



**Club Air MODÉLISTE**  
**Règles du site St. Apollinaire**  
**2025**

**MAAC approuvé le 10 octobre 2025**

Le document de règles suivant doit être disponible pour tous les pilotes SATP lors de l'exploitation SATP sur ce site, soit électroniquement, soit en version imprimée. Rien dans ces règles ne dispense le pilote SATP de ses exigences individuelles de conformité CAR.

**Règles administratives**

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

Nom du terrain : St. Apollinaire - Route Industrielle

Emplacement : Route Industrielle à St-Apollinaire, à environ 720 mètres à l'ouest du 376 Route Industrielle,

Coordonnées de la station pilote : 46° 37' 53,69"N, 71° 28' 16,02"O  
(46.631580, -71.471117)

Contact(s) : Stéphane Corriveau, 47242, président  
ultimate3w@hotmail.com, (418) 933-6633

Denis Faucher, 85215-L, secrétaire  
denis.faucher42@sympatico.ca, (418) 871-3333

Conditions d'utilisation – Toutes les personnes utilisant ce site de modélisation doivent :

1. être membres en règle de la MAAC,
2. être membre du Club Air MODÉLISTE, ou invité et
3. acceptez de respecter le code de sécurité MAAC et toutes les autres règles du site.

Tout membre du MAAC assistant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à tout briefing de modeliste ou lire et suivre toutes les règles du site/événement. Le Club est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un briefing de modeliste ait lieu pour chaque modéliste utilisant le site.

**Règles administratives du site**

1. Les invités ou spectateurs doivent garder une distance minimale de 30,5 mètres de la trajectoire.
2. Aucune utilisation du SATP alimenté par combustion interne avant 9 h.
3. Si un membre du Club, qu'il soit simple ou membre du conseil d'administration, identifie un modèle qui, selon lui, est assez bruyant et pourrait susciter une plainte d'un résident ou de la ville, ce membre aura le droit d'interdire à ce membre d'utiliser ce modèle sur notre hippodrome. Par la suite, si le membre peut démontrer au conseil d'administration qu'il a apporté suffisamment de

corrections pour réduire le bruit produit par son modèle, le conseil d'administration peut autoriser la réutilisation de ce modèle au sein du Club

4. La propreté est la priorité sur le site; On doit ramasser nos déchets au fur et à mesure. Il en va de même en cas de plantage. Ne laissez pas de matériel sur le site.
5. Ne conduisez pas dans les champs
6. Les membres doivent s'assurer que le sol est suffisamment sec pour ne pas causer de dommages.
7. Les membres doivent respecter les milieux de travail des travailleurs agricoles.
8. Ces règles sont disponibles sur le site web du Club dans l'onglet « Le Club » et la sous-section « Documents du club ». Les membres seront avisés par courriel dès qu'une modification sera apportée. Le Club fournira une copie papier sur place pour informer tous les pilotes visiteurs.
9. L'exécutif du club révise ces règles au moins une fois par année.

#### **Exigences d'intervention d'urgence sur site/événement**

**En cas d'urgence, appelez le 9-1-1 – l'adresse à fournir aux premiers répondants est :**

- a. D'abord, rendez-vous au 376 Chemin Lambert (ou 376 Route Industrielle) à St-Apollinaire. Cette adresse est disponible à partir du GPS du véhicule;
  - b. Continuez vers l'ouest sur cette route sur environ 720 mètres.
  - c. De là, le Club est visible dans le champ au sud de cette route.
  - d. Vous pouvez aussi leur fournir nos coordonnées de géolocalisation, qui sont : Lat : 46,631580 N, NGL : -71,471117
1. Un extincteur doit être disponible sur place pour toute utilisation de modèles motorisés.
  2. Veuillez noter que la trousse de premiers soins et l'extincteur seront placés dans une armoire près des toilettes.

#### **Catégories de modélisation approuvées par le MAAC**

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

| Catégorie approuvée          | Limites de poids/puissance | Altitude/limites de fonctionnement |
|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| mSATP                        | Moins de 250 grammes       | 400'agl                            |
| SATP                         | 25 kg ou moins             | 400'AGL/ <b>900'</b> AGL           |
| Tethered (Ligne de contrôle) | Non approuvé               |                                    |
| Vol libre                    |                            |                                    |
| Modèles spatiaux             |                            |                                    |
| Véhicules de surface         |                            |                                    |

#### **Modules complémentaires approuvés par le MAAC**

Les « ajouts » suivants ont été approuvés sur ce site, à condition que toutes les règles, politiques et conditions COAS pertinentes du MAAC soient respectées par le site et ses utilisateurs.

| Add-on approuvé | Limites de poids/puissance | Altitude/limites de fonctionnement |
|-----------------|----------------------------|------------------------------------|
|-----------------|----------------------------|------------------------------------|

|                               |                            |         |
|-------------------------------|----------------------------|---------|
| Poids SATP (25-35 kg)         | Non approuvé               |         |
| SATP Altitude                 | Moins de 25 kg             | 900'agl |
| Altitude et poids SATP >25 kg | Non approuvé               |         |
| RPIC                          | Voir la section ci-dessous | 900'agl |

### Spécifications techniques, exigences ou restrictions SATP/Modèle

1. Exigences du mSATP – le mSATP ne peut pas être enregistré auprès de Transports Canada. les mSATP sont toutefois réglementés par la CAR900.06 et la partie VI du CAR. La conformité au code de sécurité MAAC répond à ces exigences. les mSATP lors des événements annoncés doivent se conformer au COAS de l'événement MAAC.
2. Exigences SATP CAR - Il n'y a pas de restrictions spéciales CAR sur les modèles SATP exploités sous 400'AGL. Tous les SATP exploités au-delà de 400'AGL doivent être conformes à la déclaration du fabricant/assurance sécurité du MAAC.
3. Exigences du club/site/événement :
  - a. le mSATP doit opérer dans la même zone de vol que le SATP.
  - b. Les silencieux sont obligatoires sur tous les moteurs à combustion.
  - c. Le niveau sonore maximal est réglé à 92 décibels. Cette mesure est prise en se tenant devant la ATP à une distance d'environ 6 mètres (20 pieds) avec un vent arrière.
4. Exigences des modules complémentaires MAAC – Les SATP exploités au-delà de 400'agl doivent être conformes aux exigences MAAC/COAS SATP énumérées dans la section des extensions. Tous les visiteurs de l'événement doivent être informés pour assurer la conformité à ces exigences.

### Qualifications ou exigences des pilotes/opérateurs SATP

1. Exigences mSATP – Les mSATP ne nécessitent pas de certificat d'opérateur SATP, mais elles sont régies par le CAR 900.06 et la partie VI du CAR. À l'exception des événements annoncés, il n'y a aucune restriction d'âge MAAC ou CAR pour les vols mSATP
2. Exigences CAR du pilote SATP - Tous les pilotes SATP utilisant ce site doivent posséder une certification SATP de base .
3. Exigences de club/site/événement. - Ce site recommande que tous les pilotes mSATP/SATP aient des ailes MAAC, mais leur utilisation n'est pas obligatoire. Il n'y a pas d'autres exigences de qualification pour d'autres catégories de modélistes.
4. Exigences d'extension MAAC - Les pilotes SATP opérant au-delà de 400'agl doivent se conformer aux exigences de pilote MAAC/COAS énumérées dans la section complémentaire de ce document

### Qualifications ou exigences de l'équipage.

1. Exigences mSATP – les mSATP ne nécessitent normalement pas d'équipage sous le CAR.
2. Exigences SATP CAR - Ce site ne nécessite pas de VO pour les opérations SATP en dessous de 400'agl et en dessous de 25 kg. Sauf indication contraire du SOC/des règles du site, toute personne responsable peut être formée ou briefée pour devenir VO. Cela inclut les conjoints, les enfants de maturité appropriée ou les amis.
3. Exigences du club/site/événement -
  - a. Les observateurs seront utilisés :
    - i. À tout moment, il semble y avoir une activité aérienne à grande échelle visible depuis la ligne de vol

- ii. Lorsque le Club organise des compétitions, des volants amusants ou d'autres activités, ou que des membres d'autres clubs sont invités à participer.
  - iii. Lorsque les membres volent en vol « FPV ». Chaque pilote doit avoir son propre observateur.
4. Exigences d'extension MAAC - Les pilotes SATP opérant au-delà de 400'agl doivent se conformer aux exigences de pilote MAAC/COAS énumérées dans la section complémentaire de ce document

### Règles de l'équipage

#### Observateur visuel

1. Les observateurs visuels (VO) sont obligatoires pour les opérations SATP dans un espace aérien contrôlé, au-dessus de 400'AGL, les événements SATP ouverts au public ou lorsque spécifié par le MAAC. Cependant, l'utilisation d'observateurs visuels pour alerter les pilotes de la présence du trafic aérien de taille réelle est fortement encouragée. Lorsque requis sur ce site, aucun membre ne doit exploiter un SATP sauf si :
  - a. Un observateur visuel est présent et a été informé ou formé sur toute procédure de site ou d'événement lorsqu'il détecte un conflit potentiel avec des aéronefs à grande échelle.
    - i. Avant de commencer les opérations SATP au-dessus de 400'agl, le VO doit être informé des points suivants :
      - L'utilisation de l'autoroute Transcanadienne comme route VFR
      - Le tableau des procédures terminales VFR du CYQB (VTPC – ci-joint) et il faut garder à l'esprit les rapports des aéronefs sur les points suivants :
        - LAURIER-GARE et ST-GILLES
  - b. Un minimum d'un observateur visuel par ligne de vol est requis.
  - c. VO ne doit pas surveiller les modèles – leur seul rôle est de scruter le ciel environnant à la recherche d'avions grandeur nature approchant.
  - d. Placez le VO là où ils ont une ligne de vue dégagée – s'asseoir à l'ombre à côté d'un campeur ou d'une structure n'est pas acceptable. De même, ils doivent être placés pour avoir une capacité de communication raisonnable avec tous les pilotes/modélistes.
  - e. Utilisez des aides visuelles au besoin – lunettes de soleil, chapeaux à large bord, pare-soleil, jumelles ou autres. Si vous êtes positionné loin des postes pilotes, fournissez des moyens de notification appropriés tels que klaxons, lumières, radios, etc.
  - f. Pendant l'exploitation de la ATP au-dessus de 400 pieds, le VO ou un autre adulte responsable à proximité **doit** surveiller les communications aériennes à grande échelle sur la fréquence VFR en route de 126,7 MHz. Optionnellement et en plus de 126,7, le site peut surveiller le contrôle terminal CYQB sur 124,0 MHz OU la tour CYQB sur 118,65.
    - i. L'incapacité ou la défaillance de la surveillance radio entraînera la descente immédiate de tous les pilotes ATP sous 400 pieds, et les opérations au-dessus de 400 ne reprendront que lorsque la surveillance radio reprendra.
2. Selon la CAR (901.23(vii)), chaque site doit avoir des règles pour garantir qu'un protocole clair et complet de détection et d'évitement soit 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/ATP doivent céder le passage ou se retirer du chemin des avions grandeur nature en toutes circonstances – sans exception. Il n'y a jamais de responsabilité pour les pilotes à grande échelle de céder la place aux modèles – jamais.**

- b. Lorsqu'on reproche, entend ou reçoit un avertissement (ATC ou autre) de tout avion qui pourrait représenter un danger pour les activités de modélisation, le VO ou toute autre personne sur place doit crier d'une voix forte et claire « AVION ». **En cas de doute, donnez l'avertissement.**
- c. Après avoir reçu cet ordre, tous les pilotes doivent descendre aussi bas que possible en toute sécurité, et atterrir si nécessaire. L'objectif est de quitter l'espace aérien verticalement, puis de déterminer si la ATP peut continuer à fonctionner en toute sécurité.
- d. **Les manœuvres de déconfliction latérale sont interdites au-delà de 60'AGL.** Descendre à 60'agl (niveau de la cime des arbres) est la réponse initiale acceptée par Transports Canada. Les membres opérant près ou près des aérodromes ont des besoins spécifiques en réponse différents.
- e. Une fois déterminé que l'avion à grande échelle ne représente plus une menace, le VO ou d'autres personnes doivent crier d'une voix forte et claire « TOUT CLAIR ».
- 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 quelque chose de similaire, toute maquette de vol **doit** cesser immédiatement et ne doit pas reprendre avant d'obtenir la permission de la personne ou de l'organisme ayant émis l'ordre d'arrêt.
- g. Par la suite, les activités de modélisation peuvent reprendre normalement.

#### **Directeur de programme, Air Boss, coordonnateur ATC**

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

#### **RPIC – Pilote SATP en commandement**

Voici les options pour tout membre du MAAC afin d'assurer la supervision directe du pilote commandant SATP (RPIC) à une autre personne sur ce site. **CES RÈGLES SONT SPÉCIFIQUES À CE SITE.**

1. **Détenteur du certificat SATP de base – options de supervision directe** – tout membre du MAAC possédant un certificat SATP de base valide et en vigueur peut exercer les fonctions RPIC comme suit :
  - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur un site Basic
  - b. Ne doit pas superviser un groupe d'autres personnes, peu importe les certificats.
  - c. Ne doit superviser aucun autre membre dans un « scénario avancé » (au-dessus de 400').
2. **Détenteur du certificat SATP avancé - options de supervision directe** – tout membre du MAAC possédant un certificat SATP avancé valide et valide peut exercer les fonctions RPIC comme suit :
  - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur **un site** ou scénario de base,
  - b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificats « Basic » dans des scénarios **avancés d'espace aérien non contrôlé** (au-dessus de 400').
3. **PPL+ sans certificat SATP - options de supervision directe** - tout membre du MAAC avec un PPL actuel ou expiré peut exercer les fonctions RPIC comme suit :
  - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur n'importe quel site Basic,
  - b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificats de base dans **un scénario avancé d'espace aérien non contrôlé** (au-dessus de 400 pieds)

Notes :

- c. Les détenteurs uniquement de PPL+ ne peuvent pas exploiter indépendamment un SATP dans des scénarios de base ou avancés, sauf s'ils sont supervisés par un titulaire de certificat SATP dûment évalué. Un titulaire uniquement de PPL+ ne peut pas superviser un autre titulaire uniquement de PPL+ dans un espace aérien contrôlé – au moins une personne doit avoir au moins un certificat d'opérateur SATP de base valide. Si le PPL+ possède un certificat d'opérateur SATP valide et en vigueur, alors la clause la plus élevée de l'une ou l'autre s'applique.
4. **Évaluateur de vol SATP – Options de supervision directe** – tout membre du MAAC possédant une certification de réviseur de vol valide et valide peut accomplir toutes les fonctions d'un titulaire d'un certificat SATP avancé. Le RPIC n'affecte pas le programme de réviseurs de vol de Transports Canada ni les règlements de la RCA qui y sont associés.

**REMARQUE** - Bien qu'ils puissent fournir une supervision directe (seulement), les membres du RPIC ne peuvent pas exploiter un SATP seuls, sauf s'ils remplissent le niveau de certification pilote SATP du CAR (Basic ou Advanced). Cela signifie qu'un membre titulaire d'une licence PPL ne peut légalement pas piloter un SATP au Canada, sauf supervision d'un titulaire d'un certificat SATP de base ou avancé. De même, deux titulaires de PPL ne sont pas identiques à un titulaire de certificat SATP et ne peuvent pas se superviser mutuellement – l'un d'eux doit posséder un certificat SATP valide pour l'espace aérien ou le scénario en cours.

Voir la section complémentaire RPIC ci-dessous pour les règles, procédures et détails

#### **Instructeurs/vols de démonstration**

Seuls les instructeurs autorisés par le Club sont autorisés à offrir une formation de pilote à un membre qui n'a pas son adhésion au MAAC et/ou qui n'a pas son certificat de pilote, opération de base. Dans tous les cas, l'élève pilote doit utiliser une radio étudiante (buddy box) et l'instructeur utilise l'émetteur en contrôle (Maître).

#### **Observateurs**

Toute personne souhaitant agir comme observateur doit recevoir ou avoir reçu des instructions du pilote concernant son rôle d'observateur.

Des observateurs sont nécessaires pour l'exploitation du FPV.

#### **Exigences ou permissions de l'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 Québec QC TCA de classe C à 1500'MSL (1208'AGL)

L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est la zone de contrôle de classe C du CYQB (SFC-3500) située à 3,04 NM au nord-est.

L'altitude du site est de 89 m/292' MSL

### **Procédures d'aérodrome adjacentes (à moins de 3 milles marins)**

Ce site fonctionne à moins de 3,26 milles nautiques d'un aérodrome comme indiqué dans le CFS ou le CWAS et doit fournir à tous les membres les informations suivantes.

1. St. Apollinaire (Airpro) (CAA4) est situé à 3,26 milles nautiques au sud-ouest du site de modélisation.
2. L'aérodrome de St-Apollinaire ne dispose que d'une seule piste, la 14 - 32. Cet aérodrome utilise principalement des paramoteurs, des autogyroscopes et quelques avions monomoteurs de type Cessna. Les approches se font toujours sur le circuit « de gauche » et ne sont pas proches de notre zone de vol. La grande majorité des circuits de vol se déroulent dans un rayon d'environ 1,4 MN à partir du centre de l'aérodrome, ce qui signifie que la distance qui nous sépare de leur zone de vol est d'environ 1,3 nm. Selon les responsables de l'aérodrome, il est peu probable que des avions survolent notre site de vol de manière à créer un risque de collision après le décollage ou l'approche pour l'atterrissage. Cet aérodrome ne possède pas d'approche IFR publiée. (Information obtenue auprès d'un gestionnaire d'aérodrome le 21 mai 2024)
3. Il n'y a aucune procédure ATP CFS ni aucun autre commentaire CFS PRO qui affecte notre site de modélisation.
4. En cas de « départ » vers l'aérodrome de St. Apollinaire, vous pouvez appeler l'opérateur de l'aérodrome au (418) 580-8912 et l'informer du problème. Notre site se trouve dans un espace aérien non contrôlé, donc il n'est pas nécessaire d'aviser le contrôle aérien.
5. L'exécutif du club a contacté l'opérateur (OPR) de St Apollinaire, et ils n'ont exprimé aucun problème avec notre site SATP.

### **Procédures normales d'exploitation mSATP/SATP/modèle**

1. Avant les opérations quotidiennes, une inspection du site SATP Wilco doit être consultée. Le MAAC appuie l'utilisation d'une seule enquête de site SATP partagée Wilco, à condition que :
  - a. Une nouvelle enquête de site est réalisée/vérifiée au moins une fois tous les 56 jours (calendrier de NAV CANADA), et en cas de changements, la mise à jour de l'enquête sur le site est mise à la disposition de tous les membres.
  - b. Toutes les informations sur les sondages du site sont facilement accessibles à tous les pilotes SATP sur place (électroniquement ou imprimés).
  - c. Avant chaque session de vol, les membres doivent vérifier Aviation NOTAM pour obtenir des informations critiques sur la sécurité des vols, ou des changements dans l'espace aérien ou les aérodromes. Les membres peuvent partager les informations NOTAM, verbalement ou par écrit, avec d'autres membres sur le site.
  - d. Les membres doivent confirmer qu'il n'y a pas de changements à la disposition du site affectant la distance aux passants non abrités
  - e. Chaque membre doit confirmer visuellement l'absence de modifications aux obstacles du site, aux obstacles locaux et que les conditions météorologiques stipulées dans les exigences du MAAC sont respectées.

Calendrier de publication de 56 jours de NAV CANADA – assurez-vous de compléter une nouvelle enquête de site SATP Wilco à ces dates :

| 2025       | 2026       | 2027       | 2028       |
|------------|------------|------------|------------|
| 20-fév-25  | 22-janv-26 | 18-fév-27  | 20-janv-28 |
| 17-avr-25  | 19-mar-26  | 15-avr-27  | 16-mar-28  |
| 12-juin-25 | 14-mai-26  | 10-juin-27 | 11-mai-28  |
| 07-août-25 | 09-juil-26 | 05-août-27 | 06-juil-28 |
| 02-oct-25  | 03-Sep-26  | 30-sept-27 | 31-août-28 |
| 27-nov-25  | 29-oct-26  | 25-nov-27  | 26-oct-28  |
|            | 24-déc-26  |            | 21-déc-28  |

2. Les conditions météorologiques minimales imposées par le MAAC pour le SATP sont :
  - a. pas de plafond nuageux (BKN ou OVC) **estimé** à 1000'agl si l'altitude approuvée par le site est inférieure à 400', ou inférieure à 1000' au-dessus de toute altitude approuvée plus élevée, et
  - b. le ATP pourra rester à 500' verticalement et à 1 sm (mille statut) horizontalement hors de tout nuage, et
  - c. une **visibilité horizontale estimée à 3 m (5 km) ou plus autour de la zone de vol, et**
  - d. aucune autre condition d'obscurcissement (brouillard, fumée, brume, etc.) qui pourrait rendre difficile la détection des avions à grande échelle.

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

3. Chaque pilote SATP est responsable de s'assurer que les procédures et exigences MAAC suivantes ont été respectées avant le début de toute opération SATP :
  - a. Toutes les dispositions requises de déclaration du fabricant du MAAC ont été respectées, y compris toutes les spécifications techniques SATP vérifiées, les exigences du pilote et de l'équipage, et
  - b. Tout le ATP et l'équipement requis ont été entretenus et toutes les actions obligatoires effectuées avant le vol, conformément à la déclaration du constructeur et
  - c. Tous les documents tels que les déclarations de pilote, les manuels d'exploitation requis ou similaires sont présents, et
  - d. Que tous les membres d'équipage requis soient dûment qualifiés, aient fait les déclarations requises et soient informés de l'opération.
4. Les membres ne doivent pas utiliser un SATP la nuit. Les membres doivent utiliser l'horaire de la chaîne météo Meteo Media pour déterminer la soirée légale.
  - a. Aucun SATP à combustion interne ne sera effectué avant 9 h du matin;
  - b. Pour les SATP électriques, tous les vols commenceront une demi-heure après le lever du soleil;
5. Il n'y a pas de limite maximale au nombre de SATP aéroportés permis, à condition que tous les pilotes acceptent tout SATP supplémentaire en vol dépassant les postes disponibles, et que ces pilotes se tiennent près des postes des pilotes. Les pilotes peuvent voler en formation à condition d'y consentir.
6. Consultez la carte jointe pour les zones normales d'installation du site, telles que les zones pour les spectateurs, les zones de puits ou d'assemblage, ainsi que les zones de démarrage/montée.

7. Les distances tampon requises par le MAAC sont variables et à ce site sont :
  - a. 7 m de la piste de vol aux postes de pilotage, 10 m de la ligne de vol aux stands, et 30 m de la ligne de vol aux spectateurs et stationnements.
  - b. Il n'y a aucun vol lors de la tonte du gazon, de l'entretien des champs ou des travaux agricoles dans les champs environnants.
8. Tous les modèles seront assemblés dans la fosse ou la zone d'assemblage désignée. Des tests sans alimentation des commandes et des systèmes de sécurité peuvent également avoir lieu ici. Tous les tests motorisés doivent se faire dans une zone de démarrage...
  - a. Le système de sécurité doit être activé et confirmé.
  - b. Tous les pilotes utilisant du carburant liquide doivent utiliser une méthode ou un contenant pour éviter tout déversement pouvant contaminer le sol;
  - c. Les batteries ne doivent pas être connectées aux modèles électriques à moins que le modèle ne soit limité dans la zone de départ – sans exception.
9. Tous les modèles, y compris les modèles électriques, seront retenus avant d'être armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées.
  - a. Les modèles à combustion interne doivent être conservés et démarrés dans les stations de départ ou équivalentes, situées dans la zone de départ, et
  - b. Ne faites pas d'ajustements prolongés si d'autres pilotes volent.
10. Veuillez consulter la carte jointe pour une représentation de la zone de vol, incluant toute zone d'exclusion aérienne, une description ou une représentation de la trajectoire de vol, de la ligne de sécurité, des pistes, des voies de circulation et toute autre démarcation pertinente de la zone de vol.  
**Absolument pas de vol à 30 mètres, peu importe l'altitude :**
  - a. L'employé du bailleur effectuant des travaux à proximité de notre zone de vol;
  - b. Véhicules des membres;
  - c. Véhicules appartenant aux employés ou spectateurs du bailleur.
11. Voici les procédures de décollage, d'approche, d'atterrissage et de récupération du site :
  - a. Les pilotes, ou leurs observateurs, doivent annoncer tous les mouvements du modèle.
  - b. Le lancement manuel et le lancement à l'élastique doivent se faire en accord avec tout pilote volant – normalement sur un côté des postes de pilotage.
  - c. Les pilotes doivent décoller face aux vents dominants, ou autrement en accord avec tous les pilotes en vol.
  - d. Nul ne doit passer au-delà des postes de pilotage sans la permission des autres pilotes en vol.
  - e. La récupération des modèles abattus dans la zone de vol ne peut se faire sans l'accord de tous les pilotes en vol. 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**

#### **S'envoler ou perdre le lien.**

Les pilotes SATP doivent savoir qui notifier en cas de décollage SATP à l'extérieur de nos zones de vol approuvées par le **MAAC qui pourraient raisonnablement entrer dans** le volume contrôlé d'espace aérien le plus proche. Notez que ce processus n'est pas requis pour un vol temporaire immédiatement à

l'extérieur de la zone de vol approuvée par le MAAC, ni pour des crashes connus ou des « atterrissages » hors site en dehors de la zone de vol approuvée par le MAAC.

1. Si vous vivez un “fly-away” par ATP, et que, selon votre jugement en tant que pilote ATP commandant (y compris les scénarios RPIC), le ATP dispose d'énergie ou de capacité suffisante pour voler et entrer dans le volume d'espace aérien contrôlé identifié (soit latéralement, verticalement, ou les deux), vous êtes légalement tenu de tenter de contacter les agences listées ci-dessous et de les informer de la situation de “fly-away”.
2. Le MAAC a évalué ce site et déterminé les éléments suivants :

Ce site se trouve entièrement dans un espace aérien non contrôlé. Le volume d'espace aérien contrôlé le plus proche est

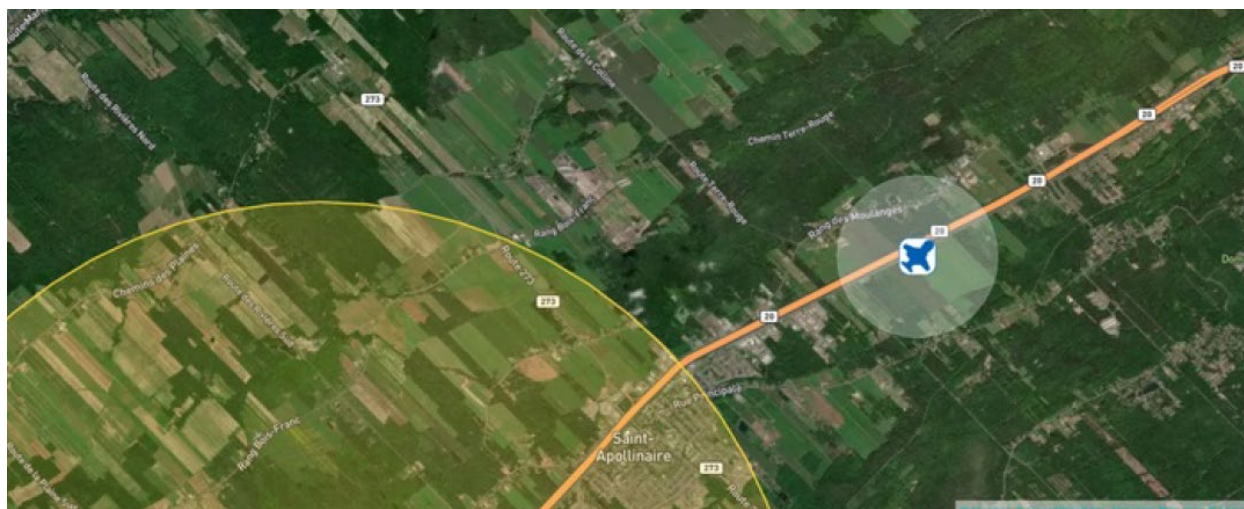
a. Latéralement

| Espace aérien contrôlé le plus proche – “fly-away” – Latéralement |                                                                                  |                       |                 |                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------|
| Altitude                                                          | Nom, Classe, Type                                                                | Distance et direction | Altitude        | Informations de contact                                            |
| En dessous de 400'                                                | Zone de contrôle de classe C de l'aéroport international de Québec Lesage (CYQB) | 3,1 nm NE             | SFC à 3500' ASL | <b>Région d'information des vols de Montréal</b><br>(514) 633-3365 |
| Au-dessus de 400'                                                 | Pareil                                                                           |                       |                 |                                                                    |

b. Verticalement

Si vous ressentez un décollage en opérant à des altitudes plus élevées (au-dessus de 400 pieds), ou si le modèle grimpe de façon incontrôlable et que le pilote en commandement peut entrer dans un espace aérien contrôlé supérieur ou adjacent, contactez l'agence listée dès que possible.

| Espace aérien contrôlé le plus proche – “fly-away” – Verticalement |                                           |                       |        |                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------|--------|--------------------------------------------------------------------|
| Emplacement                                                        | Nom, Type de classe                       | Basé à                | Autres | Informations de contact                                            |
| Au-dessus du site                                                  | Zone de contrôle terminal CYQB – Classe C | 1500' ASL (1200' AGL) |        | <b>Région d'information des vols de Montréal</b><br>(514) 633-3365 |



### Incident Accident

1. S'il y a le moindre type de quasi-collision ou de risque de sécurité entre un aéronef grandeur nature, un passant et nos ATP/modèles, **TOUT VOL/MODÉLISME** cessera immédiatement. Les membres impliqués doivent remplir un rapport d'occurrence déclarable du MAAC et le soumettre au MAAC ainsi qu'à l'organisateur du site/événement et suivre la politique du MAAC.
  - a. Si le(s) membre(s) impliqué(s) 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/événement dès que possible et rappelez-vous que si cela impliquait des SATP, vous devez conserver ce formulaire pendant un an (CAR901.49 (2)). Reprenez le vol/le modélisme une fois terminé.
  - b. Si le membre ou les opérateurs du Site/Événement jugent l'événement sérieux, le pilotage/modélisation ne reprendra pas tant que les membres n'auront pas reçu la permission par écrit des organisateurs du Site/Événement.
  - c. S'il y a un contact physique entre un aéronef grandeur nature, un témoin, un spectateur et un SATP/modèle MAAC – tout vol/modélisation cessera jusqu'à ce que le MAAC confirme que vous pouvez reprendre vos opérations.
  - d. Ce processus est pour **votre** protection.

### Protocoles du Conseil de la sécurité des transports (TSB)

1. En plus des exigences de déclaration du MAAC, selon les règlements et politiques du TSB, les occurrences SATP doivent être signalées au TSB au 819-994-3741 ou au 1-800-387-3557 dès que possible après l'incident :
  - a. si un ATP avec un MTOW (poids maximal au décollage) supérieur à 25 kg est impliqué dans un accident tel que défini à l'article 2(1)(a) du règlement TSB;
  - b. si une personne est tuée ou subit une blessure grave à la suite d'un contact direct avec une partie d'une ATP, y compris des parties qui se sont détachées de la ATP; et
  - c. si une collision survient entre un ATP et un aéronef traditionnel.

Un rapport complet doit être transmis au TSB dans les 30 jours suivant l'événement :

<https://www.tsb.gc.ca/eng/incidents-occurrence/aviation/index.html>

### Protocole de dommage/réparation du modèle

1. En cas d'incident de modélisation normalement attendu nécessitant un quelconque degré de réparation, le modèle ne peut être « réparé sur le terrain » que si tous les fournitures et outils de modélisation habituels sont présents et utilisés conformément aux pratiques de modélisation établies ou aux instructions du fabricant.
  - a. Toute réparation autre que mineure (remplacement d'hélice brisée, etc.) sera considérée comme un vol ou une opération inaugurale. Assurez-vous que les entrées du carnet de bord 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 atelier de réparation. Assurez-vous que les entrées du carnet de bord SATP sont effectuées.

#### **Difficultés de service**

Une difficulté de 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. Comme le MAAC a fait une déclaration d'assurance sécurité à Transports Canada, utilisée dans plusieurs de nos privilèges de vol SATP, il est crucial et une exigence réglementaire que le MAAC soit informé de tout problème lié à notre déclaration d'assurance sécurité. Gardez à l'esprit que le MAAC a pleinement adopté une culture juste et ne pénalisera ni ne sanctionnera les membres pour avoir signalé des préoccupations de sécurité, peu importe leur importance, lorsqu'elles sont faites de bonne foi.

1. Si un mSATP ou un SATP est exploité selon une déclaration du fabricant (MAAC ou autre), le pilote SATP doit s'assurer, sans délai, qu'un rapport soit déposé auprès du fabricant s'il rencontre l'un des éléments suivants :
  - a. Toute incapacité à respecter les normes de détermination de position (Standard 622) associées à la déclaration du fabricant, en lien avec l'équipement ou la performance de l'équipement.
  - b. Toute défaillance d'un composant critique de commande et de contrôle qui n'est pas attribuable à une usure normale ou à une mauvaise utilisation évidente (exemple batterie morte/faible), et
  - c. tout autre aspect de l'exploitation SATP où la déclaration d'assurance sécurité n'a pas été respectée.

## MAAC Ajouts

### Opérations SATP au-dessus de 400'AGL

Le MAAC a mené une revue de l'espace aérien et du site conformément au COAS SORA (évaluation des risques opérationnels spécifiques) et a déterminé les exigences suivantes pour que les membres puissent exploiter un SATP au-dessus de 400 pieds sur ce site.

### Évaluation de l'espace aérien

Il n'y a pas de volumes contrôlés d'espace aérien (basés au SFC 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 C de l'aéroport international Jean Lesage de Québec (CYQB), située à 3,1 milles nautiques au nord-est. L'espace aérien contrôlé verticalement au-dessus de ce site est situé à 1500'ASL (zone de contrôle terminale CYQB classe C).

1. Pour déterminer l'altitude maximale permise du SATP au-dessus du sol, soustrayez l'élévation du site (292'ASL) de la base de l'espace aérien contrôlé (1500'ASL) et arrondissez à la baisse ( $1500 - 292 = 1208 = 1200'$ AGL). La base de l'espace aérien contrôlé est à 1200'AGL.
2. Les ATP doivent rester à 500 pieds sous la base de tout espace aérien contrôlé sus-jacent, et à 2 milles nautiques latéralement hors de tout volume contrôlé dans l'espace aérien. Cependant, le MAAC peut autoriser des réductions à 300' en dessous de l'espace aérien TCA de classe C basées à 1200' ou moins, donc **la plus haute altitude que le MAAC peut approuver est de 900' AGL (au-dessus du sol).**

### Exigences de communication suffisantes

Il n'y a pas d'aérodromes dans un rayon de 3 milles nautiques autour de ce site. Il n'y a pas de volumes d'espace aérien protégé, de routes aériennes indiquées ou de voies couramment utilisées près de ce site nécessitant des capacités de communication. Toutes les approches IFR lors du passage au-dessus du site sont contenues à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé. L'autoroute Transcanadienne (#1) est une route VFR courante passant à 0,5 mille nautique au nord du site et il y a plusieurs points obligatoires de rapport VFR à proximité de ce site. L'évaluation des schémas de trafic normalement attendus donne les résultats suivants :

1. Avant de commencer les opérations SATP au-dessus de 400'agl, le VO doit être informé des points suivants :
  - a. L'utilisation de l'autoroute Transcanadienne comme route VFR
  - b. Le tableau des procédures terminales VFR du CYQB (VTPC – ci-joint) et il faut garder à l'esprit les rapports des aéronefs sur les points suivants :
    - i. LAURIER-GARE et ST-GILLES
2. Pendant l'exploitation de la ATP au-dessus de 400 pieds, le VO ou un autre adulte responsable à proximité **doit** surveiller les communications aériennes à grande échelle sur la fréquence VFR en route de 126,7 MHz. Optionnellement et en plus de 126,7, le site peut surveiller le contrôle terminal CYQB sur 124,0 MHz OU la tour CYQB sur 118,65.
3. L'incapacité ou la défaillance de la surveillance radio entraînera la descente immédiate de tous les pilotes ATP sous 400 pieds, et les opérations au-dessus de 400 ne reprendront que lorsque la surveillance radio reprendra.

### Évaluation de l'observateur visuel (VO)

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

1. Au moins un VO doit être positionné près de la voie de vol, à portée d'oreille à des niveaux de voix conversationnels normaux. Au besoin, équipez le VO d'un dispositif de bruit pour compléter les avertissements de l'avion.
2. Le VO doit être équipé de tous les dispositifs de communication aéronautique requis, tels que des radios VHF, des téléphones cellulaires ou d'autres appareils.
3. 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 au soleil, à condition que cela n'interfère pas avec les fonctions du VO.
4. Comme la zone de vol en altitude approuvée par le MAAC se trouve à moins de 2 milles nautiques latéralement ou à 500 pieds verticalement de l'espace aérien contrôlé adjacent, le VO ne peut assumer aucun autre rôle.

**Le club/site/événement doit :**

1. Assurez-vous qu'une copie du MAAC COAS #930433 et du formulaire de demande COAS 26-0835 soit présente et disponible pour tous les pilotes SATP lors des opérations.
2. Assurez-vous qu'une copie complète de ces règles soit disponible pour tous les pilotes SATP sur place.
3. Communiquez à tous les membres du Club et marquez ce site comme fermé pour les opérations de la ATP au-delà de 400'AGL, **s'il y a des changements importants aux critères d'enquête du site** (CAR901.27 a à h), à moins ou jusqu'à ce que le MAAC ait été informé, ait effectué une nouvelle SORA et délivré une nouvelle permission.

**Le pilote de la ATP doit :**

1. **N**'exploiter qu'un SATP enregistré, déclaré et répondant aux exigences de la déclaration du fabricant MAAC. Les déclarations des autres fabricants ne sont **pas** transférables à cette police.
2. Ne pas exploiter un SATP au-dessus de 400'agl à moins de posséder un certificat d'opérateur SATP avancé valide et en vigueur, ou sous la supervision directe d'un RPIC conformément à la politique du MAAC.
3. Assurez-vous que toutes les exigences en matière de documents du pilote SATP CAR et COAS ont été respectées et sont disponibles,
  - a. Certificats d'enregistrement, certification SATP de pilote et preuve de récence,
  - b. Pièce d'identité avec photo délivrée par le gouvernement,
  - c. Déclaration du propriétaire du fabricant pour chaque ATP,
  - d. Une déclaration de détermination d'altitude appropriée (pilote ou chaque ATP) et
  - e. Le pilote SATP a complété les exigences de formation et de condition physique de l'équipage et a signé la déclaration.
4. Assurez-vous qu'une inspection récente du site et une vérification NOTAM ont été complétées,
5. Assurez-vous que tout équipage se déclare dûment formé conformément à la politique du MAAC. La confirmation verbale suffit.
6. Assurez-vous que la ATP respecte les exigences techniques du MAAC, y compris la déclaration du constructeur du MAAC, avant le début du vol, et terminez tout vol si les exigences techniques ne sont plus satisfaites.
7. Assurez-vous que la ATP fonctionne uniquement en VLOS (aucun FPV permis – y compris avec un observateur) et qu'elle demeure en tout temps dans la zone de vol approuvée du site.
8. Assurez-vous que la ATP ne transporte pas de « fret » ou tout autre article à bord qui n'est pas requis pour le vol. Les caméras embarquées et l'équipement associé sont permis 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 SATP doit :**

1. Assurez-vous que toutes les exigences administratives du COAS ont été respectées et sont disponibles (déclaration de formation de l'équipage)
2. Respectez les instructions du pilote commandant
3. Accomplir leurs fonctions avec diligence et conformément à la politique du MAAC et
4. Informez toute personne responsable de tout problème qui l'empêche de respecter ses obligations.

**La ATP doit être équipée de**

1. Dispositif fonctionnel de type « fail-safe » ou conception selon la déclaration du fabricant MAAC.
2. Balise/lumière anti-collision selon la politique du MAAC,
3. Carburant/énergie suffisant pour compléter la durée de vol prévue, plus 25% au réglage minimum des gaz suffisant pour un vol nivelé contrôlé et incluant une réserve minimale requise par la MAAC pour permettre un atterrissage interrompu/une approche ratée et un circuit de retour vers un atterrissage réussi. Le carburant/énergie dépensé pour rouler jusqu'aux puits ou toute procédure d'arrêt par la suite ne sont pas pris en compte dans ces calculs. Les ATP (planeurs) non motorisés doivent disposer d'une batterie réceptrice suffisante pour le vol plus des réserves comme mentionné ci-dessus, sauf en cas d'atterrissage annulé.

| MAAC a déclaré des directives minimales en matière de carburant/énergie à 25% |                        |                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Durée prévue du vol                                                           | Réserve requise (@25%) | Carburant/énergie totale requis |
| 15 minutes                                                                    | 3,75 min               | 18,75 min                       |
| 10 minutes                                                                    | 2,5 min                | 12,5 min                        |
| 6 minutes                                                                     | 1,5 min                | 7,5 min                         |
| 5 minutes                                                                     | 1,25 min               | 6,25 min                        |
| 3 minutes                                                                     | 45 secondes            | 3 minutes 45 secondes           |

**Opérations SATP au-dessus de 25 kg - non approuvées**

**Opérations SATP au-dessus de 400'AGL et au-dessus de 25 kg - non approuvées.**

**SATP Pilote en commandement**

**Règles générales du site – Supervision directe plus qu'un pour un**

Ce site se trouve dans **un espace aérien non contrôlé**. Le MAAC permet plus d'une supervision directe individuelle à condition que les conditions de ce programme soient respectées. À cet égard, le RPIC ne doit pas être considéré comme un enseignement ATP ni comment piloter – il est destiné à être supervisé par **des étudiants compétents** qui ne possèdent pas les qualifications ou les documents nécessaires. Ce qui suit constitue le programme MAAC selon les dispositions d'instruction sur la déclaration du fabricant MAAC :

1. Le rôle principal du RPIC est d'assurer la conformité réglementaire de l'espace aérien, la sécurité et la conscience situationnelle. Dans un à cinq scénarios, le RPIC n'est pas censé fournir une « instruction » pratique à chaque élève, c'est pourquoi chaque élève doit posséder au moins un certificat d'opérateur SATP de base et une expérience compétente en pilotage ATP.
2. Dans tous les cas, le RPIC est la « station de contrôle » et, pendant que le RPIC reçoit ses décisions, instructions et commandes sur la ligne de vol sont définitives et définitives comme suit :

- a. Aucune autre personne, y compris les responsables du club ou de l'événement, ne doit tenter de passer outre ou de réfuter un ordre RPIC lié à la fourniture du programme RPIC.
- b. Le RPIC, toutefois, doit obéir à tous les ordres de cessation de vol basés sur les décisions ou directives des responsables du site, du club ou de l'événement.
- c. Le RPIC doit obéir à toutes les consignes de sécurité de vol données par les autres membres, telles que détecter et éviter les appels « Avion », et doit adresser une réponse appropriée à tous les étudiants sans réservation ni délai.
3. Tous les étudiants doivent être informés et conviendront que le RPIC est responsable et que toutes ses décisions, ordres et instructions sont définitifs et doivent être respectés immédiatement, y compris jusqu'à la destruction potentielle du ATP (crash intentionnel dans un endroit ou une manière sécuritaire).
  - a. Les étudiants ne doivent ni démarrer, ni armer, ni préparer un ATP pour le vol, sauf indication du RPIC.
  - b. Aucun étudiant ne doit déplacer un ATP d'une zone de départ désignée jusqu'à ce que le RPIC y ordonne. L'objectif était un « lancement » ordonné de tous les modèles sous le contrôle du RPIC.
  - c. Aucun étudiant ne peut décoller ou lancer un RPIC sauf autorisation du RPIC. De telles permissions peuvent être délivrées à tous les étudiants/pilotes ou accordées individuellement.
  - d. Par la suite, une fois leur ATP en vol, les étudiants doivent exploiter leur ATP de façon indépendante, mais sous la direction générale du RPIC.
    - i. Les schémas de circulation ATP à ATP, l'évitement des collisions et autres restent du ressort des étudiants, sauf si des observateurs ou d'autres parties interviennent.
    - ii. Toute commande qu'un RPIC donne à un ATP individuel doit être reconnue par le pilote (étudiant) individuel.
    - iii. Toute commande RPIC de groupe doit être reconnue par tous les élèves.
  - 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 RPIC donne l'ordre. Ils confirmeront toutefois toute action de ce type auprès du RPIC dès que possible par la suite.
  - f. Tout étudiant confronté à un blocage mort ou à 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 le RPIC et les étudiants, d'autres responsables du site ou membres, l'étudiant doit suivre les directives ou ordres du RPIC.
4. Le ratio maximum d'élèves pour un RPIC est de cinq,
  - a. tous les étudiants doivent posséder un certificat d'opérateur SATP « de base » et être capables d'exploiter leur ATP de façon autonome.
  - b. Le RPIC doit posséder un certificat SATP avancé/évaluateur de vol valide ou PPL+
  - c. Le type de système de « contrôle d'instruction » est sans importance (buddy-box ou commande vocale)
5. Le RPIC doit être positionné et rester à portée d'oreille, à un niveau conversationnel normal, de tous les élèves pendant que tout ATP est en vol.
  - a. Inversement, peu importe les installations physiques des stations pilotes, le RPIC ne doit avoir lieu que si tous les élèves sont à portée d'oreille du RPIC.
  - b. Lorsque cela n'est pas possible, des RPIC supplémentaires seront utilisés ou des limites seront imposées au nombre d'élèves restant à portée d'oreille.
6. Le site interdira ou interdira autrement tout bruit superflu afin d'assurer une solide capacité de communication verbale entre le RPIC et les étudiants.

7. Les règles du site doivent contenir des dispositions imposant les conditions de fonctionnement pour toutes les autres catégories de modèles.

#### **Règles pour les autres participants/pilotes dans un site où plusieurs étudiants reçoivent le RPIC**

8. Si faisant partie d'une ligne de vol ATP (aux postes de pilotage) incluant l'un des espaces « étudiants » maximum alloués (jusqu'à 5), et lorsqu'il y a plus de supervision individuelle RPIC doit être assurée,
  - a. Les autres pilotes de la ATP conviennent à suivre toutes les commandes RPIC liées à l'opération de la ATP comme s'ils étaient des étudiants sous supervision directe. S'ils ne sont pas d'accord, soit suspendez les opérations RPIC ou n'autorisez pas les individus à exploiter d'autres ATP pendant la durée de l'activité RPIC – c'est une responsabilité du site.
  - b. La directive RPIC est le plus souvent associée aux commandements de descente, d'atterrissage ou de cessation des opérations ATP en raison de préoccupations liées à la sécurité aérienne.
    - i. Cette règle vise à s'assurer qu'il n'y ait finalement aucune confusion sur qui fait quoi. Tous les autres modelistes actifs doivent se conformer, afin que le RPIC sache 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 d'informer le RPIC de leurs intentions.
9. AUCUN autre pilote ATP ne peut participer à une session RPIC déjà active avec plusieurs étudiants sans la permission du RPIC.
  - a. Par la suite, ils acceptent de suivre les mêmes règles du RPIC que s'ils étaient là au début de la session.

#### **Approbation de l'événement**

1. TOUS les événements MAAC qui nécessitent une approbation ou nécessitent une assurance MAAC doivent avoir lieu sur les sites SOC et être approuvés par la MAAC. Tous les événements extérieurs avec des SATP opérationnels doivent être approuvés par la MAAC.
2. **Les événements extérieurs clairement répertoriés comme « réservés aux membres »** (peu importe la raison des compétitions, des « fun-fly », des fly-in, des spectacles aériens, des courses aériennes, des démonstrations ou tout autre rassemblement organisé) ne **nécessitent pas** la conformité COAS des événements MAAC. **Toute publicité/avis, y compris interne au MAAC, doit inclure la phrase suivante :**

***Cet événement est fermé au public – seuls les membres et membres de l'équipe MAAC peuvent y assister. Les invités invités d'un membre du MAAC sont autorisés à condition d'être 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** est ouvert/annoncé au grand public d'une quelconque manière, **doit** respecter les exigences COAS de la MAAC. Toute publicité/avis, y compris interne au MAAC , **doit** inclure la phrase suivante :

***Cet événement est ouvert au public ainsi qu'à tous les membres, membres de l'équipe et invités du MAAC. La conformité COAS lors de l'événement MAAC est requise.***

#### **Pilotes SATP étrangers (américains ou autres)**

Le MAAC a déjà obtenu l'approbation de Transports Canada pour que des pilotes SATP étrangers puissent exploiter le SATP sur nos sites et événements MAAC (politique approuvée en juillet 2023). Les pilotes étrangers doivent adhérer au MAAC et respecter les dispositions de la politique du MAAC (sur le site web). Voir aussi le NOTAM SATP Wilco (2024-02).

**Événements avec des opérations SATP au-dessus de 400'agl et/ou pesant plus de 25 kg - Non approuvés**

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

1. Les organisateurs du club/événement doivent :
  - a. Avant de soumettre une demande d'approbation d'événement, assurez-vous qu'ils ont lu toutes les politiques de la MAAC et soumis un dossier d'événement indiquant qu'ils ont respecté du mieux possible.
  - b. Assurez-vous que le site respecte toutes les exigences organisationnelles et logistiques des événements MAAC telles que la signalisation, le contrôle du stationnement, les barrières de sécurité pour les spectateurs, les installations sanitaires et alimentaires, ainsi que les exigences de sécurité incendie/médicale proportionnelles à la fréquentation attendue.
  - c. Assurez-vous que l'événement respecte la politique de l'événement MAAC ainsi que toute exigence CAR ou COAS.
  - d. Assurez-vous que tous les modelistes/pilotes SATP présents sont **membres actuels du MAAC**.
  - e. Prenez des mesures raisonnables pour vous assurer que tous les pilotes modélistes présents **reçoivent un briefing** sur place ou les règles de l'événement en utilisant la liste minimale de la MAAC (jointe).
2. En plus de tout ce qui précède et des règles du club, lors de tout événement où le public est présent dans le cadre du COAS de la MAAC, les organisateurs de l'événement sont responsables de s'assurer :
  - a. Des panneaux d'avertissement MAAC sont affichés à tous les points d'entrée publics.
  - b. Une copie du COAS MAAC et de sa demande est disponible sur place et accessible à tous les pilotes SATP.
  - c. Tous les pilotes SATP signent la feuille d'inscription de Transports Canada.
  - d. Tous les pilotes SATP reçoivent un briefing sur les règles sur place à l'aide de la liste minimale du MAAC (jointe).
  - e. Un observateur visuel est toujours présent lorsque les SATP volent.
  - f. Assurez-vous que toutes les actions de suivi sont complétées après l'événement, notamment toute paperasse de Transport Canada.
3. Tout membre assistant à un événement doit
  - a. Respectez toutes les règles de la CAR, COAS, MAAC et des clubs/événements selon les exigences.
  - b. Ne pas utiliser un modèle ou un SATP à moins d'assister ou d'obtenir un briefing de pilote.

### Diagrammes/cartes

Diagramme d'installation du site.



Zone de vol (grand rectangle rouge) : Longueur (ligne A) = 600 mètres, largeur (ligne B) = 150 mètres

Piste (rectangle vert clair « C ») : Longueur = 120 mètres, largeur = 26 mètres

Zone pilote (rectangle jaune « D ») : Longueur = 50 mètres, largeur = 9 mètres

- Les coordonnées de la station pilote sont les suivantes : 46.631580° » N, -71.471117° » O
- La zone des pilotes est située à 7,3 mètres de la ligne de vol
- La zone de départ se trouve à 11 mètres de la trajectoire de vol
- La zone des spectateurs est située à 30,5 mètres de la ligne de vol

Aire de stationnement (rectangle bleu « E ») : Longueur = 58 mètres, largeur = 30 mètres. La ligne blanche « F » indique la distance entre la ligne de vol et les voitures stationnées = 30,6 mètres (100 pieds)

La flèche en bas à gauche de notre site indique la direction de l'aérodrome de St-Apollinaire (CAA4), situé à 3,26 milles nautiques au sud-ouest.



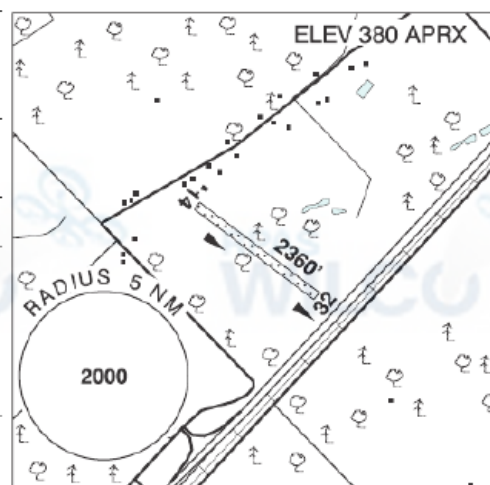
## QUEBEC

## AERODROME/FACILITY DIRECTORY

## ST-APOLLINAIRE (AIRPRO) QC

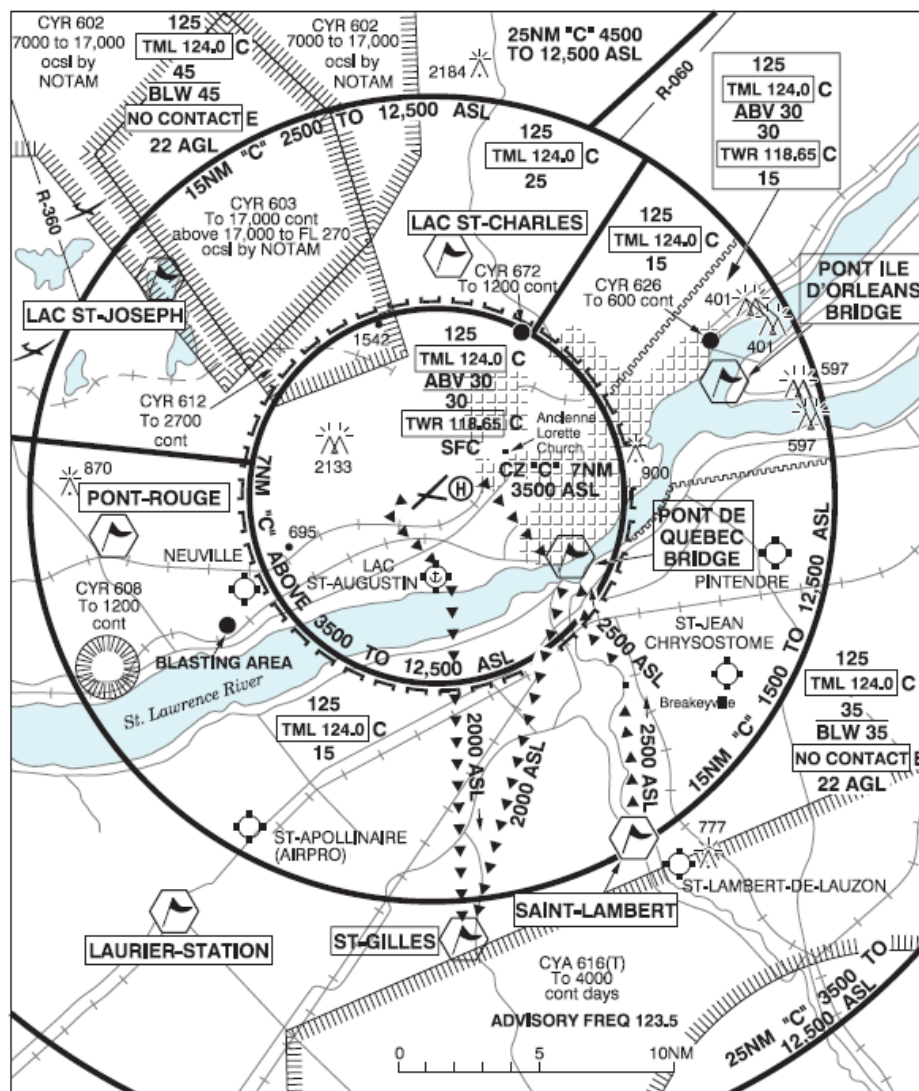
CAA4

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





QUÉBEC VFR TERMINAL PROCEDURES CHART



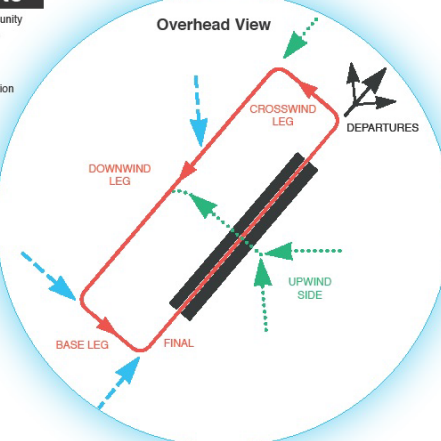


## Communications Requirements

### Standard Left-Hand Pattern

## Transiting Aircraft

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



- Report when entering the downwind leg.
- Report, with intentions, when established on final.
- Report when clear of the active runway after the final landing.

Make all descents to the circuit on the upwind side, then cross the aerodrome at mid-field, at 1 000 ft AAE or at the published circuit altitude.

## CAUTION

At non-MF aerodromes, or when MF procedures are not invoked, keep a sharp lookout. NORDO traffic may also be established in, or be entering, the circuit without other traffic or the ground station being aware.

If the aerodrome is equipped with an instrument approach, IFR arrivals may also be landing via straight-in or circling procedures.

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

**WARNING!**



**AEROMODELING  
MAY CAUSE  
SERIOUS INJURY!**

**PROCEED AT  
YOUR OWN RISK!**

**AVERTISSEMENT!**

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

**PROCÉDEZ À VOS PROPRES  
RISQUES!**