

# LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

## PARTIE 11

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC

DATE D'APPLICABILITÉ 01/01/2025



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE  
REPUBLIQUE D'HAÏTI  
OFNAC  
DIRECTION GÉNÉRALE

Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS  
Directeur Général



**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

**RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)**

**PARTIE 11 – TRAVAIL AÉRIEN**

**VERSION 2024**



---

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



---

## AMENDEMENTS

Paragraphe	Date	Description

---

## INTRODUCTION

La Partie 11 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) stipule les exigences ayant trait aux opérations de travail aérien, y compris l'aviation agricole, le transport de charges extérieures par hélicoptère, le remorquage de planeurs et de banderoles, les opérations de télévision et de cinématographie, les vols d'excursion, l'observation de bancs de poissons et les informations sur la circulation. Bien que les exigences de la Partie 11 semblent aborder les opérations effectuées en Haïti, des aéronefs immatriculés en Haïti pourront parfois se livrer à du travail aérien dans les États voisins. Ces opérations étant effectuées hors des frontières Haïtienne, il est nécessaire que l'aéronef soit exploité et entretenu conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, stipulées dans d'autres parties du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH). Les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) n'abordent pas spécifiquement le travail aérien. L'Annexe 1 de l'OACI, Licences du personnel, et l'Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs, comprennent une définition du travail aérien, mais le préambule et l'avant-propos historique de la Partie II de l'Annexe 6 de l'OACI, Aviation générale internationale — Avions, notent que cette définition y figure pour que les États comprennent que l'Annexe 6 ne concerne pas le travail aérien. Étant donné que des opérations de travail aérien peuvent être effectuées en dehors des frontières de Haïti, il est nécessaire que les aéronefs utilisés à cet effet soient exploités et maintenus conformément aux normes de l'OACI, définies dans les autres parties de la présente réglementation.



---

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

---

## TABLE DES MATIERES

GLOSSAIRE .....	8
DEFINITIONS .....	8
Partie 11 — Travail aérien.....	11
11.1 GENERALITES.....	11
11.2 EXPLOITATION D'AERONEFS AGRICOLES.....	12
11.2.1 GENERALITES.....	12
11.2.2 REGLES RELATIVES A LA CERTIFICATION .....	12
11.2.3 REGLES D'EXPLOITATION.....	14
11.2.3.5 ÉPANDAGE DE PRODUIT CHIMIQUE .....	15
11.2.4 DOSSIERS ET RAPPORTS.....	18
11.3 CHARGES EXTERNES DE GIRAVION .....	18
11.3.1 GENERALITES.....	18
11.3.2 REGLES RELATIVES A LA CERTIFICATION .....	19
11.3.3 REGLES D'EXPLOITATION ET EXIGENCES APPARENTEES .....	21
11.3.4 EXIGENCES DE NAVIGABILITE.....	23
11.3.5 MARQUAGES ET PANCARTES.....	25
11.3.6 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE.....	25
11.4 REMORQUAGE DE PLANEURS .....	25
11.5 REMORQUAGE DE BANDEROLE .....	28
11.6 OPERATIONS DE TELEVISION ET DE CINEMATOGRAPHIE .....	29
11.7 VOLS TOURISTIQUES.....	32
11.8 OBSERVATION DES POISSONS .....	33
11.9 COUVERTURE MEDIATIQUE ET CIRCULATION ROUTIERE .....	34

---

## GLOSSAIRE

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 11 :

**AGL** – Au-dessus du sol

**AOC** - Permis d'exploitation aérienne

**ATC** – Contrôle de la circulation aérienne

**ATP** – Aéronef télépilote

**ATPL** – Licence de pilote de ligne

**CG** – Centre de gravité

**CPL** – Licence de pilote professionnel

**IFR** – Règles de vol aux instruments

**PIC** – Commandant de bord

**PPL** – Licence (brevet) de pilote privé

**VFR** – Règles de vol à vue

## DEFINITIONS

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

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

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

**Compétence.** Dimension des performances humaines qui est utilisée pour prévoir de manière fiable un bon rendement dans le travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés et les attitudes appropriées pour la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.

**Conditions.** Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.

**Une combinaison giravion-charge** est la combinaison d'un giravion et d'une charge externe, incluant ses moyens de fixation. Les combinaisons de giravion-charge sont désignées comme Classe A, Classe B, Classe C et classe D comme suit :

- (1) Une combinaison de giravion-charge de Classe A est une combinaison dans laquelle la charge externe ne peut bouger librement, ne dépasse pas le train d'atterrissage et ne peut être larguée
- (2) Une combinaison de giravion-charge de Classe B est une combinaison dans laquelle la charge externe peut être larguée et est soulevée à l'écart du sol ou de l'eau durant les opérations
- (3) Une combinaison de giravion-charge de Classe C est une combinaison dans laquelle la charge externe peut être larguée et est maintenue proche du sol ou de l'eau durant les opérations
- (4) Une combinaison de giravion-charge de Classe D est une combinaison dans laquelle la charge externe n'est ni A, ni B, ni C et dont les opérations doivent être spécifiquement approuvées par l'OFNAC.

**En état de navigabilité.** État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

**État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

*Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).*

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

**Giravion.** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

**Hélicoptère.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

*Note.— Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».*

**Manuel de vol.** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

**Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

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

**Moteur.** Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

**Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

**Période de service.** Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

**Permis d'exploitation aérienne (AOC).** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

*Note.*— L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).

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

**Planeur.** Aérodynamique non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

**Qualification.** Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

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

**Système d'aéronef télépiloté (RPAS). ††** Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

**Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

---

## Partie 11 — Travail aérien

### 11.1 GENERALITES

#### 11.1.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente partie prescrit les exigences imposés aux exploitants se livrant au travail aérien et aux opérations considérées comme du travail aérien effectué en Haïti.
- (b) Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien en Haïti doivent à tout moment être conformes aux exigences de certification figurant dans la présente partie.
- (c) Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien en Haïti] doivent à tout moment être conformes aux exigences de navigabilité et aux règles d'exploitation de la présente partie qui s'appliquent, sauf si l'OFNAC accorde des dérogations à ces exigences.
- (d) Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien par aéronef télépiloté (ATP) en Haïti doivent à tout moment être conformes aux éléments suivants :
  - (5) Les exigences ATP du paragraphe 8.8.1.24 de la partie 8 de la présente réglementation ;
  - (6) Les exigences relatifs aux licences du personnel ATP de la Partie 2 de la présente réglementation ; et
  - (7) Les exigences en vigueur de la présente partie, à moins que cette dernière ne soit moins prescriptive que le paragraphe 8.8.1.24 de la partie 8 de la présente réglementation.
- (e) Une personne exploitant un ATP et son système d'aéronef télépiloté (SATP) immatriculés en Haïti ou titulaire d'un certificat d'exploitant de Haïti doit :
  - (8) Ne pas opérer en Haïti sans l'autorisation appropriée de l'OFNAC;
  - (9) Ne pas se livrer à la navigation aérienne internationale sans l'autorisation appropriée de l'État dans lequel l'ATP décolle ;
  - (10) Ne pas opérer sur le territoire d'un autre État ou le traverser sans autorisation spéciale délivrée par chaque État, l'autorisation devant être obtenue avant le décollage si l'on peut raisonnablement s'attendre, lors de la planification des opérations, à ce que l'aéronef puisse entrer dans l'espace aérien concerné ;
  - (11) Ne pas opérer en haute mer sans autorisation préalable délivrée par le service de la circulation aérienne approprié, l'autorisation devant être obtenue avant le décollage si l'on peut raisonnablement s'attendre, lors de la planification des opérations, à ce que l'aéronef puisse entrer dans l'espace aérien concerné ;
  - (12) Être exploité conformément aux conditions spécifiées par l'État d'immatriculation, celui de l'exploitant s'il est différent, ou le ou les États dans lesquels le vol doit avoir lieu ; et
  - (13) S'assurer que le SATP réponde aux exigences de performance et de transport d'équipement pour l'espace aérien spécifique dans lequel le vol doit avoir lieu.
- (f) Toutes les personnes ayant l'intention de se livrer à du travail aérien par ATP en Haïti doivent soumettre une demande à l'OFNAC.
- (g) Tous les exploitants aériens étrangers ayant l'intention de se livrer à du travail aérien par ATP en Haïti doivent soumettre une demande à l'OFNAC.

## 11.2 EXPLOITATION D'AERONEFS AGRICOLES

### 11.2.1 GENERALITES

#### 11.2.1.1 APPLICABILITE

- (a) La Partie 11 décrit les règles régissant :
  - (1) L'exploitation d'aéronefs agricoles en Haïti ; et
  - (2) La délivrance de certificats d'exploitant commercial et privé d'aéronefs agricoles pour ces opérations.
- (b) Lors d'une urgence publique, une personne qui se livre à des opérations aériennes agricoles aux termes de la Partie 11 est autorisée, pour autant que cela s'avère nécessaire, à s'écarter des règles d'exploitation de la Partie 11 pour se livrer à des activités de secours et d'aide sociale approuvées par l'État Haïtien, ou un gouvernement local.
- (c) Chaque personne qui, aux termes de la présente section, s'écarter d'une règle de la Partie 11 doit, dans les 10 jours suivants, envoyer à l'OFNAC un rapport complet sur l'exploitation de l'aéronef concerné, dont une description de l'opération menée et de ses raisons.

### 11.2.2 REGLES RELATIVES A LA CERTIFICATION

#### 11.2.2.1 CERTIFICAT REQUIS

- (a) Sauf tel que stipulé aux paragraphes (c) et (d) de la présente section, nul n'est autorisé à se livrer à des opérations aériennes agricoles sans, ou en violation d'un certificat d'exploitant d'aéronef agricole délivré aux termes de la Partie 11.
- (b) Un exploitant est autorisé, s'il se conforme à la présente sous-partie, à se livrer à des opérations agricoles aériennes avec un giravion doté d'équipement d'épandage externe sans certificat d'exploitant de giravion à charge externe.
- (c) La présente sous-partie ne s'applique pas aux opérations aériennes agricoles effectuées par le gouvernement avec des aéronefs publics
- (d) Le titulaire d'un certificat d'exploitation de giravion à charge externe certifié aux termes de la présente Partie 11 qui se livre à des opérations aériennes ne portant que sur l'épandage d'eau contre les feux de forêt par charge externe de giravion, doit se conformer à la présente sous-partie.

#### 11.2.2.2 DEMANDE DE CERTIFICAT

- (a) Une demande de certificat d'exploitant d'aéronef agricole doit être soumise sous la forme et de la manière prescrite par l'OFNAC.

#### 11.2.2.3 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT

- (a) Un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles peut être amendé :

- (1) À l'initiative de l'OFNAC, aux termes des lois et de la réglementation qui s'appliquent ; ou
  - (2) Sur demande du titulaire de ce certificat.
- (b) Le titulaire d'un certificat doit soumettre toute demande d'amendement d'un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles sous une forme et de la manière prescrites par l'OFNAC. Le demandeur doit soumettre sa demande au moins 15 jours avant la date d'entrée en vigueur qu'il propose pour l'amendement, sauf si l'OFNAC approuve une période plus courte pour la soumission.
- (c) L'OFNAC accorde une demande d'amendement d'un certificat si elle détermine que la sécurité du commerce aérien et l'intérêt public le permettent.
- (d) Le titulaire peut demander à l'OFNAC, dans les 30 jours après réception d'un refus d'amendement, de revoir sa décision.

#### 11.2.2.4 EXIGENCES DE CERTIFICATION

- (a) GÉNÉRALITÉS. Sauf tel que stipulé au paragraphe (a)(3) de la présente section :
- (1) L'OFNAC délivre un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles privés à un demandeur qui répond aux exigences de la présente sous-partie pour ce certificat.
  - (2) L'OFNAC délivre un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles commerciaux) à un demandeur qui répond aux exigences de la présente sous-partie pour ce certificat.
  - (3) Une personne qui demande un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles assorti d'une interdiction d'épandage de produit chimique n'a pas besoin d'avoir des connaissances spécifiques sur les produits chimiques.
- (b) PILOTES
- (1) Un demandeur exploitant privé qui est pilote doit être titulaire d'une licence de pilote privé, commercial ou de ligne en cours de validité délivrée par l'OFNAC ou par une autorité étrangère suivant le cas, ainsi que d'une qualification appropriée pour l'aéronef qui doit être utilisé.
  - (2) Un demandeur exploitant commercial qui est pilote doit être titulaire d'une licence en cours de validité de pilote commercial ou de ligne délivrée par l'OFNAC ou une autorité étrangère, suivant le cas, et d'une qualification appropriée pour l'aéronef qui doit être utilisé, ou disposer des services d'au moins un pilote qui en est titulaire.
- (c) AÉRONEF. Le demandeur doit avoir au moins un aéronef certifié et en état de navigabilité, équipé pour des opérations agricoles.
- (d) CONTROLE DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES. Le demandeur doit démontrer qu'il possède les connaissances et les compétences satisfaisantes suivantes d'exploitation des aéronefs agricoles :
- (1) Connaissances:
    - (i) Les étapes à suivre avant le début des opérations, dont une reconnaissance de la zone de travail prévue.
    - (ii) La manutention sans danger des produits chimiques et la façon de se débarrasser correctement des conteneurs usagés de ces poisons.

- (iii) Les effets généraux des pesticides et des produits chimiques agricoles sur les plantes, les animaux et les personnes et les précautions à prendre lors de l'utilisation des poisons et des produits chimiques.
  - (iv) Les symptômes primaires d'empoisonnement des personnes par des produits chimiques, les mesures d'urgence appropriées à prendre et l'emplacement des centres antipoison.
  - (v) Les capacités de performance et les limitations d'exploitation de l'aéronef qui doit être utilisé.
  - (vi) La sécurité de vol et les procédures d'épandage.
- (2) La compétence aux manœuvres suivantes, démontrée à la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ou la masse maximale établie pour la charge spéciale, quelle que soit la plus importante.
- (i) Décollages sur terrain court et mou (avions et giravions seulement).
  - (ii) Approches de la zone de travail.
  - (iii) Arrondis
  - (iv) Passes sur andains
  - (v) Montées et retours
  - (vi) Décélération rapide (arrêts rapides) pour les hélicoptères seulement.

### 11.2.2.5 DUREE D'UN CERTIFICAT

- (a) Un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remis, suspendu ou révoqué.

## 11.2.3 REGLES D'EXPLOITATION

### 11.2.3.1 GENERALITES

- (a) Sauf tel que stipulé au paragraphe (c) de la présente section, celle-ci prescrit les règles qui s'appliquent aux personnes et aux aéronefs utilisés dans les opérations agricoles aériennes effectuées aux termes de la Partie 11.
- (b) Le titulaire d'un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles est autorisé à s'écarter des dispositions de la Partie 11 du RACH sans un certificat ou une dérogation lorsqu'il se livre à des opérations de travail aérien portant sur l'agriculture, l'horticulture ou la préservation des forêts conformément aux règles d'exploitation de la présente section
- (c) Les règles d'exploitation de la présente sous-partie s'appliquent aux titulaires d'un certificat pour giravion à charge externe effectuant des opérations agricoles aériennes ne portant que sur l'épandage d'eau sur les feux de forêt par giravion à charge externe.

### 11.2.3.2 EMPORT D'UN CERTIFICAT

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef si un facsimilé du certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles ne se trouve pas à bord de cet aéronef.
- (b) Les certificats d'immatriculation et de navigabilité délivrés pour l'aéronef n'ont pas besoin de se trouver à bord de l'aéronef à condition qu'ils soient disponibles pour inspection à la base à partir de laquelle l'opération d'épandage est effectuée.

### 11.2.3.3 EXPLOITANT PRIVE D'AERONEFS AGRICOLES — LIMITATIONS

- (a) Nul n'est autorisé à se livrer à une opération agricole aérienne aux termes d'un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles privée :
  - (1) Contre compensation ou en location ;
  - (2) Au-dessus d'une zone habitée ; ou
  - (3) Au-dessus de toute propriété, sauf s'il est le propriétaire ou le locataire de celle-ci ou a droit de propriété ou autre intérêt dans ce qui est cultivé.

### 11.2.3.4 ÉPANDAGE

- (a) Nul n'est autorisé à épandre ou faire en sorte que toute matière ou substance soit épandue de façon telle que cela présente un danger pour les personnes ou les biens se trouvant sur la surface.

### 11.2.3.5 ÉPANDAGE DE PRODUIT CHIMIQUE

- (a) Sauf tel que stipulé au paragraphe (b) de la présente section, nul n'est autorisé à épandre tout produit chimique enregistré en Haïti ou à causer son épandage :
  - (1) Pour un usage autre que celui pour lequel il est enregistré ;
  - (2) Contrairement à toute instruction de sécurité ou limitation d'utilisation figurant sur son étiquette ; ou
  - (3) En contravention de toute loi ou réglementation Haïtienne.
- (b) La présente section ne s'applique pas à toute personne qui se livre à l'épandage d'un produit chimique aux fins d'expérimentation :
  - (1) Sous la supervision d'une agence Haïtienne autorisée par la loi à effectuer des recherches dans le domaine des produits chimiques ; ou
  - (2) Avec un permis Haïtien.

### 11.2.3.6 PERSONNEL

- (a) INFORMATION. Le titulaire d'un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles doit s'assurer que chaque personne qu'il utilise pour ses opérations est informée de ses devoirs et responsabilités.

- (b) SUPERVISEURS. Nul n'est autorisé à superviser l'exploitation d'aéronefs agricoles sans avoir répondu aux exigences de connaissances et de compétences de la présente sous-partie.
- (c) PILOTE COMMANDANT DE BORD. Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord d'un aéronef exploité aux termes de la présente sous-partie, sauf si le pilote
  - (1) Est titulaire d'une licence et de la qualification de pilote prescrits par la présente sous-partie comme étant appropriées au type d'opération qui doit être effectuée ; ou
  - (2) A démontré, à la satisfaction de l'OFNAC, au titulaire du certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles se livrant à l'opération ou à un superviseur désigné par ce titulaire qu'il possède les connaissances et les compétences requises par la présente sous-partie.

### 11.2.3.7 EXPLOITATION DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DESIGNE POUR UN AERODROME

- (a) Sauf pour les vols à partir et en direction de la zone d'épandage, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans les limites latérales de la surface d'un espace aérien de Classe D désigné pour un aéroport, sauf sur autorisation de l'ATC ayant juridiction sur cette zone.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans des conditions météorologiques inférieures aux minimum VFR dans les limites latérales d'un espace aérien de Classe B qui s'étend vers le haut à partir de la surface, sauf sur autorisation de l'ATC ayant juridiction sur cette zone.
- (c) Le titulaire d'un certificat est autorisé à exploiter un aéronef dans les minimums météorologiques VFR spéciaux sans répondre aux exigences prescrites dans la Partie 3 du RACH.

### 11.2.3.8 EXPLOITATION AU-DESSUS DE ZONES HABITEES : GENERALITES

- (a) Le titulaire d'un certificat est autorisé à exploiter un aéronef ou faire en sorte qu'un aéronef soit exploité au-dessus d'une zone habitée aux altitudes requises si l'opération est effectuée :
  - (1) Avec une sécurité maximale pour les personnes et les biens se trouvant à la surface en fonction de l'opération ; et
  - (2) Si un plan pour chaque opération a été soumis à l'OFNAC et approuvé par celle-ci, comprenant :
    - (i) Les obstacles au vol ;
    - (ii) Les capacités d'atterrissage d'urgence de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
    - (iii) Toute coordination nécessaire avec le contrôle de la circulation aérienne.
- (b) Chaque titulaire d'un certificat doit s'assurer que tous les aéronefs monomoteurs se trouvant dans une zone habitée opèrent :
  - (1) Non chargés lors des décollages et des retours, sauf pour les hélicoptères.
  - (2) Pas en-dessous des altitudes prescrites à la Partie 3 du RACH, sauf durant l'opération d'épandage elle-même, y compris les approches et départs requis pour cette opération.
  - (3) Lors des opérations d'épandage proprement dites, y compris les approches et les départs

pour ces opérations, pas en-dessous des altitudes prescrites à la Partie 3 du RACH, sauf dans une zone et à une altitude permettant à l'aéronef d'effectuer un atterrissage d'urgence sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant en surface.

- (c) Chaque titulaire d'un certificat doit s'assurer que tous les aéronefs multimoteurs volant dans une zone habitée opèrent
- (1) Lors du décollage, dans des conditions permettant à l'aéronef d'être arrêté en toute sécurité sur la longueur effective de la piste à partir de n'importe quel point du décollage jusqu'au moment où, avec tous les moteurs fonctionnant à la puissance normale de décollage, 105 % de la vitesse minimale de contrôle est atteinte avec le moteur critique inopérant dans la configuration de décollage ou 115 % de la puissance de décrochage sans moteur dans la configuration de décollage, quelle que soit la plus importante.
- N. B. : Il convient de partir de l'hypothèse de vent nul et sans correction pour pente montante de 1 % ou moins lorsque le pourcentage est mesuré en tant que différence entre les élévations aux extrémités de la piste, divisée par la longueur totale. Pour les pentes montantes de plus de 1 %, la longueur effective de décollage de la piste est réduite de 20 % pour chaque 1 % de pente.*
- (2) À une masse plus importante que celle qui, avec le moteur critique inopérant, permettrait un taux de montée d'au moins 15 mètres à la minute jusqu'à une altitude d'au moins 300 mètres au-dessus de l'élévation du sol le plus élevé ou des obstacles se trouvant dans la zone où le travail doit être effectué, ou à une altitude de 1.520 mètres, quelle que soit la plus importante. Il convient de partir de l'hypothèse que l'hélice du moteur inopérant est en position de résistance minimale, que les volets et le train d'atterrissage sont dans la position la plus favorable et que le ou les autres moteurs fonctionnent à la puissance continue maximale disponible.
  - (3) En-dessous des altitudes prescrites à la Partie 3 du RACH, sauf durant l'opération d'épandage elle-même, y compris les approches, départs et retours requis pour cette opération.
- (d) Chaque titulaire d'un certificat doit notifier le public de l'opération prévue, comme l'OFNAC peut le spécifier.

### 11.2.3.9 EXPLOITATION AU-DESSUS DE ZONES HABITEES : PILOTES ET AERONEFS

- (a) PILOTES. Chaque commandant de bord doit avoir au moins :
- (1) 25 heures de vol en tant que commandant de bord de la marque et du modèle de base de l'aéronef, dont au moins 10 heures dans les 12 mois civils précédents ; et
  - (2) 100 heures d'expérience en tant que commandant de bord pour l'épandage de matières agricoles ou de produits chimiques.
- (b) AÉRONEF.
- (1) Sauf pour les hélicoptères, chaque aéronef doit pouvoir larguer, en 45 secondes ou moins, au moins la moitié de la charge maximale autorisée de matières agricoles. Si l'aéronef est équipé de façon à pouvoir larguer le réservoir ou la trémie en tant qu'unité, il doit y avoir un

moyen permettant d'empêcher un largage par inadvertance par le pilote ou un autre membre de l'équipage.

### 11.2.3.10 DISPONIBILITE DU CERTIFICAT

- (a) Chaque titulaire d'un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles doit le conserver au siège de ses opérations et le présenter pour inspection sur demande de l'OFNAC ou de tout agent des forces de l'ordre du gouvernement.

## 11.2.4 DOSSIERS ET RAPPORTS

### 11.2.4.1 DOSSIERS : EXPLOITANT COMMERCIAL D'AERONEFS AGRICOLES

- (a) Chaque titulaire d'un certificat d'exploitant commercial d'aéronefs agricoles doit conserver et tenir à jour les dossiers suivants à son siège figurant dans sa demande :
  - (1) Le nom et l'adresse de chaque personne pour laquelle un service agricole aérien a été assuré ;
  - (2) La date du service ;
  - (3) Le nom et la quantité des matières épandues lors de chaque opération effectuée et ;
  - (4) Le nom, l'adresse et le numéro de la licence de chaque pilote utilisé pour les opérations agricoles aériennes ainsi que la date à laquelle ce pilote a répondu aux exigences de connaissances et de compétences de la présente sous-partie.
- (b) Les dossiers requis par la présente section doivent être conservés pendant au moins 12 mois.

### 11.2.4.2 CHANGEMENT D'ADRESSE

- (a) Chaque titulaire d'un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles doit notifier l'OFNAC, à l'avance et par écrit, de tout changement d'adresse de son siège.

### 11.2.4.3 FIN DES OPERATIONS

- (a) Lorsque le titulaire d'un certificat cesse ses opérations aux termes de la Partie 11, il doit remettre ce certificat au bureau désigné de l'OFNAC.

## 11.3 CHARGES EXTERNES DE GIRAVION

### 11.3.1 GENERALITES

#### 11.3.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie prescrit :
  - (1) Les règles de certification de navigabilité pour les giravions utilisés pour des opérations avec charge externe ; et

- (2) Les règles d'exploitation et de certification régissant les opérations de giravions avec charge externe en Haïti.
- (b) Les règles de certification de la Partie 11 ne s'appliquent pas :
  - (1) Aux fabricants de giravions lors de la conception des moyens de fixation de charge externe
  - (2) Aux opérations menées par une personne qui démontre la conformité pour la délivrance d'un certificat ou d'une autorisation aux termes de la Partie 11 ;
  - (3) Aux vols de formation effectués en préparation à la démonstration de la conformité à la Partie 11 ; ou
  - (4) À un gouvernement local ou national effectuant des opérations avec un aéronef public.
- (c) Aux fins de la Partie 11, une personne autre qu'un membre d'équipage ou une personne essentielle et directement liée à l'opération avec charge externe ne peut être transportée que dans des combinaisons de giravion-charge de classe D approuvées par l'OFNAC.

## 11.3.2 REGLES RELATIVES A LA CERTIFICATION

### 11.3.2.1 CERTIFICAT REQUIS

- (a) Nulle personne sujette à la Partie 11 n'est autorisée à effectuer des opérations avec des giravions à charge externe sans un certificat d'exploitant de giravion à charge externe ou d'une autorisation équivalente délivrée par l'OFNAC, ou en contravention de ses termes.

### 11.3.2.2 DUREE D'UN CERTIFICAT

- (a) Sauf s'il est restitué, suspendu ou révoqué, un certificat d'exploitant de giravion à charge externe expire à la fin du 24<sup>e</sup> mois suivant celui durant lequel il a été délivré ou renouvelé.

### 11.3.2.3 DEMANDE DE DELIVRANCE OU DE RENOUVELLEMENT D'UN CERTIFICAT

- (a) La demande d'un certificat original ou le renouvellement d'un certificat délivré aux termes de la Partie 11 se fait sous la forme et de la façon prescrites par l'OFNAC.

### 11.3.2.4 EXIGENCES POUR LA DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE GIRAVION A CHARGE EXTERNE

- (a) Si un demandeur démontre qu'il se conforme à la présente sous-partie, l'OFNAC lui délivre un certificat d'exploitant de giravion à charge externe.
- (b) L'OFNAC délivre une autorisation d'exploitation de giravions avec les classes de combinaisons giravion-charge spécifiées pour lesquelles le demandeur ou le titulaire du certificat est qualifié aux termes des dispositions de la présente sous-partie qui s'appliquent.

### 11.3.2.5 GIRAVIONS

- (a) Un demandeur doit avoir l'utilisation exclusive d'au moins un giravion qui :
  - (1) A une certification de type aux termes des différentes parties de la présente réglementation qui prescrivent les exigences pour l'exploitation de giravions à charge externe et s'y conforme ;
  - (2) Est conforme aux dispositions de certification de la présente sous-partie qui s'appliquent aux giravions-charge pour lesquels l'autorisation est demandée ; et
  - (3) A un certificat de navigabilité normal ou de catégorie restreinte.

### 11.3.2.6 PERSONNEL

- (a) Un demandeur doit avoir ou disposer des services d'au moins une personne titulaire d'une licence de pilote commercial ou de ligne en cours de validité, délivrée ou validée par l'OFNAC et d'une qualification appropriée pour le giravion qui doit être utilisé.
- (b) Un demandeur doit désigner un pilote, qui peut être le demandeur, en tant que principal pilote pour les opérations effectuées par giravion à charge externe.
- (c) Un demandeur peut désigner des pilotes qualifiés pour remplir les fonctions de pilote principal lorsque ce dernier n'est pas immédiatement disponible.
- (d) Le pilote principal et les assistants doivent être acceptables pour l'OFNAC et chacun doit être titulaire d'une licence de pilote commercial ou de ligne avec une qualification appropriée au giravion qui doit être utilisé.
- (e) Le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe doit immédiatement rendre compte à l'OFNAC de tout changement de pilote principal ou assistant.
- (f) Un pilote principal nouvellement désigné doit se conformer aux exigences de connaissance et de compétences de la présente sous-partie dans les 30 jours, ou l'exploitant n'est pas autorisé à effectuer des opérations aux termes du certificat d'exploitant de giravion à charge externe, sauf autrement autorisé par l'OFNAC.

### 11.3.2.7 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT

- (a) Le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe peut demander à l'OFNAC d'amender son certificat, pour ajouter ou supprimer une autorisation d'ensemble giravion-charge.
- (b) Le titulaire d'un certificat d'exploitation de giravion à charge externe peut demander un amendement pour ajouter ou supprimer une autorisation pour giravion en soumettant à l'OFNAC une nouvelle liste de giravions, par numéro d'immatriculation, avec les classes d'ensembles giravion-charge pour lesquelles l'autorisation est demandée.

### 11.3.2.8 DISPONIBILITE, TRANSFERT ET REMISE D'UN CERTIFICAT

- (a) Toute personne qui exploite un giravion à charge externe doit transporter un facsimilé du certificat d'exploitant de giravion à charge externe à bord de chaque giravion utilisé dans le cadre de l'opération.
- (b) Le titulaire d'un certificat doit le remettre à l'OFNAC :
  - (1) Si elle le suspend ou le révoque ; ou
  - (2) Si le titulaire du certificat interrompt ses opérations et ne les reprend pas dans les 2 ans.

### 11.3.3 REGLES D'EXPLOITATION ET EXIGENCES APPARENTEES

#### 11.3.3.1 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un giravion à charge externe sans le manuel de vol d'ensemble giravion-charge prescrit à l'alinéa 11.3.4.4 du RACH ou en contravention de ce manuel.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un giravion à charge externe, sauf si :
  - (1) Le giravion est conforme aux dispositions de l'alinéa 11.3.2.6 du RACH ; et
  - (2) Le giravion ou l'ensemble giravion-charge est autorisé aux termes du certificat d'exploitant de giravion à charge externe.
- (c) Avant qu'une personne ne soit autorisée à exploiter un giravion à charge externe dans une configuration qui diffère substantiellement de toute configuration utilisée précédemment avec ce type de giravion (que celui-ci ou l'ensemble giravion-charge soit de la même classe ou non), elle doit effectuer, de façon à ne pas mettre en danger des personnes ou des biens à la surface, les vérifications d'exploitation de vol suivantes que l'OFNAC détermine comme étant appropriées à l'ensemble giravion-charge :
  - (1) Déterminer que la masse de l'ensemble giravion-charge et l'emplacement de son centre de gravité sont dans les limites approuvées, que la charge externe est bien arrimée et qu'elle ne gêne pas les dispositifs prévus pour son largage d'urgence.
  - (2) Effectuer un décollage initial et vérifier que le contrôle est satisfaisant.
  - (3) En vol stationnaire, vérifier que la maîtrise de la direction est adéquate.
  - (4) Accélérer en vol vers l'avant pour vérifier que l'assiette (du giravion ou de la charge externe) ne rend pas le giravion incontrôlable ou qu'elle n'est pas autrement dangereuse.
  - (5) En vol vers l'avant, vérifier que la charge externe n'oscille pas de façon dangereuse, mais si le pilote ne peut pas la voir, d'autres membres de l'équipage ou du personnel au sol effectuent cette vérification et la signalent au pilote.
  - (6) Augmenter la vitesse anémométrique vers l'avant et en déterminer une à laquelle il n'y a pas d'oscillation ou de turbulence aérodynamique dangereuse.
- (d) Nonobstant les dispositions de la Partie 8 du RACH, le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe peut effectuer des opérations au-dessus de zones habitées si elles sont effectuées sans danger pour les personnes ou les biens à la surface et se conforment à ce qui suit :

- (1) L'exploitant doit élaborer un plan pour l'ensemble complet de chaque opération et obtenir l'approbation de l'OFNAC pour cette opération.

*N. B. : Le plan doit comprendre un accord passé avec les autorités politiques et administratives appropriées, aux termes duquel les officiels locaux interdiront aux personnes non autorisées de se trouver dans la zone de l'opération qui sera effectuée, la coordination avec le contrôle de la circulation aérienne et une carte détaillée des routes et les altitudes du vol.*

- (2) Chaque vol doit être effectué à une altitude et sur une route qui permettra à la charge externe largable d'être larguée et au giravion d'atterrir en cas d'urgence, sans danger pour les personnes ou les biens à la surface.
- (e) Nonobstant les dispositions de la Partie 8 du RACH et sauf tel que stipulé à l'alinéa 11.3.4.3(a)(4) du RACH, le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe peut se livrer à des opérations avec charge externe, y compris les approches, les départs et les manœuvres de mise en place de la charge nécessaires pour l'opération, en-dessous de 152 mètres au-dessus de la surface et à moins de 152 mètres de personnes, navires, véhicules et structures, si les opérations sont effectuées sans présenter de danger pour les personnes ou les biens à la surface.
  - (f) Nul n'est autorisé à se livrer à l'exploitation d'un giravion à charge externe en IFR, sauf sur approbation spécifique de l'OFNAC.

### 11.3.3.2 TRANSPORT DE PERSONNES

- (a) Nul titulaire d'un certificat n'est autorisé à permettre qu'une personne soit transportée lors de l'exploitation d'un giravion à charge externe, sauf si cette personne :
  - (1) Est un membre de l'équipage de conduite ;
  - (2) Est un membre de l'équipage de conduite en cours de formation ;
  - (3) Assure une fonction essentielle liée à l'opération avec charge externe ; ou
  - (4) Est nécessaire pour accomplir le travail directement associé à cette opération.
- (b) Le commandant de bord doit s'assurer que toutes les personnes soient informées, avant le décollage, de toutes les procédures pertinentes à suivre (dont celles qui s'appliquent aux situations normales, anormales et d'urgence) et de l'équipement à utiliser lors de l'opération avec charge externe.

### 11.3.3.3 EXIGENCES DE FORMATION, D'EXPERIENCE RECENTE ET DE TEST DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

- (a) Nul titulaire d'un certificat n'est autorisé à utiliser une personne en tant que pilote d'un giravion à charge externe, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si cette personne :
  - (1) A démontré avec succès à l'OFNAC ses connaissances et ses compétences concernant l'ensemble giravion-charge ; et
  - (2) Possède personnellement une lettre de compétence ou un carnet de route approprié indiquant qu'elle se conforme au paragraphe (a)(1) de la présente section.
- (b) Nul titulaire d'un certificat n'est autorisé à utiliser un membre d'équipage ou tout autre membre du personnel d'exploitation pour des opérations de Classe D, pas plus qu'une personne ne peut servir

à ce poste, sauf si, dans les 12 mois civils précédents, cette personne a suivi avec succès un programme initial ou périodique de formation approuvé.

- (c) Nonobstant les dispositions du paragraphe (b) de la présente section, une personne qui s'est livrée à des opérations avec giravion à charge externe à bord d'un aéronef de la même classe et du même type au cours des 12 derniers mois civils n'a pas besoin d'avoir cette formation.

## 11.3.4 EXIGENCES DE NAVIGABILITE

### 11.3.4.1 EXIGENCES PORTANT SUR LES CARACTÉRISTIQUES DE VOL

- (a) Le demandeur doit démontrer à l'OFNAC, en effectuant les vérifications suivantes de vol d'exploitation, que les caractéristiques de vol de l'ensemble giravion-charge sont satisfaisantes, sauf si elles ont été réalisées précédemment et qu'elles ont été satisfaisantes. Aux fins de cette démonstration, la masse giravion-charge (dont les moyens de fixation de la charge externe) est la masse maximale pour laquelle l'autorisation est demandée.
- (b) ENSEMBLES GIRAVION-CHARGE E CLASSE A Les vérifications de vol d'exploitation doivent se composer au moins des manœuvres suivantes :
- (1) Décollage et atterrissage.
  - (2) Démonstration d'un contrôle adéquat de la direction en vol stationnaire.
  - (3) Accélération à partir d'un vol stationnaire.
  - (4) Vol horizontal à des vitesses anémométriques allant jusqu'au maximum de celle pour laquelle l'autorisation est demandée.
- (c) ENSEMBLES GIRAVION-CHARGE DE CLASSES B ET D. Les vérifications de vol d'exploitation doivent se composer au moins des manœuvres suivantes :
- (1) Prise de la charge externe.
  - (2) Démonstration d'un contrôle adéquat de la direction en vol stationnaire.
  - (3) Accélération à partir d'un vol stationnaire.
  - (4) Vol horizontal à des vitesses anémométriques allant jusqu'au maximum de celle pour laquelle l'autorisation est demandée.
  - (5) Démonstration du fonctionnement approprié du dispositif de levage.
  - (6) Mise en place de la charge externe en position de largage et son largage, dans les conditions probables de vol d'exploitation, par chaque commande de décrochage rapide installée à bord du giravion.
- (d) ENSEMBLES GIRAVION-CHARGE DE CLASSE C. Pour les ensembles giravion-charge utilisés pour l'installation de fils, la pose de câbles ou autres opérations similaires, la vérification de vol d'exploitation doit se composer des manœuvres qui s'appliquent, prescrites au paragraphe (c) de la présente section.

### 11.3.4.2 STRUCTURES ET CONCEPTION

- (a) MOYENS DE FIXATION DE LA CHARGE EXTERNE. Chaque moyen de fixation de la charge externe doit être approuvé par l'OFNAC.
- (b) DISPOSITIFS DE DÉCROCHAGE RAPIDE. Chaque moyen de décrochage rapide doit être approuvé par l'OFNAC.
- (c) MASSE ET CENTRE DE GRAVITÉ.
  - (1) MASSE. La masse totale de l'ensemble giravion-charge ne doit pas excéder le total de celle qui a été approuvée pour le giravion lors de sa certification de type.
  - (2) CENTRE DE GRAVITÉ. L'emplacement du centre de gravité doit, pour toutes les conditions de charge, être dans la plage établie pour le giravion lors de sa certification de type. Pour les ensembles giravion-charge de Classe C, l'ampleur et la direction de la force de charge doivent être établies aux valeurs pour lesquelles l'emplacement efficace du centre de gravité demeure dans la plage établie.

### 11.3.4.3 LIMITATIONS D'EXPLOITATION

- (a) Outre les limitations d'exploitation stipulées dans le manuel de vol de giravion et toute autre limitation que l'OFNAC peut prescrire, l'exploitant doit établir au moins les limitations suivantes et les stipuler dans le manuel de vol d'ensemble giravion-charge pour les opérations d'ensemble giravion-charge. L'ensemble giravion-charge ne peut être exploité que dans les limites de masse et de centre de gravité établies conformément à la présente sous-partie.
  - (1) L'ensemble giravion-charge ne peut pas être exploité avec une masse de charge externe qui excède celle qui a été utilisée pour démontrer la conformité à la présente sous-partie.
  - (2) L'ensemble giravion-charge ne peut pas être exploité à des vitesses anémométriques qui excèdent celles qui ont été établies conformément à la présente sous-partie.
  - (3) Nul n'est autorisé à se livrer à une opération avec charge externe aux termes de la Partie 11 avec un giravion de type de catégorie restreinte sur une zone à forte densité de population, dans une voie aérienne congestionnée ou près d'un aéroport très fréquenté où des opérations de transport de passagers sont effectuées.
  - (4) L'exploitation d'un ensemble giravion-charge de Classe D ne peut avoir lieu que conformément à ce qui suit :
    - (i) Le giravion qui doit être utilisé doit avoir une certification de type pour transport de Catégorie A pour la masse d'exploitation et des capacités de vol stationnaire avec un moteur inopérant à la masse et à l'altitude d'exploitation.
    - (ii) Le giravion doit être équipé de façon à permettre des intercommunications par radio entre les membres de l'équipage requis.
    - (iii) Le dispositif de levage du personnel doit être approuvé par l'OFNAC.
    - (iv) Le dispositif de levage doit avoir un système de décrochage d'urgence requérant deux actions distinctes.

#### 11.3.4.4 MANUEL DE VOL D'ENSEMBLE GIRAVION-CHARGE

- (a) Le demandeur doit préparer un manuel de vol d'ensemble giravion-charge et le soumettre pour approbation par l'OFNAC. Il n'est pas nécessaire que les données relatives au domaine hauteur/vitesse figurent dans les limitations d'exploitation. Le manuel doit indiquer :
- (1) Les limitations d'exploitation, les procédures (situations normales et d'urgence), la performance et autres informations établies aux termes de la présente sous-partie ;
  - (2) La classe de l'ensemble giravion-charge dont la navigabilité du giravion a été démontrée conformément à la présente sous-partie ; et
  - (3) Dans la section des informations du manuel de vol de l'ensemble giravion-charge :
    - (i) Les informations relatives à toute particularité découverte lors de l'exploitation d'ensembles giravion-charge particuliers ;
    - (ii) Les conseils de précautions ayant trait aux décharges d'électricité statique pour les ensembles giravion-charge des Classes B, C et D ; et
    - (iii) Toute autre information essentielle pour l'exploitation en toute sécurité avec charge externe.

#### 11.3.5 MARQUAGES ET PANCARTES

- (a) Les marquages et pancartes suivants doivent être affichés bien en vue et ne pas pouvoir être effacés, défigurés ou obscurcis facilement :
- (1) Une pancarte (affichée dans le poste de pilotage ou la cabine) indiquant la classe de l'ensemble giravion-charge et les limites d'emport d'occupants pour lesquelles le giravion a été approuvé.
  - (2) Une pancarte, un marquage ou des instructions (affichés à côté du moyen de fixation de la charge externe) indiquant la charge externe maximale approuvée.

#### 11.3.6 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) Le certificat d'exploitation de giravion à charge externe est un certificat de navigabilité en cours et valide pour chaque type de giravion et indiqué par numéro d'immatriculation sur une liste jointe au certificat lorsque le giravion est utilisé pour des opérations effectuées aux termes de la Partie 11.

### 11.4 REMORQUAGE DE PLANEURS

#### 11.4.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique aux opérations de remorquage de planeurs par un aéronef.

### 11.4.1.2 CERTIFICAT OU AUTORISATION REQUIS

- (a) L'OFNAC requiert que chaque personne se livrant à des opérations de remorquage de planeurs couvertes par la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'OFNAC délivre un certificat ou une autorisation équivalente à chaque demandeur qui s'y qualifie aux termes des dispositions de la présente sous-partie.

### 11.4.1.3 EXIGENCES POUR LES AERONEFS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef qui remorque un planeur, sauf si :
  - (1) L'aéronef est équipé d'un crochet de remorquage et d'un système de commande de décrochage répondant aux normes de navigabilité qui s'appliquent ; et
  - (2) La résistance à la rupture du filin de remorquage n'est pas inférieure à 80 % de la masse certifiée d'exploitation du planeur et supérieure à deux fois la masse maximale de masse d'exploitation.
- (b) La résistance à la rupture du filin de remorquage peut cependant être deux fois supérieure à la masse d'exploitation certifiée du planeur si :
  - (1) Un maillon de sécurité est installé sur le planeur au point de fixation du filin de remorquage, dont la résistance à la rupture n'est pas inférieure à 80 % de la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur et n'est pas supérieure à deux fois celle-ci ; ou
  - (2) Un maillon de sécurité est installé au point de fixation du filin de remorquage sur l'aéronef, dont la résistance à la rupture est supérieure, mais pas plus de 25 % supérieure, à celle de celui qui se trouve sur le planeur et au maximum supérieure à deux fois la masse maximale d'exploitation certifiée du planeur.

### 11.4.1.4 EXIGENCES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote de remorqueur de planeur sauf si cette personne :
  - (1) Possède au moins une licence de pilote privé avec une catégorie de qualification pour aéronef remorqueur ;
  - (2) A au moins 100 heures de vol en tant que commandant de bord dans les mêmes catégorie, classe et type d'aéronef, selon le cas, que l'aéronef remorqueur ;
  - (3) A été formée et a obtenu l'aval d'un instructeur pour :
    - (i) Les techniques et processus essentiels pour le remorquage sans danger de planeurs, y compris les limitations de vitesse anémométriques ;
    - (ii) Les procédures d'urgence ;
    - (iii) Les signaux utilisés ; et
    - (iv) Les angles maximaux de virage.
  - (4) Sauf tel que stipulé au paragraphe (b) de la présente section, a effectué au moins trois vols seul aux commandes d'un aéronef remorquant un planeur ou simulé les procédures de

- remorquage d'un planeur en étant accompagné d'un pilote répondant aux exigences de la présente section ; et
- (5) Sauf tel que stipulé au paragraphe (b) de la présente section, a obtenu l'aval sur un carnet de route du pilote mentionné à l'alinéa (a)(4) de la présente section, certifiant que la personne a effectué au moins 3 vols à bord d'un aéronef remorquant un planeur ; et
  - (6) A, dans les 12 mois précédents :
    - (i) Effectué au moins trois remorquages de planeur en étant accompagné d'un pilote qualifié qui répond aux exigences de la présente section ; ou
    - (ii) Effectué au moins trois vols en tant que commandant de bord d'un planeur remorqué par un aéronef.
- (b) Le pilote mentionné à l'alinéa (a)(4) de la présente section, qui avalise le carnet de route d'une personne cherchant à obtenir des privilèges de remorquage doit avoir :
- (1) Répondu aux exigences de la présente section avant l'aval du carnet de route de la personne qui cherche à obtenir les privilèges de remorquage de planeur ; et
  - (2) Effectué au moins 10 vols en tant que commandant de bord d'un aéronef remorquant un planeur.
- (c) Si le pilote mentionné à l'alinéa (a)(4) de la présente section n'est titulaire que d'une licence de pilote privé, il doit avoir :
- (1) Effectué au moins 100 heures en tant que commandant de bord d'avions ou 200 heures en tant que commandant de bord à bord d'une combinaison d'aéronefs motorisés et non motorisés ; et
  - (2) Effectué et enregistré au moins trois vols dans les 12 mois civils précédant celui lors duquel il accompagne une personne qui cherche à obtenir les privilèges de remorquage ou donne son aval sur son carnet de route :
    - (i) À bord d'un aéronef remorquant un planeur accompagné d'un autre pilote répondant aux exigences de la présente section ; ou
    - (ii) En tant que commandant de bord d'un planeur remorqué par un aéronef.

#### 11.4.1.5 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Nul pilote n'est autorisé à se livrer à quelque remorquage que ce soit dans un espace aérien contrôlé s'il n'a pas reçu l'autorisation appropriée du service de contrôle de la circulation aérienne.
- (b) Nul pilote n'est autorisé à se livrer à un remorquage dans un espace non contrôlé tant qu'il n'a pas notifié l'Autorité appropriée d'une telle activité à mentionner dans le Service de NOTAM d'Haïti.
- (c) Nul pilote ne doit se livrer à des opérations de remorquage, en tant que pilote de l'aéronef remorqueur ou pilote du planeur remorqué, tant que tous les pilotes n'ont pas convenu d'une marche à suivre générale, y compris les signaux de décollage et de décrochage, les vitesses anémométriques et les procédures d'urgence pour chaque pilote.
- (d) Nul pilote d'un aéronef civil n'est autorisé à décrocher intentionnellement un filin de remorquage, après le décrochage d'un planeur, d'une façon qui mette en danger la vie ou les biens d'autres personnes.

## 11.5 REMORQUAGE DE BANDEROLE

### 11.5.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique aux exploitants se livrant au remorquage par un aéronef de banderoles ou autres panneaux, allumés ou non.

### 11.5.1.2 CERTIFICAT OU AUTORISATION REQUIS

- (a) L'OFNAC requiert que chaque personne se livrant à des opérations couvertes par la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'OFNAC délivre un certificat ou une autorisation équivalente à chaque demandeur qui s'y qualifie aux termes des dispositions de la présente sous-partie.
- (c) Un hélicoptère exploité aux termes des dispositions de l'alinéa 11.3 du RACH est autorisé à remorquer sans certificat une banderole en utilisant un moyen de fixation de charge externe seulement si l'exploitant a au moins une autorisation de Classe B sur son permis d'exploitation.

### 11.5.1.3 EXIGENCES POUR LES AERONEFS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour remorquer une banderole si ce dernier n'est pas équipé d'un crochet de remorquage et d'un système de commande de décrochage répondant aux normes de navigabilité qui s'appliquent.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un hélicoptère pour remorquer une banderole si ce dernier n'a pas un moyen permettant d'éviter que celle-ci se prenne dans le rotor de queue de l'hélicoptère pendant toutes les phases du vol, y compris les autorotations.

*N. B. : La seule façon d'empêcher la banderole de se prendre dans le rotor de queue au cours des autorotations peut être de larguer la banderole.*

### 11.5.1.4 EXIGENCES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

- (a) Pour les vols non payants, le pilote de l'aéronef remorqueur doit avoir au moins une licence de pilote privé et un minimum de 200 heures de vol en tant que commandant de bord.
- (b) Lorsque des opérations de remorquage de banderole sont effectuées contre paiement ou en location, le pilote doit avoir au moins une licence de pilote commercial (qualification aux instruments non requise) et au moins un certificat médical de seconde classe valide.
- (c) Tous les pilotes se livrant à des opérations de remorquage de banderole doivent faire la preuve de leur compétence pour l'OFNAC en effectuant au moins un ramassage et une dépose du nombre maximum de lettres (panneaux) dont le titulaire du certificat doit se servir.

*N. B. : Cette démonstration doit être observée à partir du sol pour permettre à l'inspecteur d'évaluer la compétence de tout personnel essentiel au sol aussi bien que le vol.*

### 11.5.1.5 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Toutes les opérations de remorquage de banderole doivent se dérouler seulement :

- (1) Dans des conditions météorologiques VFR ; et
- (2) Entre les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
- (b) Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations de remorquage de banderole :
  - (1) Au-dessus de zones habitées ou d'aires de rassemblement de personnes en plein air à moins de 300 mètres en-dessous ; et
  - (2) Ailleurs, à des altitudes inférieures au minimum qui ne présentent pas de danger, figurant à la Partie 3 du RACH.

*N. B. : Les hélicoptères peuvent être exploités en dessous des minimums prescrits au paragraphe (b) si l'opération est effectuée sans danger pour les personnes et les biens à la surface.*

- (c) Le titulaire du certificat doit obtenir l'autorisation du directeur de l'exploitation de l'aérodrome pour se livrer à des opérations de remorquage de banderole.
- (d) Si celles-ci se déroulent à un aérodrome qui a une tour de contrôle, le titulaire du certificat doit informer celle-ci de l'heure à laquelle elles auront lieu.
- (e) Le titulaire d'un certificat doit notifier à l'avance les officiels appropriés de l'aérodrome lorsque les opérations de remorquage de banderole doivent avoir lieu à proximité étroite d'un aérodrome non contrôlé.
- (f) Seuls les membres essentiels de l'équipage peuvent être transportés lors d'opérations de remorquage de banderole.
- (g) Lorsque celles-ci sont effectuées autour de zones habitées, le pilote doit prendre bien soin qu'en cas de décrochage d'urgence de la banderole et/ou du filin de remorquage, les personnes et les biens à la surface ne sont pas exposés à un danger inutile.
- (h) Chaque pilote doit lâcher le filin de remorquage dans une zone désignée à l'avance à au moins 152 mètres de personnes, bâtiments, automobiles garées et aéronefs.

*N. B. : Si l'avion remorqueur se pose avec la corde attachée, il convient de prendre bien soin d'éviter de la traîner et de mettre en danger d'autres aéronefs en l'air ou des personnes, des biens ou des aéronefs à la surface.*

- (i) Chaque pilote se livrant à des opérations de remorquage de banderole doit transporter à bord de l'aéronef une copie du certificat de dérogation ou d'autorisation suivant permettant les opérations de remorquage de banderole.

## 11.6 OPERATIONS DE TELEVISION ET DE CINEMATOGRAPHIE

### 11.6.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique aux opérations de prises de vues cinématographiques et de télévision, de participation en vol à des films et de mise en scène ou de production de telles prises de vues lorsque ces opérations se déroulent dans le cadre d'un commerce ou contre paiement ou en location.
- (b) Aux fins de la présente sous-partie, « cinématographie » comprend les films, les vidéos et les émissions en direct sous quelque format que ce soit, ainsi que la préparation et la répétition de telles opérations.

### 11.6.1.2 CERTIFICAT OU AUTORISATION REQUIS

- (a) L'OFNAC requiert que chaque personne se livrant à des opérations couvertes par la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'OFNAC délivre un certificat ou une autorisation équivalente à chaque demandeur qui s'y qualifie aux termes des dispositions de la présente sous-partie.

### 11.6.1.3 EXIGENCES POUR LES AERONEFS

- (a) Pour être utilisés dans des opérations de prise de vues télévisées et cinématographiques, les aéronefs de la catégorie expérimentale doivent avoir un certificat de navigabilité délivré pour exhibition.

### 11.6.1.4 EXIGENCES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

- (a) Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations de prise de vues télévisées et cinématographiques s'il n'a pas :
  - (1) Une licence commerciale avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes de l'autorisation.
  - (2) Au moins 500 heures de vol en tant que commandant de bord et au moins 20 en tant que commandant de bord du type de l'aéronef.
  - (3) Au moins 100 heures de vol dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé.
  - (4) Au moins 5 heures de vol dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé aux termes de l'autorisation.
  - (5) Si le pilote a l'intention d'effectuer des acrobaties aériennes en-dessous de 1.500 AGL, il doit détenir une déclaration de compétence acrobatique pour les opérations à effectuer.

### 11.6.1.5 EXIGENCES PORTANT SUR LES REGLES D'EXPLOITATION ET LES DEROGATIONS

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Chaque exploitant doit obtenir une dérogation de l'OFNAC si les séquences filmées requièrent que l'aéronef :
  - (1) Effectue un vol acrobatique à moins de 1 500 AGL ;
  - (2) Vole au-dessus d'une zone habitée ;
  - (3) Vole dans un espace aérien contrôlé ; ou

- (4) Vole dans d'autres cas requérant un écart des exigences figurant à la Partie 8 du RACH.
- (c) Le titulaire de l'autorisation doit fournir un programme des événements donnant :
  - (1) L'identification de l'aéronef ; et
  - (2) La liste des artistes et l'ordre de leur apparition.
- (d) Toute manœuvre ajoutée ou tout changement d'heure du programme doit être approuvé par l'OFNAC.
- (e) Le titulaire de l'autorisation doit élaborer, faire approuver par l'OFNAC et respecter un manuel d'exploitation de vol pour prises de vues télévisées et cinématographiques.
- (f) Lorsqu'il se livre à toute prise de vues requérant une autorisation, le titulaire du certificat doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour confiner les spectateurs dans des zones désignées. Si des mesures raisonnables ont été prises et que des personnes ou des véhicules non autorisés pénètrent dans l'espace aérien où les manœuvres se déroulent lors du tournage, il convient de tout faire pour les enlever.

#### 11.6.1.6 CONTENU D'UN MANUEL D'EXPLOITATION DE VOL POUR PRISES DE VUES TELEVISEES ET CINEMATOGRAPHIQUES

- (a) Chaque manuel d'exploitation de vol pour prises de vues télévisées et cinématographiques doit contenir au moins ce qui suit :
  - (1) ORGANISATION DE LA COMPAGNIE.
    - (i) Le nom commercial, adresse et numéro de téléphone du demandeur.
    - (ii) Une liste des pilotes qui doivent être utilisés pour le tournage, dont les numéros de leurs licences, leur grade et leur classe et la date d'examen médical.
    - (iii) Une liste des aéronefs par marque et modèle.
  - (2) DISTRIBUTION ET RÉVISION. Les procédures de révision du manuel pour s'assurer que tous les manuels sont à jour.
  - (3) PERSONNES AUTORISÉES. Les procédures visant à s'assurer que personne, sauf celles qui consentent à y participer et sont nécessaires pour le tournage, n'est autorisé à se trouver à moins de 152 mètres de l'endroit du tournage.
  - (4) AIRE D'OPÉRATION. L'aire qui sera utilisée pour la durée de l'autorisation.
  - (5) PLAN DES ACTIVITÉS. Les procédures de soumission à l'OFNAC, dans les 3 jours précédant le tournage, d'un plan écrit des activités contenant au moins ce qui suit :
    - (i) Les dates et heures de tous les vols.
    - (ii) Le nom et le numéro de téléphone de la personne responsable du tournage.
    - (iii) La marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé et le type de certificat de navigabilité, y compris sa catégorie.
    - (iv) Le nom des pilotes devant prendre part au tournage.



- (v) Une déclaration selon laquelle les propriétaires et/ou les officiels locaux ont donné leur autorisation pour effectuer le tournage.
  - (vi) La signature du titulaire du certificat ou d'un représentant désigné.
  - (vii) Un aperçu général du calendrier de production avec cartes et schémas ou diagrammes des emplacements du tournage, si nécessaire.
- (6) AUTORISATION D'EXPLOITATION. Les exigences et procédures que le titulaire du certificat utilisera pour obtenir la permission des propriétaires et/ou des officiels locaux (c'est-à-dire la police, les pompiers, etc..., selon le cas), d'effectuer tout le tournage lors de l'utilisation du certificat/de l'autorisation.
- (7) SÉCURITÉ. La méthode qui sera utilisée pour exclure des lieux toutes les personnes qui ne participent pas directement à l'opération.

*N. B. : Ceci doit aussi comprendre la disposition qui sera utilisée pour arrêter les activités lorsque des personnes, des véhicules et/ou des aéronefs non autorisés pénètrent dans l'aire des opérations, ou pour toute autre raison, dans l'intérêt de la sécurité.*

- (8) BRIEFING DU PILOTE/DU PERSONNEL DE PRODUCTION. Les procédures d'information du personnel sur les risques encourus, les procédures d'urgence et les protections à prendre lors du tournage.
- (9) CERTIFICATION/ÉTAT DE NAVIGABILITÉ. Les procédures visant à s'assurer que les inspections requises seront effectuées.
- (10) COMMUNICATIONS. Les procédures visant à donner des capacités de communication avec tous les participants lors de l'opération et du tournage proprement dit.

*N. B. : Le demandeur peut utiliser des communications orales, visuelles et/ou par radio pour autant que les participants soient constamment informés du statut de l'opération.*

- (11) DÉCLARATION D'ACCIDENT. Les procédures visant à notifier et déclarer les accidents.

## 11.7 VOLS TOURISTIQUES

### 11.7.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique aux opérations de transport de personnes pour regarder des formations naturelles, des objets artificiels ou la faune au sol, lorsqu'elles sont effectuées dans le cadre d'une entreprise ou contre paiement ou en location ;
- (b) Le vol est indubitablement qualifié de « touristique » ;
- (c) Le vol retourne à l'aérodrome de départ sans s'être posé dans un autre aérodrome ;
- (d) Le vol est effectué dans un rayon de 25 milles terrestres de l'aérodrome de départ ; et
- (e) La capacité certifiée de l'aéronef n'excède pas neuf passagers.

*N. B. : Tout autre vol transportant des passagers contre paiement, en location ou contre-valeur doit être effectué aux termes d'un permis d'exploitation aérienne (AOC) tel que figurant à la Partie 9 du RACH.*

### 11.7.1.2 CERTIFICAT OU AUTORISATION REQUIS

- (a) L'OFNAC requiert que chaque personne se livrant à des opérations couvertes par la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat ou d'une autorisation équivalente.
- (b) Aux termes de la présente sous-partie, chaque exploitant doit être titulaire d'un certificat délivré aux termes de la présente partie.

### 11.7.1.3 EXIGENCES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

- (a) Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations de tourisme s'il n'a pas :
  - (1) Au moins une licence commerciale avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes de la dérogation.
  - (2) Au moins 500 heures de vol en tant que commandant de bord et au moins 20 en tant que commandant de bord du type de l'aéronef.
  - (3) Au moins 100 heures de vol dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé.
  - (4) Au moins 5 heures de vol dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé.

### 11.7.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Toutes les opérations touristiques doivent se dérouler seulement :
  - (1) Dans des conditions météorologiques VFR ; et
  - (2) Entre les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
- (c) Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations touristiques :
  - (1) Au-dessus de zones habitées ou d'aires de rassemblement de personnes en plein air à moins de 300 mètres en-dessous ; et
  - (2) Ailleurs, à des altitudes inférieures au minimum qui ne présente pas de danger, figurant à la Partie 3 du RACH.
- (d) Les exigences de la Partie 3 du RACH s'appliquent aux opérations touristiques décrites dans la présente partie.

## 11.8 OBSERVATION DES POISSONS

### 11.8.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente partie s'applique aux opérations concernant la localisation, le suivi et la signalisation de poissons et de bancs de poissons, lorsqu'elles sont effectuées dans le cadre d'une entreprise ou contre paiement ou en location.

### 11.8.1.2 CERTIFICAT OU AUTORISATION REQUIS

- (a) L'OFNAC requiert que chaque personne se livrant à des opérations couvertes par la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'OFNAC délivre un certificat ou une autorisation équivalente à chaque demandeur qui s'y qualifie aux termes des dispositions de la présente sous-partie.

### 11.8.1.3 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Les exigences portant sur le minimum de la couverture nuageuse et l'altitude minimum de la Partie 3 ne s'appliquent pas aux personnes pour lesquelles l'OFNAC a approuvé des minimums différents dans le cadre d'une autorisation délivrée aux termes de la présente sous-partie.

### 11.8.1.4 EXIGENCES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

- (a) Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations d'observation de poissons s'il n'a pas :
  - (1) Au moins une licence commerciale avec qualifications appropriées pour la catégorie et la classe d'aéronef qui doit être utilisé aux termes de la dérogation.
  - (2) Au moins 500 heures en tant que commandant de bord.
  - (3) Au moins 100 heures de vol dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé.

## 11.9 COUVERTURE MEDIATIQUE ET CIRCULATION ROUTIERE

### 11.9.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique aux opérations ayant trait à l'observation et au compte rendu d'événements médiatiques et/ou des conditions de circulation de véhicules sur les autoroutes et les rues lorsqu'elles sont effectuées par des aéronefs ou du personnel navigant, ou les deux, qui ne sont pas désignés comme réservés exclusivement à l'usage public.

### 11.9.1.2 CERTIFICAT OU AUTORISATION REQUIS

- (a) L'OFNAC requiert que chaque personne se livrant à des opérations couvertes par la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'OFNAC délivre un certificat ou une autorisation équivalente à chaque demandeur qui s'y qualifie aux termes des dispositions de la présente sous-partie.

---

### 11.9.1.3 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Les exigences portant sur le minimum de la couverture nuageuse et l'altitude minimum figurant à la Partie 8 du RACH ne s'appliquent pas aux personnes pour lesquelles l'OFNAC a spécifiquement approuvé des minimums différents dans le cadre d'une autorisation délivrée aux termes de la présente sous-partie.

### 11.9.1.4 EXIGENCES D'EXPERIENCE ET DE FORMATION

- (a) Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations d'actualités ou pour la circulation s'il n'a pas :
  - (1) Au moins une licence commerciale avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes de la dérogation.
  - (2) Au moins 500 heures de vol en tant que commandant de bord et au moins 20 en tant que commandant de bord du type de l'aéronef.
  - (3) Au moins 100 heures de vol dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé.
  - (4) Au moins 5 heures de vol dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé aux termes de l'autorisation.