de la base des nuages bas. — h.*

Code IV (b). — *Altitude des courants d'air supérieurs — H.*

0 nuages au dessous de 150 mètres.	1 altitude de 200 mètres.
1 nuages entre 150 et 300 —	2 — 500 —
2 — — 300 et 500 —	3 — 1000 —
3 — — 500 et 750 —	4 — 1500 —
4 — — 750 et 1000 —	5 — 2000 —
5 — — 1000 et 1500 —	6 — 3000 —
6 — — 1500 et 2000 —	7 — 4000 —
7 — — 2000 et 2500 —	8 — 5000 —
8 — — 2500 et 3000 —	
9 par de nuages bas.	

Code IV (c). — *Hauteurs et pressions auxquelles se rapportent les cotes de température et d'humidité*

0 Surface du sol.	5 Pression de 850 mb.
1 300 mètres au-dessus du sol.	6 — de 800 —
2 Pression de 1000 millibars (mb)	7 — de 750 —
3 — de 950 —	8 — de 700 —
4 — de 900 —	9 — de 600 —

Code V. — Visibilité à la surface du sol et Brouillard. — V.

Chiffre du Code.	Distance maximum à laquelle on peut distinguer un objet.	Équivalence.	Chiffre du Code.	Distance maximum à laquelle on peut distinguer un objet.	Équivalence.
0	Moins de 25 mètres.	Brouillard coté 8	5	4 000 mètres	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 4
	25 —	7			
1	50 —	6	6	7 000 —	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 5
	100 —	5			
2	200 —	4	7	12 000 —	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 6
	500 —	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 1	8	20 000 —	Visibilité cotée 7
3	1 000 —	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 2	9	30 000 mètres plus de 30 000 mètres et temps clair	— <i>id.</i> — 8
4	2 000 —	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 3			Visibilité cotée 9

Code VI. — Humidités relatives. — H.

0	Correspond à 95 à 100 p. 100.	5	Correspond à 50 à 59 p. 100.
9	— 90 à 94 —	4	— 40 à 49 —
8	— 80 à 89 —	3	— 30 à 39 —
7	— 70 à 79 —	2	— 20 à 29 —
6	— 60 à 69 —	1	— 10 à 19 —

Code VII. — Etat de la Mer. — S.

Chiffre du code.	État de la surface.	Chiffre du code.	État de la surface.
0	Mer d'huile; calme plat.	5	Surface plutôt agitée.
1	Très calme, surface très légèrement ridée.	6	Surface agitée.
2	Surface légèrement ridée.	7	Hautes lames.
3	Clapotis.	8	Mer très houleuse; très hautes lames.
4	Surface modérément ridée.	9	Mer démontée; mer en furie.

Code VIII (a) et (b). — Conditions du temps pour la Navigation aérienne.

Code VIII (a) Avions.

Chiffre du code.	
0	tout à fait mauvais : brouillard.
1	— <i>id.</i> — pluie et nuages bas.
2	— <i>id.</i> — coups de vent, tempête.
3	très dangereux : brume.
4	— <i>id.</i> — vent et mauvais temps.
5	dangereux : brume.
6	— <i>id.</i> — vent et mauvais temps.
7	bon pour le vol.
8	très bon pour le vol.
9	parfait —

Code VIII (b) Dirigeables.

Chiffre du code.	
0	tout à fait mauvais : brouillard.
1	— <i>id.</i> — pluie, vent et nuages bas.
2	— <i>id.</i> — coups de vent, tempête.
3	très dangereux : vent violent.
4	— <i>id.</i> — rafales intermittentes
5	dangereux : fort vent.
6	— <i>id.</i> — faibles rafales.
7	bon.
8	très bon.
9	parfait.

Code IX. — Allure de la courbe barométrique. — β.

0 Pression stationnaire.	7 Pression décroissante et actuellement stationnaire.
1 — variable.	8 Pression croissante et actuellement stationnaire ou décroissante.
2 — croissante.	9 Rafales; montée soudaine, avec changements marqués de vent et de temps.
3 — décroissante.	
4 — décroissante puis croissante.	
5 — stationnaire puis croissante.	
6 — stationnaire puis décroissante.	

Code X. — Direction du vent. — DD.

La direction du vent est indiquée par échelons de 5°, au moyen des nombres entiers de 1 à 72. Les nombres correspondants aux points cardinaux de l'ancien code télégraphique sont les suivants :

04	Correspond à NNE.
09	— NE.
13	— ENE.
18	— Est.
22	— ES.
27	— SE.
31	— SSE.
36	— Sud.

40	Correspond à SSW.
45	— SW.
49	— WSW.
54	— Ouest.
58	— WNW.
63	— NW.
67	— NNW.
72	— Nord.

Pour exprimer dans cette échelle une orientation calculée en degrés, il faut diviser par 5 le nombre de degrés (ou multiplier ce nombre par 2, diviser ensuite par 10 et arrondir finalement au nombre entier le plus proche).

Ex. . 17° égale 03 ; 53° égale 11° ; 257° égale 51 ; 313° égale 63.

ANNEXE H.

DOUANES.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1.

Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aérodromes spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque État contractant et dénommés « aérodromes douaniers ».

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que sur les mêmes aérodromes.

2.

Tout aéronef qui se rend d'un État dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les États contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques.

3.

Toute information utile concernant les aérodromes douaniers d'un État, y compris tout changement apporté à la liste, avec les changements correspondants nécessaires sur les cartes aéronautiques, les dates auxquelles ces changements deviennent valides et toutes autres informations concernant les aérodromes internationaux qui seraient créées, seront notifiées par l'État intéressé à la Commission internationale de Navigation Aérienne qui communiquera ces informations à tous les États contractants. Les États contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aérodromes internationaux réunissant les services douaniers de deux ou plusieurs États.

4.

Lorsque, par suite d'un cas de force majeure dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir sur le plus prochain aérodrome douanier situé sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cet aérodrome, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au paragraphe 5 et désigneront au pilote l'aérodrome douanier où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

5.

Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou qu'ils en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aérodrome leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6.

Le manifeste est conforme au modèle n° 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle n° 2 ci-joint.

Tout État contractant a la faculté d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.

7.

Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal, au vu du manifeste et des déclarations, procède aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appose d'un cachet sa signature.

Il revêt de son sceau les marchandises ou les groupes de marchandises pour lesquels cette formalité est exigée.

A l'arrivée, l'agent fiscal constate l'intégrité des scellés, procède aux opérations du dédouanement, vise le carnet de route et conserve le manifeste.

S'il s'agit d'un aéronef ne transportant pas de marchandises, il est simplement soumis au visa de son carnet de route par les services de police et de douane.

Le combustible à bord ne sera pas passible de droit de douane, pourvu que la quantité ne dépasse pas celle nécessaire à l'accomplissement du voyage tel qu'il est défini sur le carnet de route.

8.

Par exception aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs postaux, ceux appartenant à des Compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées et ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes ni au transport des marchandises, pourront être dispensés d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisés à commencer ou à finir leur voyage en certaines aéroplages de l'intérieur, désignées par l'Administration des douanes et de la police de chaque État et où les formalités douanières seront remplies.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aéronautique et se faire reconnaître, par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

REGIME APPLICABLE AUX APPAREILS ET AUX MARCHANDISES.

9.

Les aéronefs atterrissant en Pays étranger acquittent, en principe, les droits de douane s'il en existe.

S'ils doivent être réexportés, ils bénéficient du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

S'il se forme, entre deux ou plusieurs Pays de l'Union, des Sociétés de Tourisme, les aéronefs desdits Pays jouiront du régime du « Triptyque ».

10.

Les marchandises arrivant par aéronef sont considérées comme provenant du Pays où le carnet de route et le manifeste ont été visés par l'agent fiscal.

Elles sont, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers, soumises à des règles analogues à celles applicables aux marchandises importées par terre ou par mer.

11.

Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des Douanes de destination.

TRANSIT AÉRIEN.

12.

Lorsque, pour atteindre sa destination, un aéronef doit survoler un ou plusieurs des Pays contractants, sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun de ces pays, deux cas sont à distinguer :

1. Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou des marchandises, il ne sera tenu que de suivre la route normale et de se faire reconnaître par signaux à son passage au-dessus des points désignés à cet effet;

2. Dans les autres cas, une escale obligatoire dans un aéroport douanier lui sera imposée, et le nom de cet aéroport sera inscrit sur le carnet de route, avant le départ. A l'escale les autorités douanières examineront les papiers et le chargement et prendront, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises, ou l'acquiescement des droits.

Les dispositions de l'article 9, 2^e alinéa, sont applicables aux marchandises qui doivent être réexportées.

Si l'aéronef dépose ou reprend des marchandises, l'agent fiscal le constate sur le manifeste dûment complété et appose, s'il y a lieu, de nouveaux scellés.

DISPOSITIONS DIVERSES.

13.

Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'État survolé.

14.

Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les repré-

sentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement, pour exercer leurs droits de surveillance.

15.

Sauf pour les aéronefs postaux, tous déchargements et jets, sauf le lest, en cours de route pourront être interdits.

16.

En plus des pénalités qui peuvent être édictées, par les lois du pays lésé, pour infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé; cet État suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute.

17.

Les dispositions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux aéronefs militaires titulaires d'une autorisation spéciale (articles 31, 32 et 33 de la Convention), ni aux aéronefs de police et de douane (articles 31 et 34 de la Convention).

NOTA. — Le manifeste ne doit pas porter de rature ou surcharges non approuvées par les agents qualifiés des douanes ni contenir des mots en interligne ou plusieurs articles sur la même ligne. On pourra ajouter autant d'intercalaires qu'il sera nécessaire.

NAVIGATION AÉRIENNE.

MANIFESTE

OU DÉCLARATION GÉNÉRALE DU CHARGEMENT.

Espace réservé aux inscriptions du service des douanes.
--

APPAREIL.....	}	Marque d'immatriculation :	
		U. S. — A. — 101 — G :	
COMMANDANT..	}	Nom :	
		Domicile :	
		Nationalité :	
	}	Numéro de la licence :	
MARCHANDISES.	}	Lieu de départ :	Pays :
		Lieu de destination :	Pays :
		Nombre de déclarations annexées :	
		

Le Commandant affirme l'exactitude du contenu du présent manifeste sous les peines édictées par les lois. En conséquence, il a daté et signé ce document immédiatement au-dessous de la dernière inscription.

NUMÉRO D'ORDRE du présent.	MARQUES et NUMÉROS des colis.	NOMBRE (EN CHIFFRES et en toutes lettres) et espèces des colis.	NATURE de la MARCHANDISE.	POIDS.	OBSERVATIONS.

NAVIGATION AÉRIENNE.

MODÈLE N° 2.

Lieu de départ :

Lieu de destination :

*Déclaration pour la douane, faite par M.
pour les marchandises ci-après :*

COLIS		ESPÈCE.	DÉSIGNATION DÉTAILLÉE DU CONTENU.	PAYS D'ORIGINE.	VALEURS.	POIDS		OBSERVATIONS.
MARCQUES ET NUMÉROS.	NOMBRE.					BRUT	NET.	

, le

19

L'expéditeur :