Les Ailerons
Terrain de vol 4E Rang Thurso
Règlements du site 2025

MAAC Apprové pa MAAC le 6 mai, 2025

L'ensemble de règlements suivant doit être mis à la disposition de tous les pilotes de SATP qui utilisent des SATP sur ce site, que ce soit par voie électronique ou imprimée. Rien dans ces règlements ne dispense le pilote de SATP de ses exigences individuelles de conformité au RAC.

Règlements administratifs

Club: Les Ailerons (#96, Zone G)

Nom du terrain: 4E Rang Thurso

Location: 1136 Rang 4, Lochaber-ouest, Qué. J0X 3B0

Coordonnées du poste de pilotage: 45° 36’ 3.00”N, 75° 20’ 59.60”W

Contact(s): Jean-Guy Pelletier, MAAC 57765, President
Jean-guy_p@bell.net, (819) 770-2767

Conditions d'utilisation - Toute personne utilisant ce site de modélisme doit :
1. être membres en règle de MAAC et détenir une licence SATP de base.
2. être membre du Club Les Ailerons, ou un invité du Club Les Ailerons;
3. accepter de respecter le code de sécurité de MAAC et toutes les autres règlements du site.

Tout membre de MAAC participant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à toute réunion préparatoire des modélistes, ou de lire et de suivre toutes les règlements du site/événement. Le club ou l'exploitant du site est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu’une réunion préparatoire des modélistes a lieu pour chaque modéliste utilisant le site.

1. Les invités et les spectateurs ne sont pas autorisés à circuler dans la zone de vol (puits, postes de pilotage, piste). Ils doivent rester dans l'aire des visiteurs de de stationnement.
2. Les enfants doivent rester sous la surveillance constante de leurs parents.
3. Les animaux domestiques doivent toujours être sous surveillance, en laisse ou attachés dans l'aire des visiteurs ou de stationnement.
4. Les membres et les visiteurs sont priés de rapporter leurs déchets lorsqu'ils quittent le site.
5. Le président du club ou le directeur de l'événement informera tous les pilotes, invités et visiteurs des règles applicables à l'événement.
6. Les règles d'événement, de sécurité et d'éthique sont régulièrement révisées et mises à jour par tous les membres présents lors de l'assemblée générale du club.

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

En cas d'urgence, composez le (9-1-1) - l'adresse du site à fournir aux premiers répondants est: 1136 Rang 4, Lochaber-ouest.

On demandera à un membre de rester sur la route d'accès pour guider les véhicules d'urgence

Une trousse de premiers soins et un extincteur sont situés sur le mur de l'abri.
Les pilotes de turbines à gaz sont tenus de fournir leur propre extincteur spécial. La station de démarrage de la turbine à gaz est équipée d'un pare-flammes.

Règlements de modélisme

Catégories de modélisme approuvées par MAAC

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

Catégorie approuvée	Limites de poids/puissance	Altitude/limites d'utilisation
mSATP	Moins de 250 grammes	400'agl
SATP	25 kg ou moins	400/1000'agl
Vol circulaire	Non Approuvé	
Vol libre		
Modèles spatiaux		
Véhicules de surface		

Éléments complémentaires de site approuvés par MAAC

Les Éléments complémentaires suivants ont été approuvés sur ce site, à condition que toutes les règles pertinentes de MAAC, la politique et les conditions du COAS soient respectées par le site et ses utilisateurs.

Module complémentaire approuvé	Limites de poids/puissance	Altitude/limites d'utilisation
Poids du SATP (25-35 kg)	25-35 kg	400’agl
Altitude SATP	Moins de 25 kg	1000'agl
Altitude et poids du RPAS (>25 kg)	25kg or more	400’agl
PECS[1]	Voir la section ci-dessous	

Spécifications techniques SATP; exigences ou restrictions

[1] NdT :Pilote En Charge de SATP, PECS, en anglais : RPAS Pilot in Charge

1. Exigences relatives aux mSATP – Les mSATP ne peuvent pas être enregistrés auprès de Transports Canada. Les mSATP 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 MAAC répond à ces exigences. Les mSATP lors des événements annoncés doivent être conformes au COAS des événements MAAC.
2. Exigences du RAC pour les SATP – Il n'y a pas de restrictions particulières du RAC pour les modèles de SATP.
3. Exigences du club/site/événement - Ce site se trouve dans une zone sensible au bruit et tous les modèles alimentés par moteurs à combustion interne doivent être équipés de silencieux et vérifiés pour une intensité sonore excessive. Aucun modèle produisant une intensité sonore supérieure à 95 dB mesurée à 3 pieds n'est autorisé - ou similaire.
4. Exigences supplémentaires de MAAC – Les SATP exploités à plus de 400 pieds agl doivent être conformes à la déclaration du manufacturier de MAAC et des exigences du SFOC.

Qualifications ou exigences de l'équipage.

1. Exigences relatives aux mSATP – Les mSATP n'exigent pas de certificat d'exploitant de SATP, mais sont réglementés en vertu de l'article 900.06 du RAC et de la partie VI du RAC. À l'exception des événements annoncés, il n'y a pas de restriction d'âge MAAC ou CAR sur les vols mSATP. La conformité au code de sécurité MAAC répond à toutes les exigences.
2. Exigences du pilote CAR des SATP. Tous les pilotes de SATP qui utilisent ce site doivent avoir la certification SATP der BASE. Un certificat SATP ADVANCÉ est requis pour une utilisation à plus de 400 pi agl
3. Exigences du club, du site ou de l'événement. Ce site recommande à tous les pilotes de mRPAS/RPAS d'avoir la certification “ailes” de MAAC,
4. Exigences supplémentaires de MAAC – Les pilotes de SATP qui exploitent plus de 400 pieds AGL doivent se conformer aux exigences du COAS/MAAC relatives aux SATP énumérées dans la section sur les ajouts. Tous les visiteurs de l'événement doivent être informés pour s'assurer du respect de ces exigences.

Qualifications ou exigences de l'équipage.

1. Exigences relatives aux mRPAS - Les mRPAS n'exigent normalement pas d'équipage en vertu du RAC.
2. Exigences du RAC pour les SATP - La présence d'observateurs visuels est obligatoire pour l'exploitation à plus de 400 pi agl et lors d'événements publics.
3. Exigences du club, du site ou de l'événement - Les observateurs doivent être utilisés à tout moment où il y a 4 postes de pilotage ou plus en service, en particulier pendant le Fun Fly ou d'autres événements spéciaux où des non-membres du club sont présents. L'utilisation de l'aide et de la mécanique est laissée à la discrétion de chaque membre.
4. Exigences supplémentaires du MAAC - L'équipage du SATP qui aide les pilotes exploitant à plus de 400 pieds agl doit se conformer aux exigences du pilote du MAAC/COAS énumérées dans la section supplémentaire du présent document.

Règlements pour l'équipage

Observateurs visuels

1. La présence d'observateurs visuels (OV) est **obligatoire pour l'utilisation d'un SATP à plus de 400 agl et lors d'événements publics**. Lorsqu'il est nécessaire de le faire sur ce site, aucun membre ne doit utiliser un SATP à moins que :
   a. Il y a un ou des observateurs visuels qui ont reçu un exposé ou une formation sur les procédures à suivre sur le site ou l'événement lorsqu'ils ont repéré un conflit potentiel avec un aéronef de pleine grandeur.
   b. Au moins un observateur visuel par ligne de vol est requis.
   c. L'OV ne doit pas regarder les modèles – leur seul rôle est de scruter le ciel environnant à la recherche d'avions de pleine grandeur qui approchent.
   d. Placez l'OV là où il a une vue dégagée - il n'est pas acceptable de s'asseoir à l'ombre à côté d'un véhicule récréatif/d'une structure. De même, ils doivent être situés de manière à avoir une capacité de communication raisonnable avec tous les pilotes/modélistes.
   e. Utilisez des aides visuelles au besoin – lunettes de soleil, chapeaux à larges bords, parasols, jumelles ou similaires. S'il est placé loin des postes de pilotage, fournissez des moyens de notification appropriés tels que des klaxons à air comprimé, des lumières, des radios, etc.
   f. Étant donné que le plafond d'altitude approuvé se trouve à moins de 500 pieds verticalement de l'espace aérien contrôlé adjacent, l'OV ne peut assumer aucun autre rôle (à l'exception du PECS).

2. Ces règles garantissent la mise en place d'un protocole clair/commande / réponse – 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 le passage ou s'écarter de la trajectoire des aéronefs de pleine grandeur en toutes circonstances – sans exception. Il n'incombe jamais aux pilotes de pleine grandeur de céder aux modèles – jamais.**
   b. Lorsqu'il aperçoit, entend ou est informé (ATC ou autre) qu'un avion pourrait présenter un danger dans le cadre des activités de modélisme, l'OV doit crier d'une voix forte et claire " AVION". **En cas de doute, ne pas hésiter à lancer un avertissement.**
   c. En entendant cette commande, tous les pilotes doivent descendre à une altitude aussi basse que possible en toute sécurité et, au besoin, atterrir. L'objectif est de quitter l'espace aérien verticalement, puis de déterminer si l'ATP peut continuer à fonctionner en toute sécurité.
   d. **Les manœuvres d'évasion latérale sont interdites au-dessus de 60'AGL.** La descente à 60'agl (au niveau de la cime de l'arbre) est l'intervention initiale acceptée de Transports Canada. Les membres qui volent à proximité des aérodromes ou à partir des aérodromes ont des exigences d'intervention spécifiques différentes.
   e. Lorsqu'il détermine que l'aéronef à grande échelle ne constitue plus une menace, l'OV ou d'autres personnes doivent crier d'une voix forte et claire " TOUT CLAIR ".
   f. SI l'ATC, un représentant de Transports Canada, le directeur de programme ou son délégué a donné un ordre d'arrêt de vol, des directives ou d'autres éléments semblables, tous les modèles réduits doivent cesser immédiatement et ne doivent pas reprendre avant d'avoir obtenu la permission de la personne ou de l'organisme qui a émis l'ordre d'arrêt de vol.
   g. Par la suite, les activités de modélisme peuvent reprendre normalement.

Directeur de programme, Directeur des opérations aériennes (Air Boss) – Coordonnateur ATC

Ce site se trouve dans un espace aérien non contrôlé – un directeur de programme/ Directeur des opérations aériennes (Air Boss), Coordonnateur ATC n'est pas nécessaire

PECS – Pilote En Charge de SATP

Il s'agit des options qui s'offrent à tout membre de MAAC pour assurer qu'un PECS est disponible pour la supervision directe d'une autre personne sur ce site. **CES RÈGLES SONT SPÉCIFIQUES À CE SITE**.

1. **Titulaire d'un certificat SATP de base - Options de supervision directe** – tout membre de MAAC ayant un certificat SATP de base valide et valide peut exercer les fonctions suivantes :
    a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur un site de base
    b. Ne doit pas superviser un groupe d'autres personnes, indépendamment de tout certificat.
    c. Ne doit superviser aucun autre membre dans un cas de "vol avancé".

2. **Titulaire d'un certificat SATP avancé - Options de supervision directe** – tout membre de MAAC titulaire d'un certificat SATP avancé valide peut exercer les fonctions suivantes :
    a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur **n'importe quel site** ou scénario de base,
    b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificat " de base " dans des **scénarios avancés d'espace aérien non contrôlé** (au-dessus de 400), comme indiqué dans les règlements du site.

3. **LPP[2]+ sans certificat SATP - Options de supervision directe** - tout membre de MAAC ayant une LPP actuelle ou expirée peut exercer les fonctions du PECS comme suit :
    a. superviser un **seul** non-titulaire d'un certificat sur un site de base,
    b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificat de base dans un **scénario avancé d'espace aérien non contrôlé** (au-dessus de 400 pieds), comme indiqué dans les règles du site.

    Notes:
    c. PPL+ ne peut pas superviser un non-titulaire de certificat dans l'espace aérien contrôlé – au moins une personne doit avoir un certificat d'opérateur de RPAS valide.
    d. Les titulaires d'une PPL+ uniquement ne peuvent pas exploiter indépendamment un SATP dans des scénarios de base ou avancés, à moins d'être supervisés par un titulaire d'un certificat de SATP dûment qualifié. Un titulaire de PPL+ uniquement ne peut pas superviser un autre titulaire de PPL+ uniquement lorsqu'il se trouve dans un espace aérien contrôlé - au moins une personne doit avoir au moins un certificat d'opérateur de SATP de base valide. Si le PPL+ dispose d'un certificat d'opérateur de SATP valide et à jour, la plus élevée des deux dispositions s'applique.

4. **Évaluateur de vol SATP – Options de supervision directe** – tout membre de MAAC possédant une certification d'évaluateur de vol valide peut effectuer toutes les tâches d'un titulaire d'un certificat SATP avancé. Le PECS n'a aucune incidence sur le programme d'évaluateurs de vol de Transports Canada ni sur les règlements du RAC qui s'y rattachent.

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

[2] Licence de Pilote Privé

Voir la section Ajout PECS ci-dessous pour les règles, les procédures et les détails

Instructeurs/Vols de démonstration
Aucune règle spécifique du site n'est requise.

Observateurs visuels (OV)
Des guetteurs doivent être utilisés à tout moment :

- il y a 4 postes de pilotage ou plus en service spécialement pendant un Festi-Vol (Fun Fly) ou d'autres événements spéciaux
- où des visiteurs ou des spectateurs sont présents.
- pour chaque pilote volant en mode FPV.
- afin de s'assurer qu'aucun pilote de SATP ne survole les véhicules empruntant la route Mont De Quatre à l'est du site.

Exigences ou autorisations de l'espace aérien

Ce site se trouve dans (espace aérien de classe G non contrôlé) aucune permission n’est nécessaire.

L'espace aérien contrôlé le plus proche verticalement est à 1500'msl (1153'AGL).
L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est Gatineau (CYND) classe E xone de contrôle à 5.17mn à l’ouest.

Procédures d'aérodrome à proximité (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 voir et d'éviter de MAAC sont jugées adéquates pour la sécurité aérienne.

Procédures normales d'utilisation mRPAS/RPAS/modèle

1. Avant les opérations quotidiennes, une analyse de site de RPAS Wilco doit être consultée. Le MAAC appuie l'utilisation d'une seule analyse de site RPAS Wilco, à condition que :
   a. Une nouvelle analyse 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, la mise à jour de l'analyse de site est mise à la disposition de tous les membres.
   b. Tous les pilotes de SATP sur place ont facilement accès à tous les renseignements sur les analyse de site (par voie électronique ou imprimée).
   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 modifications apportées à l'espace aérien ou aux aérodromes. Au moins un membre doit vérifier le NOTAM de l'aviation pour Gatineau (CYND) à l'aide du site Web de NAV CANADA ou du 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. Les membres peuvent partager des informations NOTAM verbalement ou sur papier avec d'autres membres sur le site.
   d. Les membres doivent confirmer qu'il n'y a aucun changement à l'aménagement du site affectant les distances par rapport aux passants non-abrité.

e. Les membres doivent chacun confirmer visuellement qu'aucun changement n'a été apporté 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 MAAC pour commencer ou poursuivre l'exploitation des SATP MAAC sont les suivantes :
   a. l'absence de plafond nuageux (partiellement ou couvert) estimée à 1000' agl si l'altitude approuvée par le site est inférieure à 400' ou inférieure à 1000' au-dessus de toute altitude supérieure approuvée par le site, et
   b. l'ATP pourra rester à 500 pieds verticalement et à 1 mt (mille terrestre) horizontalement à l'écart de tout nuage, et
   c. une visibilité horizontale estimée de 3 mt (5 km) ou plus autour de la zone de vol, et
   d. Pas d'autres conditions d'obscurcissement (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourraient rendre difficile le repérage d'avions à grande échelle.

   REMARQUE – il n'y a pas de conditions météorologiques pour l'aviation disponible pour Les Ailerons, de sorte que les pilotes de SATP peuvent estimer les plafonds nuageux et la visibilité, à condition qu'ils le fassent de bonne foi, en comprenant que l'objectif des limites météorologiques est de s'assurer que nous pouvons voir les aéronefs de pleine grandeur approcher.

3. Chaque pilote de SATP doit s'assurer que les procédures et les exigences suivantes de MAAC ont été respectées avant le début de l'opération de tout SATP :
   a. Toutes les dispositions requises de la déclaration du fabricant de MAAC ont été respectées, y compris toutes les spécifications techniques du SATP vérifiées, les exigences du pilote et de l'équipage, et
   b. Tous les ATP et l'équipement requis ont été entretenus et toutes les actions obligatoires ont été prises avant le vol, conformément à la déclaration du constructeur ;
   c. tous les documents tels que les déclarations du pilote, les manuels d'utilisation requis ou autres documents semblables sont présents ;
   d. Que tous les membres d'équipage requis soient correctement qualifiés, qu'ils ont fait toutes les déclarations requises et qu'ils ont été informés de l'opération.

4. Les membres ne doivent pas utiliser un SATP la nuit à moins qu'il ne soit bien éclairé, qu'il pèse moins de 25 kg et qu'il reste inférieur à 400 pi agl. Les membres doivent utiliser l'heure de la chaîne météorologique locale pour déterminer la nuit légale.

5. Les pilotes peuvent voler en formation à condition qu'ils y consentent.

6. Voir les diagrammes ci-dessous pour les zones normales d'installation du site telles que le stationnement, les zones de spectateurs, les zones de puits ou de rassemblement et les zones de démarrage/réglage.

7. Les distances tampons requises par MAAC sont variables et sur ce site sont les suivantes :
   a. 7 m de la ligne de vol aux postes de pilotage, 10 m de la ligne de vol aux stands et 30 m de la ligne de vol au spectateur et au stationnement.

8. Après avoir assemblé le RPAS, le pilote effectuera un test de portée radio avant le premier vol.

9. Tous les modèles, y compris les modèles électriques, seront retenus avant d'être armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées.

10. Voir les diagrammes ci-dessous pour la zone de vol, y compris les zones 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.
    a. Il est interdit de survoler les routes adjacentes ou les structures à proximité, celles-ci se trouvent dans la zone d'interdiction aérienne.
    b. Doit rester à 30m de la route ou des structures.
    c. Il est interdit de voler pendant la tonte de l'herbe et l'entretien des champs.

11. Voici les procédures de décollage, d'approche, d'atterrissage et de récupération du site :

    a. Les pilotes, ou leur observateur, doivent annoncer tous les mouvements du modèle.
    b. Le lancement à la main et le lancement à l'élastique doivent être effectuées en accord avec tous les pilotes qui volent – normalement d'un côté des postes de pilotage ou du puit.
    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 par le travers des postes de pilotage sans la permission des autres pilotes aux commandes.
    e. La récupération des modèles 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 n'a pas été récupéré. Pas de vol direct au-dessus de l'équipe de récupération.

Procédures d'urgence

Vol hors contrôle ou liaison perdue.
Les pilotes de SATP doivent savoir qui aviser en cas de vol hors contrôle d'un SATP à l'extérieur de nos zones de vol approuvées par MAAC **qui pourraient raisonnablement pénétrer** dans le volume d'espace aérien contrôlé le plus proche. Veuillez noter que ce processus n'est pas requis pour les vols temporairement et immédiatement à l'extérieur de la zone de vol approuvée par le MAAC, ou pour les accidents ou les “ atterrissages ” hors site à l'extérieur de la zone de vol approuvée par le MAAC.

1. Si vous faites l'expérience d'un vol hors contrôle d'un ATP et que, selon vous, en tant que pilote aux commandes (y compris les scénarios PECS), l'ATP dispose de suffisamment d'énergie ou de capacité pour se rendre et entrer dans le volume d'espace aérien contrôlé identifié (latéralement ou verticalement, ou les deux), vous êtes légalement tenu d'essayer de contacter les organismes énumérés ci-dessous et de les informer de la situation de vol.
2. Le MAAC a évalué ce site et a déterminé ce qui suit :

Ce site se trouve entièrement dans un espace aérien non contrôlé

    a. Latéralement, le volume de l'espace aérien contrôlé le plus proche est:

Espace aérien contrôlé le plus proche – Vol hors contrôle- Latéralement				
Altitude	Nom, classe, type	Distance et direction	Altitude	Coordonnées
Moins de 400'	CYND (Gatineau) Classe E CZ	5.17mn Ouest	SFC – 3000'	Gatineau ATC 819-643-2961
Au-dessus de 400'	CYOW Classe C TCA	Situé au-dessus	2500’MSL	Région d'information de vol de Montréal (514) 633-3365

b. Verticalement
Si vous faites l'expérience d'un vol hors contrôle alors que vous volez à des altitudes plus élevées (au-dessus de 400 pieds), ou si le modèle monte de manière incontrôlable et que, de l'avis du pilote aux commandes, il peut pénétrer dans l'espace aérien contrôlé sus-jacent ou adjacent, contactez l'agence répertoriée dès que possible.

Espace aérien contrôlé le plus proche – Vol hors contrôle - Verticalement				
Emplacement	Nom, type de classe	Basé à	Autre	Contact Info
Sur le site	CYOW Classe E TA	Au dessus du site	1500’MSL	Région d'information de vol de Montréal (514) 633-3365

Incident Accident

1. S'il y a un quasi-accident ou un problème de sécurité entre un aéronef de pleine grandeur, un spectateur et nos ATP/modèles, **TOUT VOL/MODÉLISME** doit cesser immédiatement. Les membres concernés doivent remplir un rapport d'incident à signaler et le soumettre à MAAC et à l'organisateur du site/de l'événement, et suivre la politique de MAAC.
   a. Si le ou les membres concernés estiment que le risque était très minime, ils peuvent remplir leur propre auto déclaration 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 d'un SATP, vous devez conserver ce formulaire pendant un an (RAC901.49 (2)). Reprenez le vol/le modélisme lorsque vous avez terminé.
   b. Si le membre ou l'exploitant du site/de l'événement juge l'événement sérieux, le vol/le modélisme ne reprendront pas tant que les membres n'auront pas reçu l'autorisation écrite des organisateurs du site/de l'événement.
   c. S'il y a contact physique entre un aéronef de pleine grandeur, un passant, un spectateur et un SATP ou un modèle réduit MAAC, tous les vols et modélismes cesseront jusqu'à ce que MAAC confirme que vous pouvez reprendre vos activités.
   d. Ce processus est destiné à **votre** protection.

Protocoles du Bureau de la sécurité des transports

1. En plus des exigences de signalement de MAAC, conformément aux règlements et aux politiques du BST, les événements liés aux 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 dont le PMAD[3] (Poids Maximum au Décollage) est supérieure à 25 kg est impliqué dans un accident au sens de l'alinéa 2(1)a) du Règlement sur le BST ;
   b. si une personne est tuée ou subit des blessures graves par suite d'un contact direct avec une partie d'un ATP, y compris les parties qui se sont détachées de l'ATP ; et
   c. en cas de collision entre un ATP et un aéronef de pleine grandeur.

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

Protocole d'endommagement/réparation du modèle

1. Dans l'éventualité d'un incident de modélisme normalement prévisible 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 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 cassée, etc.) doit être traitée comme un vol ou une opération inaugurale. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord du SATP sont effectuées.
   b. Toute réparation qui ne peut pas être réparée sur le terrain ne doit être réparée qu'à l'atelier du modéliste/propriétaire ou dans un autre centre de réparation. Assurez-vous que les entrées dans le journal de bord du SATP sont effectuées.

<u>Difficultés de service</u>

Une difficulté de service est définie comme toute situation qui, si elle n'est pas corrigée, est susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef ou d'une autre personne. Étant donné que MAAC a fait une déclaration d'assurance de la sécurité à Transports Canada qui est utilisée dans bon nombre de ses privilèges de vol de SATP, il s'agit d'une exigence réglementaire essentielle et MAAC devra être informé de tout problème lié à notre déclaration d'assurance de la sécurité. N'oubliez pas que le MAAC a pleinement adopté une culture juste et ne pénalisera ni ne disciplinera les membres qui signalent des problèmes de sécurité, qu'ils soient importants ou petits, lorsqu'ils le font de bonne foi.

1. Si un mSATP ou un SATP est exploité en vertu d'une déclaration du fabricant (MAAC ou autre), le pilote du SATP doit s'assurer qu'un rapport est déposé sans délai auprès du constructeur s'il rencontre l'un des éléments suivants :
   a) Toute incapacité à satisfaire aux normes de détermination de position (norme 622) associées à la déclaration du fabricant, liées à l'équipement ou à la performance de l'équipement.
   b) Toute défaillance d'un composant critique de commande et de contrôle non attribuable à une usure normale ou à une mauvaise utilisation évidente (par exemple, batterie déchargée/faible), et
   c) tout autre aspect de l'exploitation d'un SATP pour lequel la déclaration d'assurance de la sécurité n'a pas été respectée.

[3] MTOW en anglais : Maximum Take-Off Weight

Modules complémentaires MAAC

Opérations de SATP au-dessus de 400'AGL

Le MAAC a effectué un examen de l'espace aérien et du site conformément à l'évaluation des risques liés aux opérations spécifiques (ÉROS)[4]du COAS et a déterminé les exigences suivantes pour que les membres puissent exploiter un SATP de plus de 400 pieds sur ce site.

Évaluation de l'espace aérien

Il n'y a pas de volumes d'espace aérien contrôlés (basés au sol ou en commençant plus haut) à moins de 2 milles nautiques latéralement de ce site. L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est la zone de contrôle de classe E de Gatineau, à 5,13 mn à l'ouest.
L'espace aérien contrôlé verticalement au-dessus de ce site est basé à 1500 pieds au-dessus du niveau de la mer (MSL)

1. Pour déterminer l'altitude maximale permise d'un SATP au-dessus du sol, soustrayez l'altitude du site (347' MSL) de l'altitude de l'espace aérien (1500' MSL) qui est égale à 1153' AGL. Arrondi à 1100'AGL - qui est la base de l'espace aérien contrôlé.
2. Les ATP doivent rester à 500 pieds au-dessous de la base de tout espace aérien contrôlé sus-jacent, mais le MAAC peut appliquer une distance verticale réduite de 100 pieds dans ce cas, donc l' **altitude la plus élevée approuvée pour le SATP du MAAC est de 1000 'AGL.**

Exigences suffisantes en matière de communication

Il n'y a pas d'aérodromes à moins de 3 milles nautiques de ce site. Il n'y a pas de volumes d'espace aérien protégés, de routes aériennes illustrées ou de trajectoires couramment utilisées à proximité de ce site qui nécessitent des capacités de communication. L'approche IFR (MDA) CYND et les trajectoires de départ (pente de montée) sont suffisamment supérieures à l'altitude approuvée. L'évaluation des schémas de circulation normalement attendus donne les résultats suivants :
Il n'y a aucune exigence de communication sur ce site.

Évaluation de l'observateur visuel (OV)

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 OV :

1. Au moins un OV doit être positionné près de la ligne de vol, à portée de voix à des niveaux normaux de voix de conversation. Si nécessaire, équipez le VO d'un dispositif sonore pour compléter les avertissements concernant un avion.
2. Le OV doit être équipé de tous les dispositifs de communication aéronautique requis, tels que des radios VHF, des téléphones portables ou d'autres dispositifs.
3. L'OV doit être équipé de tout équipement de soutien déterminé par le club comme étant relatif à la durée des tâches, tel que de l'eau, une chaise ou de l'ombre du soleil, à condition que cela n'interfère pas avec ses tâches.
4. Étant donné que le plafond d'altitude approuvé se trouve à moins de 500 pieds verticalement de l'espace aérien contrôlé adjacent, l'OV ne peut assumer aucun autre rôle.

Le Club/site/événement doit :

[4] NdT :SORA en anglais : Specific Operational Risk Assessement. EROS étant le sigle utilisé par transport Canada

1. Assurez-vous qu'une copie du COAS #930433 et du formulaire de demande de COAS 26-0835 est présente et disponible pour tous les pilotes de SATP pendant les opérations.
2. S'assurer qu'une copie de ces règles, dans leur intégralité, est mise à la disposition de 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'APR au-dessus de 400'AGL, **s'il y a des changements substantiels aux critères d'étude de site** (CAR901.27 a à h), à moins ou jusqu'à ce que MAAC en ait été avisé, ait effectué une nouvelle ÉROS et délivré une nouvelle autorisation.

Le pilote de SATP doit :

1. N'utilisez qu'un SATP enregistré, déclaré et répondant aux exigences de la déclaration du fabricant MAAC. Les autres déclarations du fabricant ne sont **pas** transférables à la présente politique.
2. Ne pas exploiter un SATP au-dessus de 400 pieds agl à moins d'être en possession d'un certificat d'opérateur de SATP avancé valide et à jour, ou sous la supervision directe d'un PECS conformément à la politique de MAAC.
3. S'assurer que toutes les exigences du RAC et du COAS du projet pilote de SATP ont été respectées et sont disponibles ;
   a. Certificats d'immatriculation, certification de pilote RPAS et preuve de mise à jour,
   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 ATP), et
   e. Le pilote du SATP a suivi la formation de l'équipage et les exigences en matière de condition physique et a signé une déclaration.
4. S'assurer qu'une analyse de site récente et une vérification NOTAM ont été effectuées,
5. Assurez-vous que tout membre d'équipage se déclare correctement formé conformément à la politique de MAAC. Une confirmation verbale suffit.
6. Assurez-vous que l'ATP répond aux exigences techniques de MAAC, y compris la déclaration du fabricant de MAAC, avant le début du vol, et terminez tout vol si les exigences techniques ne sont plus respectées.
7. Assurez-vous que l'ATP est exploité uniquement par VLOS (Contact Visuel Direct), (aucun FPV (Vol en Immersion)n'est autorisé, y compris avec un observateur) et qu'il reste en tout temps dans la zone de vol approuvée par le site.
8. Assurez-vous que l'ATP ne transporte pas de “ fret ” ou d'autres articles à bord qui ne sont pas nécessaires au vol. Les caméras embarquées 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.

Tout équipage de SATP doit :

1. S'assurer que tous les documents requis par le COAS ont été respectés et sont disponibles (déclaration de formation de l'équipage)
2. Se conformer aux instructions du pilote aux commandes
3. S'acquitter de leurs fonctions avec diligence et conformément à la politique de MAAC ;
4. Informer toute personne responsable de tout problème qui l'empêche de respecter ses obligations.

L'ATP doit être équipé :

1. Appareil(s) fonctionnel(s) de type “ sécurité intégrée ” ou de conception(s) selon la déclaration de fabricant MAAC.
2. Balise(s) anticollision selon la politique de MAAC,

3. Quantité suffisante de carburant et d'énergie pour effectuer la durée de vol prévue, plus 25 % à la manette des gaz minimale suffisante pour un vol en palier contrôlé, et comprend une réserve minimale requise par MAAC pour permettre un atterrissage interrompu ou une approche interrompue et un circuit de retour vers un atterrissage réussi. Le carburant et l'énergie dépensés pendant le taxi jusqu'aux puits ou les procédures d'arrêt subséquentes ne sont pas pris en compte dans ces calculs. Les RPA non motorisés (planeurs) doivent avoir une batterie de récepteur suffisante pour le vol, plus les réserves indiquées ci-dessus, à l'exclusion d'une tentative d'atterrissage ratée.

Directives minimales déclarées en matière de combustibles et d'énergie 25 %		
Durée de vol prévue	Réserve obligatoire (@25 %)	Total Carburant/énergie nécessaire
15 minutes	3,75 minutes	Durée : 18,75 minutes
10 minutes	2,5 minutes	12,5 minutes
6 minutes	1,5 minute	7,5 minutes
5 minutes	Durée : 1,25 minute	6,25 minutes
3 minutes	45 secondes	3 min 45 secondes

Opérations RPAS de plus de 25 kg - Non approuvé

Opérations de SATP de plus de 400'AGL et de plus de 25 kg - Non approuvé

Pilote en commandes de SATP

Règlement général du site – Plus qu'une supervision directe individuelle
Ce site se trouve dans un **espace aérien non contrôlé.** MAAC permet plus d'une supervision directe individuelle, à condition que les conditions de ce programme soient respectées. À cet égard, le PECS ne doit pas être considéré comme une instruction RPA ou sur la façon de voler – il est destiné à superviser le vol d' **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 de déclaration du fabricant MAAC :

1. Le rôle principal du PECS est d'assurer la conformité réglementaire de l'espace aérien, la sécurité et la connaissance de la situation. Dans un à cinq scénarios, on ne s'attend pas à ce que le PECS fournisse une “ instruction ” pratique à chaque élève, c'est pourquoi chaque élève doit posséder au moins un certificat d’opérateur de SATP de base et une expérience de pilotage d'ATP compétente.
2. Dans tous les cas, le PECS est le “ poste de contrôle ” et, pendant que le PECS est fourni, ses décisions, ses directives et ses commandes sur la ligne de vol sont définitives et comme suit :
    a. Aucune autre personne, y compris les officiels de club ou d'événement, ne doit tenter de passer outre ou de contrecarrer un ordre du PECS lié à la prestation du programme PECS.
    b. Cependant, le PECS doit obéir à tous les ordres de cessation de vol basés sur les décisions ou les directives des responsables du site, du club ou de l'événement.
    c. Le PECS doit obéir à toutes les directives de sécurité aérienne émises par d'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 étudiants doivent être informés et convenir que le PECS est en charge et que toutes ses décisions, commandes et instructions sont définitives et doivent être respectées immédiatement, y compris jusqu'à la destruction potentielle de l'ATP (écrasement intentionnel dans un endroit ou d'une manière sûr).
    a. Les élèves ne doivent pas démarrer, armer ou rendre un ATP prêt pour le vol, à moins d'indication contraire du PECS.
    b. Aucun étudiant ne doit déplacer un ATP d'une zone de démarrage désignée avant d'y être dirigé par le PECS. L'intention étant un " lancement " ordonné de tous les modèles sous le contrôle du PECS.
    c. Il est interdit à l'élève de décoller ou de lancer un appareil à moins d'y être autorisé par le PECS. Ces autorisations peuvent être délivrées à tous les élèves/pilotes ou données individuellement.
    d. Par la suite, une fois que leur ATP est en vol, les élèves doivent l'exploiter de manière indépendante, mais sous la direction générale du PECS.
        I. Les schémas de circulation RPA à RPA, l'évitement des collisions et autres restent du domaine des étudiants, à moins que des observateurs ou d'autres parties n'interviennent.
        II. Toute commande qu'un PECS donne à un ATP individuel doit être reconnue par le pilote (élève)
        III. Tous les élèves doivent accuser réception de toute commande PECS de groupe.
    e. Les étudiants, lorsqu'ils entendent des instructions de sécurité de vol telles que " avion ", sont libres de se conformer aux réponses stipulées sur le site sans attendre que le PECS émette l'ordre. Ils doivent toutefois confirmer une telle action auprès du PECS dès que possible par la suite.
    f. Tout élève confronté à une situation de moteur calé ou d'urgence est autorisé à prendre toutes les mesures qu'il juge appropriées pour assurer la sécurité de son modèle et des occupants du site.
    g. En cas de désaccord entre le PECS et les étudiants, les autres responsables ou membres du site, l'étudiant doit suivre les directives ou les ordres du PECS.

4. Le nombre maximum d'élèves pour un ratio PECS est de cinq,
    a. tous les étudiants doivent posséder un certificat d'opérateur de RPAS " de base " et être en mesure d'exploiter leur RPA de manière autonome.
    b. Le PECS doit être titulaire d'un certificat RPAS avancé/évaluateur de vol valide ou d'une LPP+
    c. Le type de système de " contrôle pédagogique " n'a pas d'importance (boîte d'écolage ou commande vocale)

5. Le PECS doit être positionné et rester à portée de voix, à un niveau de conversation normal, de tous les élèves pendant qu'un ATP est en vol.
    a. À l'inverse, quelles que soient les dispositions prises pour les postes de pilotage, le PECS ne doit pas avoir lieu à moins que tous les élèves ne soient à portée de voix du PECS.
    b. Lorsque cela n'est pas possible, des PECS supplémentaires doivent être utilisés ou des limitations doivent être imposées sur le nombre d'élèves à rester à portée de voix.

6. Le site doit interdire tout bruit additionnels afin d'assurer une solide communication verbale entre le PECS et les étudiants.
7. Le règlement du site doit contenir des dispositions imposant les conditions d'opération de toutes les autres catégories de modèles.

Règles pour les autres participants/pilotes sur un site où plusieurs étudiants reçoivent des PECS

8. SI le fait de faire partie d'une ligne de vol ATP (aux postes de pilotage) qui comprend l'un des espaces " étudiants " maximum alloués (jusqu'à 5) et où le PECS supervise plus d'une personne,
    a. Les autres pilotes d'ATP conviennent qu'ils **doivent** suivre toutes les commandes du PECS liées à l'exploitation de l'ATP comme s'ils étaient des élèves recevant une supervision directe. S'ils ne sont pas d'accord, soit suspendre les activités du PECS, soit ne pas permettre aux individus d'exploiter d'autres ATP pendant la période d'activité du PECS – il s'agit d'une responsabilité du site.
    b. La directive PECS sera le plus souvent associée à des ordres de descente, d'atterrissage ou d'arrêt des opérations d'ATP en raison de préoccupations en matière de sécurité aérienne.
        i. Cette règle vise à garantir qu'il n'y a finalement pas de confusion quant à savoir qui fait quoi. Tous les autres modélistes actifs doivent s'y conformer, de sorte que le PECS sait que le scénario est sous contrôle en toute sécurité.
        ii. D'autres pilotes peuvent toujours exercer une autorité de contrôle indépendante pour les atterrissages, etc., à condition qu'ils informent le PECS de leurs intentions.
9. AUCUN autre pilote d'ATP ne peut se joindre à une session PECS multi-étudiants déjà active sans l'autorisation du PECS.
    a. Par la suite, ils s'engagent à suivre les mêmes règles PECS que s'ils étaient là au début de la séance.

<u>Approbation d'événement</u>

1. TOUS les événements MAAC qui nécessitent une approbation ou qui nécessitent une assurance MAAC doivent avoir lieu sur des sites ayant on COS et être approuvés par MAAC. Tous les événements extérieurs opérants des SATP fonctionnel fonctionnels doivent être approuvés par 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 festi-vols, les "fly-in", les spectacles aériens, les courses aériennes, les démonstrations ou tout autre rassemblement organisé, n'**exigent pas** la conformité au COAS des événements MAAC. **Toute publicité ou avis, y compris interne à MAAC, doit inclure la phrase suivante** :

Cet événement est fermé au public - seuls les membres et l'équipage de MAAC peuvent y assister. Les invités d'un membre de 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 un SATP utilisable (volant) **et** que cet évènement est ouvert ou annoncé au grand public de quelque manière que ce soit, vous **devez** satisfaire aux exigences du COAS du MAAC (le GCS[5] travaillera avec les clubs sur les règles requises). Toute publicité ou avis, y compris interne à 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 est exigée.

[5] NdT :GCS : Groupe Consultatif sur la Sécurité, en anglais SAG

Pilotes de SATP étrangers (États-Unis ou autres)
Le MAAC a déjà obtenu l'approbation de Transports Canada pour que des pilotes de SATP étrangers puissent exploiter des SATP dans nos sites et événements de MAAC (MPPD14 approuvé en juillet 2023). Les pilotes étrangers n'ont qu'à adhérer à MAAC et à suivre les dispositions du MPPD14 (sur le site web). Voir aussi le RPAS Wilco NOTAM (2024-02).

Plus de 400'agl et plus de 25kg
Lorsqu'il y a des épreuves nécessitant plus de 400 pieds ou plus de 25 kg, les règles SFOC d'événement énumérées ci-dessus s'appliquent également, ainsi que les exigences du COAS " plus élevé et plus lourd ".

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

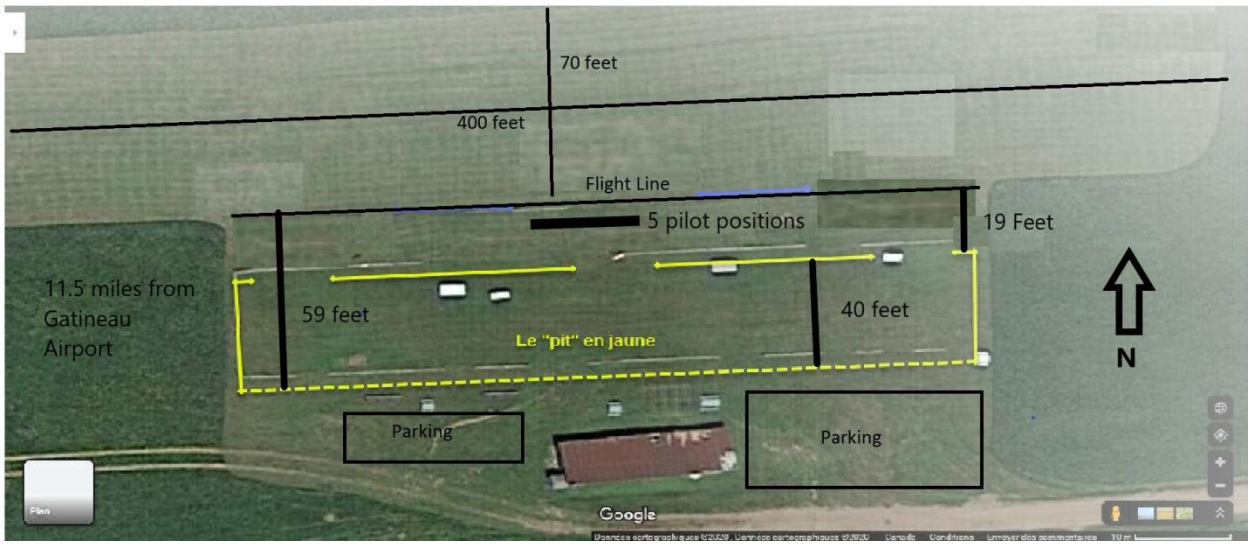
1. Les organisateurs de clubs/événements doivent :
    a. Avant de soumettre une demande d'approbation d'événement, assurez-vous qu'ils ont lu toutes les politiques de MAAC et qu'ils ont soumis une trousse d'événement indiquant qu'ils se sont conformés du mieux possible.
    b. S'assurer que le site répond à toutes les exigences organisationnelles et logistiques de l'événement de MAAC, telles que la signalisation, le contrôle du stationnement, les barrières de sécurité pour les spectateurs, les toilettes et les réserves de nourriture, ainsi que les exigences en matière de sécurité incendie et médicale proportionnelles à la participation prévue.
    c. S'assurer que l'événement est conforme à la politique de 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. Assurez-vous que tous les modélistes/pilotes de SATP présents sont des membres en règle de MAAC.
    f. Prendre des mesures raisonnables pour s'assurer que tous les modélistes et pilotes de SATP présents reçoivent un exposé sur les règles sur place ou lors de l'événement à l'aide de 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 auquel 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 de MAAC sont affichés à tous les points d'entrée publics.
    b. Une copie du COAS et de la demande de MAAC est sur place et à la disposition de tous les pilotes de SATP.
    c. Tous les pilotes de SATP signent la feuille d'inscription 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 lorsque des SATP volent.
    f. Assurez-vous que toutes les mesures de suivi sont prises après l'événement, notamment les documents de Transports Canada.

3. Tout membre participant à un événement doit
    a. Se conformer à toutes les règles du RAC, COAS, MAAC et du club/événement, au besoin.
    b. Ne pas utiliser un modèle ou un SATP à moins d'assister ou d'obtenir les instructions aux pilotes.

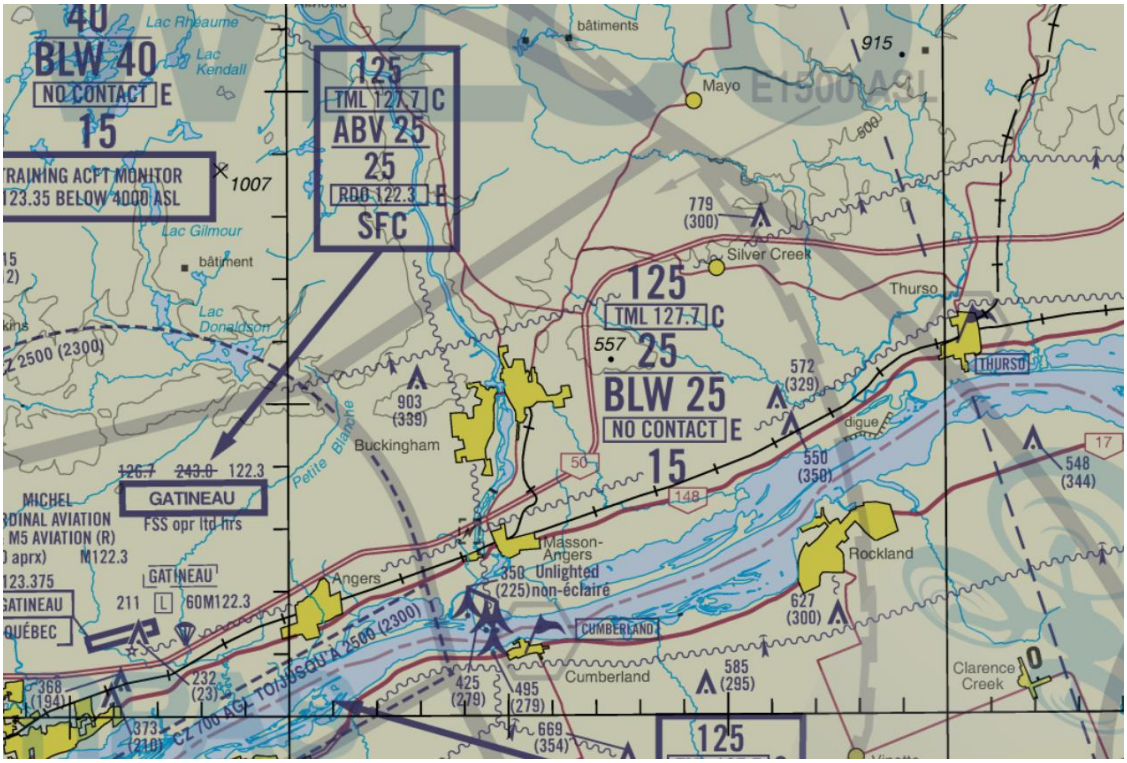
Diagrammes/cartes

Disposition des terrains de vol

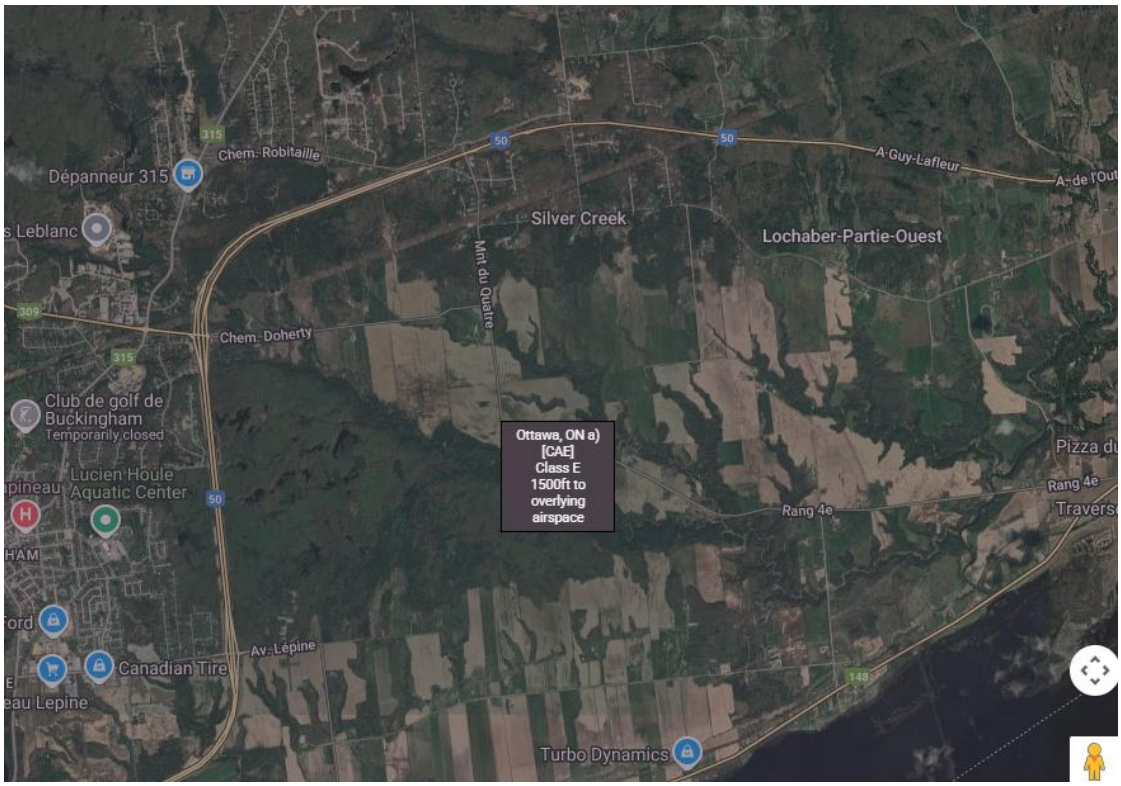


Carte de la zone de vol

Cartes de région terminale VFR (VTA) d'Ottawa



Carte de l'espace aérien contrôlé



W A R N I N G !

AEROMODELING MAY CAUSE SERIOUS INJURY!

PROCEED AT YOUR OWN RISK!

AVERTISSEMENT !

L'AÉROMODÉLISME PEUT CAUSER DES BLESSURES GRAVES!

PROCÉDEZ À VOS PROPRES RISQUES!