

RÈGLEMENTS de VOL



MAAC #294



Table des matières

1.	RÉGLEMENTS DE PISTE	2
1.1	TERRAIN	2
1.2	IDENTIFICATION	2
1.3	UTILISATIONS DES FRÉQUENCES.....	2
1.4	VISITEURS.....	2
1.5	SÉCURITÉ AU SOL	3
1.6	RESPONSABILITÉS	3
2.	RÉGLEMENTS DE VOL	4
2.1	VOL.....	4
2.2	SÉCURITÉ EN VOL	5
2.3	CERTIFICATION	5
2.4	PROXIMITÉ DE L'HÉLIPORT FRANÇOIS-DÉSOURDY (CHUS).....	6

UNE COPIE (PAPIER) DES RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX ET DE VOL DU CLUB AÉROMODÉLISTE DE L'ESTRIE SONT CONSERVÉES DANS L'ARMOIRE DES CHARGEURS DE BATTERIES AU CHAMP BRULOTTE. DE PLUS, IL EST POSSIBLE DE SE PROCURER UNE COPIE NUMÉRIQUE SUR NOTRE PAGE FACEBOOK « LES AMIS DU CADE ». IL EST ÉGALEMENT POSSIBLE DE SE PROCURER UNE COPIE DES RÈGLEMENTS EN CONTACTANT UN MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

1. RÉGLEMENTS DE PISTE

1.1 Terrain

- 1.1.1 La courtoisie est de rigueur entre les pilotes et envers les spectateurs. En somme, les règles de bonne conduite et celles du droit commun sont de mises.
- 1.1.2 Tous les membres doivent stationner leurs véhicules dans l'aire de stationnement immédiatement après avoir complété le déchargement de leur matériel dans l'aire de service.
- 1.1.3 Chaque membre est responsable de voir à faire stationner les visiteurs à l'endroit approprié.
- 1.1.4 Tous les membres ont le devoir de tenir les installations propres. Chaque membre est responsable de ramasser et de rapporter ses déchets avec lui.
- 1.1.5 Abris et tables: Tous les membres sont invités à en faire bon usage.
- 1.1.6 Toilette: De type chimique, elle requiert des soins particuliers et elle doit rester propre.
- 1.1.7 Tout membre doit aviser obligatoirement l'exécutif du CADE avant d'entreprendre toute activité non régulière impliquant les installations, les aménagements ou le terrain du CADE.
- 1.1.8 L'accès à l'aire de service est limité aux pilotes qui se préparent à voler ou qui ajustent leur modèle.
- 1.1.9 En cas d'accident nécessitant des services d'urgence, appeler le **911**. **L'adresse civique est 1160 rue Brulotte**. Pour rapporter un incident, du vandalisme/vol appeler la Police au 819 821-5555.

1.2 Identification

- 1.2.1 Tout pilote ayant l'intention de faire voler un *aéronef* au CADE doit avoir en sa possession, sa carte du MAAC, sa licence de base de TC, sa carte de membre du Club Aéromodéliste de l'Estrie ou d'un autre club et **de les porter sur lui à la vue de tous**.

1.3 Utilisations des fréquences

- 1.3.1 Tous les membres doivent obligatoirement utiliser un radio émetteur avec la technologie 2.4 GHz.

1.4 Visiteurs

- 1.4.1 Tout visiteur peut utiliser gratuitement (une fois par saison) et occasionnellement (10\$ par jour) les installations du CADE pourvu qu'il soit membre de M.A.A.C.
- 1.4.2 Il doit en faire la demande auprès d'un membre du Conseil d'administration ou être accompagné d'un membre du CADE. Tout visiteur doit se conformer aux règlements du CADE.

- 1.4.3 Aviser les visiteurs et les spectateurs des endroits sécuritaires.
- 1.4.4 La présence des visiteurs est interdite dans l'aire de service et de vol.
Si un membre veut montrer son modèle à un visiteur, il devra obtenir la permission des autres pilotes présents dans l'aire de service, l'accompagner en tout temps et en prendre la responsabilité.
- 1.4.5 Il est interdit à tout visiteur de dépasser la ligne de l'aire de service sans être accompagné par un membre du club.
- 1.4.6 Les enfants sont strictement interdits dans l'aire de services à moins d'être accompagnés de leur parent. Si non, ils doivent être dans la section Visiteurs (aire de repos).

1.5 Sécurité au sol

- 1.5.1 Il est interdit de fumer dans les aires de vol, de service.
- 1.5.2 Il est permis d'amener des animaux domestiques sur le site en autant qu'ils sont tenus en laisse en tout temps.
- 1.5.3 Toutes les personnes présentes au terrain doivent se grouper aux endroits déterminés:
- Pilotes = puits de ravitaillement, estrades ou tables;
 - Spectateurs = estrades ou tables.
- 1.5.4 L'assemblage du modèle doit être effectué dans l'aire de service.
- 1.5.5 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.
- 1.5.6 Les modèles à combustion doivent être retenus et démarrés dans les stands de démarrage ou similaires, situés dans la zone de démarrage.
- 1.5.7 Il est interdit d'entrer un aéronef, moteur en marche, dans l'aire de service. Après l'atterrissage, l'arrêt du moteur doit se faire en bordure de la piste en pointant le nez de l'avion dans l'axe de la piste.
- 1.5.8 Il est interdit de faire du taxi dans l'aire de service. (Incluant les modèles électriques).
- 1.5.9 L'essai prolongé des moteurs au sol autre que l'ajustement normal est interdit. Utiliser l'endroit désigné à cette fin.
- 1.5.10 Il est strictement interdit de faire circuler un modèle ayant son moteur en fonctionnement dans l'aire de service, sans que ce dernier ne soit retenu par une personne.
- 1.5.11 Au démarrage, le modèle doit être retenu par un arceau ou une corde de sécurité.
- 1.5.12 Il est en outre interdit d'avoir plus d'un seul assistant autour de l'appareil.
- 1.5.13 Un extincteur doit être présent pour toutes les opérations RPA motorisées.

1.6 Responsabilités

- 1.6.1 Si deux (2) ou plusieurs avions sont impliqués dans une collision, chacun des membres concernés est responsable de ses propres dommages.

- 1.6.2 Tout membre ayant un avion en mouvement impliqué dans une collision avec un (des) modèle (s) statique (s) dans l'aire de service est responsable des dommages causés à celui-ci (ceux-ci). L'assurance du MAAC n'est pas applicable dans ce cas particulier.
- 1.6.3 Tout incident causant des dommages à la propriété doit être apporté à l'exécutif.
- 1.6.4 Si un conflit survient dans les règlements des dommages entre membres, l'exécutif en est averti et nommera un arbitre. Cet arbitre doit être accepté par les parties et sa décision sera exécutoire et sans recours.
- 1.6.5 Tout vol d'initiation pour un futur membre, ne possédant pas sa carte du MAAC, devra être effectué par un instructeur reconnu du club. Si un incident survient lors de ce vol, la franchise de la police d'assurance du MAAC s'il est applicable sera à la charge du CADE.

2. RÉGLEMENTS DE VOL

2.1 Vol

- 2.1.1 La durée des vols est limitée pour tout aéronef à dix (10) minutes incluant FPV (First Person View) afin de donner la chance à tous les pilotes de voler.
- 2.1.2 Lors des journées d'instruction, les élèves ont priorité sur les autres pilotes, sauf le premier 15 minutes de chaque heure.
- 2.1.3 La pratique de vols de façon intensive et répétitive est strictement interdite, la vocation du club étant basée sur la pratique de vols récréatifs.
- 2.1.4 Pour tout démarrage d'une turbine au kérosène, il est obligatoire d'avoir à portée de main, un extincteur en bon état de fonctionnement.
- 2.1.5 Tous les décollages ou atterrissages se font sur les pistes désignées à cet effet. Décoller dans l'aire de service est défendu.
- 2.1.6 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.
- 2.1.7 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.
- 2.1.8 Notre zone de vol au **champ Brulotte**, mesurée à partir du centre des stations de pilotage, est une case de 110m à gauche, de 240m à droite et de 130m tout droit. Reportez-vous à la carte de la zone de vol du champ Brulotte pour la représentation.
- 2.1.9 Notre zone de vol au **bassin Sintra**, mesurée à partir du centre de la station de pilotage, est une case de 170m à gauche, de 270m à droite et de 130m tout droit. Reportez-vous à la carte de la zone de vol du bassin Sintra pour la représentation.
- 2.1.10 La récupération des RPA qui atterrissent/s'écrasent hors de la piste mais dans la zone de vol sera effectuée en accord avec tous les pilotes en vol.
- 2.1.11 Voler dans le même sens que le circuit de départ, pour d'autres manœuvres, il faut sortir du circuit de départ et y revenir par la suite. Il est interdit de voler son aéronef en direction des pilotes.

- 2.1.12 Un maximum de trois (3) avions peut voler en même temps. L'accord de tous les pilotes devra cependant être obtenu pour les vols simultanés de façon à respecter les préférences de chacun.
- 2.1.13 Le CADE interdit l'utilisation des bandes de contrôle radio à des fins autres que le contrôle d'aéronefs et ceci dus aux normes gouvernementales. Le CADE ne peut être tenu responsable des préjudices causés par le vol en vision embarquée (FPV, First Person View).
- 2.1.14 Tous les avions doivent être munis d'un silencieux efficace. Pour les moteurs à essence particulièrement, utiliser le type Canister. Le niveau sonore toléré est de 89 Décibels (Db) et moins.
- 2.1.15 Les pilotes doivent se placer derrière les *postes de pilotage* pendant leur vol. Les décollages et les atterrissages peuvent être accomplis depuis la piste si les pilotes annoncent leur intention à leurs confrères.
- 2.1.16 Tout pilote doit signaler ses intentions en criant les termes suivants :
- Décollage ou Take Off
 - Atterrissage ou Landing
 - Moteur calé ou Dead Stick
 - Passe basse ou Low Pass

2.2 Sécurité en vol

- 2.2.1 Tout pilote ne peut consommer ou être sous l'effet de l'alcool ou de la drogue lorsqu'il pilote.
- 2.2.2 Les aéronefs en difficulté ont priorité sur les autres (Dead stick, Moteur calé).
- 2.2.3 Il est défendu :
- De faire voler un aéronef au-dessus de l'aire de service, de l'aire de repos, des spectateurs et du stationnement.
 - De faire voler un aéronef avant 9h00 sauf les modèles électriques de 400 watts ou moins.
 - De faire voler ou d'atterrir un avion de plus de 40 pouces entre la piste et les pilotes, ainsi que les hélicoptères de plus de 12 pouces.
 - De faire voler un nouvel aéronef ou un aéronef réparé sans qu'il n'ait été vérifié par un instructeur ou un autre pilote qualifié.
 - De faire voler les avions suivants après le couvre-feu (18h00);
 1. Tous les modèles à essence,
 2. Les modèles à Glow, 4 temps plus de .91po.cu. et 2 temps plus de .61po.cu.
- 2.2.4 Il est défendu pour un débutant qui n'a pas ses « Ailes » :
- De faire voler un aéronef seul et sans être accompagné d'un instructeur.
 - Cependant, si aucun instructeur n'est présent et que l'élève pilote possède un peu d'expérience, il doit obligatoirement demander l'aide d'un pilote certifié (aile de pilote) pour l'assister.
- 2.2.5 Il n'est permis d'aller sur la piste seulement lors d'un premier vol d'un avion et accompagné que d'un seul aide afin de trimmer l'avion.
- 2.2.6 Le pilote FPV devra avoir à ses côtés un pilote de sécurité afin de surveiller le ciel pendant qu'il vol en vision embarquée et s'assurer que l'avion demeure toujours en vue à partir du poste de pilotage.

2.3 Certification

- 2.3.1 Tout nouveau pilote qui ne possède pas sa certification (aile ou pale de pilote) doit suivre un cours de formation par un instructeur reconnu par le CADE avant de faire voler son avion de façon autonome.

- 2.3.2 L'instructeur donnera la certification aile ou pale de pilote à l'étudiant lorsque celui-ci aura pris connaissance des règles du CADE et aura démontré qu'il peut décoller, voler et atterrir de façon sécuritaire et en contrôle.
- 2.3.3 Un pilote certifié peut devenir instructeur s'il maîtrise bien les techniques de pilotage, qu'il a démontré ses aptitudes à communiquer, qu'il sert d'exemple sur l'aspect sécurité et qu'il obtient finalement l'accord de l'exécutif du CADE.
- 2.3.4 La liste des pilotes et instructeurs reconnus est maintenue par le Club Aéromodéliste de l'Estrie.

2.4 Proximité de l'héliport François-Désourdy (CHUS)

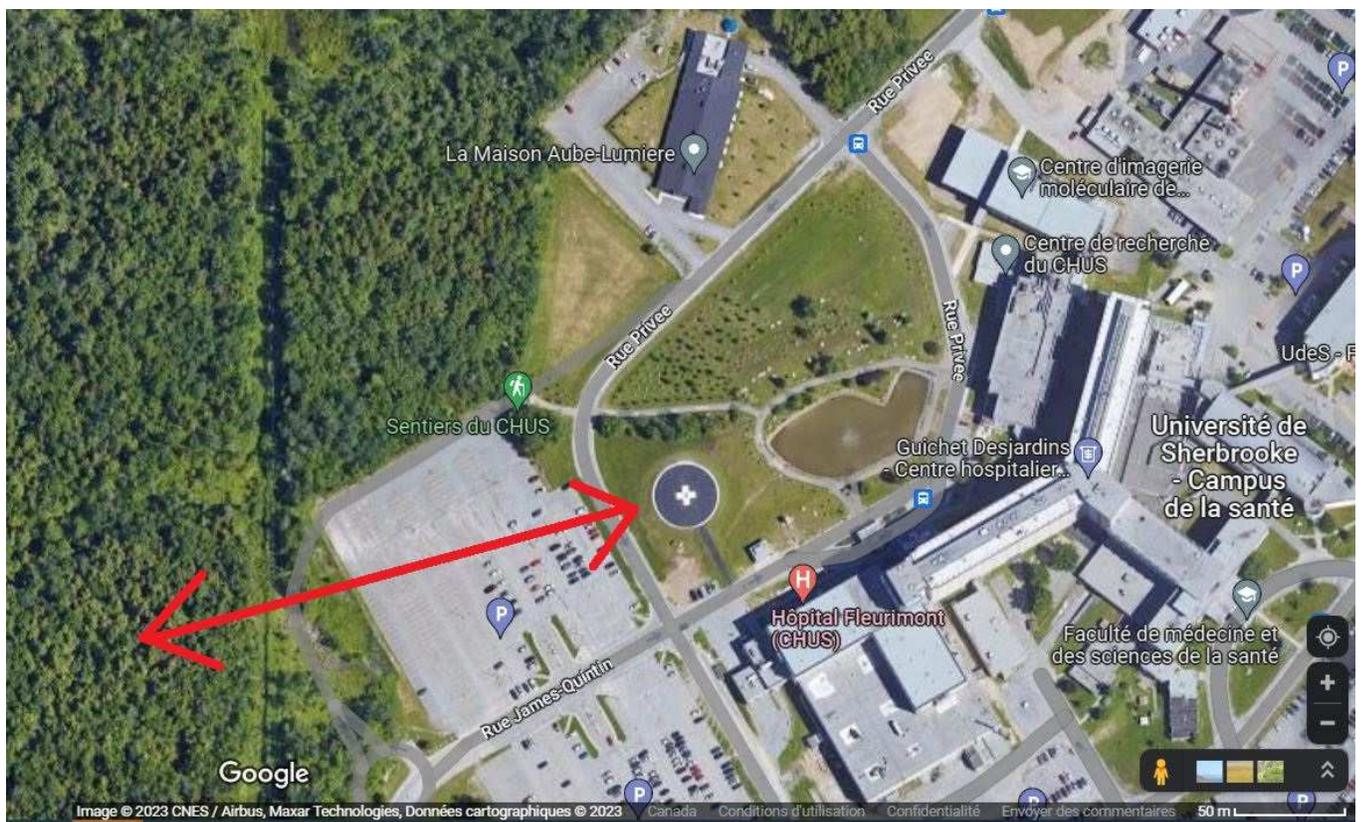
- 2.4.1 Le Club Aéromodéliste de l'Estrie (CADE) opère à moins de 1 mn d'un héliport répertorié dans le CFS ou le CWAS et est tenu de fournir à tous les membres les informations suivantes:
- 2.4.2 Le nom de l'héliport est CHUS François-Désourdy (CSG7).
 - a. Il est situé à 1.13 milles nautique au nord-ouest de notre site d'aéromodélisme du champ Brulotte.
 - b. Il est situé à 1.13 milles nautique au nord-ouest de notre site d'aéromodélisme du champ Brulotte (hiver).
 - c. Il se situe à 1.86 mn au nord-est de notre site de vol d'hydravion sur le bassin Sintra.
- 2.4.3 L'héliport a une piste asphaltée de 26m de diamètre et est utilisé pour des urgences médicales principalement.
- 2.4.4 Il n'y a pas de procédures CFS RPA et aucun autre commentaire CFS PRO qui affecte notre site de modélisation.
- 2.4.5 Les membres du CADE doivent vérifier les NOTAM liés à CHUS François-Désourdy (CSG7). en utilisant le portail NOTAM de NAV CANADA ou en utilisant l'application RPAS Wilco ou similaire. Si vous êtes le premier pilote de la journée et que vous avez imprimé une étude de site RPAS Wilco, veuillez la laisser sur le site pour que les autres modélisateurs puissent s'y référer.
- 2.4.6 L'exécutif du club a contacté l'opérateur (OPR) de l'héliport François-Désourdy (CHUS), et ils n'ont exprimé aucun problème avec notre site RPAS.
- 2.4.7 Nos sites d'aéromodélisme sont bien dégagés du schéma de circulation de l'héliport, l'approche se fait par l'ouest pour atterrir à l'héliport François-Désourdy.
- 2.4.8 Le Club Aéromodéliste de l'Estrie n'exige pas d'exigences supplémentaires en matière de compétences ou de connaissances du pilote.
- 2.4.9 Aucun vol n'aura lieu en dessous du minimum météorologique mandaté par MAAC:
 - a. Si des nuages sont présents à moins de 1000 pieds au-dessus de la zone de vol des modèles;
 - b. Visibilité horizontale inférieure à 3 mn autour de la zone de vol;
 - c. S'il y a d'autres conditions de visibilité réduite (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourraient rendre difficile le repérage d'aéronefs grandeur nature.
- 2.4.10 Aucun vol ne commencera avant une demi-heure après le lever du soleil et se terminera une demi-heure avant le coucher du soleil tout en respectant le point 2.2.3 des présents règlements. Les heures de lever et coucher du soleil sont disponibles sur l'application Weather Network.

Le vol de nuit n'est pas autorisé au CADE.

- 2.4.11 Lorsqu'un membre ou une autre personne aperçoit un avion grandeur nature, il doit crier "AVION" d'une voix forte. TOUS les pilotes DOIVENT immédiatement descendre à une altitude aussi basse que possible, puis atterrir dès que possible en toute sécurité. Lorsque l'avion grandeur nature n'est plus une menace, la personne qui a donné l'avertissement doit crier "FIN D'ALERTE" (ALL CLEAR), ou les pilotes peuvent prendre cette décision eux-mêmes.
- 2.4.12 En cas de quasi-accident ou de problème de sécurité entre un avion grandeur nature et notre RPA, 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 un contact réel entre un aéronef et un RPAS MAAC - tous les vols cesseront jusqu'à ce que MAAC confirme que nous pouvons reprendre les opérations.
 - d. Ce processus est pour votre protection.
- 2.4.13 Aucun RPA ou autre modèle de vol d'aéronef n'aura lieu en dessous du minimum météo mandaté par le Club :
- a. Si des nuages sont présents en dessous de 1000 pieds au-dessus de la zone de vol du modèle
 - b. une exigence de visibilité horizontale inférieure à 3 nm autour de la zone de vol, et
 - c. s'il existe d'autres conditions d'obscurcissement (brouillard, fumée, brume, etc.) difficile de repérer des avions à grande échelle.
- 2.4.14 Aucune autre stratégie de minimisation des risques n'est requise au CADE.
- 2.4.15 L'exécutif du Club révisera ces règles au moins une fois par an.



Site de vol du CADE au champ Brulotte en hiver



Approche pour accès à l'héliport François-Désourdy (CSG7)



Localisation des sites de vol du CADE vs l'héliport François-Désourdy (CSG7) du CHUS

Ces règlements sont l'affaire de tous les membres, donc si vous voyez des actes non réglementaires, S.V.P. avertir les personnes concernées et/ou en faire part aux membres de la direction.

Révisions	
Date	Description
Janvier 2019	Modifications pour enlever les références au 72KHz. Les ajouts sont <i>en italique</i> et les retraits sont barrés .
Février 2019	À la suite de l'acceptation des modifications à l'AGAM, le point 2.2.3 a été modifié.
Janvier 2023	Modifications concernant l'AMA, utilisation de « aire service » au lieu de « aire de ravitaillement » et ramassage des ordures par chaque membre.
Février 2023	Modifications concernant document MAAC #DPPM-18, ajout du point 2.4
Mars 2023	Modifications concernant document MAAC #DPPM-18 (modifié)
Avril 2023	Modifications concernant document MAAC #DPPM-18 (5.1 a))