

III) **Fréquence des vols** : Il pourrait exister un quota concernant les nombres de vols que chaque pays aurait à accepter dans une période donnée, quota fixé, par exemple, en fonction de l'étendue du pays en cause. D'autre part, quelle que soit leur taille, les pays participants seraient peut-être obligés d'accepter un certain nombre de vols par trimestre ou semestre.

Le nombre de vols devrait être suffisant pour renforcer la confiance, contribuer à la vérification, et donner de la crédibilité à l'appellation "ciels ouverts" ou "libre survol".

(IV) **Infrastructure d'appui** : Afin de permettre des survols de l'Amérique du Nord et de l'Extrême-Orient soviétique, certains terrains d'aviation dans ces régions seraient désignés comme point de départ des survols. Les aéronefs des "ciels ouverts" se rendraient à ces terrains d'aviation en empruntant les routes aériennes des transporteurs commerciaux. Organiser des vols à destination de ces terrains d'aviation ne compterait pas vis-à-vis des quotas. Les terrains d'aviation seraient choisis selon la disponibilité de carburant et du soutien requis au sol.

Après avoir donné un avis agréé d'arrivée, l'avion de reconnaissance atterrirait à un point d'entrée désigné d'avance dans le pays d'accueil. L'équipage donnerait au pays d'accueil le plan de vol détaillé, indiquant l'itinéraire prévu entre le point d'entrée et le point de sortie. L'aéronef peut devoir attendre pour une période convenue avant de décoller. Durant cette période, le pays d'accueil serait en mesure de mettre à la disposition de l'aéronef les services requis (comme le ravitaillement en carburant) et d'effectuer les inspections externes et internes convenues pour vérifier s'il y a des moyens de détection non autorisés.

(V) **Avis préalable** : Les plans de vol doivent être déposés conformément aux Procédures internationales de planification des vols (OACI); cela comprend les altitudes, les itinéraires, les vitesses, les points de virage, et cela exige suffisamment de temps pour coordonner le courant de trafic, pour permettre l'introduction dans les systèmes de traitement des données des services de ce trafic aérien. Les aéronefs voleraient selon les Règles de vol aux instruments (IFR) qui réglementent les écarts et assurent la sécurité aérienne.

(VI) **Opérations** : Une fois que l'aéronef a décollé pour son vol de surveillance, la partie observatrice peut se rendre n'importe où où elle le désire dans l'espace aérien du pays observé, conformément au plan de vol et compte tenu uniquement des restrictions raisonnables de sécurité des vols comme celles qui sont maintenant appliquées indépendamment de la nationalité. L'aéronef pourrait voler à n'importe quelle altitude indiquée dans le plan de vol et sous réserve des restrictions normales de

créer une capacité de planification et d'opération. Ils ont la maîtrise. Ils peuvent opérer indépendamment ou en collaboration.