Modèle de réglementation de l'AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

**Partie 11 ─ Travail aérien**

**VERSION 2.9**

**Novembre 2019**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Introduction | 08/2006 | Information ajoutée. |
| Introduction | 11/2019 | Paragraphes remaniés |
| 11.1.1.1 (a) à (c) | 12/2004 | Nouvelles sous-sections. |
| 11.1.1.1(d) | 11/2012 | Nouveau paragraphe ajouté pour aborder les aéronefs télépilotés destinés au travail aérien |
| 111.1.1 | 11/2019 | (a)-(d), (d)(1-(4), (e), (e )(1-6), (f), (g) remaniés pour clarification |
| 11.1.1.2 | 11/2012 | Nouvelle définition ajoutée pour les aéronefs télépilotés |
| 11.1.1.2 | 11/2014 | Définitions déplacées à la Partie 1 du MCAR |
| 11.1.1.2 | 11/2019 | (a) remanié pour clarification |
| 11.1.1.3 | 12/2004 | « Acronymes » remplacé par « Abréviations ». |
| 11.1.1.3 | 11/2019 | Nouvelles définitions ajoutées |
| 11.2.1.1 | 11/2019 | (a), (b) et (c) remaniés pour clarification |
| 11.2.2.1 | 11/2019 | (a) et (d) remaniés pour clarification |
| 11.2.2.3 | 11/2019 | (b) et (d) remaniés pour clarification |
| 11.2.2.4 | 11/2019 | (a), (b)(1)(2), (d), (d)(1), (d)(1)(ii)(iii)(v), (d)(2), (d)(2)(v) |
| 11.2.2.5 | 11/2019 | (b) nouveau paragraphe |
| 11.2.3 | 11/2019 | Titre de la section révisé |
| 11.2.3.1 | 11/2019 | Titre de la sous-section révisé, (a), (b) et (c) remaniés pour clarification |
| 11.2.3.2 | 11/2019 | (a) et (b) remaniés pour clarification |
| 11.2.3.3 | 11/2019 | (a)(3) remanié pour clarification |
| 11.2.3.4 | 11/2019 | (a) remanié pour clarification |
| 11.2.3.5 | 11/2019 | Sous-section déplacée de 11.3.3.6 |
| 11.2.3.8 (b) et (c) | 04/2007 | Texte déplacé de la NMO 11.2.3.8 à ici |
| 11.2.3.8 (b) et (c) | 11/2011 | Références à la Partie 8 corrigées. |
| 11.3 | 12/2004 | « Hélicoptère » remplacé par « giravion ». |
| 11.3.1.3 | 04/2007 | Impératifs supplémentaires ajoutés au remorquage de planeur. |
| 11.3.1.5 | 04/2007 | Impératifs opérationnels ajoutés au remorquage de planeur. |
| 11.4.1.2 | 04/2007 | Remanié pour permettre un certificat ou une autorisation pour effectuer des opérations de remorquage de planeurs. |
| 11.4.1.3 | 11/2011 | Révision mineure du libellé. |
| 11.4.1.3 (a) | 11/2011 | Texte supplémentaire ajouté. |
| 11.4.1.4 | 04/2007 | Impératif portant sur la licence de pilote déplacé de 11.4.1.2 à 11.4.1.4(a) et reste du paragraphe renuméroté. |
| 11.4.1.4 | 11/2011 | Impératifs supplémentaires ajoutés. |
| 11.5 | 11/2011 | Référence mise à jour. |
| 11.6 | 11/2011 | Référence mise à jour. |
| 11.6.1.4 | 11/2011 | Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation mis à jour. |
| 11.6.1.6 | 11/2011 | Langage révisé. |
| 11.6.1.5 | 04/2007 | « Règles d'exploitation » ajouté au titre. |
| 11.6.1.5 (a) | 04/2007 | Nouvel impératif ajouté à (a) et reste de la réglementation renumérotée. |
| 11.6.1.5 (b) | 04/2007 | Texte plus exact ajouté. |
| 11.6.1.5 (f) | 04/2007 | « Note » transformée en nouveau (f). |
| 11.7 | 11/2011 | Référence ajoutée. |
| 11.7.1.1 | 04/2007 | Nouveaux impératifs (b) à (e) ajoutés. |
| 11.7.1.2 (c) | 04/2007 | Changé pour référence aux Parties 2 et 8. |
| 11.7.1.3 | 04/2007 | Remanié |
| 11.7.1.3 | 11/2011 | Impératifs mis à jour. |
| 11.7.1.4 | 04/2007 | Remanié |
| 11.8 | 11/2011 | Référence ajoutée. |
| 11.8.1.4 | 04/2007 | Nouvelle réglementation pour la formation et l'expérience. |
| 11.8.1.3 (b) | 04/2007 | Changé pour référence à la Partie 8. |
| 11.9 | 11/2011 | Référence ajoutée. |
| 11.9.1.3 (a) et (b) | 12/2004 | Nouvelles sous-sections. |
| 11.9 | 04/2007 | « Médias d'information » ajouté au titre. |
| 11.9.1.1 | 04/2007 | « Médias d'information » ajouté à la réglementation. |
| 11.9.1.3 (b) | 04/2007 | Changé pour référence à la Partie 8. |
| 11.9.1.4 | 04/2007 | Nouvelle réglementation pour la formation et l'expérience. |
| NMO : 11.2.3.8 (a) (1) | 08/2006 | Remanié pour clarifier le fait que les hélicoptères peuvent voler chargés dans une zone congestionnée. |
| NMO : 11.2.3.8 (c) | 09/2006 | Nouvel impératif ajouté pour la notification du public. |
| NMO : 11.2.3.8 | 04/2007 | NMO supprimée et texte déplacé aux alinéas 11.2.3.8(b) et (c). |

Introduction

La Partie 11 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) stipule les impératifs ayant trait aux opérations de travail aérien, y compris l'aviation agricole, les opérations avec charge externe, le remorquage de planeurs et de bannières, les opérations de télévision et de cinématographie, les vols d'excursion, l'observation de poissons, les médias d’information et les informations sur la circulation. Bien que les impératifs de la présente partie semblent aborder les opérations effectuées dans [ÉTAT], des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] se livreront parfois à du travail aérien dans les États contigus.

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 [ÉTAT], 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.

La présente partie a été en grande partie reprise du titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR) et des directives de l’Administration fédérale de l’aviation (FAA). Ni l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), ni les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) ne publient de réglementation sur le travail aérien, si bien que cette responsabilité incombe aux États contractants à titre individuel.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 11 ─ Travail aérien 1](#_Toc61352041)

[11.1 Généralités 1](#_Toc61352042)

[11.1.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352043)

[11.1.1.2 Définitions 2](#_Toc61352044)

[11.1.1.3 Abréviations 2](#_Toc61352045)

[11.2 Exploitation d'aéronefs agricoles 2](#_Toc61352046)

[11.2.1 Généralités 2](#_Toc61352047)

[11.2.1.1 Applicabilité 2](#_Toc61352048)

[11.2.2 Règles relatives à la certification 2](#_Toc61352049)

[11.2.2.1 Certificat requis 2](#_Toc61352050)

[11.2.2.2 Demande de certificat 3](#_Toc61352051)

[11.2.2.3 Amendement d'un certificat 3](#_Toc61352052)

[11.2.2.4 Impératifs de certification 3](#_Toc61352053)

[11.2.2.5 Durée d'un certificat 4](#_Toc61352054)

[11.2.3 Règles d'exploitation et impératifs apparentés 4](#_Toc61352055)

[11.2.3.1 Règles d'exploitation 4](#_Toc61352056)

[11.2.3.2 Transport d'un certificat 5](#_Toc61352057)

[11.2.3.3 Exploitant privé d'aéronefs agricoles ─ Limitations 5](#_Toc61352058)

[11.2.3.4 Épandage 5](#_Toc61352059)

[11.2.3.5 Épandage de poison économique 5](#_Toc61352060)

[11.2.3.6 Personnel 6](#_Toc61352061)

[11.2.3.7 Exploitation dans un espace aérien contrôlé désigné pour un aérodrome 6](#_Toc61352062)

[11.2.3.8 Exploitation au-dessus de zones congestionnées : Généralités 6](#_Toc61352063)

[11.2.3.9 Exploitation au-dessus de zones congestionnées : Pilotes et aéronefs 8](#_Toc61352064)

[11.2.3.10 Disponibilité du certificat 8](#_Toc61352065)

[11.2.4 Dossiers et rapports 8](#_Toc61352066)

[11.2.4.1 Dossiers : Exploitant commercial d'aéronefs agricoles 8](#_Toc61352067)

[11.2.4.2 Changement d'adresse 9](#_Toc61352068)

[11.2.4.3 Fin des opérations 9](#_Toc61352069)

[11.3 Opérations avec charges externes de giravion 9](#_Toc61352070)

[11.3.1 Généralités 9](#_Toc61352071)

[11.3.1.1 Applicabilité 9](#_Toc61352072)

[11.3.2 Règles relatives à la certification 9](#_Toc61352073)

[11.3.2.1 Certificat requis 9](#_Toc61352074)

[11.3.2.2 Durée d'un certificat 10](#_Toc61352075)

[11.3.2.3 Demande de délivrance ou de renouvellement d'un certificat 10](#_Toc61352076)

[11.3.2.4 Impératifs de certification 10](#_Toc61352077)

[11.3.2.5 Giravions 10](#_Toc61352078)

[11.3.2.6 Personnel 10](#_Toc61352079)

[11.3.2.7 Amendement d'un certificat 11](#_Toc61352080)

[11.3.2.8 Disponibilité, transfert et remise d'un certificat 11](#_Toc61352081)

[11.3.3 Règles d'exploitation et impératifs apparentés 11](#_Toc61352082)

[11.3.3.1 Règles d'exploitation 11](#_Toc61352083)

[11.3.3.2 Transport de personnes 12](#_Toc61352084)

[11.3.3.3 Impératifs de formation, d'expérience récente et de test des membres de l'équipage 13](#_Toc61352085)

[11.3.4 Impératifs de navigabilité 13](#_Toc61352086)

[11.3.4.1 Impératifs portant sur les caractéristiques de vol 13](#_Toc61352087)

[11.3.4.2 Structures et conception 14](#_Toc61352088)

[11.3.4.3 Limitations d'exploitation 14](#_Toc61352089)

[11.3.4.4 Manuel de vol d'ensemble giravion-fardeau 15](#_Toc61352090)

[11.3.5 Marquages et pancartes 15](#_Toc61352091)

[11.4 Remorquage de planeurs 15](#_Toc61352092)

[11.4.1.1 Applicabilité 15](#_Toc61352093)

[11.4.1.2 Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise 15](#_Toc61352094)

[11.4.1.3 Impératifs pour les aéronefs 15](#_Toc61352095)

[11.4.1.4 Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation 16](#_Toc61352096)

[11.4.1.5 Règles d'exploitation 17](#_Toc61352097)

[11.5 Remorquage de bannière 17](#_Toc61352098)

[11.5.1.1 Applicabilité 17](#_Toc61352099)

[11.5.1.2 Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise 17](#_Toc61352100)

[11.5.1.3 Impératifs pour les aéronefs 18](#_Toc61352101)

[11.5.1.4 Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation 18](#_Toc61352102)

[11.5.1.5 Règles d'exploitation 18](#_Toc61352103)

[11.6 Opérations de télévision et de cinématographie 19](#_Toc61352104)

[11.6.1.1 Applicabilité 19](#_Toc61352105)

[11.6.1.2 Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise 19](#_Toc61352106)

[11.6.1.3 Impératifs pour les aéronefs 19](#_Toc61352107)

[11.6.1.4 Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation 19](#_Toc61352108)

[11.6.1.5 Règles d'exploitation 20](#_Toc61352109)

[11.6.1.6 Contenu d'un manuel d'exploitation pour prises de vues télévisées et cinématographiques 20](#_Toc61352110)

[11.7 Vols d’excursion 21](#_Toc61352111)

[11.7.1.1 Applicabilité 21](#_Toc61352112)

[11.7.1.2 Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise 22](#_Toc61352113)

[11.7.1.3 Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation 22](#_Toc61352114)

[11.7.1.4 Règles d'exploitation 22](#_Toc61352115)

[11.8 Observation de poissons 23](#_Toc61352116)

[11.8.1.1 Applicabilité 23](#_Toc61352117)

[11.8.1.2 Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise 23](#_Toc61352118)

[11.8.1.3 Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation 23](#_Toc61352119)

[11.8.1.4 Règles d'exploitation 23](#_Toc61352120)

[11.9 Nouvelles et circulation 24](#_Toc61352121)

[11.9.1.1 Applicabilité 24](#_Toc61352122)

[11.9.1.2 Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise 24](#_Toc61352123)

[11.9.1.3 Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation 24](#_Toc61352124)

[11.9.1.4 Règles d'exploitation 24](#_Toc61352125)

[Partie 11 ─ Normes de mise en œuvre 3](#_Toc61352126)

[NMO 11.1.1.1(F) Applicabilité 3](#_Toc61352127)

## Partie 11 ─ Travail aérien

## Généralités

#### Applicabilité

1. La présente partie prescrit les impératifs imposés aux exploitants se livrant au travail aérien et aux opérations considérées comme du travail aérien effectué dans [ÉTAT].
2. Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien dans [ÉTAT] doivent à tout moment être conformes aux impératifs de certification figurant dans la présente partie.
3. Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien dans [ÉTAT] doivent à tout moment être conformes aux impératifs de navigabilité et aux règles d'exploitation de la présente partie qui s'appliquent, sauf si elle accorde des dérogations à ces impératifs.
4. Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien par aéronef télépiloté (ATP) dans [ÉTAT] doivent à tout moment être conformes aux éléments suivants :
5. Les impératifs ATP du paragraphe 8.8.1.33 de la présente réglementation ;
6. Les impératifs ATP pour les exploitants aériens étrangers de la Partie 10 de la présente réglementation ;
7. Les impératifs relatifs aux licences du personnel ATP de la Partie 2 de la présente réglementation ; et
8. Les impératifs en vigueur de la présente partie, à moins que cette dernière ne soit moins prescriptive que le paragraphe 8.8.1.33 de la présente réglementation.
9. Une personne exploitant un ATP et son système d’aéronef télépiloté (SATP) immatriculés dans [ÉTAT] ou titulaire d’un certificat d’exploitant de [ÉTAT] doit :
10. Ne pas opérer dans [ÉTAT] sans l’autorisation appropriée de la Régie ;
11. Ne pas se livrer à la navigation aérienne internationale sans l’autorisation appropriée de l’État dans lequel l'ATP décolle ;
12. 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 ;
13. 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 ;
14. 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
15. S’assurer que le SATP réponde aux impératifs de performance et de transport d’équipement pour l’espace aérien spécifique dans lequel le vol doit avoir lieu.
16. Toutes les personnes ayant l’intention de se livrer à du travail aérien par ATP dans [ÉTAT] doivent soumettre une demande à la Régie, sous la forme et de la manière prescrite par la NMO 11.1.1.1(F).
17. Tous les exploitants aériens étrangers ayant l’intention de se livrer à du travail aérien par ATP dans [ÉTAT] doivent soumettre une demande à la Régie, sous la forme et de la manière prescrite par la NMO 10.8.1.1(a).

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **AGL –** Au-dessus du sol
3. **ATC –** Contrôle de la circulation aérienne
4. **ATPL –** Licence de pilote de ligne
5. **CG –** Centre de gravité
6. **CPL –** Licence de pilote professionnel
7. **IFR –** Règles de vol aux instruments
8. **PIC –** Commandant de bord
9. **PPL –** Licence (brevet) de pilote privé
10. **ATP –** Aéronef télépiloté
11. **VFR –** Règles de vol à vue

## Exploitation d'aéronefs agricoles

### Généralités

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les impératifs régissant les éléments suivants :
2. L'exploitation d'aéronefs agricoles dans [ÉTAT] ; et
3. La délivrance de certificats d'exploitant commercial et privé d'aéronefs agricoles pour ces opérations.
4. Lors d'une urgence publique, une personne qui se livre à des opérations aériennes agricoles aux termes de la présente partie est autorisée, pour autant que cela s'avère nécessaire, à s'écarter des règles d'exploitation de la présente partie pour se livrer à des activités de secours et d'aide sociale approuvées par une agence de [ÉTAT] ou un gouvernement local.
5. Chaque personne qui s'écarte d'une règle de la présente partie doit, dans les 10 jours suivants, envoyer à la Régie un rapport complet sur l'opération par aéronef concernée, dont une description de l'opération menée et de ses raisons.

14 CFR 137.1

### Règles relatives à la certification

#### Certificat requis

* 1. Sauf tel que stipulé aux paragraphes 11.2.2.1(c) et (d) de la présente sous-section, nul n'est autorisé à se livrer à des opérations aériennes agricoles sans un certificat d'exploitant d'aéronef agricole délivré aux termes de la présente partie, ou en violation de ce certificat.
  2. 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.
  3. Un gouvernement local ou national qui se livre à des opérations aériennes agricoles avec des aéronefs publics n'a pas besoin de se conformer à la présente sous-partie.
  4. Le titulaire d'un certificat d'exploitation de giravion à charge externe certifié aux termes de la présente partie se livrant à des opérations aériennes agricoles ne portant que sur l'épandage d'eau contre les feux de forêt par charge externe de giravion n’a pas besoin de se conformer à la présente sous-partie.

14 CFR 137.11

#### Demande de certificat

1. Une demande de certificat d'exploitant d'aéronef agricole doit être soumise sous la forme et de la manière prescrite par la Régie.

14 CFR 137.15

#### Amendement d'un certificat

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

14 CFR 137.17

#### Impératifs de certification

1. GÉNÉRALITÉS. Sauf tel que stipulé au paragraphe 11.2.2.4(a)(3) de la présente sous-section :
2. La Régie délivrera un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles privés à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat.
3. La Régie délivrera un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles commerciaux à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat.
4. Une personne qui demande un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles assorti d'une interdiction d'épandage de poison économique n'a pas besoin d'avoir des connaissances spécifiques sur les poisons économiques.
5. PILOTES.
6. Un demandeur exploitant privé qui est pilote doit être titulaire d'un PPL, d'une CPL ou d'une ATPL délivrée par la Régie de [ÉTAT] et d'une qualification appropriée pour l'aéronef qui doit être utilisé.
7. Un demandeur exploitant commercial qui est pilote doit avoir à sa disposition les services d’au moins un pilote titulaire d’une CPL ou ATPL en vigueur, délivrée par la Régie et d'une qualification appropriée pour l'aéronef qui doit être utilisé.
8. AÉRONEF. Le demandeur doit avoir au moins un aéronef certifié et en état de navigabilité, équipé pour des opérations agricoles.
9. TESTS DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES. Le demandeur ou la personne désignée en tant que superviseur en chef de l’exploitation d'aéronefs agricoles au nom du demandeur doit démontrer que le demandeur répond aux impératifs de connaissances et de compétence pour l’exploitation d'aéronefs agricoles :
10. Le test des connaissances, qui comprend les éléments suivants :
    * + 1. Les étapes à suivre avant le début des opérations, dont une reconnaissance de la zone de travail prévue ;
        2. La manutention sans danger des poisons économiques et la façon de se débarrasser correctement des conteneurs usagés de ces poisons ;
        3. Les effets généraux des poisons économiques et des produits chimiques agricoles sur les plantes, les animaux et les personnes, notamment des poisons habituellement utilisés dans la zone où l’exploitation est prévue, et les précautions à prendre lors de l'utilisation des poisons et des produits chimiques ;
        4. Les symptômes primaires d'empoisonnement des personnes par des poisons économiques, les mesures d'urgence appropriées à prendre et l'emplacement des centres anti-poison ;
        5. Les capacités de performance et les limitations d'exploitation de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
        6. La sécurité de vol et les procédures d'épandage.
11. Le test des compétences, qui comprend les manœuvres suivantes, devant être démontrées dans l’un des aéronefs spécifiés au paragraphe 11.2.2.4(c) de la présente sous-section, à la masse maximale certifiée au décollage dudit aéronef ou à la masse maximale établie pour la charge spéciale, la valeur la plus importante des deux faisant foi :
    * + 1. Décollages sur terrain court et mou (avions et giravions seulement) ;
        2. Approches de la zone de travail ;
        3. Arrondis ;
        4. Passes sur andains ;
        5. Montées et retours ; et
        6. Décélération rapide (arrêts rapides) pour les hélicoptères seulement.

14 CFR 137.19

#### Durée d'un certificat

1. Un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remis, suspendu ou révoqué.
2. Le titulaire d'un certificat pour exploitation d'aéronefs agricoles suspendu ou révoqué doit le restituer à la Régie.

14 CFR 137.21

### Règles d'exploitation et impératifs apparentés

#### Règles d'exploitation

1. Sauf tel que stipulé au paragraphe 11.2.3.1(c) de la présente sous-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 présente partie.
2. Le titulaire d'un certificat d'exploitant d'aéronefs agricoles est autorisé à s'écarter des impératifs de la Partie 9 de la présente réglementation sans un certificat ou une dérogation, comme autorisé dans la présente sous-partie, lorsqu'il se livre à des opérations de travail aérien sans épandage portant sur l'agriculture, l'horticulture ou la préservation des forêts conformément aux règles d'exploitation de la présente section.
3. Les règles d'exploitation de la présente sous-partie s'appliquent aux titulaires d'un certificat d’exploitant 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.

14 CFR 137.29

#### Transport d'un certificat

1. Nul n'est autorisé à se livrer à l’exploitation d'aéronefs agricoles si une copie du certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles régissant ladite exploitation ne se trouve pas à bord de cet aéronef. Ladite copie doit être produite pour inspection sur demande de la Régie ou de tout agent des forces de l'ordre du gouvernement.
2. 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.

14 CFR 137.33

#### Exploitant privé d'aéronefs agricoles ─ Limitations

1. Nul n'est autorisé à se livrer à une opération agricole aérienne aux termes d'un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles privée :
2. Contre compensation ou en location ;
3. Au-dessus d'une zone congestionnée ; ou
4. 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.

14 CFR 137.35

#### Épandage

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

14 CFR 137.37

#### Épandage de poison économique

1. Sauf tel que stipulé au paragraphe 11.2.3.5(b) de la présente sous-section, nul n'est autorisé à épandre depuis un aéronef tout poison économique enregistré dans [ÉTAT] ou à causer son épandage :
2. Pour un usage autre que celui pour lequel il est enregistré ;
3. Contrairement à toute instruction de sécurité ou limitation d'utilisation figurant sur son étiquette ; ou
4. En contravention de toute loi ou réglementation de [ÉTAT].
5. La présente section ne s'applique pas à toute personne qui se livre à l'épandage d'un poison économique aux fins d'expérimentation :
6. Sous la supervision d'une agence de [ÉTAT] autorisée par la loi à effectuer des recherches dans le domaine des poisons économiques ; ou
7. Avec un permis de [ÉTAT].

14 CFR 137.39

#### Personnel

1. 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 ayant trait à ladite opération.
2. SUPERVISEURS. Nul n'est autorisé à superviser l'exploitation d'aéronefs agricoles sans avoir répondu aux impératifs de connaissances et de compétences de la présente sous-partie.
3. PIC. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC d'un aéronef exploité aux termes de la présente sous-partie, sauf si le pilote :
4. Est titulaire d'un brevet et de la qualification de pilote prescrits par la présente sous-partie comme étant appropriés au type d'opération qui doit être effectuée ; ou
5. A démontré au titulaire du certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles se livrant à l'opération ou à un superviseur désigné par ce titulaire qu'il satisfait les impératifs relatifs aux connaissances et aux compétences de la présente sous-partie. Néanmoins, une démonstration de la conformité aux impératifs de connaissances et de compétence n’est pas nécessaire pour tout PIC qui :
   * + 1. Au moment de la soumission d’une demande par un exploitant d’aéronefs agricoles, travaille en tant que PIC pour ledit exploitant ; et
       2. Dispose d'un dossier auprès dudit exploitant, qui ne présente aucun doute concernant la sécurité de ses opérations de vol ou sa compétence pour l’épandage de matières agricoles ou de produits chimiques.

14 CFR 137.41

#### Exploitation dans un espace aérien contrôlé désigné pour un aérodrome

1. 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 aérodrome, sauf sur autorisation de l'installation ATC ayant juridiction sur cette zone.
2. 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'installation ATC ayant juridiction sur cette zone.
3. Le titulaire d’un certificat d’exploitant pour giravion à charge externe doit soumettre à la Régie un certificat de navigabilité actuel et valable, standard ou restreint, tel que décrit au paragraphe 11.2.3.5 de la présente partie, pour chaque aéronef devant figurer sur ledit certificat.
4. Le titulaire d'un certificat est autorisé à exploiter un aéronef dans les minimums météorologiques VFR spéciaux sans répondre aux impératifs prescrits dans la Partie 8 de la présente réglementation.

14 CFR 133.51 ; 137.43

#### Exploitation au-dessus de zones congestionnées : Généralités

1. Nul n’est autorisé à exploiter un aéronef au-dessus d'une zone congestionnée, sauf conformément aux impératifs du présent paragraphe.
2. Une approbation écrite préalable doit être obtenue auprès de l’agent ou de l'organisme gouvernemental approprié de la subdivision politique au-dessus de laquelle l’opération doit être effectuée.
3. La population doit être informée de l’opération prévue par un moyen efficace, par exemple, journal quotidien, radio, télévision, ou information en porte-à-porte.
4. Un plan pour chaque opération complète doit être soumis à la Régie et approuvé par celle-ci, et comprendre :
   * + 1. Un examen des obstacles au vol ;
       2. Les capacités d'atterrissage d'urgence de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
       3. Toute coordination nécessaire avec l’ATC.
5. 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 congestionnée aux altitudes requises pour le déroulement correct de ladite opération agricole, si celle-ci est effectuée :
6. Avec une sécurité maximale pour les personnes et les biens se trouvant à la surface en fonction de l'opération ; et
7. Conformément aux impératifs du paragraphe 11.2.3.8(a) de la présente sous-section.
8. Chaque titulaire d'un certificat doit s'assurer que tous les aéronefs monomoteurs se trouvant au-dessus d’une zone congestionnée opèrent :
   * 1. Non chargés lors des décollages et des retours, sauf pour les hélicoptères ;
9. Pas en-dessous des altitudes prescrites à la Partie 8 de la présente réglementation, sauf durant l'opération d'épandage elle-même, y compris les approches et départs requis pour cette opération ; et
10. 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 8 de la présente réglementation, 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.
11. Chaque titulaire d'un certificat doit s'assurer que tous les aéronefs multimoteurs se trouvant au-dessus d’une zone congestionnée opèrent :
12. 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.

1. 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 ; et
2. En-dessous des altitudes prescrites à la Partie 8 de la présente réglementation, sauf durant l'opération d'épandage elle-même, y compris les approches, départs et retours requis pour cette opération.
3. Chaque titulaire d'un certificat doit notifier le public de l'opération prévue, comme la Régie peut le spécifier.

14 CFR 137.51

#### Exploitation au-dessus de zones congestionnées : Pilotes et aéronefs

1. GÉNÉRALITÉS. Nul n’est autorisé à exploiter un aéronef au-dessus d'une zone congestionnée, sauf conformément aux règles s’appliquant au pilote et à l’aéronef, détaillées dans la présente sous-section.
2. PILOTES. Chaque PIC doit avoir :
3. 25 heures de vol en tant que PIC de la marque et du modèle de base de l'aéronef, dont au moins 10 heures ont été acquises dans les 12 mois civils précédents ; et
4. 100 heures d'expérience en tant que PIC pour l'épandage de matières agricoles ou de produits chimiques.
5. AÉRONEF.
6. Chaque aéronef doit :
   * + 1. S'il s’agit d'un aéronef non couvert par le paragraphe 11.2.3.9(c)(1)(ii) de la présente sous-section, avoir, au cours des 100 heures de services précédentes, fait l’objet d'une inspection des 100 heures ou annuelle par une personne autorisée conformément à la Partie 8 de la présente réglementation, ou avoir été inspecté dans le cadre d'un système progressif d’inspection ; et
       2. S'il s’agit d’un avion civil multimoteur gros porteur ou à turbine immatriculé dans [ÉTAT], avoir été inspecté conformément aux impératifs relatifs aux programmes d'inspection qui s’appliquent, détaillés dans la Partie 8 de la présente réglementation.
7. Sauf pour les hélicoptères, chaque aéronef doit être équipé d'un dispositif capable de larguer, en 45 secondes ou moins, au moins la moitié de la charge maximale autorisée de matières agricoles. Si l'aéronef est équipé d'un dispositif destiné à 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.

14 CFR 137.53

#### Disponibilité du certificat

1. 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 la Régie ou de tout agent des forces de l'ordre du gouvernement.

14 CFR 137.57

### Dossiers et rapports

#### Dossiers : Exploitant commercial d'aéronefs agricoles

1. Chaque titulaire d'un certificat d'exploitant commercial d'aéronefs agricoles doit conserver et tenir à jour les dossiers suivants au siège de ses opérations figurant dans sa demande :
2. Le nom et l'adresse de chaque personne pour laquelle un service agricole aérien a été assuré ;
3. La date du service ;
4. Le nom et la quantité des matières épandues lors de chaque opération effectuée et ;
5. 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 impératifs de connaissances et de compétences de la présente sous-partie.
6. Les dossiers requis au titre de la présente section doivent être conservés pendant au moins 12 mois, et mis à disposition de la Régie à des fins d'inspection sur demande de cette dernière.

14 CFR 137.71

#### Changement d'adresse

1. Chaque titulaire d'un certificat d'exploitation d'aéronefs agricoles doit notifier la Régie, à l'avance et par écrit, de tout changement d'adresse du siège de ses opérations.

14 CFR 137.75

#### Fin des opérations

1. Lorsque le titulaire d'un certificat cesse ses opérations aux termes de la présente partie, il doit remettre ce certificat au bureau désigné de la Régie.

14 CFR 137.77

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 52, Section 1

## Opérations avec charges externes de giravion

### Généralités

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit :
2. Les impératifs de navigabilité pour les giravions utilisés pour des opérations avec charge externe ; et
3. Les règles d'exploitation et de certification régissant les opérations de giravions avec charge externe dans [ÉTAT].
4. Les impératifs de certification de la présente partie ne s'appliquent pas :
5. Aux fabricants de giravions lorsqu'ils élaborent des moyens de fixation de charge externe ;
6. Aux fabricants qui prouvent la conformité des équipements utilisés au titre de la présente partie ;
7. Aux opérations menées par une personne qui démontre la conformité pour la délivrance d'un certificat aux termes de la présente partie ;
8. Aux vols de formation effectués en préparation à la démonstration de la conformité à la présente partie ; ou
9. À un gouvernement local ou national effectuant des opérations avec un aéronef public.
10. Aux fins de la présente partie, 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 ensembles approuvés giravion-fardeau de Classe D.

14 CFR 133.1

### Règles relatives à la certification

#### Certificat requis

1. Nulle personne sujette à la présente partie n'est autorisée à effectuer des opérations avec des giravions à charge externe dans [ÉTAT] sans un certificat d'exploitant de giravion à charge externe délivré par la Régie ou en contravention des limitations spéciales et approbations spécifiques de ce certificat.

14 CFR 133.11

#### Durée d'un certificat

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

14 CFR 133.13

#### Demande de délivrance ou de renouvellement d'un certificat

1. La demande d'un certificat original ou le renouvellement d'un certificat délivré aux termes de la présente partie se fait sous la forme et de la façon prescrites par la Régie.

14 CFR 133.15

#### Impératifs de certification

1. La Régie délivrera un certificat d'exploitant de giravion à charge externe à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat.
2. La Régie délivrera une autorisation d'exploitation des giravions spécifiés pour les classes de giravion-fardeau pour lesquelles le demandeur ou le titulaire du certificat aux termes des impératifs de la présente sous-partie qui s'appliquent est qualifié.

14 CFR 133.17

#### Giravions

1. Un demandeur doit avoir l'utilisation exclusive d'au moins un giravion qui :
2. A une certification de type aux termes de la présente réglementation qui prescrivent les impératifs pour l'exploitation de giravions à charge externe et s'y conforme ;
3. Est conforme aux impératifs de certification de la présente sous-partie qui s'appliquent aux giravions-fardeau pour lesquels l'autorisation est demandée ; et
4. Dispose d'un certificat d'immatriculation valable et d'un certificat de navigabilité valable, de catégorie standard ou restreinte.
5. Au titre de la présente sous-section, une personne a l'utilisation exclusive d’un giravion si elle est la seule à en avoir la possession, le contrôle et l’utilisation pour les vols, en tant que propriétaire, ou dispose d’un accord écrit (dont des arrangements pour l’accomplissement de la maintenance requise) lui accordant ladite possession, ledit contrôle et ladite utilisation pour au moins 6 mois consécutifs.
6. Au titre de la présente sous-section, les Classes A, B, C et D sont définies dans la sous-partie 1.5 de la présente réglementation, consacrée aux ensembles giravion-fardeau.

14 CFR 133.19

#### Personnel

1. Un demandeur doit avoir ou avoir à sa disposition des services d'au moins une personne titulaire d'une CPL ou ATPL en cours, délivrée par la Régie, et d'une qualification appropriée pour le giravion qui doit être utilisé.
2. 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.
3. Un demandeur peut désigner des pilotes qualifiés pour remplir les fonctions de pilote principal lorsque ce dernier n'est pas immédiatement disponible.
4. Le pilote principal et les assistants doivent être acceptables pour la Régie et chacun doit être titulaire d’une CPL ou d'une ATPL en cours avec une qualification appropriée au giravion qui doit être utilisé.
5. Le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe doit immédiatement rendre compte à la Régie de tout changement de pilote principal ou assistant.
6. Un pilote principal nouvellement désigné doit se conformer aux impératifs de connaissances 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 la Régie.

14 CFR 133.21

#### Amendement d'un certificat

1. Le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe peut demander à la Régie d'amender son certificat, pour ajouter ou supprimer une autorisation d'ensemble giravion-fardeau.
2. Le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe peut demander un amendement pour ajouter ou supprimer une autorisation pour ensemble giravion-fardeau en soumettant à la Régie une nouvelle liste de giravions, par numéro d'immatriculation, avec les classes d'ensembles giravion-fardeau pour lesquelles l'autorisation est demandée.

14 CFR 133.25

#### Disponibilité, transfert et remise d'un certificat

1. Chaque titulaire d’un certificat d’exploitant de giravion à charge externe doit conserver ledit certificat ainsi qu'une liste des giravions autorisés à son siège principal d'exploitation, et le produire à la Régie pour inspection sur demande de cette dernière.
2. Toute personne qui exploite un giravion à charge externe doit transporter une copie du certificat d'exploitant de giravion à charge externe à bord de chaque giravion utilisé dans le cadre de l'opération.
3. Le titulaire d'un certificat d’exploitant de giravion à charge externe doit restituer ledit certificat à la Régie :
4. Si la Régie le suspende ou le révoque ; ou
5. Si le titulaire du certificat interrompt ses opérations au titre du certificat et ne les reprend pas dans les 2 ans.

14 CFR 133.27

### Règles d'exploitation et impératifs apparentés

#### Règles d'exploitation

1. Nul n'est autorisé à exploiter un giravion à charge externe sans le manuel de vol d'ensemble giravion-fardeau prescrit au paragraphe 11.3.4.4 de la présente partie ou en contravention de ce manuel.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un giravion à charge externe, sauf si :
3. Le giravion est conforme aux impératifs du paragraphe 11.3.2.5 de la présente partie ; et
4. Le giravion ou l'ensemble giravion-fardeau est autorisé aux termes du certificat d'exploitant de giravion à charge externe.
5. 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-fardeau 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 la Régie détermine comme étant appropriées à l'ensemble giravion-fardeau :
6. Déterminer que la masse de l'ensemble giravion-fardeau et l'emplacement de son CG 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.
7. Effectuer un décollage initial et vérifier que le contrôle est satisfaisant.
8. En vol stationnaire, vérifier que la maîtrise de la direction est adéquate.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. Nonobstant les impératifs de la Partie 8, le titulaire d'un certificat d'exploitant de giravion à charge externe peut effectuer des opérations au-dessus de zones congestionnées si elles sont effectuées sans danger pour les personnes ou les biens à la surface et se conforment à ce qui suit :
13. L'exploitant doit élaborer un plan pour chaque opération complète et obtenir l'approbation de la Régie pour cette opération ; et

N. B. : Le plan doit comprendre un accord passé avec la subdivision politique appropriée, 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 l’ATC, si nécessaire, et une carte détaillée des routes et les altitudes du vol.

1. Chaque vol doit être effectué à une altitude et sur une route qui permet 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.
2. Nonobstant les dispositions de la Partie 8 et sauf tel que stipulé au paragraphe 11.3.4.3(a)(4) de la présente partie, 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 150 mètres au-dessus de la surface et à moins de 150 mètres de personnes, vaisseaux, véhicules et structures, si les opérations sont effectuées sans présenter de danger pour les personnes ou les biens à la surface.
3. Nul n'est autorisé à se livrer à l'exploitation d'un giravion à charge externe en IFR, sauf sur approbation spécifique de la Régie. Cependant, il n’est jamais autorisé de transporter une personne en tant que charge externe lors d'un vol aux IFR.

14 CFR 133.33

#### Transport de personnes

1. 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 :
2. Est un membre de l'équipage de conduite ;
3. Est un membre de l'équipage de conduite en cours de formation ;
4. Assure une fonction essentielle liée à l'opération avec charge externe ; ou
5. Est nécessaire pour accomplir le travail directement associé à cette opération.
6. 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.

14 CFR 133.35

#### Impératifs de formation, d'expérience récente et de test des membres de l'équipage

1. 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 :
2. A démontré avec succès à la Régie ses connaissances et ses compétences concernant l'ensemble giravion-fardeau ; et
3. Possède personnellement une lettre de compétence ou un carnet de route approprié indiquant qu'elle se conforme au paragraphe 11.3.3.3(a)(1) de la présente sous-section.
4. Nul titulaire de 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 de formation initiale ou continue approuvé.
5. Nonobstant le paragraphe 11.3.3.3(b) de la présente sous-section, une personne qui s'est livrée à des opérations avec giravion à charge externe de la même classe et à bord d'un aéronef du même type au cours des 12 derniers mois civils n'a pas besoin d'avoir cette formation continue.

14 CFR 133.37

### Impératifs de navigabilité

#### Impératifs portant sur les caractéristiques de vol

1. Le demandeur doit démontrer à la Régie, en effectuant les vérifications suivantes de vol d'exploitation, selon les cas, que les caractéristiques de vol de l'ensemble giravion-fardeau sont satisfaisantes, sauf si elles ont été prouvées précédemment et qu'elles ont été satisfaisantes. Aux fins de cette démonstration, la masse giravion-fardeau (dont les moyens de fixation de la charge externe) est la masse maximale pour laquelle l'autorisation est demandée.
2. ENSEMBLES GIRAVION-FARDEAU DE CLASSE A. Les vérifications de vol d'exploitation doivent se composer au moins des manœuvres suivantes :
3. Décollage et atterrissage ;
4. Démonstration d'un contrôle adéquat de la direction en vol stationnaire ;
5. Accélération à partir d'un vol stationnaire ; et
6. Vol horizontal à des vitesses anémométriques allant jusqu'au maximum de celle pour laquelle l'autorisation est demandée.
7. ENSEMBLES GIRAVION-FARDEAU DE CLASSES B ET D. Les vérifications de vol d'exploitation doivent se composer au moins des manœuvres suivantes :
8. Prise de la charge externe ;
9. Démonstration d'un contrôle adéquat de la direction en vol stationnaire ;
10. Accélération à partir d'un vol stationnaire ;
11. Vol horizontal à des vitesses anémométriques allant jusqu'au maximum de celle pour laquelle l'autorisation est demandée ;
12. Démonstration du fonctionnement approprié du dispositif de levage ; et
13. Mise en place de la charge externe en position de largage et largage de la charge externe, dans les conditions probables de vol d'exploitation, par chaque commande de décrochage rapide installée à bord du giravion.
14. ENSEMBLES GIRAVION-FARDEAU DE CLASSE C. Pour les ensembles giravion-fardeau de classe C 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 11.3.4.1(c) de la présente sous-section.

14 CFR 133.41

#### Structures et conception

1. MOYENS DE FIXATION DE LA CHARGE EXTERNE. Chaque moyen de fixation de la charge externe doit être approuvé par la Régie.
2. DISPOSITIFS DE DÉCROCHAGE RAPIDE. Chaque dispositif de décrochage rapide doit être approuvé par la Régie.
3. MASSE ET CENTRE DE GRAVITÉ.
4. MASSE. La masse totale de l'ensemble giravion-fardeau ne doit pas excéder le total de celle qui a été approuvée pour le giravion lors de sa certification de type.
5. CG. L'emplacement du CG 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-fardeau de Classe C, l'ampleur et la direction de la force de charge doivent être établies aux valeurs pour lesquelles l'emplacement efficace du CG demeure dans la plage établie.

14 CFR 133.43

#### Limitations d'exploitation

1. Outre les limitations d'exploitation stipulées dans le manuel de vol de giravion approuvé du constructeur et toute autre limitation que la Régie peut prescrire, l'exploitant doit établir au moins les limitations suivantes et les stipuler dans son manuel de vol d'ensemble giravion-fardeau pour les opérations d'ensemble giravion-fardeau :
2. L'ensemble giravion-fardeau ne peut être exploité que dans les limites de masse et de CG établies conformément à la présente sous-partie ;
3. L'ensemble giravion-fardeau 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 ;
4. L'ensemble giravion-fardeau ne peut pas être exploité à des vitesses anémométriques qui excèdent celles qui ont été établies conformément à la présente sous-partie ;
5. Nul n'est autorisé à se livrer à une opération avec charge externe aux termes de la présente partie avec un type de giravion certifié dans la catégorie restreinte sur une zone à forte densité de population, dans une voie aérienne congestionnée ou près d'un aérodrome très fréquenté où des opérations de transport de passagers sont effectuées ; et
6. L'exploitation d'un ensemble giravion-fardeau de Classe D ne peut avoir lieu que conformément à ce qui suit :
   * + 1. 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 cette masse et à cette altitude d'exploitation ;
       2. Le giravion doit être équipé de façon à permettre des intercommunications par radio entre les membres de l'équipage requis ;
       3. Le dispositif de levage du personnel doit être approuvé par la Régie ; et
       4. Le dispositif de levage doit avoir un système de décrochage d'urgence requérant deux actions distinctes.

14 CFR 133.45

#### Manuel de vol d'ensemble giravion-fardeau

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

14 CFR 133.47

### Marquages et pancartes

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

14 CFR 133.49

## Remorquage de planeurs

#### Applicabilité

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

#### Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise

1. La Régie requerra que chaque personne se livrant à des opérations conformément à la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente.
2. La Régie délivrera un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat ou cette autorisation.

14 CFR 61.69 ; 91.903

#### Impératifs pour les aéronefs

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef qui remorque un planeur, sauf si :
2. 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
3. La résistance à la rupture du filin de remorquage n'est pas inférieure à 80 % de la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur et n'est pas supérieure à deux fois la masse maximale certifiée d'exploitation.
4. La résistance à la rupture du filin de remorquage peut être deux fois supérieure à la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur si :
   * + 1. Le PIC de l’aéronef remorqueur est qualifié aux termes de la Partie 2 de la présente réglementation ;
       2. 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
       3. Un maillon de sécurité est installé au point de fixation du filin de remorquage sur l'aéronef remorqueur, dont la résistance à la rupture est supérieure, mais pas plus de 25 % supérieure, à celle de celui qui se trouve sur le planeur remorqué et n'est pas supérieure à deux fois la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur.

14 CFR 91.309

#### Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation

1. Nul n'est autorisé à faire fonction de PIC pour remorquer un planeur sauf si cette personne :
2. Possède au moins un PPL avec une catégorie de qualification pour aéronef remorqueur ;
3. A au moins 100 heures de vol en tant que PIC dans les mêmes catégorie, classe et type d'aéronef, selon le cas, que l'aéronef remorqueur ;
4. A été formée et a obtenu l'aval d'un instructeur pour :
   * + 1. Les techniques et processus essentiels pour le remorquage sans danger de planeurs, y compris les limitations de vitesse anémométriques ;
       2. Les procédures d’urgence ;
       3. Les signaux utilisés ; et
       4. Les angles maximaux de virage ;
5. Sauf tel que stipulé au paragraphe 11.4.1.4(b) de la présente sous-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 impératifs de la présente sous-section ;
6. Sauf tel que stipulé au paragraphe 11.4.1.4(b) de la présente sous-section, a obtenu l'aval sur un carnet de route du pilote mentionné au paragraphe 11.4.1.4(a)(4) de la présente sous-section, certifiant que la personne a effectué au moins 3 vols à bord d'un aéronef remorquant un planeur ; et
7. Dans les 12 mois précédents :
   * + 1. A effectué au moins trois remorquages de planeur en étant accompagné d'un pilote qualifié qui répond aux impératifs de la présente sous-section ; ou
       2. A effectué au moins trois vols en tant que PIC d'un planeur remorqué par un aéronef.
8. Le pilote mentionné au paragraphe 11.4.1.4(a)(4) de la présente sous-section, qui avalise le carnet de route d'une personne cherchant à obtenir des privilèges de remorquage doit avoir :
9. Répondu aux impératifs de la présente sous-section avant l'aval du carnet de route de la personne qui cherche à obtenir les privilèges de remorquage de planeur ; et
10. Effectué au moins 10 vols en tant que PIC d'un aéronef remorquant un planeur.
11. Si le pilote mentionné au paragraphe 11.4.1.4(a)(4) de la présente sous-section n'est titulaire que d'un PPL, il doit avoir :
12. Effectué au moins 100 heures en tant que PIC d'avions ou 200 heures en tant que PIC à bord d'une combinaison d'aéronefs motorisés et non motorisés ; et
13. 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 de planeur ou donne son aval sur son carnet de route :
    * + 1. À bord d'un aéronef remorquant un planeur accompagné d'un autre pilote répondant aux impératifs de la présente section ; ou
        2. En tant que PIC d'un planeur remorqué par un autre aéronef.

14 CFR 61.69 ; 91.309

#### Règles d'exploitation

1. 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 ATC.
2. Nul pilote n'est autorisé à se livrer à un remorquage dans un espace non contrôlé tant qu'il n'a pas notifié la Régie appropriée d'une telle activité à mentionner dans le NOTAM de [ÉTAT].
3. Nul pilote ne doit se livrer à des opérations de remorquage, en tant que pilote de l'aéronef remorqueur ou que pilote du planeur remorqué, tant que tous les pilotes ne sont pas convenus 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.
4. 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.

14 CFR 61.69 ; 91.309

## Remorquage de bannière

#### Applicabilité

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

#### Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise

1. La Régie requerra que chaque personne se livrant à des opérations conformément à la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente.
2. La Régie délivrera un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat ou cette autorisation.
3. Un hélicoptère exploité aux termes des impératifs de la section 11.3 de la présente partie est autorisé à remorquer sans certificat de dérogation ou autorisation équivalente une bannière 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.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Section 1

14 CFR 91.903

#### Impératifs pour les aéronefs

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour remorquer une bannière 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.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un hélicoptère pour remorquer une bannière 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 bannière de se prendre dans le rotor de queue au cours des autorotations peut être de larguer la bannière.

#### Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation

1. Pour les vols non payants, le pilote de l'aéronef remorqueur doit avoir au moins un PPL valide et un minimum de 200 heures de vol en tant que PIC.
2. Lorsque des opérations de remorquage de bannière sont effectuées contre paiement ou en location, le pilote doit avoir au moins une CPL (qualification aux instruments non requise) et au moins un certificat médical de seconde classe valide.
3. Tous les pilotes se livrant à des opérations de remorquage de bannière doivent faire la preuve de leur compétence pour la Régie 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.

#### Règles d'exploitation

1. Toutes les opérations de remorquage de bannière doivent se dérouler seulement :
2. En conditions météorologiques VFR, comme décrites dans la Partie 8 de la présente réglementation ; et
3. Entre les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
4. Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations de remorquage de bannière :
5. Au-dessus de zones congestionnées ou d'aires de rassemblement de personnes en plein air à moins de 300 mètres ; et
6. Ailleurs, à des altitudes inférieures au minimum qui ne présente pas de danger, figurant à la Partie 8 de la présente réglementation.
7. Les hélicoptères peuvent être exploités en dessous des minimums prescrits au paragraphe 11.5.1.5(b) de la présente sous-section si l'opération est effectuée sans danger pour les personnes et les biens à la surface.
8. Le titulaire du certificat doit obtenir l'autorisation du directeur des services de gestion de l’aérodrome pour se livrer à des opérations de remorquage de bannière.
9. 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.
10. Le titulaire d'un certificat doit notifier à l'avance les officiels appropriés de l'aérodrome lorsque les opérations de remorquage de bannière vont avoir lieu à proximité étroite d'un aérodrome non contrôlé.
11. Seuls les membres essentiels de l'équipage sont transportés lors d'opérations de remorquage de bannière.
12. Lorsque celles-ci sont effectuées au-dessus de zones congestionnées, le pilote doit prendre bien soin qu'en cas de dérochage d'urgence de la bannière et/ou du filin de remorquage, les personnes et les biens à la surface ne soient pas exposés à un danger inutile.
13. Chaque pilote doit lâcher le filin de remorquage dans une zone désignée à l'avance à au moins 150 mètres de personnes, bâtiments, automobiles garées et aéronefs.

N. B. : Si l'avion remorqueur se pose avec la corde attachée, il est obligatoire 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.

1. Chaque pilote se livrant à des opérations de remorquage de bannière doit transporter à bord de l'aéronef une copie du certificat de dérogation ou l'autorisation équivalente permettant les opérations de remorquage de bannière.

14 CFR 91.311

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3 Chapitre 3

## Opérations de télévision et de cinématographie

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie s'applique aux opérations de prises de vues cinématographies et de télévision, de participation en vol à des films et de mise en scène ou de production en vol de telles prises de vues lorsque ces opérations se déroulent dans le cadre d'un commerce ou contre paiement ou en location.
2. 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.

#### Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise

1. La Régie requerra que chaque personne se livrant à des opérations conformément à la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente.
2. La Régie délivrera un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat ou cette autorisation.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 3, Section 5

14 CFR 91.119(b) et (c) ; 91.303 ; 91.515(a)

#### Impératifs pour les aéronefs

1. 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 audit aéronef pour exhibition.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 3, Section 5

#### Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation

1. Aucun pilote n’est autorisé à effectuer des opérations de télévision et de cinématographie, à moins que ledit pilote n’ait :
2. Une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes de l'autorisation ;
3. Au moins 500 heures en tant que PIC, dont :
   * + 1. Au moins 20 heures en tant que PIC à bord du type d’aéronef ;
       2. Au moins 100 heures de vol dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ;
       3. Au moins 5 heures de vol en tant que PIC dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
4. Si le pilote a l'intention d'effectuer des acrobaties aériennes en-dessous de 450 m AGL, il doit détenir une déclaration de compétence acrobatique pour les opérations à effectuer.

#### Règles d'exploitation

1. Chaque exploitant doit effectuer ses opérations cinématographiques et de télévision de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
2. Chaque exploitant doit obtenir un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente de la Régie si les séquences filmées requièrent que l'aéronef :
3. Effectue un vol acrobatique à moins de 450 m AGL ;
4. Vole au-dessus d'une zone congestionnée ;
5. Vole dans un espace aérien contrôlé ; ou
6. Vole dans d'autres cas requérant un écart des impératifs figurant à la Partie 8 de la présente réglementation.
7. Le titulaire du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente doit fournir un programme des événements donnant :
8. L'identification de l'aéronef ; et
9. La liste des artistes et l'ordre de leur apparition.
10. Toute manœuvre ajoutée ou tout changement d'heure du programme doit être approuvé par la Régie.
11. Le titulaire du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente doit élaborer, faire approuver par la Régie et respecter un manuel d'exploitation pour prises de vues télévisées et cinématographiques.
12. Lorsqu'il se livre à toute opération cinématographique ou de télévision requérant un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente, le titulaire du certificat ou de l’autorisation 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 en enlever.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 3, Section 5

14 CFR 91.119(b) et (c) ; 91.303 ; 91.515(a)

#### Contenu d'un manuel d'exploitation pour prises de vues télévisées et cinématographiques

1. Chaque manuel d'exploitation pour prises de vues télévisées et cinématographiques doit contenir au moins ce qui suit :
2. ORGANISATION DE LA COMPAGNIE.
   * + 1. Le nom commercial, adresse et numéro de téléphone du demandeur ;
       2. Une liste des pilotes participant aux prises de vue, comprenant leur numéro de brevet, leur grade et leur classe, ainsi que la date de leur certificat médical ; et
       3. Une liste des aéronefs par marque et modèle.
3. DISTRIBUTION ET RÉVISION. Les procédures de révision du manuel pour s’assurer qu’il reste à jour et les procédures pour la distribution du manuel au personnel concerné.
4. 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 150 mètres de l'endroit du tournage.
5. AIRE D'OPÉRATION. L'aire qui doit être utilisée pour la durée de l'autorisation.
6. PLAN DES ACTIVITÉS. Les procédures de soumission à la Régie, dans les 3 jours précédant le tournage, d'un plan écrit des activités, dont au moins ce qui suit :
   * + 1. Les dates et heures de tous les vols ;
       2. Le nom et le numéro de téléphone de la personne responsable du tournage ;
       3. La marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé et le type de certificat de navigabilité, y compris sa catégorie ;
       4. Le nom des pilotes devant prendre part au tournage ;
       5. Une déclaration selon laquelle les propriétaires et/ou les responsables locaux ont donné leur autorisation pour effectuer le tournage ;
       6. La signature du titulaire du certificat ou d'un représentant désigné ; et
       7. Un aperçu général du calendrier de production avec cartes et schémas ou diagrammes des emplacements du tournage, si nécessaire.
7. AUTORISATION D'EXPLOITATION. Les impératifs et procédures pour obtenir la permission des propriétaires et/ou des responsables locaux (par exemple la police, les pompiers), selon le cas, pour effectuer tout tournage lors de l'utilisation du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente.
8. SÉCURITÉ. La méthode de sécurité qui doit être utilisée pour exclure des lieux toute personne qui ne participe pas directement à l’opération.

N. B. : Ceci doit aussi comprendre l'impératif utilisé 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.

1. 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.
2. CERTIFICATION/ÉTAT DE NAVIGABILITÉ. Les procédures visant à s'assurer que les inspections requises seront effectuées.
3. COMMUNICATIONS. Les procédures 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 tant que les participants sont constamment informés du statut de l'opération.

1. NOTIFICATION DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS. Les procédures portant sur la réception de notifications d’accidents et d’incidents et le moyen d'en rendre compte.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 3, Section 5

## Vols d’excursion

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie s’applique aux opérations impliquant le transport de personnes pour regarder des formations naturelles, des objets artificiels ou la faune au sol, lorsque :
2. Ces opérations sont effectuées dans le cadre d'une entreprise ou contre paiement ou en location ;
3. Le vol est indubitablement qualifié de « touristique » ;
4. Le vol retourne à l'aérodrome de départ sans s'être posé dans un autre aérodrome ;
5. Le vol est effectué dans un rayon de 25 milles terrestres de l'aérodrome de départ ; et
6. 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 conforme à la Partie 9 de la présente réglementation.

14 CFR 91.147

#### Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise

1. La Régie requerra que chaque personne se livrant à des opérations conformément à la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente.
2. La Régie délivrera un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat ou cette autorisation.

14 CFR 91.903

#### Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation

1. Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations de tourisme s'il n'a pas :
2. Au moins une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente ;
3. Au moins 500 heures en tant que PIC, dont :
   * + 1. Au moins 20 heures en tant que PIC à bord du type d’aéronef ;
       2. Au moins 100 heures dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
       3. Au moins 5 heures en tant que PIC dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé conformément au certificat de dérogation ou à l’autorisation équivalente.

14 CFR 91.147

#### Règles d'exploitation

1. 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.
2. Toutes les opérations touristiques doivent se dérouler seulement :
3. Dans des conditions météorologiques VFR ; et
4. Entre les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
5. Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations touristiques :
6. Au-dessus de zones congestionnées ou d'aires de rassemblement de personnes en plein air à moins de 300 mètres ; et
7. Ailleurs, à des altitudes inférieures au minimum qui ne présente pas de danger, figurant à la Partie 8 de la présente réglementation.
8. Outre tout impératif opérationnel ou d’équipement de la présente sous-partie pour l’exploitation de ballons libres piloté, les équipements suivants sont requis pour les types spécifiques d’exploitation de ballons libres piloté :
9. Pour tous les ballons, un altimètre et un indicateur de vitesse ascensionnelle ;
10. Pour les ballons à air chaud :
    * + 1. Si des réservoirs à carburant sont utilisés, un moyen (par exemple, une jauge de carburant) indiquant à l’équipage la quantité de carburant dans chaque réservoir pendant le vol, calibré selon des unités appropriées, ou en pourcentage de la capacité totale du réservoir concerné ; et
        2. Un indicateur de température de l’enveloppe ; et
11. Pour les ballons à gaz captif, une boussole.
12. Outre les impératifs de la présente sous-partie pour l’exploitation d'un ballon captif ou amarré, les impératifs de la section 8.8 de la présente réglementation s’appliquent.
13. Les impératifs de la Partie 8 de la présente réglementation s'appliquent aux opérations touristiques décrites dans la présente sous-partie.

14 CFR 31.85 ; 135.1(a)(5) ; 91.119(b) et (c)

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 12

## Observation de poissons

#### Applicabilité

1. 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.

#### Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise

1. La Régie requerra que chaque personne se livrant à des opérations conformément à la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente.
2. La Régie délivrera un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat ou cette autorisation.

14 CFR 91.903

#### Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation

1. Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations d’observation de poissons s'il n'a pas :
2. Au moins une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie et la classe d'aéronef qui doit être utilisé aux termes du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente ;
3. Au moins 500 heures en tant que PIC, dont :
   * + 1. Au moins 100 heures dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ;
       2. Au moins 25 heures en tant que PIC dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
       3. Au moins 5 heures dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé conformément au certificat de dérogation ou à l’autorisation équivalente.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 3, Chapitre 3, Section 4

#### Règles d'exploitation

1. 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.
2. Les impératifs portant sur le minimum de la couverture nuageuse et l'altitude minimum de la Partie 8 ne s'appliquent pas aux personnes pour lesquelles la Régie a spécifiquement approuvé des minimums différents dans le cadre d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente délivrée aux termes de la section 11.8 de la présente partie.

## Nouvelles et circulation

#### Applicabilité

1. 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.

#### Certificat de dérogation ou autorisation équivalente requise

1. La Régie requerra que chaque personne se livrant à des opérations conformément à la présente sous-partie soit titulaire d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente.
2. La Régie délivrera un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente à un demandeur qui répond aux impératifs de la présente sous-partie pour ce certificat ou cette autorisation.

14 CFR 91.903

#### Impératifs ayant trait à l'expérience et à la formation

1. Nul pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations d'actualités ou pour la circulation s'il n'a pas :
2. Au moins une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente ;
3. Au moins 500 heures en tant que PIC, dont :
   * + 1. Au moins 20 heures en tant que PIC à bord du type d’aéronef ;
       2. Au moins 100 heures dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
       3. Au moins 5 heures de vol dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé conformément au certificat de dérogation ou à l’autorisation équivalente.

FAA, Ordre 8900.1, Volume 5, Chapitre 3, Section 1

#### Règles d'exploitation

1. 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.
2. Les impératifs portant sur le minimum de la couverture nuageuse et l'altitude minimum de la Partie 8 de la présente réglementation ne s'appliquent pas aux personnes pour lesquelles la Régie a approuvé des minimums différents dans le cadre d'un certificat de dérogation ou d'une autorisation équivalente délivrée aux termes de la section 11.9 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

MODÈLE DE RÉGLEMENTATION DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 11 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.9

Novembre 2019

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 11.1.1.1 reflète une norme requise par le paragraphe 11.1.1.1 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 11 ─ Normes de mise en œuvre

#### NMO 11.1.1.1(F) Applicabilité

1. Un opérateur qui souhaite demander une approbation pour exploiter un ATP dans [ÉTAT] doit utiliser le formulaire de demande suivant.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Demande d’exploitation d’aéronefs télépilotés par un exploitant de [ÉTAT]**  *(À remplir par un exploitant de [ÉTAT] pour approbation d'exploitation dans [ÉTAT])* | | | | |
| **Section 1 Informations relatives au demandeur** | | | | |
| 1a. Nom de l’exploitant, ou, le cas échéant, nom déposé de l’entreprise et nom commercial, s'il est différent ; adresse postale ; téléphone ; télécopieur ; et courrier électronique : | | 2. Adresse postale ; téléphone ; télécopieur ; et courrier électronique du ou des pilotes à distance : | | |
| 1b. Numéro du certificat de l’exploitant ATP : | | 2b. Numéro(s) du brevet de pilote à distance pour chaque pilote : | | |
| 3. Nom et adresse de l’assureur, y compris téléphone, télécopieur et courrier électronique : | | | | |
| **Section 2 : Identification des aéronefs** | | | | |
| 1. Numéro d'immatriculation de l'aéronef : 2. Identification de l’aéronef à utiliser en radiotéléphonie, si cela s’applique : 3. Type de l'aéronef : 4. Description de l’aéronef (moteurs, hélices, envergure, par exemple) : 5. Aéronef contrôlé par :   Vision directe  Satellite  Programme informatique  Autre   1. Équipement de l’aéronef (pulvérisateur, caméra, type, transmission en direct ou photographies, par exemple) : 2. En cas d’équipement avec une caméra, destination de la transmission de la caméra de l’aéronef :   Base principale de l’exploitant/de la compagnie  Autre (préciser) :   1. Bande de fréquence devant être utilisée : 2. Numéro de licence de station radio de l’aéronef, si cela s’applique : | | | | |
| **Section 3 Description des opérations prévues** | | | | |
| 1. Type(s) d’opération proposée :  Cartographie aérienne ;  Arpentage aérien ;  Photographie aérienne ;  Publicité aérienne  Surveillance et inspection aériennes ;  Gestion des incendies de forêt ;  Service météorologique  Recherche et sauvetage ;  Enquête sur accident/incident ;  Fret, indiquer le type de fret :  Le fret est-il classé comme des marchandises dangereuses ?  oui  non  La charge est-elle interne  ou externe  Autre : | | | | |
| 2.Règles de vol :  VFR ;  IFR ;  IMC ;  VLOS | | | | |
| 3.Dates/régions géographiques/description des opérations prévues et structure de route proposée :  a. Date(s) du vol prévu (JJ/MM/AAAA) :  b. Point de départ :  c. Destination :  d. Route à suivre :  e. Vitesse(s) de croisière :  f. Niveau(x) de croisière :  g. Durée/fréquence du vol :  h. Lieux d’atterrissage d’urgence le long de la route proposée :  i. Pour les atterrissages d’urgence :  i Personne responsable du recouvrement de l’aéronef :  ii. Personne responsable du nettoyage en cas d’impact :  j. Numéros de téléphone pour contact d’urgence : | | | | |
| **Section 4 Caractéristiques de l'ATP** | | | | |
| 1. Caractéristiques de l'ATP :  a. Type d’aéronef :  b. Masse maximale certifiée au décollage :  c. Nombre de moteurs :  d. Impératifs de décollage et d'atterrissage :  e. Capacités de détection et d’évitement :  f. Nombre et emplacement des RPS et procédures de passation entre les RPS, le cas échéant :  g. Charge ─ Informations/description :  h. Contrôle visuel du décollage et/ou de l’atterrissage ou décollage et atterrissage effectués par caméra à bord : | | | | |
| 2. Caractéristiques de performance :  a. Vitesses d’exploitation :  b. Vitesses ascensionnelles typique et maximale :  c. Vitesses de descente typique et maximale :  d. Taux typique et maximal de virage :  e. Autonomie maximale de l’aéronef :  f. Autres, comme limitations pour le vent, givrage, précipitations : | | | | |
| 3. Capacités en matière de communications, navigation et surveillance :  a. Fréquences et équipement des communications pour la sécurité aéronautique :  i. Communications ATC, dont tout autre moyen de communication :  ii. Liaisons de commandement et de contrôle (C2), dont les paramètres de performance et la zone de couverture opérationnelle désignée :  iii. Communications entre le RP et l’observateur ATP, le cas échéant :  b. Équipement de navigation :  c. Équipement de surveillance (transpondeur SSR, sortie ADS-B, par exemple) : | | | | |
| 4. Procédures d’urgence :  a. Défaillance des communications avec l’ATC :  b. Défaillance C2 :  c. Défaillance des communications avec l’observateur ATP, le cas échéant :  d. Défaillance du satellite, le cas échéant :  e. Recouvrement lors d’atterrissages imprévus :  f. Procédure de communication avec les services de police locaux en cas d’impact : | | | | |
| Joindre des copies de ce qui suit, avec traduction en langue anglaise si les documents originaux sont dans une autre langue :   * Le certificat d'assurance ; * Document de certification acoustique délivré conformément à l’Annexe 16 de l’OACI ; * Programme de sécurité de l’exploitant ; et * Plan de vol proposé à soumettre à l’ATC. | | | | |
| Signature du demandeur : | Date (JJ/MM/AAAA) : | | | Nom et titre : |
| **Section 5** *(à remplir par la RAA)* | | | | | |
| Évalué par (nom et bureau) | | | Décision de la CAA :  Approbation accordée   Non approuvé | | |
| Remarques : | | | | | |
| Signature du représentant de la RAA : | | | Date (JJ/MM/AAAA) : | | |

Formulaire RAA en date de 11/2019

OACI, Annexe 2, Appendice 4 : 3.1 ; 3.2 ; 3.3

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]