



**THIS SITE IS RESERVED
FOR MODEL AIRCRAFT OPERATION ONLY
NO
UNAUTHORIZED DRONE
PERMITTED**

**MODEL AIRCRAFT OPERATION MAY BE
HAZARDOUS – PROCEED AT OWN RISK**

**PLEASE CONTACT WWW.MAAC.CA FOR
ADDITIONAL INFORMATION**

Club De Radio Commande Aeronautique Specialise En Heli (CRASH)

La trousse de règles suivante doit être mise à la disposition de tous les pilotes du SATP lorsqu'ils exploitent le SATP sur ce site, que ce soit par voie électronique ou sur papier. Rien dans ces règles ne dispense le pilote du SARP de ses exigences individuelles en matière de conformité au RAC.

Règles administratives

Club : Club De Radiocommande Aeronautique Specialise en Heli (CRASH) (#21, Zone N)

Lieu : 7925 RANG STE HENRIETTE BOSIBRIAND

Coordonnées de la station pilote : 45 38' 19.10N, 73 55' 45.40W

Personnes-ressources :

Jean-Luc Bolduc
Représentant du club : Président et secrétaire
Maac # 11275
jl.bolduc@videotron.ca
514-577-6615

Nick Pappagiannis
Représentant du club : Vice-président
Maac # 77999
absolutdisco@hotmail.com
514-998-7676

Sylvain Arseneault
Représentant du club
Maac # 94708
sarseneault66@hotmail.com
514-591-5754

Conditions d'utilisation - Toutes les personnes qui utilisent ce site de modélisation doivent :

1. être membres en règle du MAAC.
2. être membres de CRASH, ou invités de CRASH et
3. acceptez de suivre le code de sécurité du MAAC et toutes les autres règles du site.

Tout membre du MAAC assistant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à toute séance d'information du modélisateur, ou autrement lire et suivre toutes les règles du site / de l'événement. Le

Club ou l'exploitant du site est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un exposé modélisateur a lieu pour chaque modélisateur qui utilise le site.

1. Ce site se trouve dans la zone de contrôle obligatoire de classe C du transpondeur obligatoire de classe C de l'aéroport international de Mirabel (CYMX) de NAV CANADA ainsi que dans le volume d'espace aérien réglementé de l'hélicoptère Bell Textron (espace aérien à usage spécial contrôlé de classe F CYR 601 (SUA)). Sauf indication contraire dans une approbation NAV DRONE, un transpondeur n'est **pas** requis pour les opérations RPAS. Les exigences en matière d'autorisation sont répertoriées ci-dessous.
2. Les heures de vol pour le club sont 24 heures par jour, 7 jours par semaine, toute l'année, sauf interdiction contraire. Le vol de nuit n'est autorisé que si votre RPA est équipé de feux de position / navigation fonctionnels selon les règles du MAAC.
3. La porte du club DOIT toujours être verrouillée.
4. Les invités sont les bienvenus et doivent être invités par un membre actuel en règle. De plus, chaque invité doit lire et signer une renonciation reconnaissant les règles actuelles du Club. Les invités ne peuvent pas être d'anciens membres du Club à moins qu'un événement ne soit organisé. Le membre invitant est responsable de s'assurer que son invité est informé des règles, procédures et politiques du Club.
5. Les spectateurs sont les bienvenus et resteront dans la zone réservée aux spectateurs.
6. Les membres doivent afficher clairement leur carte maac et club sur leur personne.
7. Lorsqu'un événement a lieu, l'exécutif du Club est responsable de s'assurer qu'il y a des procédures en place pour informer tous les pilotes du SATP en visite.
8. Tous les membres actuels doivent posséder au moins un aéronef à voilure tournante mRPAS ou un aéronef à voilure tournante RPAS, car l'objectif principal du Club est l'exploitation d'un club d'aéronefs à voilure tournante R/C.

Exigences en matière d'intervention d'urgence sur le site ou l'événement

En cas d'urgence, composez le 911 - l'adresse du Club CRASH est sur le rang Ste-Henriette, Boisbriand, Qc, près du chemin de la Côte Nord, immédiatement au nord de la voie ferrée. Coordonnées GPS : 45.638692, -73.929405.

Ou communiquez avec les hôpitaux d'urgence à proximité : l'Hôpital de la Cité de la Santé, 1755, boul. René Laennec, 450-668-1010 ou l'Hôpital Saint-Eustache, 520, boul. Arthur-Sauvé, 450-473-6811.

1. L'extincteur d'urgence et la trousse de premiers soins se trouvent dans le pavillon CRASH et sont accessibles à tous les membres en cas d'incendie ou de blessure. De plus, des gants de soudage sont également situés dans le pavillon pour manipuler des matériaux chauds ou dangereux.

2. En cas d'incendie d'une turbine à gaz, l'extincteur est situé à l'intérieur du pavillon CRASH. De plus, les batteries lipo ne peuvent pas être chargées sans surveillance à l'intérieur du clubhouse. En cas de doute, les LiPos doivent être facturés à l'extérieur.

3. Pour tous les événements : Il est nécessaire que la voie d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement du site soit toujours dégagée, afin de faciliter les opérations d'urgence.

Catégories de modélisation approuvées par le MAAC

Véhicules de surface

Approved Category	Weight/Power Limits	Altitude/operating limits	Rules
mRPAS	<i>Less than 250 grams</i>	<i>400'agl</i>	<i>Site Rules</i>
RPAS	<i>25kg or less</i>	<i>400'agl</i>	<i>Site rules</i>
Tethered (Control-Line)	<i>Not approved</i>		
Free flight			
Space Models			
Surface Vehicles			

Modules complémentaires de site approuvés par le MAAC

Non approuvé

Approved Add-on	Weight/Power Limits	Altitude/operating limits	Rules
RPAS Weight	<i>25kg</i>	<i>400'agl</i>	<i>Site rules</i>
RPAS Altitude	<i>25kg</i>	<i>400'agl</i>	<i>Site rules</i>
RPAS Altitude and Weight	<i>25kg</i>	<i>400'agl</i>	<i>Site rules</i>
Permanent Event Approval	<i>Not approved</i>		
RPIC	<i>Not Approved</i>		

Spécifications techniques ou exigences ou restrictions du SATP/modèle

- Exigences du SATP - **Le SATP ne** peut pas être enregistré auprès de Transports Canada. Les SATP-M sont toutefois réglementés en vertu de la sous-partie 900.06 du RAC et de la partie VI du RAC. La conformité au code de sécurité du MAAC répond à ces exigences.
- Exigences du SATP - **Tous les SATP doivent être conformes aux dispositions relatives à la déclaration du fabricant et à l'assurance de la sécurité.** Une copie des exigences et du formulaire de déclaration du MAAC est jointe à ces règles et disponible sur le site Web du MAAC. Chaque SATP doit être enregistré auprès de Transports Canada avec une déclaration d'assurance de la sécurité du constructeur, soit en vertu de la déclaration maac (modèle réduit d'aéronef, voilure tournante ou

hybride) ou auprès d'un autre constructeur établi (DJI, etc.) **et** chaque SATP doit avoir la documentation requise disponible (manuel d'utilisation/d'entretien des propriétaires)

Qualifications ou exigences du pilote/opérateur du SATP

1. Les SATP - Les SATP N'exigent pas de certificat d'opérateur du SATP, mais sont réglementés en vertu de la sous-partie 900.06 du RAC et de la partie VI du RAC. **Il n'y a pas de restrictions d'âge MAAC ou CAR sur le vol mRPAS.** La conformité au code de sécurité du MAAC répond à toutes les exigences.
2. Exigences du RAC du SATP. Tous les pilotes de SATP qui utilisent ce site doivent avoir **une** certification RPAS avancée ou être exploités en vertu des dispositions du MAAC RPIC. Les propriétaires/pilotes de SATP doivent remplir la déclaration du propriétaire conformément à la politique du MAAC.

Qualifications ou exigences de l'équipage.

1. Les mRPAS ne nécessitent pas d'équipage.
2. Exigences du RAC du SATP - Un observateur visuel (VO) est obligatoire pour toutes les opérations du SATP. Le VO doit posséder au moins un certificat d'opérateur RPAS de base.
3. Exigences de l'événement.
 - Le Club affectera un comité d'événements pour tous les événements qui sont responsables de respecter les fonctions d'organisateur de l'événement et d'assurer la conformité maac, CAR et SFOC au besoin.
 - Le comité de l'événement est composé de membres actuels du club qui détiennent une licence de base ou avancée.
 - Les aidants désignés par le comité de l'événement peuvent être des non-membres et n'ont pas besoin d'être autorisés.

Règles de l'équipage

Observateurs visuels

1. Les observateurs visuels sont obligatoires et aucun membre ne doit utiliser un SATP à moins que :
 - a. Le VO est présent et a été informé ou formé sur les procédures du site ou de l'événement lorsqu'il a repéré un conflit potentiel avec un aéronef grandeur réelle.
 - b. Un minimum d'un observateur visuel par ligne de vol est requis.
 - c. Le VO ne doit pas regarder les modèles - leur seul rôle est de balayer le ciel environnant pour s'approcher des avions à grande échelle.
 - d. Positionnez le VO à l'endroit où il a des lignes de visibilité dégagées - s'asseoir à l'ombre à côté d'un camping-car / d'une structure n'est pas acceptable. De même, ils doivent être situés de manière à avoir une capacité de communication raisonnable avec tous les pilotes /modéliseurs.

- e. Utilisez des aides visuelles au besoin – lunettes de soleil, chapeaux à large bord, pare-soleil, jumelles ou similaires. S'il est situé loin des postes pilotes, fournir des moyens de notification appropriés tels que des avertisseurs d'air, des lumières, des radios, etc.
 - f. Le VO peut se voir confier le rôle de maintenir les communications (téléphoniques ou radio d'aviation) avec NAV CANADA ou Bell Helicopter Textron. Lorsqu'on leur attribue ce rôle, ils ont le pouvoir d'émettre des ordres d'arrêt ou d'arrêt de vol à tous les pilotes du SARPA.
 - g. Le champ Du Club CRASH n'est pas situé directement sous les trajectoires de vol publiées et la surveillance radio de l'aviation n'est pas requise à ce site.
2. Ces règles garantissent qu'un protocole clair de commandement et d'intervention est en place – il n'y a pas de temps pour les débats ou la confusion. Le MAAC a adopté les réponses minimales suivantes au projet pilote de RPA :
- a. **Maac RPA céder la place en toutes circonstances – aucune exception. Il n'y a jamais de fardeau sur les pilotes à grande échelle de céder aux modèles - jamais.**
 - b. Lorsqu'il repère/entend ou lorsqu'il est informé (ATC (NAV ou Bell) ou autrement) de tout avion qui pourrait présenter un danger avec les activités de modélisation, le VO doit crier d'une voix forte et claire « AVION ». **En cas de doute, émettez l'avertissement.**
 - c. Pour les opérations dans l'espace aérien contrôlé, si le VO ou la personne qui surveille les communications avec l'ATC (NAV ou Bell) devait crier « AVION », la réponse des pilotes de la RPA devrait être la même.
 - d. En entendant cette commande, tous les pilotes doivent descendre à une altitude aussi basse que possible en toute sécurité et, au besoin, atterrir. L'objectif est de libérer l'espace aérien verticalement, puis de déterminer si la RPA peut continuer à fonctionner en toute sécurité.
 - e. **Les manœuvres de déconfliction latérale sont interdites au-dessus de 60'AGL.** La réponse initiale acceptée de Transports Canada est de descendre à 60'agl (niveau de la cime des arbres).
 - f. Lorsqu'il est déterminé que l'aéronef à grande échelle n'est plus une menace, le VO ou d'autres personnes doivent crier d'une voix forte et claire « TOUT EST CLAIR ».
 - g. Par la suite, les activités de modélisation peuvent reprendre normalement.

Air Boss – Coordonnateur ATC

Ce site n'a pas été approuvé pour qu'un patron d'Air communique avec l'ATC (NAV CANADA/Bell Textron). Chaque pilote du RPAS doit obtenir l'approbation de l'espace aérien NAV DRONE de manière indépendante, mais pendant les séances de vol quotidiennes, une personne peut se voir confier le rôle de surveiller tous les dispositifs de communication (téléphone ou radio d'aviation si nécessaire) pour les exigences de communication ATC.

RPIC – Pilote du SARP aux commandes

Ce site n'a pas été approuvé pour l'IBIC.

Instructeurs/Vols de démonstration

- Les instructeurs sont assignés par l'exécutif du club et doivent détenir une licence avancée.

- Vols de démonstration : les démonstrations doivent être effectuées à partir de la station de vol centrale et les deux autres stations doivent être fermées pour la durée de la démonstration de vol. Le début et la fin des démonstrations de vol doivent être annoncés clairement à tous les exploitants.

Observateurs

- un observateur distinct est nécessaire pour chaque station de vol où une opération RPAS est en cours.
- les observateurs doivent détenir au moins une licence de base et se tenir derrière l'exploitant pendant la durée de l'opération de vol RPAS, ainsi que suivre les règles du site du club.

Exigences ou autorisations relatives à l'espace aérien

Ce site est situé dans la zone de contrôle obligatoire de classe C du transpondeur de classe C de l'aéroport international de Mirabel (CYMX) de NAV CANADA ainsi que dans le volume d'espace aérien réglementé Textron de Bell Helicopter Textron (espace aérien à usage spécial contrôlé de classe F CYR 601 (SUA)). TOUS les pilotes du SATP ont la responsabilité de se conformer à ce qui suit :

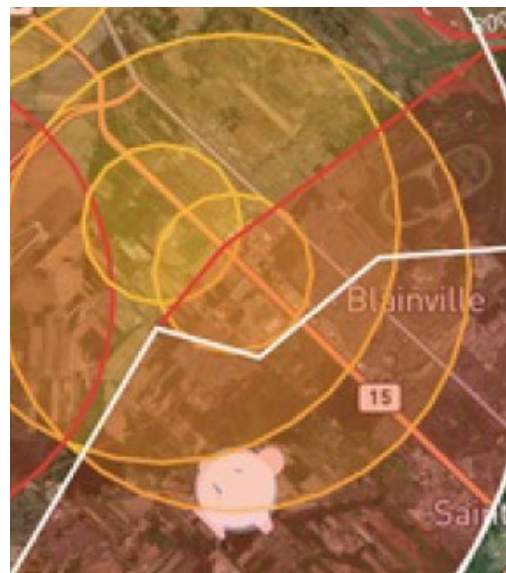
1. L'opération mRPAS à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé ne peut pas être utilisée et n'a pas besoin de NAV DRONE pour obtenir une autorisation.
2. Le Club doit fournir à Bell Textron Canada (Bell Helicopter) une liste de tous les membres du club qui ont l'intention d'exploiter le SATP sur ce site. Cette liste comprendra les noms des membres, le numéro de certification du SARP pilote et les numéros d'enregistrement de tous les SARP. Le Club doit s'assurer que cette liste est mise à jour au besoin et fournir des renseignements à jour à Bell.
3. Chaque pilote du SARP **doit** obtenir une approbation individuelle de DRONE NAV pour sa séance de vol quotidienne. Un tutoriel sur l'utilisation de NAV DRONE est disponible sur le site Web de NAV CANADA.
 - a. Par souci de clarté, à moins d'être précisé dans l'approbation du drone NAV, les modèles réduits d'aéronefs déclarés par le MAAC **n'ont pas** besoin d'un « transpondeur » ou de tout autre équipement d'identification ATC à bord pour fonctionner dans l'espace aérien du transpondeur de classe C De La Mandry De Mirabel Intl CZ Xpndr Mandry C.
4. *Jusqu'à nouvel ordre, les membres du MAAC qui utilisent la déclaration du fabricant du MAAC ne doivent **pas** demander d'altitudes supérieures à 400'AGL sur ce site.*
5. Bell Helicopter Textron Permission d'opérations dans CYR601 :
 - a. Avant de commencer les opérations quotidiennes, un membre doit communiquer avec la Tour Bell (450-437-8039) et l'aviser du début des opérations du SATP.
 - b. **S'il n'y a pas de réponse, la Tour n'est pas ouverte, les membres peuvent attendre ou envoyer un courriel à bell_tour_de_controle@bellflight.com l'informant des opérations du SATP (début et heure de fin prévue).**
 - c. À la fin de la journée, le dernier membre doit communiquer avec le clocher (même numéro de téléphone de la tour) et aviser les opérations d'avoir cessé pour la journée. S'il n'y a pas de réponse, envoyez un e-mail à la même adresse que ci-dessus.

- d. Si les opérations aériennes de Bell Helicopter commencent dans le(s) CYR(s), Bell Tower communiquera avec le numéro de téléphone crash fourni pour vous informer des opérations et de l'impact potentiel.
 - e. Rien dans ces procédures n'infère de responsabilité sur Bell Helicopter. La responsabilité d'exploiter le SATP en toute sécurité et conformément au CODE DE SÉCURITÉ du RAC, du COAS du MAAC et du MAAC **incombe entièrement à chaque membre du MAAC.**
6. **Exigences relatives à l'événement** – Si un événement a lieu sur ce site qui nécessite que le COAS du MAAC, NAV CANADA et Bell Helicopter doivent être informés de l'événement 14 jours à l'avance.
- a. Pour NAV CANADA, cela devrait se faire au moyen d'une conversation téléphonique ou par courriel avec les représentants de NAV CANADA. Maac peut aider.
 - b. Pour Bell Helicopter, utilisez l'adresse courriel de la tour pour entamer une conversation sur l'approbation.

Procédures d'aérodrome adjacent (à moins de 3 nm)

Il y a un aérodrome à moins de 3 nm de ce site, donc le MAAC exige que les procédures suivantes soient en place.

1. Le nom de l'aérodrome est Montreal (BELL) CSW5 Heliport, 2.79 NM au nord-est de notre champ, contactez 450-437-8039.
2. Il n'y a pas de procédures ou de mises en garde du SCF liées aux opérations du SATP, et aucune trajectoire de vol publiée qui pourrait être touchée par nos opérations du SATP.
3. Bell Helicopter a été contacté et ils n'ont exprimé aucun problème avec notre site RPAS.



Procédures d'exploitation propres au sstp

1. Conformément à la politique du MAAC, l'utilisation de mRPAS à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé n'est permise que lorsque le MAAC a émis un SOC qui détermine que la norme 900.06 du RAC a été respectée. Le Club CRASH répond à ces exigences.

REMARQUE – La politique de déclaration du fabricant du MAAC ne permet pas l'exploitation de « drones » dans l'espace aérien contrôlé. Un « drone » n'est **pas** défini par un système de propulsion (c.-à-d. multi-rotors), mais plutôt par l'exploitation d'un type quelconque de système de contrôle de vol semi-autonome à bord, comme le « retour à la maison ». Tous les mRPAS MAAC doivent être pilotés par le pilote - les gyroscopes de stabilité de base ou les systèmes de stabilité simples comme SAFE sont autorisés. Veuillez lire la politique du MAAC ou contacter maac pour plus d'informations.

2. Les membres peuvent utiliser le mRPAS sur ce site sans aucune certification de pilote RPAS, immatriculation ou autorisation supplémentaire de l'espace aérien, à condition que les conditions suivantes soient remplies :
 - Tous les mRPAS doivent être utilisés en mode de commande directe seulement. **Les « drones » sont interdits.**

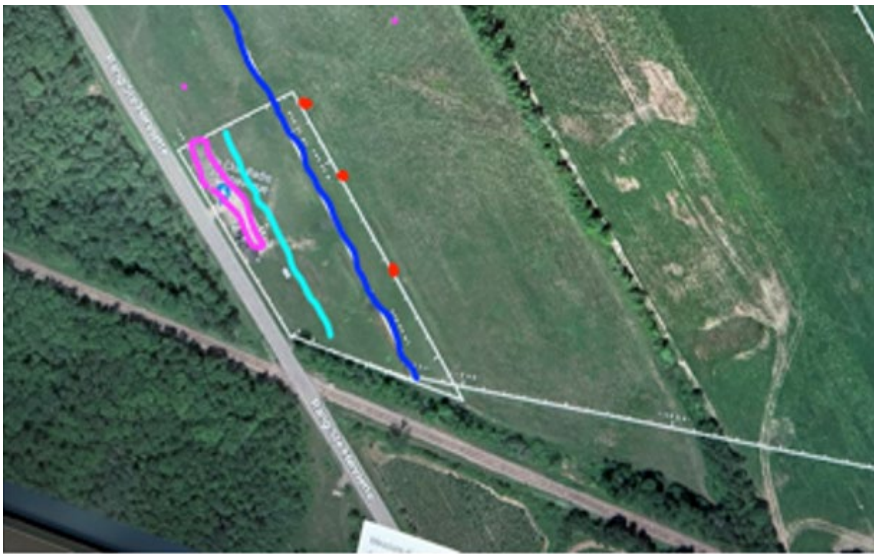
- **Les pilotes de mRPAS doivent confirmer que leurs modèles pèsent moins de 250 g prêts à voler.**
 - Les mRPAS n'exigent pas de « manuel d'exploitation du fabricant » maac ou similaire.
 - Le mRPAS sera exploité conformément à toutes les règles du site et du MAAC, comme le respect de la ligne de vol. Vo/Spotters sont à la discrétion des membres. **Les membres doivent suivre toutes les autres règles du site pour les opérations RPAS.**
3. REMARQUE - si un membre a obtenu l'autorisation NAV DRONE d'exploiter un RPAS pour un jour / session donné, il peut également piloter un mRPAS à tout moment pendant ou en dehors des limites de temps d'autorisation NAV DRONE sans autre autorisation.

Les membres du MAAC qui mènent des activités de mRPAS doivent céder ou autrement s'écarter immédiatement de la route de tous les aéronefs à grande échelle – aucune exception.

RPAS/modèles de procédures d'exploitation normales

1. Avant les opérations quotidiennes, au moins un membre doit vérifier le NOTAM d'aviation pour CYMX en utilisant le site Web de NAV CANADA ou RPAS Wilco. Ils peuvent partager les résultats avec d'autres utilisateurs du site verbalement, électroniquement ou sur papier. Chaque membre est personnellement responsable de s'assurer qu'il dispose des dernières informations NOTAM d'une manière ou d'une autre.
2. Les conditions météorologiques minimales imposées par le MAAC pour commencer ou poursuivre les opérations du MAAC RPAS sont CYMX METAR :
 - a. pas de plafond nuageux (BKN 010 ou OVC 010) présent à 1000'agl ou moins et
 - b. la RPA pourra rester à 500' verticalement et à 1 sm (mille terrestre) horizontalement à l'écart de tout nuage, et
 - c. une visibilité horizontale de 3 m (5 km) ou plus autour de la zone de vol existe, et
 - d. il n'existe aucune autre condition d'obscurcissement local (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourrait rendre difficile le repérage des aéronefs à grande échelle.
2. Le MAAC approuve l'utilisation d'une seule enquête partagée sur le site RPAS Wilco à condition que :
 - a. Une nouvelle étude de site est effectuée ou vérifiée au moins une fois tous les 56 jours (horaire de NAV CANADA), et s'il y a des changements, l'étude de site mise à jour est mise à la disposition de tous les membres.
 - b. Ce site fonctionne dans l'espace aérien contrôlé et les pilotes du SATP doivent avoir une copie de l'étude récente du site (électronique ou imprimée)
 - c. Avant chaque séance de vol, les membres doivent vérifier les NOTAM d'aviation pour obtenir des renseignements essentiels sur la sécurité des vols ou des changements à l'espace aérien ou aux aérodromes. Les membres peuvent partager des informations NOTAM verbalement ou sous forme imprimée avec d'autres membres sur le site.
 - d. Les membres doivent chacun confirmer visuellement qu'aucun changement n'a été apporté aux obstacles du site, aux obstacles locaux et que les conditions météorologiques stipulées dans les exigences du MAAC sont respectées.

3. Les membres ne doivent pas utiliser un SATP la nuit à moins qu'il ne soit bien éclairé, ne pèse moins de 25 kg et ne reste inférieur à 400'agl. Les membres doivent utiliser le CYMX de l'aéroport de Mirabel ou l'heure du canal météorologique de la ville pour déterminer la nuit légale.
4. Un maximum de (3) aéronefs à voile tournante sont autorisés à voler simultanément à un moment donné. Les pilotes peuvent voler en formation s'ils acceptent de le faire.
5. Les pilotes doivent effectuer une vérification approfondie avant vol de leur équipement au début de chaque journée de vol, qui **doit** comprendre une vérification de la portée et une confirmation que les réglages de sécurité intégrée sont actifs (conformément à la déclaration du fabricant du MAAC).
6. Les 3x aires de mise en file d'attente et de décollage (points rouges sur la carte ci-jointe) se trouvent à 10 m en avant de la ligne de vol, les « personnes non associées » (PNA) doivent rester dans la zone des spectateurs à 30 m de la ligne de vol, derrière la barrière de corde, tracée en vert. Le stationnement se trouve dans la zone gravellée à 32 m de la ligne de vol, derrière la barrière de corde, tracée en rose. Les pilotes se tiennent à 10 m derrière leur aire de mise en file d'attente/décollage respective, le long de la ligne de vol, tracée en bleu.



Red dots: spool-up/take-off pads

Green line: rope barrier

Blue line: pilot flight line

Pink line: parking outline

7. **Procédures de démarrage, de décollage, d'approche à l'atterrissage et de récupération :**
 - a. Tous les modèles seront retenus avant d'être armés ou démarrés dans les zones désignées de mise en file d'attente et de démarrage.

- b. Les pilotes doivent décoller sur les aires de décollage et d'atterrissage, ou autrement en accord avec tous les pilotes aux commandes.
- c. Il n'est pas permis de se tenir debout sur une zone de vol, sauf pour décoller ou récupérer votre aéronef. Lorsqu'ils volent, les pilotes doivent se tenir debout aux postes de pilotage.
- d. Les pilotes ne doivent pas voler derrière la ligne de vol ou dans toute autre zone d'exclusion aérienne désignée.
- e. Le pilotage d'un aéronef à voilure fixe n'est autorisé que si tous les pilotes présents ne s'y opposent pas et que les autres (2) stations volantes sont fermées pour la durée du vol.
- f. Les pilotes doivent faire les appels verbaux suivants : Décollage, Atterrissage, Perte de maîtrise, ENVOLEZ-VOUS !
- g. Il est interdit de passer au-delà des postes de pilotage sans l'autorisation des autres pilotes aux commandes.
 - a. La récupération des modèles abattus dans la zone de vol ne doit pas se faire sans l'accord de tous les pilotes aux commandes. Ne pas voler directement au-dessus de l'équipe de récupération. Aucun vol pendant la maintenance paysagère est effectué dans l'aire de décollage et d'atterrissage.

Procédures d'urgence

Envol ou lien perdu.

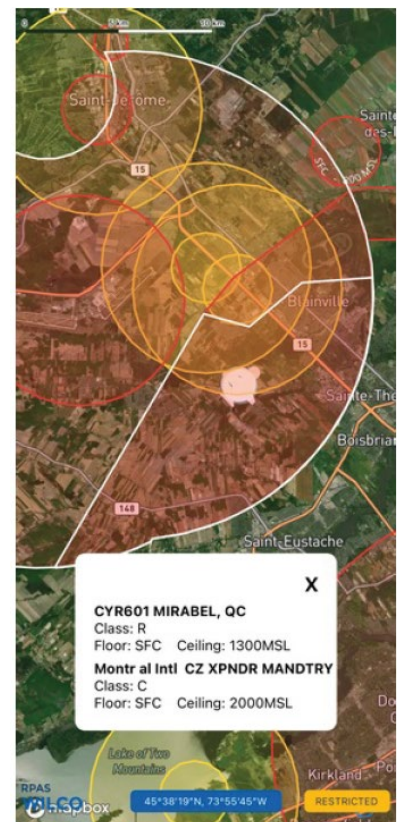
En cas de mouvement RPAS incontrôlé et soutenu (vol à l'extérieur ou vol non contrôlé) à l'extérieur de notre zone de vol dans n'importe quelle direction, contactez immédiatement :

- 1 - la tour de contrôle aérien de Mirabel Intl au **450-476-3141** (numéro d'urgence seulement) et informer de la situation et de la direction du vol. Voir également les instructions sur le formulaire d'approbation NAV DRONE.
- 2 – Clocher au 450-437-8039 et informer de la situation et de la direction de l'envol.

NOTA – ce processus n'est pas requis pour les écrasements ou les écarts mineurs immédiatement à l'extérieur de la zone de vol – voir les exigences en matière de rapports ou la sous-partie 901.49 du RAC. Si la transgression est de très courte durée et que le modèle retourne dans notre zone de vol, n'appellez PAS Mirabel Intl / Clocher.

Accident d'incident

1. S'il y a un type de quasi-accident ou de problème de sécurité entre un aéronef grandeur réelle, un passant et nos modèles RPA / modèles, **TOUS LES VOLS / LA MODÉLISATION CESSERONT IMMÉDIATEMENT**. Les membres concernés doivent remplir un



rapport d'événement à déclaration déclarable du MAAC et le soumettre au MAAC et à l'organisateur du site ou de l'événement et suivre la politique du MAAC avec les exceptions suivantes :

- a. Si le ou les membres concernés croient que le risque était très minime, ils peuvent remplir leur propre autodéclaration ou évaluation des risques à l'aide du formulaire MAAC. Soumettez une copie du formulaire au site ou à l'événement lorsque vous le pouvez et rappelez-vous si cela impliquait un SATP, vous devez conserver ce formulaire pendant un an (901.49 (2) du RAC). Reprendre le vol ou la modélisation une fois terminé.
- b. Si le membre ou les exploitants du site ou de l'événement jugent l'événement grave, le vol ou la modélisation ne reprendra pas tant que les membres n'auront pas reçu la permission des organisateurs du site ou de l'événement – par écrit.
- c. S'il y a un contact physique entre un aéronef grandeur réelle, un passant, un spectateur et un RPAS/modèle maac – tous les vols/modèles cesseront jusqu'à ce que le MAAC confirme que vous pouvez reprendre les opérations.
- d. Ce processus est pour **votre** protection.

Modèle de protocole de dommages/réparation.

1. Dans le cas d'un accident de modélisation normalement prévu qui nécessite un degré quelconque de réparation, le modèle ne peut être « réparé sur le terrain » que si toutes les fournitures et tous les outils de modélisation normaux sont présents et utilisés conformément aux pratiques de modélisation établies ou aux instructions du fabricant.
 - i. Toute réparation autre que mineure (remplacement d'une hélice brisée, etc.) doit être traitée comme un vol ou une opération inaugurale. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord du SATP sont entrées.
 - ii. Toute réparation qui ne peut être réparée sur le terrain ne doit être réparée qu'à l'atelier des modélisateurs/propriétaires ou à une autre installation de réparation. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord du SATP sont entrées.

CARTES et diagrammes



MONTREAL (BELL) QC (Heli)

CSW5

REF	N45 41 06 W73 55 52 15°W (2013) UTC-5(4) Elev 221' VTA A5002	
OPR	Bell Helicopter Textron 450-437-8039 Reg PPR	
PF	A-1 C-2,3,4	
FLT PLN	(bil)	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO or 866-WXBRIEF (Toll free within Canada) or 866-541-4105 (Toll free within Canada & USA)	
ACC	514-633-3211	
SERVICES		
ARFF	CAT 3	
HELI DATA	FATO/TLOF 06L(061°)/24R(241°) 1000' x 100' ASPH Day use only FATO/TLOF 06R(061°)/24L(241°) 800' x 100' ASPH Day use only FATO/TLOF 92' x 92' ASPH Safety area 100' x 100' Day use only Max heli overall length 61'	
LIGHTING	FH (apron)	
COMM	(bil)	
RADIO	Mirabel 119.1 (E) 03-11Z†	
TWR	Mirabel 119.1 (E) 11-03Z†	
A/G	Tour de Bell 130.25 382.6 1200-2230Z†	
PRO	White X markings affixed to lengthened FATOs are used as target point for autorotation maneuvers. Clnc rqrd to penetrate in CYR601, CYR624 and CYR631. See Montreal Intl (Mirabel) VTPC.	
CAUTION	Double set high voltage P-lines aprx 1550' S and SE of heli aprx 410 ASL (190 AGL). Southern P-line marked. Two lgtd roof-top antennas on main bldg aprx 346 ASL (125 AGL).	

LISTE DE VÉRIFICATION DU PILOTE D'ÉCRASEMENT DANS UN CLUB

AVANT LE VOL :

- Conditions météorologiques - Aucune prévision de givrage. Les vents et les températures sont à l'intérieur des limites du manuel d'utilisation de l'avion et de vos compétences de pilote.
- Manuel d'utilisation de l'aéronef.
- Site Web – <https://weather.gc.ca/canada> ou <https://plan.navcanada.ca>
- Autorisation de vol de l'application NAV DRONE.
- Bell Helicopter a été avisée

Sur le terrain :

- RPAS Wilco Site Survey – Sur place.
- CHECK - Personnes non associées à l'opération (PNA). PNA sont quelqu'un que vous ne connaissez pas, y compris les promeneurs de chiens, les motards, etc.
- Boîte de champ ouverte - Rendre facilement accessible la trousse médicale et l'incendie ext.
- Assurez-vous que les documents suivants sont présents : carte de membre du club et carte MAAC.

Avant le décollage :

- Établir un protocole de communication avec l'observateur visuel. (Voir la séance d'information vo).
- Inspection de la cellule et détermination de l'endurance du carburant et de la batterie.
- Vérification à sécurité intégrée – Obligatoire, premier vol de la journée.
- Vérification de l'autonomie – Obligatoire, premier vol de la journée (voir le manuel du propriétaire du constructeur).
- Inspection des dommages à la station d'hélicoptère ou inspection des dommages à la piste.

Décollage :

- Modèle de roulage/transport à prendre du point – communiquer avec les autres pilotes « *sur la piste* ».
- Déterminez la zone libre, permettez aux autres pilotes de savoir que vous êtes sur le point de décoller
- Communiquer avec les pilotes aux commandes. « *Décollage* » PNA - 100' horizontal.

Circuit :

- Hauteur - Max 400 ' AGL.
- « *Trafic* »- Plongez immédiatement à 60' AGL. Évaluez le cap et l'altitude du trafic à grande échelle – Virage 90 degrés – Ne traversez pas les lignes de vol !

Approche :

- *Observez 100' PNA. « Atterrissage »*

Modules complémentaires MAAC

Opérations du SATP supérieures à 400'AGL

Non approuvé

Opérations RPAS au-dessus de 25 kg

Non approuvé

Opérations RPAS au-dessus de 400'AGL et au-dessus de 25kg

Non approuvé

Approbation de l'événement (permanente ou individuelle)

1. TOUS les événements du MAAC qui nécessitent une approbation ou qui veulent une assurance MAAC doivent avoir lieu sur les sites SOC et être approuvés par maac. Tous les événements extérieurs avec RPAS utilisable doivent être approuvés par le MAAC.

2. **Les événements en plein air qui sont clairement répertoriés comme des événements « réservés aux membres »,** quelle que soit la raison, telles que les compétitions, les fun-fly's, les fly-in, les spectacles aériens, les courses aériennes, les démonstrations ou tout autre rassemblement organisé ne nécessitent pas la conformité maac Event SFOC. **Toute publicité ou tout avis, y compris interne au MAAC, doit inclure la phrase suivante :**

Cet événement est fermé au public - seuls les membres et l'équipage du MAAC peuvent y assister. Les invités d'un membre du MAAC sont autorisés à condition qu'ils soient supervisés.

3. « **Événements annoncés** » - peu importe ce que vous avez « nommé » votre événement, si votre événement en plein air comprend un RPAS utilisable (volant) **et** est ouvert / annoncé au grand public de quelque manière que ce soit, vous **devez** répondre aux exigences du COAS du MAAC (le SAG travaillera avec les clubs sur les règles requises). Toute publicité ou tout avis, y compris interne au MAAC, **doit** comprendre la phrase suivante :

Cet événement est ouvert au public et à tous les membres du MAAC, à l'équipage et à leurs invités. La conformité à la SFOC de l'événement MAAC est requise.

Pilotes étrangers du SATP (É.-C.)

Le MAAC a déjà obtenu l'approbation de Transports Canada pour les projets pilotes étrangers du SATP afin d'exploiter le SATP dans nos sites et événements du MAAC (MPPD14 approuvé en juillet 2023). Les pilotes étrangers se joignent simplement au MAAC et suivent les dispositions du MPPD14 (sur le site Web). Voir aussi le RPAS Wilco NOTAM (2024-02).

Plus de 400'agl et plus de 25kg

Lorsqu'il y a des événements demandant plus de 400' ou plus de 25kg, les règles DE L'ÉVÉNEMENT SFOC énumérées ci-dessus s'appliquent également, ainsi que les exigences SFOC « plus élevées et plus lourdes ».

Voici le processus et les règles normalement attendus pour un événement.

1. Les organisateurs du club ou de l'événement doivent :
 - a) Avant de soumettre une demande d'approbation d'événement, assurez-vous qu'ils ont lu toutes les politiques du MAAC et qu'ils ont soumis une trousse d'événement indiquant qu'ils se sont conformés le mieux possible.
 - b) S'assurer que le site répond à toutes les exigences organisationnelles et logistiques de l'événement maac tels que la signalisation, le contrôle du stationnement, les barrières de sécurité des spectateurs, les toilettes et les provisions de nourriture, et les exigences de sécurité incendie / médicale proportionnelles à la participation prévue.
 - c) S'assurer que l'événement est conforme à la politique d'événement du MAAC et à toutes les exigences du RAC ou du COAS.
 - d) Assurez-vous que les panneaux d'avertissement des spectateurs sont présents.
 - e) S'assurer que tous les modéliseurs présents et le projet pilote du SATP sont des membres actuels du MAAC.
 - f) S'assurer que tous les modélistes/pilotes du SATP présents reçoivent un exposé sur place ou les règles de l'événement à l'aide de la liste de vérification minimale du MAAC.
 - g) S'assurer que toutes les mesures de suivi sont prises après l'événement, notamment tous les documents de Transports Canada.
2. Tout membre assistant à un événement doit.
 - a) Se conformer à toutes les règles de la RCA, du COAS, du MAAC et du club / événement, au besoin.
 - b) Ne pas utiliser un modèle ou un SATP à moins d'assister ou d'obtenir une séance d'information pilote.

LISTE DE VÉRIFICATION DES EXPOSÉS QUOTIDIENS DU PILOTE ET DE L'EXPLOITANT NOM DE L'ÉVÉNEMENT/SITE ICI

Complété par _____

Date _____



Administrative			
ITEM	YES	NO	COMMENT S
Welcoming comments and introductions - Name of hosting Club and Event - Names and in person introductions of any/all responsible persons. - Event/Contest Director - Air Boss etc - Safety officers - Others Please ensure all pilots understand who oversees the event or is in charge.	☐	☐	
IF the Event is operating under the MAAC Event SFOC - Explain the Transport Canada RPAS pilot sign in sheet. - Provide the location of SFOC copies. Provide Pilot reminder - CAR compliance is up to each member/pilot – remind them to ensure they met their requirements – the following must be readily available: - Gov issued photo ID. - RPA certificate of registration - Pilot certificate and recency docs			

○ MAAC Safety assurance declarations for each RPA if required. Clubs and event organizers <u>shall not request or demand to see proof of any TC required Pilot/owner documentation.</u>			
ALL Pilots/Operators • Must be MAAC Members – Clubs/Event organizers <u>may</u> use online member validation tool if need be. • Explain Pilot/operator event Registration process. • Explain Pilot/operator briefing process (latecomers and if multiple day event). • Reminder – CAR compliance is up to each member/pilot – ensure they have been briefed on how to meet all Site requirements. If they are not sure – ASK for help.	☐	☐	
Visiting Foreign Pilots • ALL must be MAAC Members – join online if need be. • Other RPAS process explained below	☐	☐	
Housekeeping, guests, and spectators • Parking • Limits for guests and spectators. • Washroom/rest facilities • First Aid provisions • Pets/children • Garbage	☐	☐	

- Weather events and monitoring (wind, approaching storms etc) - Any other issues necessary			
Catégorie approuvée - General schedule of the event - When open flying occurs etc - If multi-day, follow up or wind-up schedule. - Any awards or closing ceremonies	Limites de poids/puissance	Limites d'altitude/d'exploitation	
mRPAS - On site emergency tools (first aid/fire response) - Who is responsible to initiate response (Fire/Ambulance/Police) - Number to call in case of emergency (911 or #) - Address to use for First Responders.	Moins de 250 grammes	400' agl	
RPAS			
25 kg ou moins - If Class G uncontrolled = no further action required. - If controlled/restricted airspace - Who/How to obtain permission from Airspace Authority. - ATC suspension/shut down protocols. ED/CD or Air Boss? Visual Observer call out – if they say stop flying,	400' agl	Règles du site	

we stop flying.			
Non approuvé			
Vol libre model categories allowed at the event. • mRPAS and/or RPAS • Tethered/Control Line • Free Flight • Space • Surface (cars/trucks/boats)	☐	Modèles d'espace	
Véhicules de surface IF not approved , clearly state the limits and above/exceeding is not approved. • RPAS Altitude (>400') • RPAS Weight (>25KG, <35KG) • RPAS Weight and Altitude (>400' and >25KG, <35KG) • RPIC (RPAS Pilot in Command – see SOC) • Briefly explain what rules are applicable to the above – or where to find them for the event	☐	☐	
RPAS/Model Technical Specifications/Restrictions			
Describe any CAR/MAAC/Club specs or restrictions on the type of RPAS/Model to be operated at this event? • Size weight propulsion limits/restrictions • Manufacturer declaration as required (controlled/restricted airspace)	☐	Module complémentaire approuvé	
Limites d'altitude/d'exploitation			
Règles modellers MUST be MAAC Members	Poids du RPAS	25 kg	
Règles du site rules (explain as required)	RPAS Altitude	25 kg	
Règles du site pilot qualifications (wings, club check-outs etc.)	Altitude et poids du RPAS	25 kg	

Règles du site	Approbation permanente des événements	Non approuvé	
Non approuvé	☐	☐	
Foreign pilots • MAAC membership • Transport Canada Basic RPAS is the minimum (RPIC is site specific in the SOC) – TRUST is not recognized by TC/MAAC • Registration marking requirements – cover any AMA markings – replace with MAAC # and 930433 Clubs and event organizers <u>shall not request or demand to see proof of any TC required Pilot/owner documentation.</u>			
Crew Qualifications and Procedures			
Visual Observer rules for the site/event • Qualifications • Training/briefing • Position and any aids. • Responsibilities • Authority and PILOT MANDATORY responses	☐	☐	
AIR BOSS rules for the site/event • Introductions as required. • Responsibilities • Authority and pilot MANDATORY responses	☐	☐	
Spotters/helpers/mechanics • When to use • Pilots' responsibility to provide training/briefing. • Responsibilities • Go no-go zones	☐	☐	
Adjacent Aerodrome Procedures (Within 3NM)			
List and describe procedures for all Aerodromes within 3NM of the event?	☐	☐	

Describe any additional event rules concerning these aerodromes.			
Provide any local full scale flight path information not included in the site survey or readily apparent.	☐	☐	
If this event is on an aerodrome: Describe any additional event rules concerning this aerodrome. (anything not in club rules)	☐	☐	
Normal RPAS/Model Operating Procedures			
RPAS WILCO Site Survey location/provision - Event NOTAM briefing – daily and by who. - Weather minima determination and briefing for event. - Local obstructions/restrictions briefing for event	☐	☐	
If night flying is allowed during the event: - How/where “night” is defined. - Are there additional procedures for night flying?	☐	☐	
Formation flying: - List any additional procedures for formation flying. - List any limits on number of airborne models	☐	☐	
Fail-Safe settings on Transmitters If in controlled/restricted airspace fail safe must be functional – remind pilots of settings. - Range checks and other checks reminder	☐	☐	

Pits, set up and start up areas. Describe all rules for set up, the pits and start up areas	☐	☐	
Flight line – Flying area – NO FLY Zones – other local concerns - Describe the flight line/flying area set up. - Clearly discuss any no-fly zones	☐	☐	
Model operation rules - Describe the club/event rules. - taxi out, take off, hand launching, bungees, - circuits, flight priority, mixed types of models, call outs, - recovery of downed models, taxi in and shutdown and any other flying rules	☐	☐	
Emergency RPAS/Model Operating Procedures			
Procedures for lost link or fly away models. - Who is responsible for reporting to Airspace Operator? - Any phone numbers to call	☐	☐	
Incident and Accident prevention - NO test flying at events. - If model is “questionable” – do not fly! - If airborne and control is in doubt (any reason) intentionally put model down away from people.	☐	☐	
Procedures to follow in case of a reportable incident/accident. - What you need to report to whom - Serious accidents – - First response – fire and first aid	☐	☐	

○ Who calls emergency services? ○ Flying cessation ○ Witness statement collection/ photos/ prohibition on statements. • COMPLETE Transport Canada or Transportation Safety Board Occurrence Reports as required			
Damage/field repairs. • Reminder – if RPAS are operating under the MAAC Safety Assurance Declaration (controlled airspace, above 400', 25kg+) field repairs require special procedures. • Otherwise use good judgement – no maiden flights at advertised events.			
Non-RPAS Normal operating procedures			
Are there any procedures for Non-RPAS models and explain as need be? • Tethered/Control Line • Free Flight • Space • Surface	☐	☐	
Diagrams/Maps			
Explain where the following are located as required. • Site Set up diagram. • Site Flying Area • Airspace Map • Adjacent aerodrome map • CFS entries as required. • Any other diagrams/maps	☐	☐	

• TC traffic pattern map			
POST EVENT FOLLOW UP			
• Event Organizers • Ensure any TC SFOC forms or requirements are submitted properly and on time. • Seek any feedback from participants. • Forward any relevant feedback to MAAC.	☐	☐	

Exigences relatives à la déclaration du fabricant du MAAC

Veuillez vous référer à la politique complète pour plus d'informations. Voici les exigences de base de la politique qui permettent l'exploitation du MAAC dans l'espace aérien contrôlé.

Pour être admissible à être classé comme répondant à la « Déclaration du fabricant du MAAC RPAS », le SATP doit satisfaire aux exigences techniques suivantes :

- a. La RPA ne doit pas peser plus de 25 kg prêts à voler (les COAS ne sont pas autorisés),
- b. La RPA doit être d'un type, d'une qualité et d'une méthode de construction ou d'assemblage conforme à la définition communément acceptée de « modèle réduit d'aéronef » en Amérique du Nord, dans laquelle le membre du MAAC, en utilisant le code de sécurité et les processus du MAAC, est responsable de toute partie de la construction ou de l'assemblage final prêt pour le vol. Voir la politique du MAAC pour une description détaillée des types d'aéronefs RPAS/modèles d'aéronefs maac acceptables et de leurs classifications.
- c. Le système et les composants de contrôle doivent être d'un type et d'une qualité conformes à l'approbation d'Industrie Canada et autrement conformes au Code de sécurité du MAAC et aux normes de modélisation et de modèle communément acceptées de l'industrie pour l'installation et l'exploitation de la radiocommande.
- d. Le SATP ne doit contenir aucun type de contrôle « humain sur la boucle » ou autre contrôle informatique dans le système de contrôle. Par souci de clarté, de désactivation ou de désactivation temporaire d'un tel système n'est pas acceptable – ces types de systèmes de contrôle ne doivent pas être présents dans le système.
- e. RPA opérant dans un espace aérien contrôlé jusqu'à 400'AGL, le MAAC VLOS répond aux exigences de la 922.04 du RAC, à condition que le pilote du SATP fonctionne conformément au MAAC VLOS.
- f. La RPA doit avoir une capacité de performance pour descendre de l'altitude maximale approuvée par l'organisme de contrôle à 60'AGL à une vitesse de 700 pieds par minute ou plus.
- g. Le RPA ou le RPAS doit être doté d'un système de « terminaison de vol » ou de critères de conception utilisables dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils terminent le vol avec un minimum de retard en cas de défaillance de la liaison de contrôle.
- h. S'il est prévu de voler de nuit, ou si l'organisme de contrôle l'exige pendant la journée, la RPA doit disposer d'un système d'éclairage fonctionnel pour s'assurer que les exigences du MAAC VLOS sont respectées ou pour fournir une détection visuelle améliorée aux pilotes à pleine échelle.

Avant l'exploitation du SATP en vertu de la « Déclaration du fabricant du SATP », le **projet pilote du SATP doit s'assurer que le propriétaire du SATP** dispose de la documentation disponible sur le site ou l'événement pour chaque RPA qui contient les renseignements suivants. Cela peut être en format électronique ou imprimé, mais le MAAC recommande fortement que ces informations soient incluses dans le journal de bord de la RPA, soit sous forme d'entrée de page distincte, d'addenda ou d'un ensemble d'informations

- a. RPA Marque ou nom du fabricant,
- b. Modèle – la désignation spécifique du modèle RPA, y compris l'émetteur lié/utilisé.
- c. La catégorie RPA (maac model aircraft, MAAC Rotary Wing, MAAC Hybrid)
- d. Le programme d'entretien de la RPA qui comprend :
 - i. des instructions relatives à l'entretien et à l'entretien de la RPA et du système de contrôle ;
 - ii. Un programme d'inspection pour maintenir l'état de préparation du système.
- e. Toute limite de poids ou préoccupation relative au centre de gravité ou exigences spéciales connexes.

- f. Toutes les caractéristiques de conception RPA telles que les limitations de vitesse, d'altitude ou de restrictions opérationnelles,
- g. toute condition météorologique prévisible ou toute limitation affectant le fonctionnement du SARP ;
- h. Toute caractéristique spéciale ou unique du système qui pourrait entraîner des blessures graves aux membres d'équipage pendant l'exploitation.
- i. Toutes les caractéristiques de conception spéciales ou uniques du système, ainsi que les procédures d'exploitation, qui visent à protéger contre les blessures toute personne qui n'est pas impliquée dans l'opération,
- j. toute information d'avertissement fournie au pilote pour l'aviser de toute dégradation du rendement du système ;
- k. Toute procédure spéciale ou procédure d'exploitation dans des conditions normales ou d'urgence,
- l. toute exigence spéciale en matière d'assemblage, de réglage ou d'inspection post-vol ;
- m. Tous les manuels disponibles ou les instructions d'utilisation des composants.
- n. Les registres ci-dessus doivent être conservés par le propriétaire et tout propriétaire subséquent du MAAC pendant la durée du SATP, ou jusqu'à deux ans après que le SATP a été retiré du service et désenregistré.

Pour exploiter un SATP en vertu de la « Déclaration du fabricant du SATP du MAAC », le **projet pilote du SATP doit** s'assurer que les exigences suivantes sont respectées :

- a. Toutes les autres sections pertinentes du RAC sont respectées ;
- b. Le SATP est exploité conformément au Code de sécurité du MAAC et à toutes les règles ou exigences propres à une catégorie.
- c. Le SATP répond aux exigences techniques de la politique du MAAC,
- d. Le SATP ne doit pas être utilisé par un mode autre que la « commande manuelle directe »
- e. Le pilote ne doit pas utiliser plus d'un SARP à la fois.
- f. Le pilote ne doit pas utiliser la RPA à moins qu'un système de terminaison de vol à bord équipé ne soit utilisable,
- g. La RPA ne doit pas être exploitée à moins de 30 mètres d'un spectateur ou d'un spectateur, quelles que soient les circonstances et **quelle que soit l'altitude**.
- h. Le pilote ne doit pas utiliser un SATP à moins qu'au moins un observateur visuel ne soit présent
Remarque : à moins que l'organisme de contrôle ne l'exige ou que le SOC du site ne l'exige, les SSTP ne nécessitent pas d'observateur visuel.
- i. Le SATP ne doit pas être exploité dans des conditions météorologiques, près du relief ou dans toute autre condition qui pourrait :
 - i. réduire ou annuler la détection visuelle d'aéronefs ou de passants à pleine échelle qui approchent ;
 - ii. interférer avec la portée de la liaison de commande radio ou la clarté de la réception ou
 - iii. affecter négativement le rendement de la RPA ou du système de contrôle lorsque la sécurité de fonctionnement pourrait être compromise.
- j. Le pilote ne doit utiliser qu'une RPA d'un type, d'une taille ou d'une capacité de performance dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle maintienne un vol contrôlé dans les limites des zones de vol latérales et verticales spécifiées dans le SOC ou par l'organisme de contrôle,
- k. Le projet pilote du SATP doit signaler sans délai au MAAC tout défaut, défaut ou problème de rendement de l'équipement qui a eu une incidence négative sur le respect de l'une ou l'autre des exigences techniques ou opérationnelles de la présente politique.

- i. Le SATP ne doit pas être exploité de nouveau en vertu de la présente déclaration tant que le MAAC et le pilote/propriétaire du SATP n'ont pas enquêté et n'ont pas accepté que la lacune notée ait été corrigée.
- ii. Les membres doivent utiliser le formulaire d'événement à signaler du MAAC et le MAAC doit répondre par écrit. Un tel registre doit être conservé pendant deux ans à compter de la date de l'accord de cause et de réparation.
- iii. Les registres ci-dessus doivent être conservés par le propriétaire et tout propriétaire subséquent du MAAC pendant la durée du SATP, ou jusqu'à deux ans après que le SATP a été retiré du service et désenregistré.

Maac RPAS Déclaration des fabricants – Déclaration des propriétaires

Nom du propriétaire et MAAC

#

Date de la déclaration initiale

RPA Marque ou fabricant name

Transmitter

modèle RPA

Catégorie RPA ☐ Maac Model Aircraft (Fixed wing) ☐ MAAC Rotorcraft ☐ MAAC Hybrid

Énumérez toutes les instructions relatives à l'entretien et à la maintenance de la RPA et du système de contrôle.

Dressez la liste de tout programme d'inspection visant à maintenir l'état de préparation du système.

Énumérez toutes les limites de poids ou les préoccupations relatives au centre de gravité ou les exigences spéciales connexes.

Énumérer les caractéristiques de conception de la RPA telles que les limitations de vitesse, d'altitude ou les restrictions opérationnelles

Préciser les conditions météorologiques ou les limites affectant le fonctionnement du SARP,

Dressez la liste des caractéristiques spéciales ou uniques du système qui pourraient entraîner des blessures graves aux membres d'équipage pendant l'exploitation.

Énumérer les caractéristiques de conception spéciales ou uniques du système, ainsi que les procédures d'exploitation, qui visent à protéger contre les blessures toute personne qui n'est pas impliquée dans l'opération,

Spécifiez les informations d'avertissement informant toute dégradation des performances du système,

Énumérer les procédures spéciales ou les procédures d'exploitation dans des conditions normales ou d'urgence,

Énumérer les exigences spéciales en matière d'assemblage, de réglage ou d'inspection post-vol.

Décrire la disponibilité des manuels ou des instructions d'utilisation des composants.

Nom du propriétaire

Signature de la signature

Date :

WARNING!



**AEROMODELING
MAY CAUSE
SERIOUS INJURY!**

**PROCEED AT
YOUR OWN RISK!**

AVERTISSEMENT!

**L'AÉROMODÉLISME
PEUT CAUSER
DES BLESSURES GRAVES!**

**PROCÉDEZ À VOS PROPRES
RISQUES!**