

MODÉLISME AÉROCLUB LES PHOENIX
MODÉLISME AÉROCLUB LES PHOENIX
Règles 2025

Le dossier de règles suivant doit être mis à la disposition de tous les pilotes de SATP lorsqu'ils utilisent des SATP à ce site, soit électroniquement, soit sous forme imprimée. Rien dans ces règles ne libère le pilote de SATP de ses exigences individuelles de conformité au RAC.

Règles administratives

Nom de l'exploitant du site : LES PHOENIX MODEL FLYING CLUB (#104, Zone N)

Nom du site : LES PHOENIX MODEL FLYING CLUB

Emplacement : 147, 2e rangée St-Georges (secteur St-Jean-de-la-lande), Québec

Coordonnées de la station pilote : 46°01'59.0"N 70°42'27.2"W
(46.033066793010214, -70.7075571721865)

Personne(s) : Daniel Morin, MAAC [69802](#), président daniel.morin@mail.com, 418-221-4258
Daniel Laliberté, MAAC [#67140](#), Vice-président daniel121@telus.net, 418-957-8323

Conditions d'utilisation - Toute personne utilisant ce site de modélisation doit :

1. être membre en règle du MAAC.
2. être membre du Club d'aéromodélisme Les Phoenix, ou un invité du club
3. accepter de suivre les règles de sécurité du MAAC et de Transports Canada.

Tout membre du MAAC qui assiste à un événement sur ce site doit accepter d'assister à toutes les séances d'information des modélisateurs, ou autrement lire et suivre toutes les règles du site ou de l'événement. Le club ou l'exploitant du site est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'une séance d'information sur les modélisateurs a lieu pour chaque modélisateur qui utilise le site.

Accès public

- A. Le grand public est le bienvenu.
- B. Ils doivent stationner leur véhicule dans l'aire de stationnement désignée pour les visiteurs.
- C. Ils doivent rester **derrière les clôtures de la ZONE DE FOSSE**, là où cela est clairement indiqué.

Invités

- A. **Les invités sont également les bienvenus, mais doivent être accompagnés d'un membre en règle du MAAC**
- B. Le membre hôte est responsable de revoir **les règles de sécurité et le comportement approprié** avec son invité
- C. Le membre hôte est **entièrement responsable** des actions de son invité.

Stationnement et installations

- A. **Les visiteurs doivent utiliser la première section de l'aire de stationnement, située avant le cabanon**
- B. **Des toilettes sèches sont disponibles au centre supérieur du stationnement, à l'extrémité du stationnement PUBLIC.**
- C. **Il n'y a pas d'eau courante sur le site**
- D. **Le cabanon peut être utilisé pour les pauses du dîner – veuillez jeter vos propres déchets avant de partir.**

Publication des Règlements

- A. **Ces règles doivent être affichées à l'intérieur du hangar de l'aérodrome, accessible à tous sur le site**
- B. **Ils doivent également figurer sur le site Web du MAAC, ainsi que le certificat d'exploitation du site (SOC).**
- C. **Ils seront envoyés par courriel à tous les membres en règle du MAAC et publiés sur les médias sociaux et le site Web du Phoenix Club.**

Examen annuel

L'exécutif du club révisera et mettra à jour ces règles au moins une fois par année.

1.

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

En cas d'urgence, composez le 9-1-1 - l'adresse à fournir aux premiers intervenants est :

**147, 2e rangée St-Georges (secteur St-Jean-de-la-landa), Québec
46.033066793010214, -70.7075571721865**

- 1. Un extincteur doit être présent pour toutes les opérations du modèle motorisé.
- 2. La trousse de premiers soins se trouve à la cabane du Club

Catégories de modélisation approuvées par le MAAC

Les catégories suivantes de modélisation MAAC sont approuvées à ce site ou événement. En plus du Code de sécurité du MAAC, il peut y avoir des règles propres au site contenues dans ce document.

Catégorie approuvée	Limites de poids/puissance	Limites d'altitude et d'exploitation
SATPm	Moins de 250 grammes	400'agl
SATP	25 kg ou moins	1700'agl
Attaché (ligne de contrôle)	Non approuvé	
Vol libre		
Modèles spatiaux		
Véhicules de surface		

Options de site approuvées par le MAAC

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

Ajout approuvé	Limites de poids/puissance	Limites d'altitude et d'exploitation
Poids du SATP (25 kg - 35 kg)	Non approuvé	
Altitude du SATP	Moins de 25 kg	1700'agl
Altitude et poids du SATP (>25 kg)	Non approuvé	
L'IBIC	Approuvé – voir la section ci-dessous	

SATP/Spécifications techniques ou exigences ou restrictions

- Exigences relatives au SATPm – ne peut pas être enregistré auprès de Transports Canada. Les RPSm sont toutefois réglementés en vertu de l'article 900.06 du RAC et de la partie VI du RAC. La conformité au code de sécurité du MAAC répond à ces exigences. Le nPRAS lors d'événements annoncés doit être conforme au COAS d'événement du MAAC.
- Exigences relatives au RAC des SATP - Il n'y a pas de restrictions particulières en vertu du RAC pour les modèles de SATP **fonctionnant à moins de 400 pieds**. Les SATP exploités à plus de 400 pieds doivent être enregistrés en vertu de la déclaration du fabricant du MAAC.
- Exigences du club et du site :
 - Tous les APR IC doivent être munis d'un système d'échappement de silencieux. (Le club peut renoncer à cette exigence lors des événements Fun fly)
- Exigences relatives à l'option MAAC – Les pilotes de SATP exploitant plus de 400 pieds par l'annexe doivent se conformer aux exigences du MAAC/COAS RPAS énumérées dans la section additionnelle. Tous les visiteurs de l'événement doivent être informés pour s'assurer de la conformité à ces exigences.

Qualifications ou exigences du pilote ou de l'exploitant de SATP

- RPAS - n'ont pas besoin d'un certificat d'exploitant de SATP, mais sont régis par l'article 900.06 du RAC et la partie VI du RAC. **À l'exception des événements annoncés, il n'y a pas de restriction d'âge pour les vols avec SATPm.** La conformité au code de sécurité MAAC répond à toutes les exigences.
- Exigences du RAC pour les pilotes de SATP - Tous les pilotes de SATP opérant à moins de 400'agl doivent avoir la **certification SATP de base**. Tous les pilotes de SATP opérant à plus de 400 pieds doivent avoir une certification avancée en matière de SATP.
- Exigences du club, du site ou de l'événement. Ce site recommande que tous les pilotes de

SATMP/SATP aient des ailes MAAC, mais leur utilisation n'est pas obligatoire. Il n'y a pas d'autres exigences de qualification pour les autres catégories de modélisation.

4. Exigences relatives à l'ajout du MAAC – Les pilotes de SATP exploitant plus de 400 pieds par l'annexe doivent se conformer aux exigences relatives aux pilotes du MAAC/COAS énumérées dans la section supplémentaire du présent document.

Qualifications ou exigences de l'ÉQUIPAGE.

1. Exigences relatives aux SATMm - Les SATMm n'exigent pas d'équipage en vertu du RAC.
2. Exigences relatives au RAC des SATP - Les observateurs visuels sont optionnels pour les vols en dessous de 400'agl.
3. Exigences du club, du site ou de l'événement - Les observateurs doivent être utilisés en tout temps où il y a 3 postes de pilotage ou plus en service
4. Exigences relatives aux modules complémentaires du MAAC - Les pilotes de SATP exploitant plus de 400 pieds par l'annexe doivent se conformer aux exigences des pilotes du MAAC/COAS énumérées dans la section des modules complémentaires du présent document.

Règles de l'équipage

Observateurs visuels

1. Les observateurs visuels (VO) sont **obligatoires pour les opérations de SATP de plus de 400'agl, les événements de SATP ouverts au public** ou lorsque le MAAC le précise. Cependant, l'utilisation d'observateurs visuels pour avvertir les pilotes de la présence de véhicules aériens de taille normale est fortement encouragée. Lorsqu'il est requis à ce lieu, aucun membre ne doit utiliser un SATP à moins que :
 - a. Un ou plusieurs observateurs visuels doivent être présents et avoir été informés ou formés sur les procédures du site ou de l'événement lorsqu'ils repèrent un conflit potentiel avec un aéronef grandeur nature.
 - b. Au moins un observateur visuel par ligne de vol est requis.
 - c. Le VO ne doit pas surveiller les modèles – leur seul rôle est de balayer le ciel environnant à la recherche d'aéronefs grandeur nature qui approchent.
 - d. Il est important de placer le VO là où il a des lignes de vision dégagées – s'asseoir à l'ombre à côté d'une caravane ou d'une structure n'est pas acceptable. De même, ils doivent être placés de manière à avoir une capacité de communication raisonnable avec tous les pilotes et modélisateurs.
 - e. Utilisez des aides visuelles au besoin – lunettes de soleil, chapeaux à larges bords, parasols, jumelles ou autres. Si vous êtes placé loin des postes de pilotage, prévoir des moyens de notification appropriés tels que des klaxons, des lumières, des radios, etc.
2. Selon le RAC (901.23(vii)) chaque site doit avoir des règles pour s'assurer qu'un protocole clair de détection et d'évitement 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 et l'APR doivent céder le passage ou s'écarter de l'aéronef grandeur nature en toutes circonstances – sans exception. Il n'y a jamais de responsabilité sur les projets pilotes à grande échelle de céder aux modèles – jamais.**
 - b. Lorsqu'il repère ou entend ou est avisé par une personne d'un aéronef qui pourrait présenter un danger dans le cadre des activités de modélisation, le VO doit crier d'une voix forte et claire «

AIRPLANE ». **En cas de doute, émettez l'avertissement.**

- c. Après avoir entendu cet ordre, tous les pilotes doivent descendre le plus bas possible en altitude et, au besoin, atterrir. L'objectif est de libérer l'espace aérien verticalement et 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.** Descendre à 60'agl (niveau de la cime des arbres) est la réponse initiale acceptée de Transports Canada. Les militaires exploités à proximité ou à l'extérieur des aérodromes ont des exigences d'intervention particulières différentes.
- e. Lorsqu'il détermine 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 « ALL CLEARANCE ».
- f. Si une personne officielle telle qu'un agent de la paix, un ATC ou son délégué a donné un ordre d'arrêt de vol, des directives ou des directives similaires, tous les modèles réduits de vol **doivent** cesser immédiatement et ne doivent pas reprendre tant que la personne ou l'organisme qui a donné l'ordre d'arrêt de vol n'a pas obtenu la permission de le faire.
- g. Par la suite, les activités de modélisation peuvent reprendre normalement.

Directeur de programme, Air Boss – Coordonnateur de l'ATC

Ce site se trouve dans un espace aérien non contrôlé – un directeur de programme est facultatif et un chef de l'air n'est pas requis

IBIC – Commandant de bord du SATP

Voici les options pour tout membre du MAAC d'assurer la supervision directe du commandant de bord des SATP (CIPVP) à une autre personne sur ce site.

1. **Titulaire d'un certificat SATP de base - Options de supervision directe** – Tout membre du MAAC titulaire d'un certificat SATP de base valide et valide peut exercer les fonctions suivantes :
 - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat à cet endroit
 - b. Ne doit pas superviser un groupe d'autres personnes, peu importe les certificats.
 - c. Ne doit pas superviser un autre membre dans un « scénario avancé » (plus de 400 pieds).
2. **Titulaire d'un certificat SATP avancé - Options de supervision directe** – Tout membre du MAAC possédant un certificat SATP avancé valide et valide peut exercer les fonctions suivantes :
 - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat à ce site ou scénario de base (moins de 400 pi),
 - b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificat « de base » dans **des scénarios avancés d'espace aérien non contrôlé** (au-dessous et au-dessus de 400 pi);
3. **PPL+ sans certificat de SATP - Options de supervision directe** - tout membre du MAAC ayant une PPL actuelle ou expirée peut exercer les fonctions suivantes :
 - a. superviser un **seul** non titulaire de certificat à cet endroit;
 - b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificat de base dans **un scénario avancé d'espace aérien non contrôlé** (inférieur et supérieur à 400 pi);

Remarques :

- c. Les titulaires de PPL+ seulement ne peuvent pas utiliser un SATP de manière indépendante dans des scénarios de base ou avancés, à moins d'être supervisés par un titulaire d'un certificat SATP dûment qualifié
- d. Si le PPL+ possède un certificat d'opérateur de SATP valide et à jour, la plus élevée des dispositions s'applique.

4. **Réviseur de vol SATP – Options de supervision directe** – Tout membre du MAAC possédant une certification de réviseur de vol valide et valide peut exercer toutes les fonctions d'un titulaire d'un certificat SATP avancé. L'IBIC n'a aucune incidence sur le programme d'examen de vol de Transports Canada ni sur les règlements du RAC qui y sont associés.

REMARQUE - Bien qu'ils soient en mesure d'assurer une supervision directe (seulement), les membres de l'IBIC ne peuvent pas utiliser un SATP par eux-mêmes, à moins d'atteindre le niveau de certification de pilote de SATP du RAC (de base ou avancé). Cela signifie qu'un membre ayant une PPL **seulement** ne peut pas légalement piloter un SATP au Canada, à moins d'être supervisé par un titulaire d'un certificat SATP de base ou avancé. De même, deux titulaires de PPL n'ont pas l'équivalent d'un titulaire de certificat de SATP et ne peuvent pas se superviser mutuellement – l'un d'eux doit avoir un certificat de SATP valide pour l'espace aérien ou le scénario effectué.

Voir la section sur la formation complémentaire de l'IBIC ci-dessous pour connaître les règles, les procédures et les détails

Instructeurs/vols de démonstration

Les pilotes débutants et les nouveaux membres doivent demander l'inspection de l'aéronef, l'assistance du pilote et démontrer leur compétence avant de voler seuls.

Observateurs

N'importe qui peut être un observateur pour un pilote de SATP.

Exigences ou autorisations en matière d'espace aérien

Ce site se trouve dans un espace aérien de classe G non contrôlé.

L'espace aérien contrôlé le plus proche verticalement est le FIR de classe E de Montréal CAE commence à 1798'agl (2000'msl).

L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est à plus de 20 nm.

Altitude du site : 952'agl (290m)

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

Il n'y a pas d'aérodromes à moins de 3 milles marins de ce site, par conséquent, les procédures de contrôle et d'évitement du MAAC sont jugées adéquates pour la sécurité aérienne.

Procédures normales d'utilisation des SATMP/SATPs/modèles

1. Avant les opérations quotidiennes, une inspection du site de SATP Wilco doit être consultée. Le MAAC appuie l'utilisation d'un seul sondage partagé sur le site de Wilco à condition que :
 - a. Un nouveau sondage sur place est effectué ou vérifié au moins une fois tous les 56 jours (horaire de NAV CANADA) et, s'il y a des changements, le sondage mis à jour est mis à la disposition de tous les membres.
 - b. Tous les renseignements sur l'étude du site sont facilement accessibles à tous les pilotes de SATP sur place (électroniquement ou imprimé).

- c. Avant chaque séance de vol, les membres doivent consulter les NOTAM de l'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 l'information NOTAM verbalement ou sur papier avec d'autres membres sur le site.
 - d. Les membres doivent confirmer qu'il n'y a pas de changements à l'aménagement du site qui affectent les distances avec les passants sans abri
 - e. Les membres doivent tous confirmer visuellement qu'il n'y a pas de changement aux obstructions du site, aux obstacles locaux et que les conditions météorologiques stipulées dans les exigences du MAAC sont respectées.
2. Les conditions météorologiques minimales prescrites par le MAAC pour les SATP sont les suivantes :
- a. aucun plafond nuageux (BKN ou OVC) **estimé** à 1000'agl si l'altitude approuvée du site est inférieure à 400' ou inférieure à 1000' au-dessus de toute altitude plus élevée approuvée;
 - b. l'APR pourra rester à 500 pieds verticalement et à 1 m (mille terrestre) horizontalement à l'écart de tout nuage, et une **visibilité horizontale estimée** à 3 m (5 km) ou plus autour de l'aire de vol;
 - c. aucune autre condition d'obscurcissement (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourrait rendre difficile le repérage des aéronefs grandeur nature.

REMARQUE – Les pilotes de SATP peuvent estimer les plafonds nuageux et la visibilité, à condition qu'ils le fassent de bonne foi en sachant que le but des limites météorologiques est de s'assurer que nous pouvons voir des aéronefs à grande échelle approcher.

3. Les membres doivent tous confirmer visuellement qu'il n'y a pas de changement aux obstructions du site, aux obstacles locaux et que les conditions météorologiques stipulées dans les exigences du MAAC sont respectées. Chaque pilote de SATP est responsable de s'assurer que les procédures et les exigences suivantes du MAAC ont été respectées avant le début de toute opération de SATP :
- a. Toutes les dispositions requises en matière de déclaration du fabricant du MAAC ont été respectées, y compris toutes les spécifications techniques des SATP vérifiées, les exigences du pilote et de l'équipage;
 - b. Tous les RPA et l'équipement requis ont été entretenus et toutes les mesures obligatoires ont été prises avant le vol, conformément à la déclaration du constructeur et
 - c. tous les documents tels que les déclarations du pilote, les manuels d'utilisation requis ou d'autres documents similaires sont présents;
 - d. Que les membres d'équipage requis sont dûment qualifiés, qu'ils ont fait les déclarations requises et qu'ils sont informés de l'opération.
4. Les militaires ne doivent pas utiliser un SATP la nuit à moins qu'il ne soit très éclairé, ne pèse moins de 25 kg et ne reste pas à moins de 400 pieds. Les membres doivent utiliser l'heure du canal météorologique de l'aéroport international de Québec (CYQB) pour déterminer la nuit légale.
5. Il n'y a pas de limite maximale au nombre de SATP aéroportés autorisés, à condition que tous les pilotes acceptent que tout SATP aérien supplémentaire dépasse les postes de pilotage disponibles et que ces pilotes se tiennent près des postes de pilotage. Les pilotes peuvent voler en formation à condition qu'ils y consentent.
6. Veuillez consulter le dessin ci-joint de l'installation du club, les zones d'installation normales du site telles que le stationnement, les zones de spectateurs, les aires de puits ou de rassemblement, et les zones de démarrage et de montée.

7. Les distances de zone tampon requises par le MAAC sont variables et à ce site :
 - a. 7 m de la ligne de vol aux postes de pilotage, 10 m de la ligne de vol aux puits et 30 m de la ligne de vol au spectateur et au stationnement.
8. Pendant l'assemblage du modèle, tous les pilotes doivent inspecter visuellement leur SATP. Tous les modèles seront assemblés dans la fosse ou dans la zone d'assemblage désignée. Des tests sans alimentation des commandes et de la sécurité intégrée peuvent également avoir lieu ici. Tous les essais motorisés doivent avoir lieu dans une zone de démarrage.
9. Tous les modèles, y compris les modèles électriques, seront retenus avant d'être armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées.
10. Consultez la carte ci-jointe pour connaître la zone de vol, y compris les zones d'exclusion aérienne.
 - a. Les activités aériennes doivent être immédiatement suspendues si des travaux agricoles sont effectués dans des champs adjacents.
11. Voici les procédures de décollage, d'approche, d'atterrissage et de récupération du site :
 - a. Les pilotes, ou leur observateur, doivent signaler tous les mouvements modèles.
 - b. La mise à l'eau manuelle et la mise à l'élastique doivent être effectuées en accord avec tous les pilotes qui volent, normalement d'un côté des postes de pilotage ou du 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 devant les postes de pilotage sans la permission 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. Pas de vol direct au-dessus de l'équipe de récupération.

Procédures d'urgence

Vol ou perte de contrôle.

Ce site est entièrement dans un espace aérien non contrôlé et l'aérodrome le plus proche est à plus de 9 nm – il n'y a pas de procédures particulières requises.

Dans le cas d'un aéronef hors de contrôle à destination de St-Jean-de-la-Lande, vous pouvez appeler le 911 et l'informer du problème.

L'espace aérien contrôlé latéralement le plus proche est xxxxx.

L'espace aérien contrôlé vertical le plus proche est xxxxx.

Les renseignements sur le contrat sont les suivants : (xxx) xxx-xxxx

Incident Accident

1. En cas d'accident évité de justesse ou de problème de sécurité entre un aéronef grandeur nature, un passant et nos RPA/modèles, **TOUS LES VOLS ET MODÉLISATIONS** doivent cesser immédiatement. Les membres concernés doivent remplir un rapport d'incident à signaler 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 que s'il s'agissait de SATP, vous devez le conserver pendant un an (RAC 901.49(2)). Reprenez le vol et la modélisation lorsque vous avez terminé.

- b. Si le membre ou les exploitants du site ou de l'événement jugent l'événement sérieux, le vol ou le mannequinat ne reprendront pas tant que les membres n'auront pas obtenu la permission écrite des organisateurs du site ou de l'événement.
- c. S'il y a contact physique entre un aéronef grandeur nature, un passant, un spectateur et un SATP/modèle MAAC, tous les vols ou modélisations cesseront jusqu'à ce que MAAC confirme que vous pouvez reprendre les opérations.
- d. Ce processus est pour **votre** protection.

Protocoles du Bureau de la sécurité des transports

1. En plus des exigences en matière de rapports du MAAC, conformément aux règlements et aux politiques du BST, les événements de SATP doivent être signalés au BST au 819-994-3741 ou au 1-800-387-3557 dès que possible après l'événement :
 - a. si un ATP d'une MTOW de plus de 25 kg est impliqué dans un accident au sens de l'alinéa 2(1)a) du Règlement du BST;
 - b. si une personne est tuée ou subit une blessure grave à la suite d'un contact direct avec une partie d'un EPR, y compris les parties qui se sont détachées de l'EPR; et
 - c. si une collision se produit entre un RPA et un aéronef traditionnel.

Un rapport complet doit être transmis au BST dans les 30 jours suivant l'événement :
<https://www.tsb.gc.ca/eng/incidents-occurrence/aviation/index.html>

Modèle de protocole de dommages/réparations

1. Dans l'éventualité d'un incident de modélisation normalement attendu qui nécessite un certain degré 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.
 - a. Toute réparation autre que mineure (remplacement d'une hélice cassée, etc.) doit être considérée comme un vol inaugural ou une opération. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord des SATP sont faites.
 - b. Toute réparation qui ne peut être réparée sur le terrain ne doit être réparée qu'à l'atelier de modélisation/propriétaire ou à un autre atelier de réparation. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord des SATP sont faites.

Difficultés de service

Une difficulté en service est définie comme toute condition qui affecte ou qui, si elle n'est pas corrigée, est susceptible d'affecter la sécurité de l'aéronef ou de toute autre personne. Étant donné que le MAAC a fait une déclaration d'assurance de la sécurité à Transports Canada qui est utilisée dans bon nombre de nos privilèges de vol des SATP, il est essentiel et une exigence réglementaire Le MAAC est informé de tout problème lié à notre déclaration d'assurance de la sécurité. Gardez à l'esprit que le MAAC a entièrement adopté une culture juste et ne pénalisera ni ne sanctionnera les membres qui signalent des préoccupations en matière de sécurité, aussi grandes ou petites soient-elles, lorsqu'elles sont faites de bonne foi.

1. Si un SATPm ou un SATP est utilisé en vertu d'une déclaration du fabricant (MAAC ou autre), le pilote du SATP doit s'assurer sans délai qu'un rapport soit déposé auprès du fabricant s'il rencontre l'un des symptômes suivants :
 - a. Toute incapacité de respecter les normes de détermination de position (norme 622) associées à la déclaration du fabricant, en ce qui concerne l'équipement ou le rendement de l'équipement.
 - b. Toute défaillance d'un composant de commandement et de contrôle essentiel non attribuable à l'usure normale ou à une mauvaise utilisation évidente (par exemple, batterie déchargée ou faible);
 - c. tout autre aspect de l'utilisation des SATP pour lequel la déclaration d'assurance de la sécurité n'a pas été respectée.

Modules complémentaires du MAAC

Opérations de SATP supérieures à 400 pieds agl

Le MAAC a effectué un examen de l'espace aérien et du site conformément à l'évaluation des risques liés aux opérations particulières du COAS et a déterminé les exigences suivantes pour que les membres utilisent un SATP de plus de 400 pi à ce site.

Évaluation de l'espace aérien

Il n'y a pas de volumes d'espace aérien contrôlé (basés sur le SFC ou commençant plus haut) à moins de 2 nm latéralement de ce site. L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est supérieur à 5 nm est (CYQB).

L'espace aérien contrôlé verticalement au-dessus de ce site commence à 2200 pieds au-dessus du niveau du sol (Québec/Aéroport international Jean-Lesage, QC TA Classe E – 2200 pieds d'altitude).

1. Pour déterminer l'altitude maximale admissible des SATP au-dessus du sol, déduire 500 de l'altitude de l'espace aérien contrôlé (2200 pi) et arrondir vers le bas. Cela équivaut à 1700' arrondi à 1700' - la base de l'espace aérien contrôlé de classe E est de 2200' AGL au-dessus de ce site.
2. Les APR MAAC doivent rester à 500 pieds sous la base de tout espace aérien contrôlé sus-jacent et à 2 nm latéralement à l'écart de l'espace aérien contrôlé. L'altitude maximale que le MAAC peut approuver dans tous les cas est de 1700'AGL, donc **l'altitude la plus élevée que le MAAC peut approuver est de 1700' AGL.**

Exigences de communication suffisantes

Il n'y a pas d'aérodromes à moins de 3 nm de ce site. Il n'y a pas de volumes d'espace aérien protégés, de routes aériennes représentées ou de voies couramment utilisées à proximité de ce site qui nécessitent des capacités de communication.

1. Lorsqu'il utilise une RPA au-dessus de 400 pi, le VO ou d'autres personnes peuvent choisir de surveiller la fréquence VHF de l'aviation en route de 127,6. C'est 100% facultatif.

Évaluation de l'observateur visuel (VO)

L'emplacement des postes de pilotage, l'évaluation générale de la topographie et de la direction de la ligne de vol et de la zone de vol génèrent les exigences suivantes pour le VO :

1. Au moins un VO doit être placé près de la ligne de vol, à portée de voix à des niveaux de voix de conversation normaux. Au besoin, équiper le VO d'un dispositif de bruit pour compléter les avertissements de l'aéronef.
2. Le VO doit être équipé de tout équipement de soutien déterminé par le club comme étant relatif à la durée des fonctions, comme de l'eau, une chaise ou de l'ombre du soleil, à condition qu'il n'interfère pas avec les fonctions du VO.
3. Le bruit ambiant non essentiel doit être réduit au minimum absolu (génératrices, musique, etc.)
4. Comme la zone de vol en altitude approuvée par le MAAC se trouve à moins de 500 pieds verticalement de l'espace aérien contrôlé adjacent, le VO ne peut pas assumer d'autres rôles.

Le club, le site ou l'événement doit :

1. S'assurer qu'une copie du COAS #930433 du MAAC et du formulaire de demande de COAS 26-0835 est présente et disponible pour tous les pilotes de SATP lorsque les opérations sont en cours.
2. Assurez-vous qu'une copie de ces règles, dans leur intégralité, est disponible pour tous les pilotes de SATP sur le site.
3. Communiquer à tous les membres du Club et marquer ce site comme fermé pour les opérations d'ATR au-delà de 400 pieds AGL, **s'il y a des changements importants aux critères d'arpentage du**

site (RAC901.27 a à h), à moins que le MAAC n'en ait été avisé, qu'il ait effectué une nouvelle SORA et qu'il ait délivré une nouvelle autorisation.

Le projet pilote de l'Afrique du Sud doit :

1. **N** 'utiliser qu'un SATP enregistré, déclaré et conforme aux exigences de la déclaration du fabricant du MAAC. Les autres déclarations des fabricants ne sont **pas** transférables à la présente politique.
2. Ne pas utiliser un SATP de plus de 400 pieds à moins d'être en possession d'un certificat d'exploitant de SATP avancé valide et à jour, ou sous la supervision directe d'un IBIC conformément à la politique du MAAC.
3. S'assurer que toutes les exigences en matière de documents du RAC et du COAS des pilotes de SATP ont été respectées et sont disponibles;
 - a. Certificats d'immatriculation, certification de pilote SATP et preuve de mise à jour de l'actualité;
 - b. Une pièce d'identité avec photo délivrée par le gouvernement,
 - c. Déclaration du propriétaire du fabricant pour chaque RPA;
 - d. Une déclaration de détermination de l'altitude, le cas échéant (pilote ou chaque RPA);
 - e. Le pilote de SATP a satisfait aux exigences de formation et de condition physique de l'équipage et a signé une déclaration.
4. S'assurer qu'un récent relevé du site et une vérification des NOTAM ont été effectués;
5. S'assurer que les membres d'équipage se déclarent correctement formés conformément à la politique du MAAC. Une confirmation verbale est suffisante.
6. S'assurer que la RPA répond aux exigences techniques du MAAC, y compris la déclaration du fabricant du MAAC, avant le début du vol et terminer tout vol si les exigences techniques ne sont plus respectées.
7. S'assurer que le RPA n'est utilisé qu'en VLOS (**pas de FPV autorisé** – y compris avec un observateur) et qu'il demeure dans la zone de vol approuvée sur le site.
8. Assurez-vous que le RPA ne transporte pas de « fret » ou d'autres articles à bord qui ne sont pas nécessaires pour le vol. Les caméras de bord et le matériel associé sont autorisés à condition que tous les composants soient solidement fixés à la cellule ou logés dans un compartiment qui ne peut pas être facilement ouvert en vol.

Toute équipe de SATP doit :

1. S'assurer que toutes les exigences en matière de documents du COAS ont été respectées et sont disponibles (déclaration de formation de l'équipage)
2. Se conformer aux instructions du commandant de bord
3. S'acquitter de leurs fonctions avec diligence et conformément à la politique du MAAC;
4. Informer toute personne responsable de tout problème qui l'empêche de respecter ses obligations.

L'APR doit être équipé de

1. Dispositif(s) fonctionnel(s) de type « à sécurité intégrée » ou conception selon la déclaration de fabrication du MAAC.
2. Balises/feux anticollision conformément à la politique du MAAC;
3. Suffisamment de carburant et d'énergie pour compléter la durée de vol prévue, plus 25% au réglage minimum des gaz suffisant pour un vol en palier contrôlé et comprend une réserve minimale requise par le MAAC pour permettre un atterrissage interrompu ou une approche interrompue et un circuit de retour à un atterrissage réussi. Le carburant et l'énergie dépensés pour rouler jusqu'aux puits ou toute procédure d'arrêt par la suite ne sont pas pris en compte dans ces calculs. Les RPA (planeurs) non motorisés doivent avoir une batterie de récepteur suffisante pour le vol et des réserves comme indiqué ci-dessus, à l'exception d'une tentative d'atterrissage interrompue.

MAAC : Lignes directrices minimales déclarées sur le carburant et l'énergie : 25%		
Durée prévue du vol	Réserve obligatoire (@25%)	Total Carburant/énergie requis
15 minutes	3,75 minutes	18,75 minutes
10 minutes	2,5 minutes	12,5 minutes
6 minutes	1,5 min	7,5 minutes
5 minutes	1,25 min	6,25 minutes
3 minutes	45 secondes	3 minutes 45 secondes

Opérations de SATP de plus de 25 kg - non approuvé

Opérations de SATP supérieures à 400 pieds AGL et supérieures à 25 kg - non approuvées

Commandant de bord du SATP

Règles générales du site – Supervision directe plus qu'un à un

Aux sites de « scénarios avancés » dans l'**espace aérien non contrôlé seulement**, le MAAC permet plus d'une surveillance directe individuelle à condition que les modalités de ce programme soient respectées. À cet égard, l'IBIC ne doit pas être considéré comme un enseignement de la RPA ou de la façon de piloter – il est destiné à diriger des **élèves** compétents qui ne possèdent pas les qualifications ou les documents appropriés. Ce qui suit constitue le programme MAAC en vertu des dispositions d'instructions sur la déclaration du fabricant du MAAC :

1. Le rôle principal de l'IBIC est d'assurer la conformité réglementaire de l'espace aérien, la sécurité et la connaissance de la situation. Dans un à cinq scénarios, l'IBIC n'est pas tenu de fournir une « instruction » pratique à chaque élève, c'est pourquoi chaque élève doit posséder au moins un certificat de base d'opérateur de SATP et une expérience de pilotage compétente en matière d'ATP.
2. Dans tous les cas, l'IBIC est le « poste de contrôle » et, pendant que l'IBIC est fournie, ses décisions, directives et ordres sur la ligne de vol sont définitifs et définitifs comme suit :
 - a. Aucune autre personne, y compris les responsables des clubs ou des événements, ne doit tenter de passer outre ou de contrecarrer un ordre de l'IBIC lié à la prestation du programme de l'IBIC.
 - b. Toutefois, l'IBIC doit obéir à tous les ordres de cessation de vol fondés sur les décisions ou les directives des responsables du site, du club ou de l'événement.
 - c. L'IBIC doit obéir à toutes les directives de sécurité aérienne émises par les autres membres, telles que détecter et éviter les appels « Avion » et doit adresser une réponse appropriée à tous les élèves sans réserve ni délai.
3. Tous les élèves doivent être informés et accepter que l'IBIC est responsable et que toutes ses décisions, ordres et instructions sont définitifs et doivent être respectés immédiatement, y compris jusqu'à la destruction potentielle de l'APR (écrasement intentionnel dans un endroit ou une manière sécuritaire).
 - a. Les élèves ne doivent pas démarrer, armer ou préparer un RPA pour le vol à moins que le CIBR ne l'ordonne.
 - b. Il est interdit à l'étudiant de déplacer un APR d'une zone de démarrage désignée avant que le CIRP ne lui en fasse pas l'avis. L'intention était de « lancer » ordonné tous les modèles sous le contrôle de l'IBIC.

- c. Il est interdit à l'élève de décoller ou de lancer un IBIC à moins que l'IBIC ne l'autorise. Ces autorisations peuvent être délivrées à tous les élèves ou pilotes ou accordées individuellement.
 - d. Par la suite, une fois que leur APR est en vol, les élèves doivent l'exploiter de manière indépendante, mais sous la direction générale de l'IBIC.
 - i. Les schémas de circulation RPA à RPA, l'évitement des collisions et autres demeurent le domaine des étudiants, à moins que des observateurs ou d'autres parties n'intercèdent.
 - ii. Tout ordre donné par un RVIC à un RPA individuel doit être accusé de réception par le pilote individuel (étudiant)
 - iii. Tous les ordres de groupe de l'IBIC doivent être reconnus par tous les élèves.
 - e. Les élèves, après avoir entendu les directives de sécurité des vols, telles que « avion », sont libres de se conformer aux réponses stipulées sur le site sans attendre que l'IBIC donne l'ordre. Ils doivent toutefois confirmer toute mesure de ce type auprès de l'IBIC dès que possible par la suite.
 - f. Tout élève qui connaît un bâton mort ou une situation d'atterrissage urgent est autorisé à prendre les mesures qu'il juge appropriées pour assurer la sécurité de son modèle et des occupants du site.
 - g. En cas de désaccord entre l'IBIC et les élèves, les autres responsables du site ou les membres, l'étudiant doit suivre les directives ou les ordres de l'IBIC.
4. Le nombre maximal d'élèves pour un ratio de l'IBIC est de cinq;
 - a. tous les étudiants doivent posséder un certificat d'opérateur de SATP « de base » et être en mesure d'utiliser leur SATP de manière autonome.
 - b. L'IBIC doit être titulaire d'un certificat SATP ou d'un certificat PPL+ valide
 - c. Le type de système de « contrôle pédagogique » n'est pas pertinent (boîte de copains ou commande vocale)
 5. L'IBIC doit être positionné et demeurer à portée de voix, à un niveau de conversation normal, de tous les élèves pendant qu'un APR est en vol.
 - a. À l'inverse, peu importe l'aménagement des postes de pilotage physiques, l'IBIC ne doit pas avoir lieu à moins que tous les élèves ne soient à portée de voix de l'IBIC.
 - b. Lorsque cela n'est pas possible, l'IBIC supplémentaire doit être utilisé ou le nombre d'élèves doivent rester à portée de voix.
 6. Le site doit interdire ou autrement interdire tout bruit étranger afin d'assurer une solide capacité de communication verbale entre l'IBIC et les élèves.
 7. Le règlement du site doit contenir des dispositions exigeant les conditions d'exploitation pour toutes les autres catégories de modèles.

Règles pour les autres participants/pilotes dans un site où plusieurs élèves reçoivent l'IBIC

8. Si elle fait partie d'une ligne de vol RPA (aux postes de pilotage) qui comprend l'une des places maximales allouées pour les élèves (jusqu'à 5) et qu'il y a plus d'une supervision individuelle de l'IBIC,
 - a. D'autres pilotes d'ATP conviennent qu'ils **doivent** suivre tous les ordres de l'IBIC liés à l'utilisation de l'ATP comme s'ils étaient un élève sous supervision directe. S'ils ne sont pas d'accord, suspendre les activités de l'IBIC ou ne pas permettre à des personnes d'exploiter d'autres EPR pendant la période d'activité de l'IBIC – il s'agit d'une responsabilité du site.
 - b. La directive de l'IBIC sera le plus souvent associée aux ordres de descendre, d'atterrir ou de cesser les opérations d'ATP pour des raisons de sécurité aérienne.

- i. Cette règle vise à s'assurer qu'il n'y a pas de confusion quant à qui fait quoi. Tous les autres modélisateurs actifs doivent s'y conformer, afin que l'IBIC sache que le scénario est sous contrôle en toute sécurité.
 - ii. D'autres pilotes peuvent toujours exercer un pouvoir de contrôle indépendant pour les atterrissages, etc., à condition qu'ils informent l'IBIC de leurs intentions.
9. AUCUN autre pilote d'APR ne peut se joindre à une séance de l'IBIC à plusieurs étudiants déjà active sans la permission de l'IBIC.
 - a. Par la suite, ils acceptent de suivre les mêmes règles de l'IBIC que s'ils étaient là au début de la séance.

Approbation de l'événement

1. TOUS les événements du MAAC qui nécessitent une approbation ou qui veulent une assurance MAAC doivent avoir lieu dans les sites du SOC et être approuvés par le MAAC. Tous les événements extérieurs avec SATP opérationnels doivent être approuvés par le MAAC.
2. **Les événements extérieurs qui sont clairement répertoriés comme des événements « réservés aux membres »,** quelle qu'en soit la raison, tels que les compétitions, les vols amusants, les vols aériens, les spectacles aériens, les courses aériennes, les démonstrations ou tout autre rassemblement organisé, **n'exigent pas** la conformité au COAS des événements du MAAC. **Toute publicité/avis, y compris à l'interne du 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 le nom que vous avez donné à votre événement, si votre événement extérieur comprend des SATP opérationnels (volants) **et** qu'il est ouvert/annoncé au grand public de quelque manière que ce soit, vous **devez** répondre aux exigences du COAS du MAAC (le GCA travaillera avec les clubs sur les règles requises). Toute publicité ou avis, y compris à l'interne du MAAC, **doit** inclure 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 au COAS d'événement du MAAC est requise.

Pilotes de SATP étrangers (américains ou autres)

Le MAAC a déjà obtenu l'approbation de Transports Canada pour que les pilotes étrangers de SATP puissent utiliser des SATP sur nos sites et événements du MAAC (MPPD14 approuvé en juillet 2023). Les pilotes étrangers n'ont qu'à se joindre au MAAC et à suivre les dispositions de la MPPD14 (sur le site Web). Voir aussi le SATP Wilco NOTAM (2024-02).

Plus de 400'agl et plus de 25 kg - Non approuvé

Règles de l'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'il a lu toutes les politiques du MAAC et qu'il a soumis une trousse d'événement indiquant qu'il s'est conformé du

- mieux possible.
- b) S'assurer que le site répond à toutes les exigences organisationnelles et logistiques de l'événement MAAC, telles que la signalisation, le contrôle du stationnement, les barrières de sécurité pour les spectateurs, les toilettes et la nourriture, ainsi que les exigences en matière de sécurité incendie et médicale en fonction de la fréquentation prévue.
 - c) S'assurer que l'événement est conforme à la politique du MAAC et aux exigences du RAC ou du COAS.
 - d) Assurez-vous que le panneau d'avertissement des événements du MAAC est affiché pour l'événement.
 - e) S'assurer que tous les modélisateurs/pilotes de SATP présents sont **membres actuels du MAAC**.
 - f) Prendre des mesures raisonnables pour s'assurer que tous les modélisateurs et pilotes de SATP présents **reçoivent un exposé** sur le site ou les règles de l'événement en utilisant la liste de vérification minimale du MAAC (ci-jointe).
2. En plus de tout ce qui précède et des règles du club, lors de tout événement où le public est présent en vertu du COAS MAAC, les organisateurs de l'événement sont responsables de s'assurer que :
- a) Des panneaux d'avertissement du MAAC sont installés à tous les points d'entrée publics.
 - b) Une copie du COAS et de la demande du MAAC est sur place et mise à la disposition de tous les pilotes de SATP.
 - c) Tous les pilotes de SATP signent la feuille d'affichage de Transports Canada.
 - d) Tous les pilotes de SATP reçoivent un exposé sur les règles du site et
 - e) Un observateur visuel est toujours présent en vol de SATP.
 - f) Assurez-vous que toutes les mesures de suivi sont effectuées après l'événement, notamment les documents de Transports Canada.
3. Tout membre qui assiste à un événement doit :
- a) Se conformer à toutes les règles du CAR, du COAS, du MAAC et du club ou de l'événement, au besoin.
 - b) Ne pas utiliser de modèle ou de SATP à moins d'assister ou d'obtenir une séance d'information du pilote.

Diagrammes/cartes

Schéma d'aménagement du site.

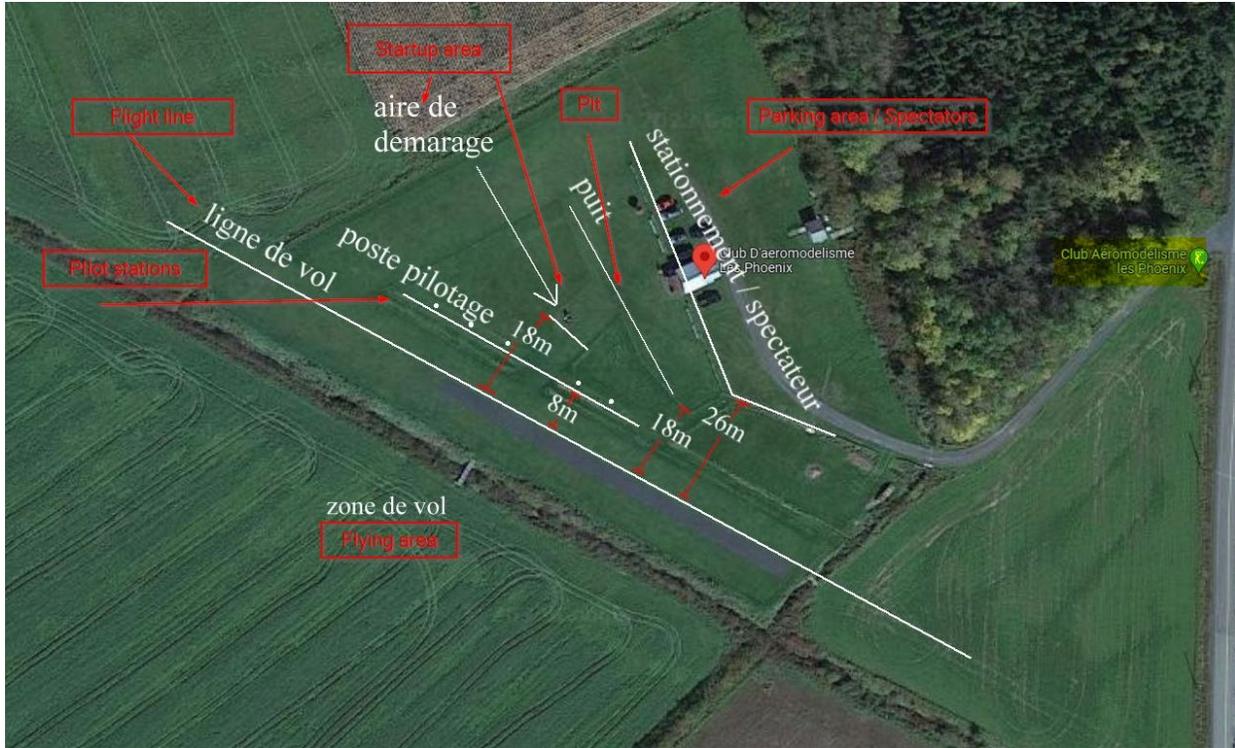
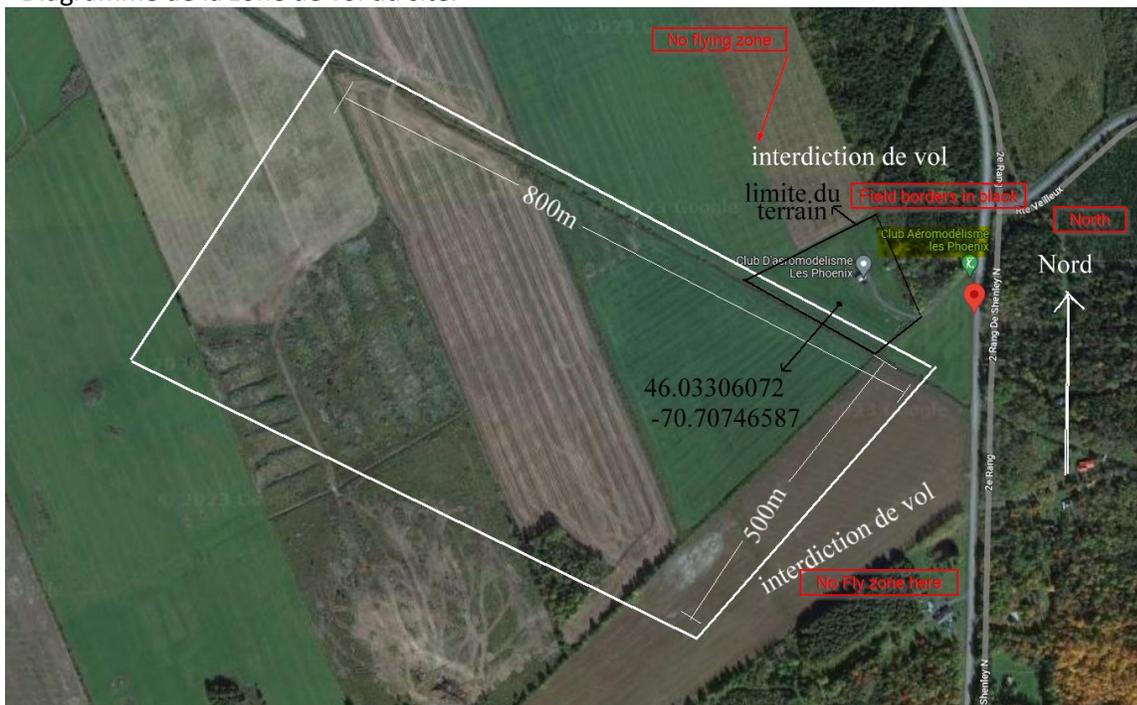


Diagramme de la zone de vol du site.



WARNING!



**AEROMODELING
MAY CAUSE
SERIOUS INJURY!**

**PROCEED AT
YOUR OWN RISK!**

AVERTISSEMENT!

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

**PROCÉDEZ À VOS PROPRES
RISQUES!**