DOCUMENT DES POLITIQUES ET PROCÉDURES DE MAAC (DPPM)

Ce Document des Politiques et Procédures décrit la politique officielle de MAAC sur un sujet donné et informe les membres sur les procédures recommandées en conformité avec la politique énoncée. Pour vous assurer que vous avez la dernière version en vigueur, consultez le Site WEB de MAAC.

1.0 Titre. DPPM 18 Procédure pour certificat d'opération de site MAAC – Opération extérieure de SATP à moins de 3 mn d'un aérodrome.

2.0 Objectif. Assurer la sécurité aérienne de pleine grandeur et la conformité au Règlement de l'aviation Canadien lors de l'autorisation des clubs ou événements SATP à **l'extérieur** situés à moins de 3 mn d'un aérodrome dans un espace aérien non-contrôlé. **Les opérations SATP situées sur un aérodrome sont décrites dans le DPPM 19 - Procédure pour certificat d'opération de site MAAC – Activités d'aéromodélisme extérieur sur un aérodrome.**

3.0 Définitions: Glossaire.

Aérodrome - Toute zone enregistrée, sur terre, sur l'eau (y compris un plan d'eau gelé) ou autre surface utilisée, conçue, préparée, en tout ou en partie, pour l'arrivée, le départ, le mouvement ou l'entretien de tout type d'aéronef pleine grandeur(voilure fixe, voilure tournante, dirigeables etc.). Pour ce document seulement, le terme aérodrome inclus aérodromes certifiés (aéroport), héliport ou hydro aérodromes certifiés tel qu'inclus dans le CFS/CWAS (Supplément de vol Canada), mais n'inclut pas les installations non enregistrées.

"Sur un aérodrome" - signifie que les activités d'aéromodélisme ont lieu n'importe où à l'intérieur des limites de la propriété de l'aérodrome, y compris les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les zones gazonnées inter pistes et périphériques , ou les aires de stationnement ou autres terrains/plan d'eau associés à l'aérodrome mais non liés à l'aviation.

COS – Certificat d'opération de site - est l'outil de sanction officiel pour indiquer que MAAC a approuvé un site ou un événement pour toute catégorie d'activités de modélisme. Le COS listera toutes les exigences ou restrictions spécifiques de MAAC.

Observateur de sécurité - désigne une personne âgée de 14 ans ou plus, à qui est assignée la seule tâche d'observer activement le ciel à 360 degrés, dans le but de détecter et d'alerter les pilotes de SATP de tout aéronef pleine grandeur à proximité. Bien

que ces observateurs n'aient pas besoin d'être membres de MAAC ou détenteur d'une licence de pilote de SATP, de l'être serait préférable.

4.0 Énoncé de politique de MAAC.

4.1 MAAC a mis en place ce processus **pour émettre un COS pour tout sites ou évènements SATP (0 à 25 kg) volant à l'extérieur** à moins de 3 mn d'un aérodrome tel que listé dans le Supplément de vol Canada (CFS) ou d'un hydro aérodrome (CWAS),. Le CFS et le CWAS sont disponibles gratuitement sur l'application RPAS Wilco.

4.2 De plus, ce processus ne garantit pas la sécurité ou la conformité au RAC. Les clubs ou les membres de MAAC restent responsables de s'assurer que toutes les activités d'aéromodélisme en plein air sont conformes au Code de sécurité de MAAC et aux requis de RAC, et prennent par ailleurs des précautions raisonnables pour assurer la sécurité de l'aviation pleine grandeur.

4.3 MAAC a une politique ou processus spécifique pour les éléments suivants :

a) Opération de toute catégorie de modèle **sur** un aérodrome.
b) **Opération d'un SATP à l'extérieur dans un espace aérien contrôlé**.
c) Opération d'un mSATP (moins de 250 gm) à l'extérieur dans un espace aérien contrôlé.
d) Obtention d'une autorisation pour opérer un SATP dans un espace aérien restreint (contrôlé ou non-contrôlé).

5.0 Processus et Procédure.

5.1 MAAC émettra un COS à un site MAAC situé dans un espace aérien non-contrôlé à moins de 3 mn d'un aérodrome listé dans le CFS/CWAS en autant que les règlements du site/club/événement contiennent les informations suivantes :

a) L'endroit où les règlements du site se trouvent physiquement ou électroniquement, ou autrement indiquer comment elles sont mises à la disposition des pilotes de SATP.

b) Une description écrite des procédures d'exploitation normales du site, y compris toutes les conditions avant le vol ou autres telles que les zones de démarrage/point fixe, les procédures de décollage, de lancement, d'approche et de récupération.

c) Une description écrite de toute procédure d'urgence, y compris la perte de contrôle ou d'orientation, toute procédure de vol "hors de contrôle" telle que la notification à l'ATC ou à l'exploitant de l'aérodrome, et toute autre procédure d'urgence telle que les numéros de téléphone et l'emplacement à utiliser pour les services d'urgence comme ils le jugent approprié.

d) Une description écrite de toutes les procédures de site requises pour les pilotes de SATP pour le "vol en formation" - c'est-à-dire lorsque 2 pilotes ou plus acceptent de suivre la même trajectoire de vol en formation rapprochée.

e) Une description écrite **et** une représentation photo/graphique de l'emplacement du site de modélisme et de la zone de vol des modèles. (plan du site et dimensions de la zone de vol superposées sur une "photo/carte satellite")

f) Une description écrite (nom de l'aérodrome, y compris l'identifiant OACI, la direction et la distance) des aérodromes situés à moins de 3 nm des coordonnées du poste de pilotage, et une représentation photo/graphique de l'emplacement de tous les aérodromes en référence à la zone de vol des modèles (sur une carte satellite "photo/carte).

g) Une description écrite de l'anlyse du site/du club/des événements des types de trafic d'aérodrome normalement prévus, du volume et du schéma de trafic "établi" ou prévu. Cette analyse doit inclure toutes les procédures ATP répertoriées dans la section "CFS PRO" et doit mettre en évidence toutes les sections pertinentes "CFS ATTENTION" liées aux procédures de circuit de circulation des aéronefs, conformément aux directives de Transports Canada dans TP14371 - TC-AIM RPA section 3.2.35 pour basique et 3.4.5 pour avancé.

- Portez une attention particulière à tout autre CFS PRO tel que l'interdiction de direction de circuit, les restrictions de "réduction" du bruit ou toute autre chose qui pourrait affecter la distance entre les aéronefs et votre site. Dans l'exemple ci-dessous, si des activités sont prévues à l'ouest du, cela doit être mis en évidence dans les règlements du site :

PRO	**Circuits:** Circuit à droite piste 23 (RAC 602.96). Aucun survol de l'aéroport durant les opérations de planeurs. **Ops de planeurs Mil (jaune):** Circuits à gauche piste 23, circuits à droite piste 05 (RAC 602.96). Toutes ops de planeurs et décollage du remorqueur se font parallèle et 300 pieds E de la piste. Priorité au planeurs en approche (RAC 602.19). **Ops de Planeur Civil (haute performance):** Planeurs civils sont blancs, hautes performances, joignent circuit normal et ldg/tkof sur rwy asphalte.
ATTENTION	**Parachutage:** Activités de sauts en parachute 10NM W. P-Lines balisées 187 AGL aprx 2NM NE de l'A/D

h) Les règlements **doivent** indiquer un processus pour vérifier les NOTAM d'aviation pour les changements liés aux opérations à proximité de l'aérodrome. MAAC suggère d'utiliser le RPAS Wilco - la fréquence de vérification des NOTAM dépend des clubs, mais au moins une fois par jour est conseillée.

i) Les règlements **doivent** indiquer que le Club, l'organisateur de l'événement ou le pilote ATP ont contacté l'exploitant de l'aérodrome pour l'informer de la présence d'opérations SATP MAAC. Les emplacements permanents n'ont besoin de le faire qu'une seule fois, mais des rappels annuels sont conseillés. L'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome n'est **pas** nécessaire.

j) Les règlements **devraient** indiquer comment le club, l'organisateur de l'événement ou le pilote ATP se conformera aux directives, horaires et autres demandes de l'exploitant de l'aéroport, si nécessaire.

k) Les règlements **doivent** indiquer le processus ou les procédures pour déterminer le lever et le coucher du soleil, ainsi que les critères d'éclairage minimum d'un ATP pour satisfaire au RAC 901.39, si le vol de nuit est autorisé.

l) Les règlements **doivent** indiquer toute exigence déterminée par le site/club/événement, concernant le nombre et l'emplacement physique de tout observateur visuel (RAC 901.20 - Les observateurs visuels ne sont **pas** obligatoires). Si des observateurs visuels ne sont **pas** requis, indiquez-le clairement.

m) Les règlements **doivent** indiquer la réponse de tout pilote de SATP lors de la détection ou de la notification d'un conflit potentiel avec l'aviation pleine grandeur, y compris les conditions de suspension ou de reprise des activités de vol.

n) Les règlements **doivent** indiquer le processus et les procédures à suivre en cas d' "incident" ou d'accident observé, y compris impliquant un aéronef de pleine grandeur ou des blessures à des personnes nécessitant des soins médicaux (comme indiqué dans le RAC 901.49). Ceux-ci doivent inclure un processus pour déterminer une analyse de mitigation des risques avant la reprise des activités de vol.

- Les membres peuvent utiliser le formulaire d'événement à signaler fourni par MAAC à des fins d'auto-déclaration (CAR901.49 (2)).
- Les membres doivent également rapporter tout événement à signaler conformément à la politique sur les événements à signaler de MAAC pour les exigences de MAAC.

o) Les règlements **devraient** indiquer quelles sont les conditions météorologiques minimales déterminées par le site, et la source de ce rapport météorologique, pour que le vol commence, continue ou cesse. MAAC recommande un minimum d'absence de nuages en dessous de 1000'AGL et une visibilité horizontale minimale de 3 milles terrestres pour exploiter des SATP à moins de 3 mn d'un aérodrome. L'intention est de faciliter le repérage visuel des aéronefs.

p) Les règlements **devraient** contenir toute autre procédure supplémentaire employée pour minimiser les risques d'interaction avec des aéronefs de pleine grandeur, comme la surveillance radio de l'aviation (MF/ATF/UNICOM/RAC) ou les entrées dans le CFS. Voir l'annexe A pour des exemples.

q) Les règlements **devraient** contenir un processus de révision de tout ce qui précède, au moins une fois par an pour les mises à jour ou les modifications.

5.2 Bien que cela ne soit **pas** obligatoire, les pilotes d'ATP MAAC doivent s'efforcer d'avoir un observateur visuel approprié présent lorsqu'ils utilisent un RPA à moins de 3 mn d'un aérodrome. Lorsque les sites/clubs/événements déterminent que des observateurs visuels **sont requis**, les règlements doivent se conformer au RAC 901.20 et des éléments suivants d'une manière ou d'une autre :

a) Si la surveillance radio est utilisée, les règles doivent indiquer si l'observateur visuel **ou** le pilote ATP maintient une veille à l'écoute de la fréquence de trafic

d'aérodrome applicable trouvée dans le CFS ou sur les VNC. Toute personne émettant sur une radio VHF doit détenir un ROC-A.

b) Les règlements doivent indiquer comment un ou plusieurs observateurs visuels seront informés ou formés sur les procédures de site/club/événement à utiliser lors de la détection d'un conflit potentiel avec un aéronef pleine grandeur.

c) Les règlements doivent indiquer quand ou dans quelles conditions un ou plusieurs observateurs visuels sont requis. Sur la base des évaluations du trafic, il peut être approprié de n'exiger des observateurs visuels qu'à certains moments, dans certaines conditions ou pour certains types d'activités de modélisme. Par exemple:

- *Des observateurs visuels sont requis chaque fois que des opérations de planeur des cadets de l'Air ont lieu - ce qui est normalement les fins de semaine d'avril et de mai, et de nouveau en septembre et en octobre.*
- *Sur la base d'une discussion avec l'opérateur local quant aux horaires, des observateurs visuels sont requis L-V entre 0900 et 1700 heure locale.*
- *Des observateurs visuels sont requis pour tout ATP pesant plus de 2 lb. et volé au-dessus de 200'AGL.*

d) Les règlements devraient indiquer où le ou les observateurs visuels doivent être situés et ce qui est requis pour qu'un dispositif d'alerte d'un niveau de bruit approprié (voix, klaxon ou similaire) ou des moyens visuels soient immédiatement remarqués par tous les modélistes actifs.

e) Les règlements devraient interdire toute génération de bruit ambiant pendant les opérations des modèles qui pourrait interférer avec les notifications sonores des observateurs visuels. Cela inclut la musique forte ou les annonceurs, les démarrages, le réglage de moteur, les génératrices bruyantes à proximité des pilotes ou toutes choses similaires.

6.0 Historique des révisions

Version 1, Approuvée par le Conseil d'Administration (25 janvier 2023)

Version 2, Approuvée par le Conseil d'Administration le 20 mars 2023)

NOTE: Les copies papier de ce document peuvent être obsolètes à cause de révisions, annulations ou remplacement par d'autres documents. Assurez-vous d'avoir la dernière version en vigueur de ce document en consultant le site WEB de MAAC. En cas de divergence entre les versions anglaise et française, la version anglaise prévaudra.

Annexe A – Gestion des risques à la sécurité pour les SATP opérant à moins de 3 mn d'un aérodrome.

Ce qui suit sont des informations supplémentaires pour la gestion et la mitigation des risques à la sécurité pour les opérations à proximité d'un aérodrome :

1. **Entrées dans le CFS** – Les clubs ou les événements récurrents situés à moins de 1/2 mn d'un aérodrome doivent demander à l'exploitant de l'aérodrome de publier l'activité de modélisme appropriée dans le CFS/CWAS. Comme cela échappe au contrôle de MAAC/Club/Événement, le défaut ou le refus de publier n'empêchera pas la tenue d'activités de modélisme, à condition que le club ou l'événement fournisse à MAAC une copie de la demande et du refus. Un événement ponctuel ne doit pas être saisi dans le CFS. Les formats suggérés d'entrées au CFS sous "ATTENTION" sont les suivants :

   Quelle est la mise en garde, où se situe l'activité et à quelle heure elle se produit.

   Activité de modélisme (ou SATP) à environ 1300 pi au sud-ouest de A/D, durant les période de clarté, continue du 1er avril au 31 octobre.

2. **La surveillance radio de l'aviation (ATF/MF/RAC/UNICOM)** est une mesure supplémentaire de gestion des risques et ne doit pas être utilisée à la place du balayage visuel actif. Tous les membres doivent être conscients que l'utilisation d'aéronefs sans aucun équipement radio (NORDO - pas de radio) - ou le fait de ne pas faire certaines émissions de radio est parfaitement légale et se produit quotidiennement à travers tout le Canada.

   La surveillance radio insuffle donc un faux sentiment de sécurité et, en tant que telle, ne peut être utilisée que pour une connaissance supplémentaire de la situation. Les clubs sont avisés que si la surveillance radio est jugée nécessaire pour la sécurité, une attention particulière devrait également être accordée aux observateurs visuels obligatoires - soit tout le temps, soit pendant les périodes de pointe. Reportez-vous au TC - AIM TP 14371 à partir de Section 4 pour plus d'informations sur les procédures de pilotage.

   3. **Les NOTAM de l'aviation** informant les exploitants d'aéronefs de pleine grandeur des activités MAAC ne constituent **pas** une mitigation acceptable des risques par MAAC et ne devraient normalement pas être émis par les clubs ou les événements, sauf demande expresse d'un exploitant d'aérodrome ou d'un autre organisme ou autorité aéronautique reconnu. Un pilote d'aéronef pleine grandeur n'a aucune obligation de céder le passage à un SATP à cause d'un NOTAM – en aucun cas.

   4. **"Schéma de trafic établi"** désigne le trafic à l'intérieur et autour de l'aérodrome, y compris le "circuit". Le MAAC recommande que ce fichier soit joint à tous les règlements du club. Le TC - AIM TP 14371 contient également des informations utiles sur les schéma de trafic d'aérodrome. La section 4.5 du Chapitre RAC de TC - AIM TP 14371 – Procédures pour les aérodromes non contrôlés commence à la page 272 et est utile. Le chapitre ATP Section 3.2.35 commençant à la page 508 s'applique aux opérations ATP à proximité d'un aérodrome.

Annexe B – Modèle de règlements de club

Ce qui suit est **un exemple** et un modèle - son utilisation n'est pas obligatoire, mais les sites doivent répondre à tous les éléments requis. Ceci peut être un "copier-coller" dans un document séparé pour l'édition.

Règlements – Club aéromodélistes de Sumspot

Règlements administratifs

1. Pour utiliser les aménagements du Club aéromodélistes de Sumspot, les membres doivent être membre en règle de MAAC et avoir payé leurs cotisations annuelles au club.
2. Interdiction de fumer sur la propriété du Club
3. La combinaison pour l'accès au site est 2023 et 3201 pour le container de stockage.
4. Ces règlements sont disponibles sur le site web du club Sunspot et une copie papier à-jour est gardée dans le container de stockage.
5. Autres règlements pertinents pour profiter du site.

Procédures normales d'opération et règles de sécurité du club

1. L'assemblage des modèles doit être effectué dans la zone des puit désignée ou sous le pare-soleil.
2. Les batteries ne doivent pas être connectées aux modèles électriques à moins que le modèle ne soit retenu dans la zone de démarrage **– sans exception**.
3. Les modèles à combustion interne doivent être retenus et démarrés dans les stands de démarrage ou similaires, situés dans la zone de démarrage. N'effectuez pas de réglage prolongé si d'autres pilotes volent.
4. La direction du décollage et de l'atterrissage et la configuration du trafic seront déterminées par les vents dominants. S'il n'y a pas de vent, tous les décollages, etc. doivent être à l'est ou à l'ouest mais loin du soleil.
5. Le lancement manuel et le lancement à l'élastique doivent être effectués en accord avec tous les pilotes volant - normalement d'un côté des postes de pilotage.
6. Notre zone de vol, mesurée à partir du centre des stations de pilotage, est une boîte de 1500 pieds à gauche, 1500 pieds à droite et 1500 pieds de profondeur. Reportez-vous à la carte de la zone de vol du site pour les représentations des zones d'exclusion aérienne - mais il est rappelé aux membres de rester à au moins 100 m de la maison blanche à l'ouest - conformément à notre accord avec le propriétaire. Pas de vol à moins de 30 m de la propriété au sud-est.
7. La récupération des ATP qui atterrissent/s'écrasent hors de la piste mais dans la zone de vol sera effectuée en accord avec tous les pilotes en vol.
8. Un extincteur doit être présent pour toutes les opérations ATP motorisées.
9. En cas d'accident nécessitant des services d'urgence, le service cellulaire sur le site est adéquat pour composer le 9-11. L'adresse municipale est l'intersection de la route 18E et de la route Minerva 109N, Sumspot.
10. Les pilotes peuvent voler en formation à condition qu'ils y consentent. Il n'y a pas de limite au nombre de ATP en vol.

Club aéromodélistes de Sumspot opère à moins de 3 mn d'un aérodrome tel qu'indiqué dans le Supplément de vol Canada et est tenu de fournir à tous les membres les informations suivantes :

11. Le nom de l'aérodrome est Aéroport régional de Sumspot (CYSM) et il est situé à 1 milles nautique au nord-est de notre site d'aéromodélisme.
12. L'aérodrome a une piste pavée (15/33) et n'abrite que des aéronefs d'aviation générale avec environ 5 avions de type Cessna 172 à ailes hautes, un bimoteur léger (Piper Seminole) et un hélicoptère privé (R22). Occasionnellement un hélicoptère pour évacuation médicale survole le site au sud généralement au-dessus de 800' AGL.
13. À l'exception du circuit de planeurs des Cadets de l'Air, notre site de modélisme est bien dégagé du circuit de circulation établi de l'aérodrome et le vol au-dessus de nous est généralement empêché par l'avertissement CFS ATTENTION. Cependant, de temps à autre, les aéronefs décollant de la piste 15 peuvent virer vers l'ouest en direction de notre site. Normalement, ces avions passeront bien au-dessus de notre site à 800' ou plus. De plus, les aéronefs peuvent transiter immédiatement au sud de nous tout en rejoignant l'étape de base du circuit vers la piste 31 à CYSM. Il n'y a pas de procédures CFS ATP et aucun autre commentaire CFS PRO qui affecte notre site de modélisme. Les opérations des cadets de l'Air sont abordées dans la section sur l'observateur visuel ci-dessous.
14. Dans le cas de perte de contrôle (Fly-Away) en direction du CYSM, vous pouvez appeler l'exploitant de l'aérodrome au 204-555-5555 et l'informer du problème. Notre site se trouve dans un espace aérien non contrôlé, il n'est donc pas nécessaire d'en informer l'ATC.
15. Les membres du Club aéromodélistes de Sumspot doivent vérifier les NOTAM liés au CYSM en utilisant le portail NAV CANADA NOTAM ou en utilisant l'application RPAS Wilco ou similaire. Si vous êtes le premier pilote de la journée et que vous avez imprimé une analyse de site RPAS Wilco, veuillez la laisser sur le site pour que les autres modélistes puissent s'y référer.
16. L'exécutif du club a contacté l'opérateur (OPR) du CYSM, et ils n'ont exprimé aucun problème avec notre site SATP. Les cadets de l'Air sont également au courant de notre site et de nos opérations et n'ont exprimé aucune préoccupation.
17. Aucun vol ne commencera avant une demi-heure après le lever du soleil et se terminera une demi-heure avant le coucher du soleil. Les heures de lever et coucher du soleil sont disponible sur l'application Weather Network pour la ville de Sumspot. Le vol de nuit n'est pas autorisé à Sumspot sauf si votre ATP possède un éclairage adéquat.
18. Les observateurs en général et les observateurs MAAC en particulier sont facultatifs sur notre site. Voici les procédures du club pour assurer la sécurité aérienne pleine grandeur:
    a. Lorsqu'un membre ou une autre personne aperçoit un avion pleine grandeur qui pourrait s'approcher du site, il doit crier "AVION" à haute voix ou utiliser le klaxon dans chalet du club ou sonner la cloche.
    b. b. TOUS les pilotes **doivent** immédiatement descendre à une altitude aussi basse que possible, puis atterrir dès que possible en toute sécurité.

c. Lorsque l'avion pleine grandeur n'est plus une menace, la personne qui a donné l'avertissement doit crier " TOUT EST DÉGAGÉ.", ou les pilotes peuvent prendre cette décision eux-mêmes et reprendre le vol.

19. En cas d'accident évité de justesse ou de problème de sécurité entre un avion pleine grandeur et un ATP, **TOUS LES VOLS DOIVENT** cesser immédiatement. Les membres concernés doivent remplir un rapport d'événement à signaler MAAC et le soumettre à l'exécutif du club et suivre la politique MAAC avec les exceptions suivantes :
    a. Si le ou les membres concernés estiment que le risque était très minime, ils peuvent remplir leur propre déclaration ou évaluation des risques à l'aide du formulaire MAAC. Soumettez une copie du formulaire à l'exécutif du club lorsque cela est possible et rappelez-vous que vous devez conserver ce formulaire pendant un an (CAR901.49 (2)). Reprenez le vol lorsque vous avez terminé.
    b. Si le membre ou l'exécutif du club juge l'événement grave, les vols ne reprendront pas tant que les membres n'auront pas reçu l'autorisation écrite de l'exécutif du club.
    c. S'il y a eu contact réel entre un aéronef et un SATP MAAC - tous les vols cesseront jusqu'à ce que MAAC confirme que nous pouvons reprendre les opérations.
    d. Ce processus est pour **votre** protection.
20. Aucun ATP ou autre modèle réduit d'aéronef ne volera en dessous des conditions météorologiques minimales imposées par le Club :
    a. Si des nuages sont présents en dessous de 1000 pieds au-dessus de la zone de vol.
    b. une visibilité horizontale inférieure à 3 mt autour de la zone de vol, et
    c. s'il y a d'autres conditions d'obscurcissement (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourraient rendre difficile le repérage d'aéronefs pleine grandeur.
    d. Si vous pouvez voir la cheminée de la distillerie à 3 nm au nord, le vol est normalement autorisé.
21. Aucune autre stratégie de mitigation des risques n'est requise au club aéromodélistes Sumspot.
22. L'exécutif du Club révisera ces règles au moins une fois par an.

Exemple de règlements facultatifs

:Le club aéromodélistes Sumspot requiert des observateurs visuels pour l'un des scénarios suivants.

1. SATP pesant plus de 2 livres et volant au-dessus de 200' agl **lorsque** les planeurs des cadets de l'air volent, et
2. En accord avec l'école de pilotage CYSM, chaque fois que la piste 33 est active, du lundi au vendredi entre 09h00 et 17h00. Ils nous téléphoneront à l'avance s'ils volent le week-end, mais cela ne se produira normalement pas.

Lorsque des observateurs visuels sont requis, les règles du club sont les suivantes :

1. Le seul rôle de l'observateur est de scruter le ciel pour repérer un avion pleine grandeur à proximité - ne regardez pas le ATP. Portez une attention particulière à quelle que soit la direction d'où viennent les avions, etc.
2. L'observateur visuel doit utiliser le récepteur portatif du Club pour surveiller l'ATF 123.2 MHz pour CYSM.
3. L'observateur visuel doit se tenir debout ou s'asseoir au poste de démarrage le plus proche de tout pilote en vol, mais éloigné du ou des postes de démarrage utilisés. Soyez suffisamment proche pour qu'ils puissent vous entendre.
4. Lorsque vous repérez un conflit potentiel, criez AVION d'une voix claire et forte.
5. Lorsque vous pensez que l'avion n'est plus un problème, criez – TOUT EST DÉGAGÉ.
6. Chaque fois qu'un observateur visuel est requis, tous les autres membres du club présents doivent réduire au minimum le bruit ambiant inutile. AUCUN rodage ou test de moteurs sur les stands de démarrage adjacents.


CYSM EST À
1 MN AU NE
LA ZONE DE VOL EST DE 1500' À GAUCHE ET À DROITE DES POSTES DE PILOTAGE ET DE 1500' DE PROFOND
COORDONNÉES DES POSTES DE PILOTAGE :
52 :07 :31,5 N
114 :32 :16,5 O
INTERDICTION DE VOL À MOINS DE 30 M DE PROPRIÉTÉS À L'EST
ZONE DE VOL DU SUMSPOT RC

Transports Canada Transport Canada

PROCÉDURES D'EXÉCUTION DU CIRCUIT VFR AUX AÉRODROMES NON CONTRÔLÉS

Exigences en matière de communication

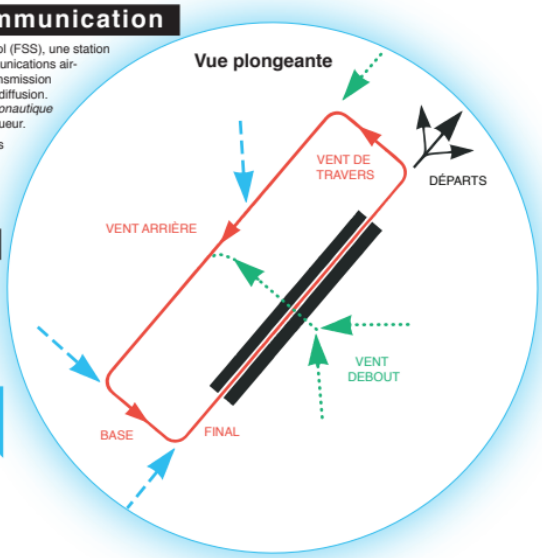
L'information peut être échangée avec une station d'information de vol (FSS), une station radio d'aérodrome communautaire (CARS), une installation de communications air-sol privée (UNICOM), un conducteur de véhicule au moyen d'une transmission adressée directement ou avec d'autres aéronefs au moyen du mode diffusion. Consultez l'article 4.5 de la section RAC du *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC) pour obtenir les exigences en vigueur.

Il est important que les pilotes soient informés de la présence d'autres aéronefs et qu'ils communiquent entre eux lorsqu'ils s'approchent ou s'éloignent d'un aérodrome non contrôlé, car certains aéronefs peuvent être RONLY (récepteur seulement) ou NORDO (sans radio).

Circuit standard à gauche

Avant l'arrivée à un aérodrome non contrôlé, planifiez l'approche au circuit.

S'il est nécessaire de survoler l'aérodrome avant d'entrer dans le circuit ou après le décollage, il est recommandé de le faire à au moins 500 pi au-dessus de l'altitude du circuit.



Lorsqu'elle est désignée, une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF) ou de fréquence de trafic d'aérodrome (ATF) est en général un cercle d'un rayon de 5 NM dont le plafond atteint 3 000 pi d'altitude au-dessus de l'aérodrome (AAE). Tous les aéronefs munis de radio doivent demeurer à l'écoute sur une fréquence commune désignée.

Aux aérodromes pour lesquels des approches aux instruments sont publiées, la zone MF peut être agrandie de façon à inclure la zone d'approche. Consulter le *Supplément de vol — Canada* (CFS) pour obtenir les données en vigueur.

Procédures de communications MF/ATF
(voir l'article 4.5.7 de la section RAC de l'AIM de TC)

Note : Si l'aéronef possède un équipement radio, il est recommandé que vous fassiez ces mêmes appels aux aérodromes ne possédant pas une MF.

Arrivée : (article 602.101 du RAC)
- Signalez votre position, votre altitude, la procédure d'arrivée que vous comptez suivre et l'heure d'atterrissage prévue (ETL) au moins 5 min avant l'entrée dans la zone.
- Demeurez à l'écoute sur la fréquence désignée.
- Signalez votre entrée dans le circuit en donnant votre position dans le circuit.
- Signalez votre entrée en étape vent arrière, le cas échéant.
- Signalez lorsque vous amorcez l'approche finale.
- Signalez lorsque vous avez dégagé la piste en service après l'atterrissage.

Évolutions sur l'aire de manœuvre : (article 602.99 du RAC)
- Signalez vos intentions et restez à l'écoute avant de circuler sur l'aire de manœuvre.

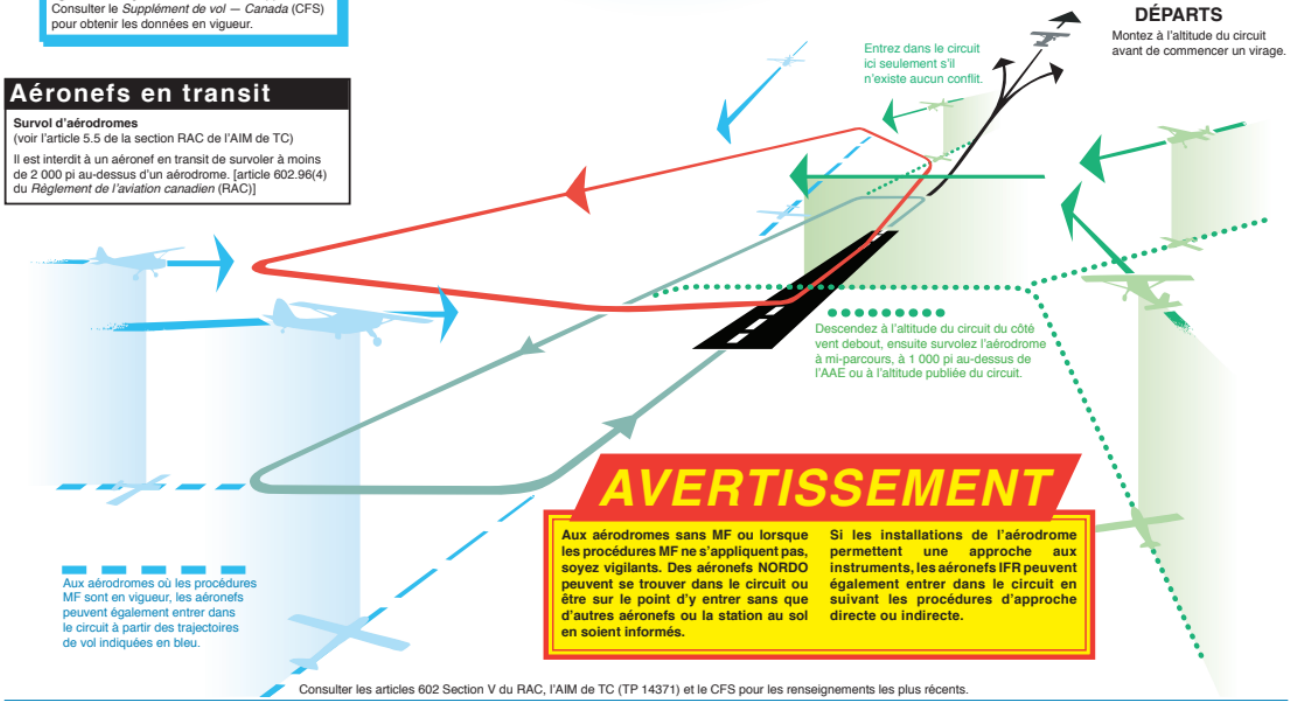
Départ : (article 602.100 du RAC)
- Signalez vos intentions avant de vous engager sur la surface de décollage.
- Assurez-vous par radio et par balayage visuel qu'il n'y a aucun risque de conflit au moment du décollage.
- Signalez votre sortie du circuit d'aérodrome.
- Demeurez à l'écoute sur la fréquence désignée jusqu'à ce que vous soyez à l'extérieur de la zone MF/ATF.

Circuits : (article 602.102 du RAC)
- Signalez votre entrée en étape vent arrière.
- Signalez vos intentions lorsque vous amorcez l'approche finale.
- Signalez lorsque vous avez dégagé la piste en service après l'atterrissage final.

Aéronefs en transit

Survol d'aérodromes
(voir l'article 5.5 de la section RAC de l'AIM de TC)

Il est interdit à un aéronef en transit de survoler à moins de 2 000 pi au-dessus d'un aérodrome. [article 602.96(4) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC)]



AVERTISSEMENT

Aux aérodromes sans MF ou lorsque les procédures MF ne s'appliquent pas, soyez vigilants. Des aéronefs NORDO peuvent se trouver dans le circuit ou être sur le point d'y entrer sans que d'autres aéronefs ou la station au sol en soient informés.

Si les installations de l'aérodrome permettent une approche aux instruments, les aéronefs IFR peuvent également entrer dans le circuit en suivant les procédures d'approche directe ou indirecte.

Consulter les articles 602 Section V du RAC, l'AIM de TC (TP 14371) et le CFS pour les renseignements les plus récents.

TP 11541 (06/2010)

TC-1002940

Canada