



**Règles de vol  
Club Air Modéliste (MAAC #278)**

**Club Air Modeliste  
Règles du site de St. Apollinaire**

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 libère le pilote du SARP de ses exigences individuelles en matière de conformité au RAC.

**Règles administratives**

Club : Club Air Modeliste (#278, Zone N)

Nom du champ : St. Apollinaire

Lieu : 526 Rang des Bois Franc à St-Apollinaire  
46.631944, -71.546667

Coordonnées de la station pilote : 46° 37' 55.8"N, 71° 32' 49.2"W

Personne-ressource(s) : Stéphane Corriveau, maac # 47242, président  
Courriel : ultimate3w@hotmail.com , téléphone : (418) 933-6633

Denis Faucher, maac # 85215-L, secrétaire  
Courriel : denis.faucher42@sympatico.ca , téléphone : (418) 871-3333

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

1. être membres en règle du MAAC,
2. être membres du Club Air Modeliste, ou invités 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 est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un briefing modélisateur a lieu pour chaque modélisateur utilisant le site.

1. Les invités ou les spectateurs doivent garder une distance minimale de 30,5 mètres de la ligne de vol.
2. Aucune opération de RPAS alimenté par combustion interne avant 9 heures du matin.
3. La propreté est à l'ordre du jour sur le site, nous devons ramasser nos déchets au fur et à mesure. Il en va de même si un plantage se produit. Ne laissez pas de matériel sur le site.
4. Ne conduisez pas dans les champs
5. Les membres doivent s'assurer que le sol est suffisamment sec pour ne pas causer de dommages.

6. Les membres doivent respecter les lieux de travail des travailleurs agricoles.
7. Garez-vous sur le bord de la route agricole sans bloquer l'accès aux véhicules et aux tracteurs.
8. Ces règles sont disponibles sur le site Web du Club dans l'onglet « Le Club » et la sous-section « Documents du Club ». Les membres seront avisés par courriel dès qu'une modification sera apportée. Le Club fournira une copie papier sur place pour informer tous les conducteurs en visite.
9. L'exécutif du club révisera ces règles au moins une fois par an.

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

1. **En cas d'urgence, composez le 9-1-1 - l'adresse à fournir aux premiers intervenants est la suivante :**
  - a. Tout d'abord, allez au 526 Rang des Bois Franc à St-Apollinaire. Cette adresse est disponible à partir du GPS d'un véhicule ;
  - b. Faites-leur savoir qu'entre 526 et 530 Rang des Bois Francs, il y a un chemin de terre ;
  - c. Prenez cette route de l'autre côté des lignes électriques et tournez à gauche au bout de cette route ;
  - d. De là, le Club est visible... Ils sont arrivés.
  - e. Vous pouvez également leur donner nos coordonnées de géolocalisation qui sont : Lat : 46.631944 Long : -71.546667
2. Un extincteur doit être disponible sur place pour toutes les opérations du modèle motorisé.
3. Veuillez noter que la trousse de premiers soins et l'extincteur seront placés dans une armoire près des toilettes.
4. Compte tenu de l'imposition d'une limite d'espace de stationnement par notre propriétaire pour ce site, aucun événement officiel ne peut y avoir lieu. En cas d'autorisation spéciale de notre propriétaire, pour la tenue d'un événement officiel, les instructions applicables seront données à tous les participants.

#### Catégories de modélisation approuvées par le MAAC

##### Véhicules de surface

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

## Modules complémentaires de site approuvés par le MAAC

### Approbation permanente des événements

Approved Add-on	Weight/Power Limits	Altitude/operating limits	Rules
RPAS Weight (>25kg)	Not Approved		
RPAS Altitude (>400')			
RPAS Altitude and Weight			
Permanent Event Approval			

### Spécifications techniques ou exigences ou restrictions du SATP/modèle

1. Exigences du SATP – Le SATP ne peut pas être enregistré auprès de Transports Canada. Les SATPM sont toutefois réglementés en vertu de la sous-partie 900.06 du RAC et de la partie VI du RAC, qui stipule qu'il est interdit d'utiliser un système d'aéronef télépiloté d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes.
2. Il n'y a pas de restrictions d'âge MAAC ou CAR sur les vols mRPAS.
3. Exigences du RPAS CAR - Il n'y a pas de restrictions spéciales du RAC sur les modèles RPAS.
4. Exigences relatives au club, au site ou à l'événement -
  - a. Le mRPAS doit fonctionner dans la même zone de vol que le RPAS.
  - b. Les silencieux sont obligatoires sur tous les moteurs à combustion.
  - c. Les niveaux de bruit maximaux sont fixés à 92 décibels. Cette mesure est prise en se tenant devant la RPA à une distance d'environ 6 mètres (20 pieds) avec un vent arrière.

### Qualifications ou exigences du pilote/opérateur du SATP

1. Exigences du mRPAS –. Les SATP ne nécessitent 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 RPAS Pilot CAR - Tous les pilotes de RPAS qui utilisent ce site doivent avoir la certification RPAS DE BASE.
3. Exigences du club/ site / de l'événement. - Ce site recommande que tous les pilotes mRPAS/RPAS aient des ailes MAAC, mais son utilisation n'est pas obligatoire. Il n'y a pas d'autres exigences de qualification pour d'autres catégories de modélisateur.

### Qualifications ou exigences de l'équipage.

1. Exigences du STPTP - Le SSTPS ne nécessite normalement pas d'équipage en vertu du RAC.
2. Exigences RPAS CAR - Ce site n'exige pas de VO pour les opérations RPAS inférieures à 400'agl et les opérations de moins de 25 kg. À moins que les règles soc/site n'indiquent le contraire, toute

personne responsable peut être formée/informée pour être une VO. Cela comprend les conjoints, les enfants de maturité appropriée ou les amis.

3. Exigences relatives au club, au site ou à l'événement -
  - a. Des observateurs doivent être utilisés :
    - i. à tout moment, il semble y avoir une activité aérienne à grande échelle visible depuis la ligne de vol
    - ii. Lorsque le Club organise des compétitions ou des vols amusants ou d'autres activités ou que les membres d'autres clubs sont invités à participer.
    - iii. Lorsque le membre vole dans « FPV ». Chaque pilote doit avoir son propre observateur.

## Règles de l'équipage

### Observateur visuel

1. Les observateurs visuels (VO) sont facultatifs. Lorsque cela est requis sur ce site, aucun membre ne doit exploiter un SARP à moins que :
  - a. Un ou des observateurs visuels sont présents et ont été informés ou formés sur des procédures de site ou d'événement lorsqu'ils ont repéré un conflit potentiel avec un aéronef à grande échelle.
  - b. Un minimum d'un observateur visuel par ligne de vol est requis.
  - c. Vo ne doit pas regarder les modèles - leur seul rôle est de balayer le ciel environnant à la recherche d'aéronefs à grande échelle.
  - d. Le VO doit utiliser le récepteur portatif du Club, s'il est disponible, pour surveiller la fréquence 132,3 de l'aérodrome de St-Apollinaire
  - e. Il est important de positionner le VO là 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.
  - f. 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.
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 le minimum suivant :
  - a. **Les modèles MAAC/RPA doivent céder/s'écarter de la voie des aéronefs grandeur réelle en toutes circonstances – sans 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 qu'il est informé de tout avion qui pourrait présenter un danger avec les activités de modélisation, le VO ou toute autre personne doit crier d'une voix forte et claire « AVION ». **En cas de doute, émettez l'avertissement**
  - c. Après avoir entendu cette commande, tous les pilotes doivent descendre à aussi bas 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.
  - d. **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). Les membres qui exploitent des aérodromes à proximité ou à l'écart ont des exigences d'intervention particulières différentes.

- e. 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 ».
- f. Par la suite, les activités de modélisation peuvent reprendre normalement.

### **Air Boss – Coordonnateur ATC**

Ce site se trouve dans un espace aérien non contrôlé – un patron d'air n'est pas nécessaire

### **RPIC – Pilote du SARP aux commandes**

Non approuvé

### **Instructeurs/Vols de démonstration**

Seuls les instructeurs autorisés par le Club sont autorisés à fournir une formation de pilote à un membre qui n'est pas membre du MAAC et/ou qui n'a pas son certificat de pilote, opération de base Dans tous les cas, l'élève-pilote doit utiliser une radio-élève (boîte à copains) et l'instructeur utilise l'émetteur en contrôle (master)

### **Observateurs**

Toute personne qui souhaite agir à titre d'observateur doit recevoir ou avoir reçu des instructions du pilote concernant son rôle d'observateur.

### **Exigences ou autorisations relatives à l'espace aérien**

Il n'y a pas d'exigences d'autorisation d'espace aérien sur ce site.

1. Exigences du SATP - Ce site se trouve dans un espace aérien non contrôlé de classe G. L'espace aérien contrôlé le plus proche commence verticalement à 1120' agl (1500' msl), et latéralement est 4.45nm nord-est (CYQB Classe C CZ)

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

Ce site est exploité à moins de 3 nm d'un aérodrome tel qu'il est indiqué dans le CSA ou le CWAS et est tenu de fournir à tous les membres les renseignements suivants.

1. Le nom de l'aérodrome est Saint-Apollinaire (Airpro) (CAA4) et il est situé à 2,77 milles marins au sud du site de modélisation.
2. L'aérodrome de St-Apollinaire n'a qu'une seule piste, 14 - 32. Cet aérodrome utilise principalement des paramoteurs, des auto-gyroscopes et quelques avions monomoteurs de type Cessna. Les approches sont toujours effectuées dans le circuit « gauche » et ne sont pas proches de notre zone de vol. La grande majorité des circuits de vol sont effectués dans un rayon d'environ 1,4 MN du centre de l'aérodrome, ce qui signifie que la distance qui nous sépare de leur zone de vol est d'environ 1,3 nm. Selon les responsables de l'aérodrome, il est peu probable que des aéronefs survolent notre site de vol de manière à créer un risque de collision après le décollage ou l'approche

pour l'atterrissage. Cet aérodrome n'a pas d'approche IFR publiée. (Renseignements obtenus d'un gestionnaire d'aérodrome le 2024-05-21)

3. Il n'y a pas de procédures de RPA du SCF ni d'autres commentaires du CFS PRO qui affectent notre site de modélisation.
4. En cas de « vol » en direction de l'aérodrome de St. Apollinaire, vous pouvez appeler l'exploitant de l'aérodrome au (418) 580-8912 et l'informer du problème. Notre site se trouve dans un espace aérien non contrôlé, il n'est donc pas nécessaire d'aviser l'ATC.
5. Les membres doivent vérifier s'il y a des NOTAM liés à St. Apollinaire, soit à l'aide du [portail NOTAM de NAV CANADA](#), soit à l'aide de l'application RPAS Wilco ou d'autres applications semblables. Si vous êtes le premier pilote de la journée et que vous avez imprimé une enquête sur le site RPAS Wilco, veuillez la laisser sur le site pour que d'autres modélisateurs le réfèrent.
6. L'exécutif du club a contacté l'opérateur (OPR) de St Apollinaire, et ils n'ont exprimé aucun problème avec notre site RPAS.

#### **Procédures d'exploitation normales du mRPAS/RPAS/modèles**

1. Avant les opérations quotidiennes, au moins un membre doit vérifier le NOTAM d'aviation pour Saint-Apollinaire ou CYQB (Aéroport Jean-Lesage de Québec) 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 toujours 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 le SATP sont les suivantes :
  - a. aucun plafond nuageux (BKN ou OVC) **estimé** à 1000'agl si l'altitude approuvée par le site est inférieure à 400', ou inférieure à 1000' au-dessus de toute altitude plus élevée approuvée par le site, et
  - b. la RPA pourra rester à 500' verticalement et à 1 sm (mille terrestre) horizontalement à l'écart de tout nuage, et une visibilité horizontale estimée à 3 m (5 km) ou plus autour de la zone de vol, et
  - c. aucune autre condition d'obscurcissement (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourrait rendre difficile le repérage des aéronefs à grande échelle.

REMARQUE – il n'y a pas de conditions météorologiques aéronautiques disponibles pour ce site, de sorte que les pilotes du SATP peuvent estimer les plafonds nuageux et la visibilité, à condition qu'ils le fassent de bonne foi comprendre le but des limites météorologiques est de s'assurer que nous pouvons voir approcher des aéronefs à grande échelle.

3. À moins d'avis contraire (un accord d'agence de contrôle) ou dans la SOC, le MAAC approuve l'utilisation d'une seule étude de site RPAS Wilco partagée 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. Tous les renseignements sur les relevés sur place sont facilement accessibles à tous les projets pilotes du SARP sur place (par voie électronique ou imprimée).
  - c. Les sites exploités dans l'espace aérien contrôlé doivent être munis d'une copie de l'étude récente du site (électronique ou imprimé)
  - d. 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.
  - e. 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.
4. Les membres ne doivent pas utiliser de SARP la nuit. Les membres doivent utiliser l'heure de la chaîne météo Météo Média pour déterminer la nuit légale.
    - a. Aucun RPAS alimenté par combustion interne ne sera utilisé avant 09h00 du matin ;
    - b. Pour les RPAS électriques, tous les vols commenceront une demi-heure après le lever du soleil ;
  5. Il n'y a pas de limite maximale sur le nombre de RPAS aéroportés autorisés, à condition que tous les pilotes acceptent tout RPAS aéroporté supplémentaire qui dépasse les stations de pilotage disponibles, et ces pilotes se tiennent près des stations de pilotes. Les pilotes peuvent voler en formation s'ils acceptent de le faire.
  6. Voir le schéma du site et la description ci-dessous pour la configuration du site.
  7. Toutes les opérations préalables au vol ou à l'assemblage doivent être effectuées dans la zone désignée.
    - a. Tous les pilotes utilisant du carburant liquide sont tenus d'utiliser une méthode ou un conteneur pour éviter tout déversement qui pourrait contaminer le sol ;
    - b. Les accumulateurs de batteries (batterie) ne doivent pas être connectés à des modèles électriques à moins que le modèle ne soit conservé dans la zone de départ - sans exception.
  8. Tous les modèles, y compris les modèles électriques, seront retenus avant d'être armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées.
    - a. Les modèles de combustion interne doivent être conservés et démarrés dans les stations de départ ou l'équivalent, situées dans la zone de départ, et
    - b. N'effectuez pas de rajustements prolongés si d'autres pilotes volent.
  9. Voir le schéma du site ci-dessous pour la zone de vol, y compris toute zone d'exclusion aérienne, une description ou une représentation de la ligne de vol, de la ligne de sécurité, des pistes, des voies de circulation et de toute autre démarcation pertinente de la zone de vol.  
**Absolument aucun vol avec 30 mètres, quelle que soit l'altitude :**
    - a. Le ou les employés du locateur qui effectuent des travaux à proximité de notre zone de vol ;
    - b. Les véhicules des membres ;
    - c. Véhicules appartenant aux employés ou aux spectateurs du bailleur.
  10. Voici les procédures de décollage, d'approche, d'atterrissage et de récupération sur le site :
    - a. Les pilotes, ou leur observateur, doivent appeler tous les mouvements du modèle.

- b. Le lancement à la main et le lancement à l'élastique doivent être effectués en accord avec tous les pilotes qui volent – normalement d'un côté des postes de pilotes / quai.
- c. Les pilotes doivent décoller dans les vents dominants, ou autrement en accord avec tous les pilotes aux commandes.
- d. Il est interdit de passer au-delà des postes de pilotage sans l'autorisation des autres pilotes aux commandes.
- e. La récupération des modèles abattus dans la zone de vol ne doit pas se faire sans l'accord de tous les pilotes aux commandes. Par la suite, aucun nouveau modèle ne peut décoller tant que le modèle abattu n'est pas récupéré. Ne pas voler directement au-dessus de l'équipe de récupération.

### **Modules complémentaires MAAC**

**Opérations RPAS supérieures à 400'AGL - non approuvées**

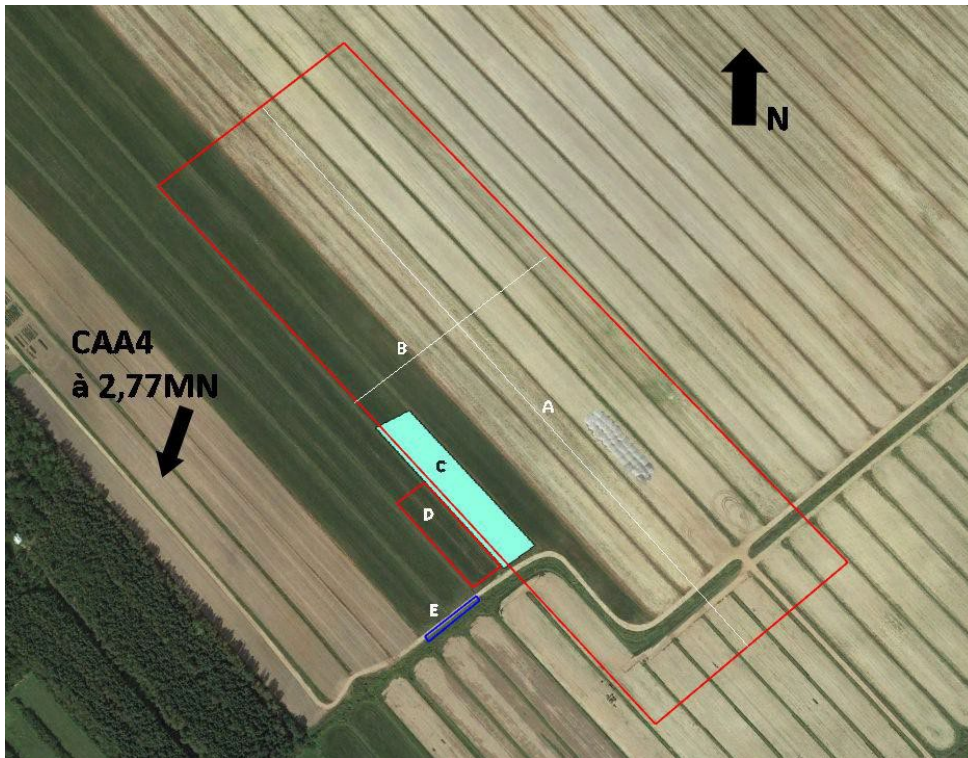
**Opérations du SATP de plus de 25 kg - non approuvées**

**Opérations RPAS supérieures à 400'AGL et supérieures à 25 kg - non approuvées.**



## Diagrammes/cartes

Diagramme de configuration du site.



Zone de vol (grand rectangle rouge) : Longueur (ligne A) = 600 mètres, Largeur (ligne B) = 200 mètres

Piste (rectangle bleu pâle) « C » : Longueur = 152 mètres, Largeur = 31,5 mètres

Zone pilote (petit rectangle rouge D) : Longueur = 91 mètres    Largeur = 31,5 mètres

- Les coordonnées de la station pilote sont les suivantes : 46° 37' 55,8 » N, 71° 32' 49,2 » O
- La zone du pilote est située à 7,3 mètres de la ligne de vol
- La zone de démarrage est située à 11 mètres de la ligne de vol
- La zone des spectateurs est située à 30,5 mètres de la ligne de vol.

Aire de stationnement (E) :

- Cette zone se trouve au bord du chemin. La longueur varie en fonction du nombre de véhicules et le premier véhicule est à 31 mètres de la zone de vol.

La flèche à gauche de notre site indique la direction de l'aérodrome de St-Apollinaire (OACI = CAA4) qui est de 2,77 milles marins à 191 degrés direction sud/sud-ouest.

**QUEBEC**

**AERODROME/FACILITY DIRECTORY**

**ST-APOLLINAIRE (AIRPRO) QC**

**CAA4**

<b>REF</b>	N46 35 13 W71 33 40 2.6WSW 16°W (2016) UTC-5(4) Elev 380' aprx A5002	
<b>OPR</b>	AirProGyro 418-580-8912/881-1550 Reg PPR	
<b>PF</b>	C-1,2,3,4,5 D-6,7,8	
<b>FLT PLN</b>	(bil)	
<b>FIC</b>	Québec 866-GOMÉTÉO or 866-WXBRIEF (Toll free within Canada) or 866-541-4105 (Toll free within Canada & USA)	
<b>RWY DATA</b>	Rwy 14(143°)/32(323°) 2360x30 GRASS	
<b>RCR</b>	Opr Ltd win maint	
<b>COMM</b>		
<b>ATF</b>	tfc 123.2 4NM 1500 ASL excluding Québec TCA	
<b>CAUTION</b>	Trees aprx 60 AGL mid-field along either side of rwy. Possible paramotor activities SW of A/D (along Marigot side). Class C airspace from 1500 ASL, see Quebec VTPC. P-lines on apch Rwy 14.	



# VFR CIRCUIT PROCEDURES AT UNCONTROLLED AERODROMES

## Communications Requirements

Information can be exchanged with a flight service station (FSS), community aerodrome radio station (CARS), universal communications (UNICOM), or vehicle operators by directed transmissions, or with other aircraft by broadcast transmissions. See the *Transport Canada Aeronautical Information Manual* (TC AIM) FAC 4.5 for the current requirements. It is essential that pilots be aware of other traffic and exchange information when approaching or departing an uncontrolled aerodrome, since some aircraft may be receiver only (RONLY) or no radio (NORDO).

## Standard Left-Hand Pattern

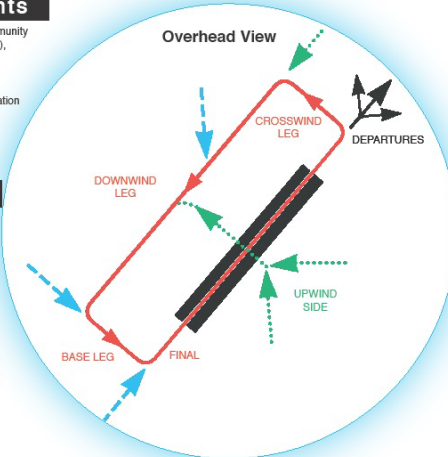
Before arriving at an uncontrolled aerodrome, plan your approach to the circuit. If it is necessary to cross over the aerodrome prior to joining the circuit, or after departure, it is recommended that the crossover be made at least 500 ft above the circuit altitude.

Where designated, a mandatory frequency (MF) or aerodrome traffic frequency (ATF) area is normally a circle with a 5-NM radius, capped at 3 000 ft above aerodrome elevation (AAE). All radio-equipped aircraft must monitor a common designated frequency. At aerodromes that have published instrument approaches, the MF area may be expanded to include the approach area. See the *Canada Flight Supplement* (CFS) for current information.

## Transiting Aircraft

**Overflying Aerodromes** (See TC AIM FAC 5.5)  
Transiting aircraft shall not operate at a height of less than 2 000 ft above an aerodrome. [Canadian Aviation Regulation (CAR) 602.96(4)]

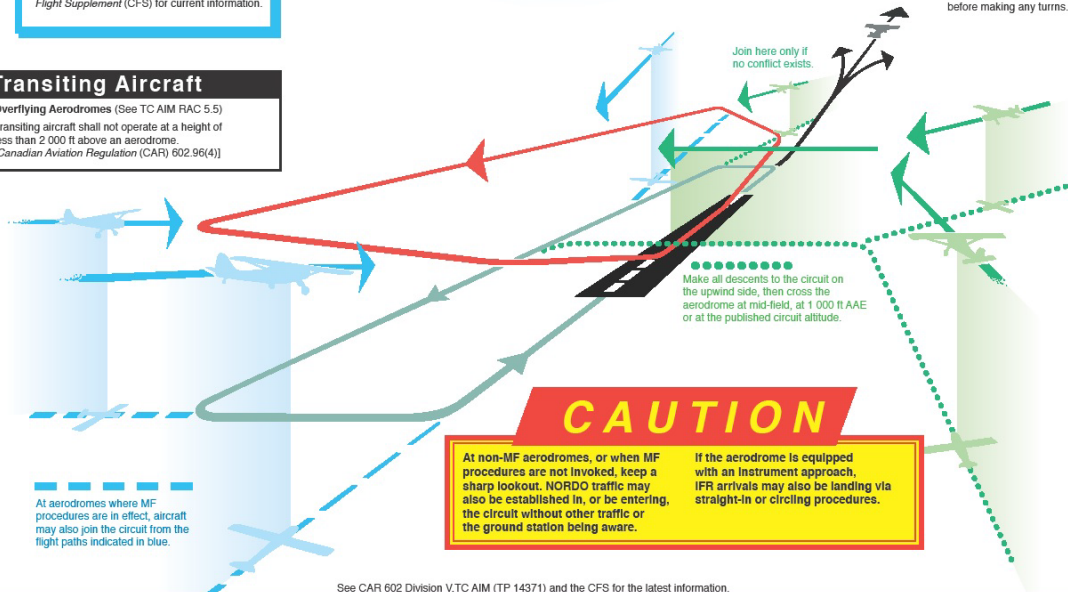
At aerodromes where MF procedures are in effect, aircraft may also join the circuit from the flight paths indicated in blue.



**MF/ATF Communication Procedures** (see TC AIM 4.5.7)  
**Note:** If your aircraft is radio-equipped, it is recommended that the same calls be made at non-MF aerodromes.

- Arrival:** (CAR 602.101)
- Report position, altitude, arrival procedure intentions and estimated time of landing (ETL) at least 5 min prior to entering the area.
  - Maintain a listening watch on the designated frequency.
  - Report when joining the circuit, giving position in the pattern.
  - Report when on the downwind leg, if applicable.
  - Report when established on final.
  - Report when clear of the active runway after landing.
- Operations on manoeuvring area:** (CAR 602.99)
- Report intentions and maintain listening watch prior to entering the manoeuvring area.
- Departure:** (CAR 602.100)
- Report intentions before moving onto take-off surface.
  - Ascertain by radio and by visual observation that no conflict is likely during takeoff.
  - Report departure from aerodrome traffic circuit.
  - Monitor the designated frequency until well clear of the MF/ATF area.
- Circuits:** (CAR 602.102)
- Report when entering the downwind leg.
  - Report, with intentions, when established on final.
  - Report when clear of the active runway after the final landing.

**DEPARTURES**  
Climb to circuit altitude before making any turns.



**CAUTION**

At non-MF aerodromes, or when MF procedures are not invoked, keep a sharp lookout. NORDO traffic may also be established in, or be entering, the circuit without other traffic or the ground station being aware. If the aerodrome is equipped with an instrument approach, IFR arrivals may also be landing via straight-in or circling procedures.

See CAR 602 Division V, TC AIM (TP 14371) and the CFS for the latest information.

### **Approbation de l'événement (permanente ou individuelle)**

**Ce site n'a pas été approuvé pour l'approbation permanente d'événements - tous les événements doivent être traités ci-dessous. Si vous avez des doutes au sujet de votre événement, communiquez directement avec votre directeur de zone ou le GSG.**

**Comme mentionné dans la section « Exigences d'intervention d'urgence du site ou de l'événement », aucun événement officiel ne peut y avoir lieu en raison de l'imposition d'une limite d'espace de stationnement de notre propriétaire pour ce site.**

1. TOUS les événements 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 extérieurs qui sont clairement répertoriés comme des événements « réservés aux membres »,** quelle que soit la raison, telles que les compétitions, les fun-fly, les fly-ins, 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 des RPAS opérables (volants) **et** qu'il est ouvert/annoncé au grand public de quelque façon que ce soit, vous **devez** satisfaire 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**

Maac est au courant de quels clubs / sites se qualifient pour plus de 400'agl et va bientôt commencer à émettre des approbations site par site, avec des conditions spécifiées dans les paquets de la règle. 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 le panneau d'avertissement des événements MAAC est affiché pour l'événement.
  - e) S'assurer que tous les modéliseurs présents et le projet pilote du SATP sont **des membres actuels du MAAC**.
  - f) Prendre des mesures raisonnables pour 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 (ci-jointe).
  - g) S'assurer que toutes les mesures de suivi sont prises après l'événement, notamment tous les documents de Transports Canada.
2. En plus de tout ce qui précède et des règles du club, lors de tout événement où le public est présent dans le cadre du COAS du MAAC, les organisateurs de l'événement sont responsables de s'assurer que :
- a) Des panneaux d'avertissement du MAAC sont affichés à tous les points d'entrée publics.
  - b) Une copie du COAS et de l'application du CNAC se trouvent sur place et sont à la disposition de tous les projets pilotes du SARP.
  - c) Tous les pilotes du SATP signent la feuille d'inscription de Transports Canada.
  - d) Tous les pilotes du SATP reçoivent une séance d'information sur les règles du site et
  - e) Un observateur visuel est toujours présent RPAS volent.
3. 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.

**WARNING!**



**AEROMODELING  
MAY CAUSE  
SERIOUS INJURY!**

**PROCEED AT  
YOUR OWN RISK!**

**AVERTISSEMENT!**

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

**PROCÉDEZ À VOS PROPRES  
RISQUES!**