

Club D'Avion Téléguidé D'Alma (633)
L'ACTA
Règles de site 2024

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

Règles administratives

Club : Club D'Avion Téléguidé D'Alma (#633 Zone N)
Nom du champ : TERRAIN 2635 ROUTE DU LAC O ALMA
Lieu : 2635, route du lac O
Coordonnées de la station pilote : 48 32' 15.5"N, 71 42' 12.5"W

Personne-ressource(s) : Denis Fortin, MAAC 67696, Président du Club
Df196050@gmail.com, 418-668-5831

Conditions d'utilisation - Toutes les personnes qui utilisent ce site de modélismevol pour models réduits doivent :

1. être membres en règle du MAAC.
2. être membre en règle du Club d'Avion téléguidé d'Alma ou invité de l'ACTA
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 modéliste, 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 modéliste a lieu pour chaque modéliste qui utilise le site.

1. Invités, les spectateurs doivent rester dans l'aire de stationnement ou guidés par un modeliste certifié.
2. Il appartient à tous les utilisateurs de rapporter leurs propres déchets et de laisser le champ propre
3. Les règles, réelles et mises à jour, doivent être distribuées à tous les membres en règle par courriel
4. C'est à chaque utilisateur du site d'avoir la version de règles appropriée à portée de main sur le site
5. Les mises à jour sont distribuées par le président du club

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

**En cas d'urgence, composez le (9-1-1 ou numéro de téléphone) - l'adresse du site à fournir aux premiers intervenants est le 2635, route du Lac O Alma, Québec
48 32' 15,5"N, 71 42' 12,5"W (48.5316 -71.7068)**

Règles de modélisme

Catégories de modélisme approuvées par le MAAC

Les catégories suivantes de modélisme du MAAC sont approuvées sur ce site ou lors d'événement. En plus du Code de sécurité du MAAC, il peut y avoir des règles spécifiques au site contenues dans ce document.

Catégorie approuvée	Limites de poids/puissance	Limites d'altitude/d'exploitation
SATPmSATP	Moins de 250 grammes	400'agl
SATPS	25 kg ou moins	400'agl
Vol circulaire (controlé par cable)	Non approuvé	
Vol libre		
Fusé		
Véhicules de surface		

Modules complémentaires de site approuvés par le MAAC

Ce site n'a pas été approuvé pour les modules complémentaires du MAAC.

Module complémentaire approuvé	Limites de poids/puissance	Limites d'altitude/d'exploitation
Poids du SATPS	Moins de 25 kg	400'agl
SATPS Altitude		
Altitude et poids du SATPS	Non approuvé	
Approbation permanente des événements		
IBIC		

Spécifications techniques ou exigences ou restrictions du SATP/modèle

- Exigences des mSATP – Les mSATP ne peuvent pas être enregistrés auprès de Transports Canada. Les mSATP sont cependant réglementés en vertu de l'article CAR900.06 et de la partie VI du RAC. Le respect du code de sécurité de la MAAC satisfait à ces exigences. Exigences du SATP – Il n'y a pas de restrictions particulières en matière de RAC sur les modèles de SATP
- Exigences du club/ du site / de l'événement - aucune restriction.

Qualifications ou exigences du pilote/opérateur du SATP

- Exigences du mSATP – Le mSATP ne requiert pas de certificat d'opérateur du SATP, mais il est réglementé 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 RAC sur le vol SATPmSATPmSATP.** La conformité au code de sécurité du MAAC répond à toutes les exigences.
- Exigences du RAC pour les pilotes de SATP. Tous les pilotes de SATP utilisant ce site doivent posséder une certification SATP de niveau de BASE. Voir également les exigences relatives à l'espace aérien.SATP
- Exigences du club, du site ou de l'événement. - Ce site recommande que tous les pilotes SATPmSATP /SATPS aient des ailes MAAC. Il n'y a pas d'autres exigences de qualification pour d'autres catégories de modélisme.

Qualifications ou exigences de l'équipage.

1. Exigences du mSATP - Le mSATP ne nécessite normalement pas d'équipage en vertu du RAC.
2. Exigences SATPSATP RAC - Les observateurs visuels sont facultatifs sur ce site pour les vols quotidiens.
3. Exigences du club / site / de l'événement - Les observateurs, les aides ou l'utilisation de mécaniciens sont à chaque membre individuel de décider.

Règles de l'équipage

Observateurs visuels

1. Les observateurs visuels (VO) sont facultatifs pour les vols quotidiens. Lorsque cela est requis sur ce site, aucun membre ne doit exploiter un SATP 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 pleine 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 pleine 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.
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/SATPSATP doivent céder/s'écarter de la voie des aéronefs pleine échelle en toutes circonstances – sans exception. Il n'y a jamais de fardeau sur les pilotes à pleine échelle de céder aux modèles - jamais.**
 - b. Après avoir repéré/entendu ou être informé (Alma UAS Center of Excellence/ATC CFB Bagotville) de tout avion qui pourrait présenter un danger avec des activités de modélisme, le VO 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 le SATPSATP 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. **Si le Centre d'excellence de l'UAS d'Alma/ATC CFB Bagotville ou son délégué a donné un ordre d'arrêt de vol, des conseils ou un autre, le vol ne doit pas reprendre tant que la personne qui a émis l'ordre d'arrêt de vol n'a pas obtenu la permission de le faire.**
 - f. Lorsqu'il est déterminé que l'aéronef à pleine 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 modélisme peuvent reprendre normalement.

Air Boss – Coordonnateur ATC

Non requis sur ce site.

RPIC – Pilote du SATP aux commandes

Non requis à ce site et non approuvé pour une utilisation à moins de 3 nm de l'aéroport certifié Alma (CYTF).

Instructeurs/Vols de démonstration

Les vols de démonstration ou d'entraînement sont acceptés comme suit :

- Les utilisateurs sans expérience en aéronef SATP à voilure fixe doivent être accompagnés par un pilote/instructeur en double commande. SATP Formation continue jusqu'à ce qu'elle soit prête à voler en solo selon l'instructeur, en double commande
- Prêt pour le solo, sous supervision avec un instructeur.
 - L'instructeur sera présent sur le terrain
 - Instructeur pour superviser le fonctionnement de l'étudiant
- Pilote de retour après 12 mois d'absence, avec une supervision directe de l'instructeur. La double commande pourrait être utilisée si elle améliore la sécurité

Observateurs

Les observateurs sont facultatifs

Exigences ou autorisations relatives à l'espace aérien

Le site de l'ACTA a récemment déplacé ses stations pilotes au nord de 200 m pour se dégager de l'espace aérien réglementé au sud. Les pilotes du SATP doivent être conscients de la proximité de ces volumes d'espace aérien comme suit.

1. Exigences du SATPmSATP – le SATPmSATP ne nécessite pas d'autorisation d'espace aérien spécifique.
2. Exigences relatives au RAC du SATP - Les postes pilotes se trouvent dans l'espace aérien non contrôlé de classe G, mais aucun pilote ne doit permettre à son SATP d'entrer dans le volume de l'espace aérien CYR651 comme suit :

CYR651 – Espace aérien réglementé de classe F – propriété du Centre d'excellence du SAMU d'Alma et de l'agence de contrôle inscrite à l'ATC de la BFC Bagotville. **Lorsque cet espace aérien est actif, il est strictement interdit d'entrer dans les SATP.** Le MAAC n'a pas été en mesure d'obtenir la permission pour nos opérations SATPSATP, de sorte que les membres du MAAC doivent rester à l'écart. Le NOTAM CYR651 activant l'espace aérien est normalement émis 48 heures à l'avance et est disponible sur l'étude de site SATPS Wilco ou sur le [portail NOTAM de NAV CANADA](#). **Si vous n'êtes pas sûr de l'état de cet espace aérien, restez clair.**

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

Le site de l'ACTA a récemment déplacé ses stations pilotes à 200 m vers le nord pour dégager la zone de 3 nm autour de l'aéroport d'Alma. Les pilotes du SATP doivent être conscients de la proximité de ces volumes d'espace aérien comme suit.

1. Exigences du SATPmSATP – le SATPmSATP ne nécessite pas d'autorisation d'espace aérien spécifique

2. Exigences relatives au RAC du SATP - Les postes de pilotage et l'aéroport d'Alma se trouvent dans l'espace aérien non contrôlé de classe G, mais aucun pilote ne doit permettre à son SATP d'entrer dans le volume d'espace aérien adjacent autour de CYTF, sauf dans les cas suivants :

CYTF – Aéroport certifié d'Alma – Les opérations du SATP à moins de 3 nm de cet aéroport exigent que le pilote du SATP soit doté d'un certificat avancé d'exploitation du SATP (901.47(2) du RAC). Les pilotes SATPS n'ont pas besoin d'une autorisation pour opérer dans un rayon de 3 nm à condition qu'ils aient avancé. Si vous n'avez pas de certificat de pilote SATP avancée, vous ne devez pas autoriser votre SATPSATP dans la zone 3nm.

En plus de ce qui précède, étant donné que ce site est exploité « près » d'un aérodrome tel qu'il est indiqué dans le CFS ou le CWAS, nous sommes tenus de fournir à tous les membres les renseignements suivants.

1. Le nom de l'aérodrome est Alma (aérodrome/aéroport certifié CYTF) et il est situé à **3,06** milles marins au sud-est du site de modélisme.
2. L'aérodrome dispose d'une piste (13/31), de services complets et abrite une école de parachutage et d'autres ressources aéronautiques.
3. Il y a plusieurs volumes d'espace aérien réglementé CYR associés à CYTF, mais il n'y a pas de procédures SATP du SCF ni d'autres commentaires du CFS PRO qui affectent notre site de modélisme.
4. L'exécutif du club a contacté l'opérateur (OPR) de **CYTF**, et ils n'ont exprimé aucun problème avec notre site SATPS.

Procédures d'exploitation normales du SATPmSATP/SATPS/modèles

1. Avant les opérations quotidiennes, au moins un membre doit vérifier le NOTAM aéronautique de CYTF (Alma) en utilisant le [site Web de NAV CANADA](#) ou SATPS 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 prescrites par le MAAC pour commencer ou poursuivre les opérations du MAAC SATPSATP sont les suivantes :
 - a. aucun plafond nuageux (BKN ou OVC) **estimé** à 1000'agl ou moins, et
 - b. la SATP 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 pleine échelle. Si vous pouvez voir l'hôpital d'Alma, nous avons la visibilité requise.

REMARQUE – il n'y a pas de conditions météorologiques d'aviation disponibles pour *Alma (CYTF)*, 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 que le but des limites météorologiques est de s'assurer que nous pouvons voir l'approche d'aéronefs à pleine échelle.

3. 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. Tous les renseignements sur les relevés sur place sont facilement accessibles à tous les projets pilotes du SATP sur place (par voie 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.
4. Aucun vol ne commencera avant une demi-heure après le lever du soleil et se terminera une demi-heure avant le coucher du soleil, dont l'heure est disponible sur l'application Weather Network pour la ville d'Alma. Le vol de nuit n'est pas autorisé sur ce site à moins que votre SATPS ne soit bien éclairé.
 5. Les pilotes peuvent voler en formation s'ils acceptent de le faire. Il n'y a pas de limite au nombre de SATP en vol.
 6. Reportez-vous au diagramme ci-joint pour les zones d'établissement normales du site telles que le stationnement, les aires de spectateurs, les fosses ou les zones de rassemblement, et les zones de démarrage / point fixe, y compris la confirmation des distances tampons requises par le MAAC.
 7. Toutes les opérations préalables au vol ou à l'assemblage doivent être effectuées dans la zone désignée.
 8. Tous les modèles, y compris les modèles électriques, seront retenus avant d'être armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées. Les modèles de combustion interne doivent être conservés et démarrés dans les stations de départ ou l'équivalent, situées dans la zone de départ. N'effectuez pas de réglages prolongés si d'autres pilotes volent.
 9. Veuillez consulter la carte ci-jointe de la zone de vol normale, 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.
 10. Voici les procédures de décollage, d'approche, d'atterrissage et de récupération sur le site :
 - a. La direction du décollage et de l'atterrissage et la configuration de la circulation seront déterminées par les vents dominants. S'il n'y a pas de vent, tous les décollages, etc. doivent être effectués en toute sécurité.
 - b. Le lancement manuel et le lancement à l'élastique doivent être effectués en accord avec tous les pilotes en vol - normalement d'un côté du poste de pilotage.
 - 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 SATPS qui atterrissent ou s'écrasent hors de la piste, mais à l'intérieur de la zone de vol, sera effectuée en accord avec tous les pilotes en vol.

Procédures d'urgence

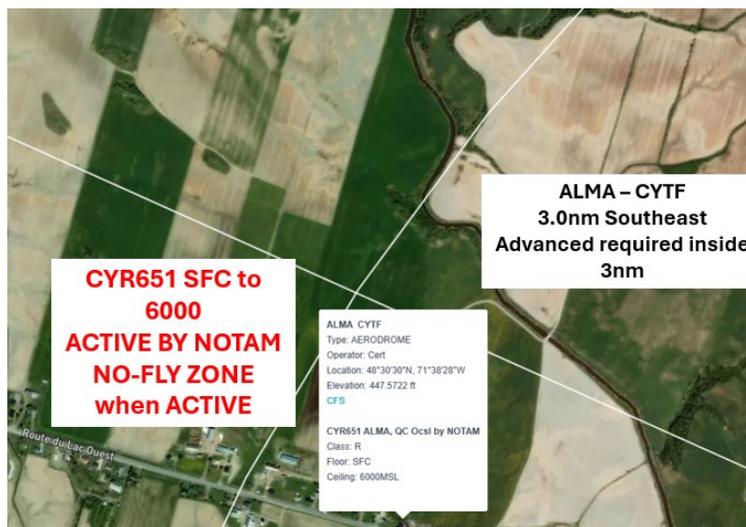
Envol ou lien perdu.

1. **SI CYR651 est actif** et, en cas de vol vers le sud dans CYR651, essayez de communiquer avec les organismes suivants et de les informer de la situation :

- a. Centre d'excellence de la SAMU d'Alma au 418-669-5129 et/ou
- b. Unité de contrôle du terminal militaire de Bagotvill 418-677-4000 EXT 7407

2. En cas de vol vers l'aéroport d'Alma (CYTF), où, de l'avis du pilote, la SATP a suffisamment d'énergie (batterie/carburant/altitude) pour interférer dans le modèle de trafic de l'aéroport ou dans l'aéroport lui-même, communiquez avec les organismes suivants et informez-les de la situation :

- a. Unité de contrôle du terminal militaire de Bagotvill 418-677-4000 EXT 7407
- b. Exploitant de l'aéroport d'Alma – CIDAL (**du lundi au vendredi de 9 à 5 ans seulement**) - 418-669-5104



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 SATP / modèles, **TOUS LES VOLS / LA MODÉLISME 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.
 - 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 aux organisateurs du site ou de l'événement lorsque vous le pouvez et rappelez-vous si cela impliquait le SATP, vous devez conserver ce formulaire pendant un an (901.49 (2) DU RAC). Reprendre le vol ou la modélisme une fois terminé.
 - b. Si le membre ou les exploitants du site ou de l'événement jugent l'événement grave, le vol ou la modélisme 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 porte-drapeau, un spectateur et un SATPS/modèle maac – tous les vols/modélismes cesseront jusqu'à ce que le MAAC confirme que vous pouvez reprendre les opérations.
- d. Ce processus est pour **vos** protection.

Protocole de réparation/dommages au modèle

1. Dans le cas d'un accident de modélisme 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 modélisme normaux sont présents et utilisés conformément aux pratiques de modélisme établies ou aux instructions du fabricant.
 - a) 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.
 - b) Toute réparation qui ne peut être réparée sur le terrain ne doit être réparée qu'à l'atelier des modélistes/propriétaires ou à une autre installation de réparation. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord du SATP sont entrées.

Modules complémentaires MAAC

Opérations du SATP supérieures à 400'AGL

Les SATP supérieurs à 400' ne sont pas approuvés sur ce site.

Opérations SATPS au-dessus de 25 kg

Les SATPS de plus de 25 kg ne sont pas approuvés sur ce site.

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.

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 SATPS 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 SATPS 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 SATPS Wilco NOTAM (2024-02).

Règles d'événement

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 SATP.
 - 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 SATPS 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.

Diagrammes/cartes

Diagramme de configuration du site.

Layout of the flight field

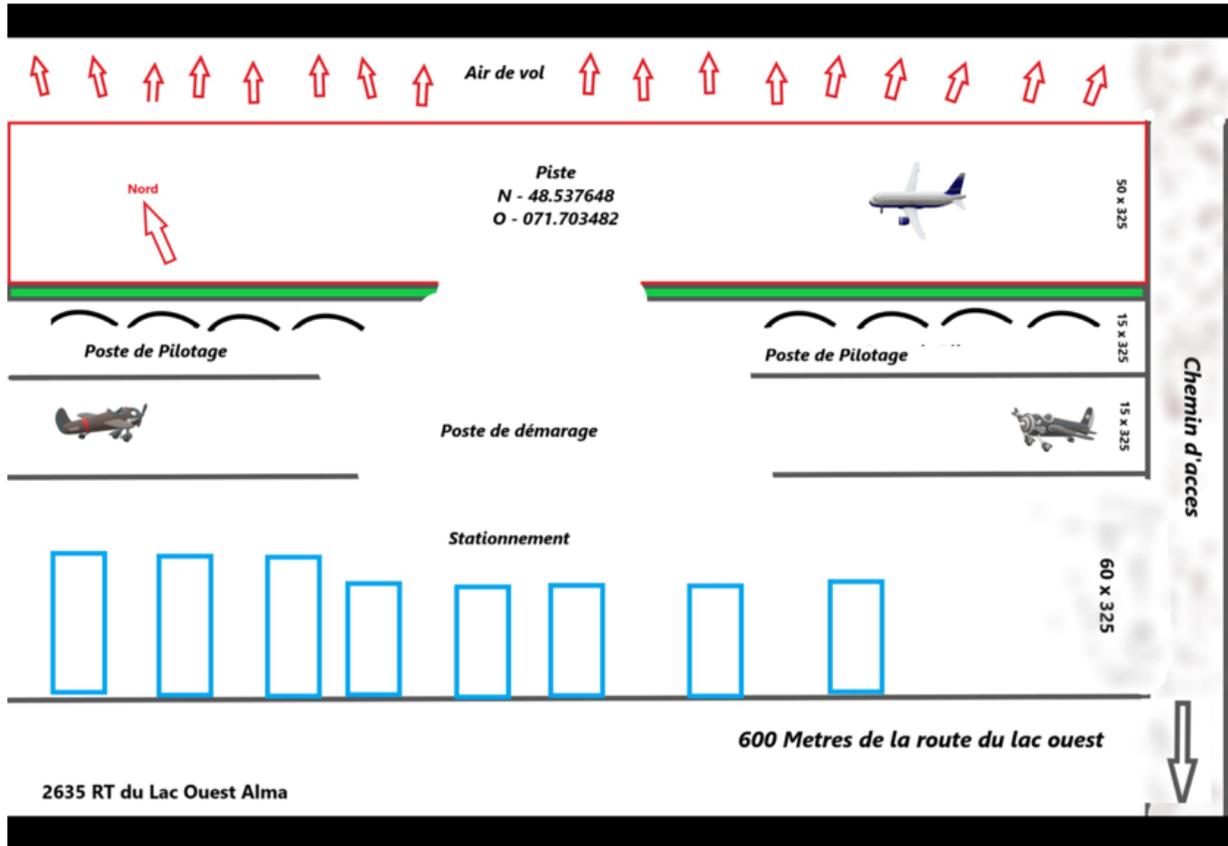
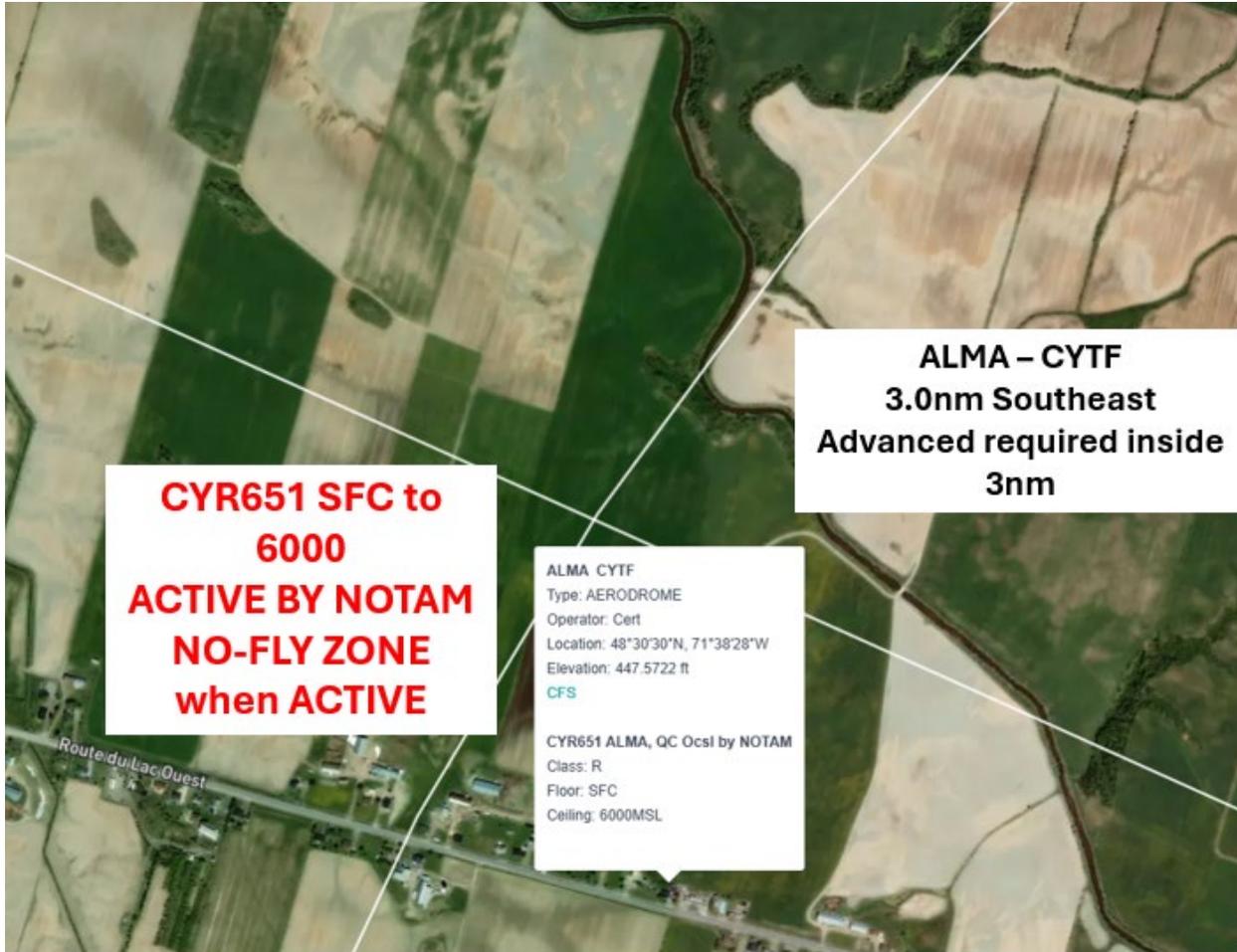


Diagramme de la zone de vol du site.





CANADA FLIGHT SUPPLEMENT / GPH 205 Effective 0901Z 16 May 2024 to 0901Z 11 July 2024

QUEBEC

AERODROME/FACILITY DIRECTORY

ALMA QC

CYTF

REF	N48 30 31 W71 38 29 2.2S 17°W (2014) UTC-5(4) Elev 448' A5010 LO6 LO7 HI5 HI8 CAP	
OPR	CIDAL 418-669-5104 13-21Z† Mon-Fri Cert Ldg fees, tml fees	
PF	A-1 C-2,3,4,5,6	
FLT PLN	(bil) FIC Québec 866-GOMÉTEO or 866-WXBRIEF (Toll free within Canada) or 866-541-4105 (Toll free within Canada & USA) ACC Montréal 800-633-1353 WX AUTO 418-669-5406 (see COMM)	
SERVICES	1230-2130Z† Mon-Fri exc hols, O/T 1 hr PN 418-480-8686. Call out chg may be levied for one or more svcs. FUEL 100LL (fuel management tml avbl, ctc opr to receive code), JA-1 (FSII avbl), SP 1(Ltd),2,3,4,5,6 S JASU Electric start 10/15	
RWY DATA	Rwy 13(131°)/31(311°) 5000x100 ASPH Rwy 31 down 0.37% RWY CERT Rwy 13/31 AGN IIIA TWY CERT Twy A AGN II RCR Opr CRFI Win maint O/R 1530-2130Z† Mon-Fri exc hols, O/T 3 hrs PN 418-480-8686, call out chg may be levied. PLR/PCN	
LIGHTING	13-AO(TE ME), 31-AO(TE ME) ARCAL-122.35 type K	
COMM	(bil) CLNC DEL Prior dep pilots must ctc Bagotville Tml for IFR clnc at 888-613-8508. MF/ATF UNICOM 1330-2030Z† Mon-Fri, exc hols (CAR 602.98) O/T ctc 122.35 5NM 3500 ASL TML Bagotville 127.2 227.6 VFR ADV Bagotville Tml 121.2 AUTO 123.175	
NAV	DME ITF 110.7 Ch 44 N48 30 14 W71 37 47 (458') LOC ITF 110.7 (Rwy 13) LOC reliable only within 10° either side of centreline.	
PRO	Several areas of Class F of restricted airspace (CYRs) have been established in the Alma area for flight testing of Remotely Piloted Aircraft (RPA). These CYRs are activated occasionally by NOTAM with 48 hours prior notice. No person shall operate an aircraft within an active CYR unless the flight has been authorized by the User Agency as stated in the Designated Airspace Handbook (DAH). When CYR651 is active and access to the Alma airport is required, to avoid delays pilots should make prior arrangements with the User Agency for authorization to operate within the CYR. Pilots can contact Alma UNICOM MF 122.35 for authorization but unless the flight is essential such as MEDEVAC, police, emergency, etc., access may be delayed. Once authorized, pilots must enter and exit CYR651 from the northeast and operations are restricted to circuit procedures for arrivals and departures from the airport only. See Alma VTPC for a depiction of the CYRs.	
CAUTION	Parachute jumps over apt to 12,500 ASL, (DT 12-24Z) May-Sep. Possible win maint eqpt on rwy outside ops hrs. Migratory bird activity Apr-Nov.	

WARNING!



**AEROMODELING
MAY CAUSE
SERIOUS INJURY!**

**PROCEED AT
YOUR OWN RISK!**

AVERTISSEMENT!

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

**PROCÉDEZ À VOS PROPRES
RISQUES!**