

**Club de contrôle radio de Montréal**  
**Règles du site de Clermont**  
**2025**

**MAAC approuvé le 6 mai 2025**

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

**Règles administratives**

Club : Club de contrôle radio de Montréal (#113, Zone N)

Nom du site : Clermont Road

Emplacement : 60 Clermont Rd, St. Eugene, ON

Coordonnées de la station pilote : 45° 26' 38,9"N, 74° 25' 46,7"W

Contact(s) : Richard Gareau, MAAC #7272, Président Patang@videotron.ca, (514) 497-5423  
Gabor Botka, MAAC 84397, Vice-président gabor.botka@outlook.com, 514 824 5596

Conditions d'utilisation - Toutes les personnes utilisant ce site de modélisme doivent

1. Soyez membres de la MAAC en règle.
2. être membre du Club de contrôle radio de Montréal ou invité du club
3. accepter de respecter les règles de sécurité de la MAAC et de Transports Canada.

Tout membre de la MAAC participant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à toutes les séances d'information sur les modèles ou lire et suivre toutes les règles du site/événement. Le club ou l'exploitant du site est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un briefing du modéliste ait lieu pour chaque modéliste utilisant le site.

1. Les spectateurs sont les bienvenus.
2. Tous les nouveaux membres doivent démontrer leur compétence à un membre des dirigeants du club avant d'être autorisés à voler seuls.
3. Pas de cigarette (cigarette, cigare, pipe, marijuana) ni de vapotage sur le terrain du club. Si vous devez fumer, il faut être de l'autre côté du stationnement (ou dans votre véhicule) et tous les mégots de cigarette doivent être retirés.
4. Au nom de la sécurité, il n'y aura aucune tolérance à voler sous influence avec de l'alcool ou des drogues récréatives. Toute personne surprise à voler sous l'influence verra son adhésion immédiatement révoquée et sera invitée à partir.
5. Les membres doivent obtenir la permission préalable d'un des dirigeants du club s'ils souhaitent amener un invité volant. Les membres doivent accompagner les invités sur le terrain et sont responsables de leur conduite et des dommages causés par leurs invités.
6. Les pilotes visiteurs doivent avoir une carte de membre MAAC en règle. Les invités des clubs locaux sont limités à deux (2) visites par saison (« les visites » n'incluent pas les activités tel que « FUN FLY »

- ni les événements spéciaux).
7. Les règles seront exposées en permanence au club. Tout membre de la MAAC participant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à toutes les séances d'information des modélistes ou lire et respecter toutes les règles du site ou de l'événement. Le Club est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un briefing des modélistes ait lieu pour chaque modéliste utilisant le site.
  8. Ces règles seront révisées annuellement par l'exécutif du club.

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

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

**60 Clermont Road, St Eugene, ON K0B 1P0 45.4454, -74.4299**

1. Un extincteur doit être présent pour toutes les opérations de modèles motorisés. Des extincteurs se trouvent dans le hangar du club
2. La trousse de premiers soins se trouve au hangar du club

#### **Catégories de modélisme approuvées par la MAAC**

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

Catégorie approuvée	Limites de poids/puissance	Altitude/limites d'exploitation
mSATP	Moins de 250 grammes	400'agl
SATP	25 kg ou moins	400'/ <b>1600'agl</b>
Tethered (ligne de contrôle)		
Vol libre		Non approuvé
Modèles spatiaux		
Véhicules de surface		

#### **Ajouts de site approuvés par la MAAC**

Ce site n'a pas été approuvé pour aucun ajout MAAC.

Ajout approuvé	Limites de poids/puissance	Altitude/limites d'exploitation
Poids SATP		Non approuvé
SATP Altitude	Moins de 25 kg	<b>1600'agl</b>
Altitude et poids du SATP		Non approuvé
RPIC	Approuvé – voir la section ci-dessous	

#### **Spécifications techniques SATP/Modèles ou restrictions**

1. Exigences du mSATP – ne peut pas être enregistré auprès de Transports Canada. Les mSATP sont toutefois réglementées par la CAR900.06 et la partie VI de la CAR. La conformité au code de sécurité de la MAAC répond à ces exigences. les mSATP lors des événements annoncés doivent se conformer au COAS (SFOC) de l'événement MAAC.
2. Exigences SATP CAR - Il n'y a pas de restrictions spéciales CAR pour les modèles SATP **fonctionnant en dessous de 400'agl**. Les SATP exploités à plus de 400 pieds doivent être enregistrés selon la Déclaration

du fabricant MAAC.

3. Exigences du club/site :
  - Aucun modèle de turbine à gaz n'est permis.
  - Tous les RPA IC de 70cc ou plus doivent avoir des systèmes d'échappement de type canister.  
(Le club peut renoncer à cette exigence lors des événements Fun Fly)
4. Exigences complémentaires MAAC – Les pilotes SATP opérant au-dessus de 400'agl doivent se conformer aux exigences MAAC/COAS SATP listées dans la section complémentaire. Tous les visiteurs de l'événement doivent être informés pour s'assurer de la conformité à ces exigences.

#### **Qualifications ou exigences SATP pour les pilotes/opérateurs**

1. mSATP – ne nécessitent pas de certificat d'opérateur SATP, mais sont réglementés selon la CAR900.06 et la partie VI de la CAR. À l'exception des événements annoncés, il n'y a pas de restrictions d'âge MAAC ou CAR sur les vols mSATP.
2. Exigences du pilote SATP CAR - Tous les pilotes SATP opérant sous 400'agl doivent posséder **une certification SATP DE BASE**.
3. Exigences du club/site/événement. Ce site recommande que tous les pilotes de mSATP/SATP aient des ailes MAAC, mais son utilisation n'est pas obligatoire. Il n'y a pas d'autres exigences de qualification pour d'autres catégories de modélisme.
4. Exigences complémentaires MAAC – Les pilotes SATP opérant au-delà de 400'agl doivent se conformer aux exigences de pilotes MAAC/COAS énumérées dans la section complémentaire de ce document. Pour appliquer le RPIC, tous les membres du Club doivent lire et accepter la politique du RPIC ajoutée à ces règles.

#### **Qualifications ou exigences du CREW.**

1. Exigences mSATP – Les mSATP ne nécessitent pas d'équipage sous le CAR.
2. Exigences du SATP CAR - Les observateurs visuels sont optionnels pour voler en dessous de 400'agl.
3. Exigences du club/site/événement – Des observateurs doivent être utilisés à chaque fois qu'il y a 3 stations pilotes ou plus en activité
4. Exigences complémentaires MAAC - Les pilotes SATP opérant au-delà de 400'agl doivent se conformer aux exigences de pilote MAAC/COAS énoncées dans la section complémentaire de ce document.

#### **Règles de l'équipage**

#### **Observateurs visuels**

1. Les observateurs visuels (VO) sont **obligatoires pour les opérations SATP au-dessus de 400'agl et les événements SATP publics**. Lorsque requis sur ce site, aucun membre ne peut exploiter un SATP à moins que :
  - a. Un ou plusieurs observateurs visuels doivent être présents, ayant été informé ou formé à toute procédure de site ou d'événement, lorsqu'ils ont repéré un conflit potentiel avec des aéronefs à grande échelle.
  - b. Un minimum d'un observateur visuel par ligne de vol est requis.
  - c. Le doublage ne doit pas surveiller les modèles – leur seul rôle est de scanner le ciel environnant à la recherche d'avions grandeur nature approchant.
  - d. Positionner le VO là où il y a des lignes de vue dégagées est important – s'asseoir à l'ombre à côté d'un campeur ou d'une structure n'est pas acceptable. Ils doivent également être placés pour avoir une capacité de communication raisonnable avec tous les pilotes et modélistes.

- e. Utilisez des supports visuels au besoin – lunettes de soleil, chapeaux à large bord, lunettes de soleil, jumelles ou autres. S'ils sont positionnés loin des postes pilotes, fournir des moyens de notification appropriés tels que des klaxons, des lumières, des radios, etc.
2. Ces règles de résolution des conflits garantissent qu'un protocole clair de commandement/réponse est en place – il n'y a pas de temps pour les débats ou la confusion. La MAAC a adopté le minimum suivant :
  - a. **Les modèles MAAC/RPA doivent céder la place ou s'écartez des avions grandeur nature dans toutes les circonstances – sans exception. Il n'y a jamais de responsabilité sur les pilotes grandeur nature de céder la place aux modèles – jamais.**
  - b. Lorsqu'il aperçoit/entend ou est averti par une personne de tout avion pouvant représenter un danger lors des activités de modélisme, le VO, ou toute autre personne, doit crier d'une voix forte et claire « AVION ». **En cas de doute, lancez l'avertissement.**
  - c. En entendant cet ordre, tous les pilotes doivent descendre à l'altitude la plus basse possible en toute sécurité et, si nécessaire, atterrir. L'objectif est de libérer l'espace aérien verticalement, puis de déterminer si la RPA peut continuer à fonctionner en toute sécurité.
  - d. **Les manœuvres de déconfliction latérale sont interdites au-dessus de 60'AGL.** Descendre à 60'agl (niveau de cime de l'arbre) est la réponse initiale acceptée par Transports Canada. Les membres opérant près ou près des aérodromes ont des besoins spécifiques de réponse différents.
  - e. Après avoir déterminé que l'aéronef grandeur nature n'est plus une menace, le vice-opérateur ou d'autres personnes doivent crier d'une voix forte et claire « TOUT CLAIR ».
  - f. Si une personne officielle ou son délégué (ATC, agent de la paix, etc.) a donné un ordre, une directive ou un vol similaire, tout vol miniature doit cesser immédiatement et ne doit pas reprendre tant que la permission n'est pas obtenue de la personne ou de l'organisme qui a émis l'ordre d'arrêt.
  - g. Par la suite, les activités de modélisme 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**

Ce qui suit explique les options pour tout membre de la MAAC de fournir la supervision directe du pilote en commandement SATP (RPIC) à une autre personne sur ce site :

1. **Détenteur du certificat SATP de base - Options de supervision directe** – tout membre du MAAC disposant d'un certificat SATP de base actuel et valide peut exercer les fonctions RPIC comme suit :
  - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur ce site
  - b. Ne doit pas superviser un groupe d'autres personnes, peu importe les certificats.
  - c. Ne doit **pas** superviser un autre membre dans un « scénario avancé » (au-dessus de 400').
2. **Détenteur du certificat SATP avancé - Options de supervision directe** – tout membre de la MAAC disposant d'un certificat SATP avancé actuel et valide peut exercer les fonctions RPIC comme suit :
  - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur ce site ou scénario de base (en dessous de 400 pieds),
  - b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificats « de base » dans des scénarios **avancés d'espace**

**aérien non contrôlé** (en dessous et au-dessus de 400 pieds)

3. **PPL+ sans certificat SATP - options de supervision directe** - tout membre de la MAAC ayant un PPL actuel ou expiré peut exercer les fonctions RPIC comme suit :
  - a. superviser un **seul** non-détenteur de certificat sur ce site,
  - b. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificats de base dans un **scénario avancé d'espace aérien non contrôlé** (en dessous et au-dessus de 400 pieds)

Notes :

- c. Les détenteurs de PPL+ seulement ne peuvent pas exploiter un SATP de façon indépendante dans des scénarios de base ou avancés, sauf si cela est supervisé par un détenteur de certificat SATP bien coté
- a. Si le PPL+ possède un certificat d'opérateur SATP valide et en vigueur, alors la plus haute des deux dispositions s'applique.

4. **Évaluateur de vol SATP – Options de supervision directe** – tout membre du MAAC disposant d'une certification de réviseur de vol valide et actuelle peut accomplir toutes les fonctions d'un titulaire d'un certificat SATP avancé. Le RPIC n'affecte pas le programme d'évaluateurs de vol de Transports Canada ni les règlements de la RCA qui y sont associés.

**NOTE** - Bien qu'ils puissent fournir une supervision directe (seulement), les membres du RPIC ne peuvent pas exploiter un SATP seuls, sauf s'ils atteignent le niveau de certification CAR SATP Pilot (De base ou Advanced). Cela signifie qu'un membre titulaire d'un **PPL seulement** ne peut pas légalement piloter un SATP au Canada, sauf si il est supervisé par un titulaire d'un certificat SATP de base ou avancé. De même, deux titulaires de PPL ne sont pas équivalents 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**

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

**Observateurs**

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

**Exigences ou permissions d'espace aérien**

Ce site se trouve dans un espace aérien de classe G non contrôlé – l'autorisation d'espace aérien n'est pas requise.

L'espace aérien contrôlé au-dessus de ce site commence à 1700'AGL

L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est Montréal Trudeau (CYUL) 14 milles marins Est.

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

Il n'y a pas d'aérodromes dans un rayon de 3 milles nautiques autour de ce site, donc les procédures de surveillance et d'évitement du MAAC sont jugées adéquates pour la sécurité aérienne.

### **Procédures normales mSATP/SATP/modèles**

1. Avant les opérations quotidiennes, une inspection du site SATP Wilco doit être consultée. Le MAAC approuve l'utilisation d'un seul sondage de site Wilco partagé par le SATP fourni :
  - a. Une nouvelle enquête sur le site est réalisée/vérifiée au moins une fois tous les 56 jours (calendrier NAV CANADA), et en cas de changements, l'enquête mise à jour est mise à la disposition de tous les membres.
  - b. Toutes les informations sur les enquêtes sur le site sont facilement accessibles à tous les pilotes SATP sur place (électroniquement ou en version imprimée).
  - c. Avant chaque session de vol, les membres doivent vérifier le NOTAM de l'aviation pour des informations critiques sur la sécurité des vols, ou des changements dans l'espace aérien ou les aérodromes. Les membres peuvent partager des informations NOTAM, oralement 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 les distances vers les passants non abrité
  - e. Les membres doivent tous confirmer visuellement qu'aucun changement n'apporte aux obstacles du site, aux obstacles locaux et que les conditions météorologiques stipulées dans les exigences du MAAC sont respectées.
2. Les conditions météorologiques minimales imposées par la MAAC pour les SATP sont :
  - a. aucun plafond nuageux (BKN ou OVC) estimé à 1000' AGL si l'altitude approuvée par le site est inférieure à 400', ou moins de 1000' au-dessus de toute altitude approuvée plus élevée, et
  - b. le RPA pourra rester à 500 pieds verticalement et à 1 mètre mètre (mille statutaire) horizontalement à l'écart de tout nuage, et
  - c. une visibilité horizontale estimée à 3 sm (5 km) ou plus autour de la zone de vol, et
  - d. il n'y avait pas d'autres conditions d'obscurcissement (brouillard, fumée, brouillard, etc.) qui pourraient rendre difficile la détection des avions à grande échelle.

NOTE – Les pilotes de 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 puissions voir des avions grandeur nature approchant.

3. Les membres doivent tous confirmer visuellement qu'aucun changement n'apporte aux obstacles du site, aux obstacles locaux et que les conditions météorologiques stipulées dans les exigences du MAAC sont respectées. Chaque pilote SATP est responsable de s'assurer que les procédures et exigences suivantes du MAAC ont été respectées avant le début de toute opération SATP :
  - a. Toutes les dispositions requises concernant la déclaration du fabricant MAAC ont été respectées, y compris la vérification de toutes les spécifications techniques SATP, les exigences du pilote et de l'équipage, et
  - b. Tout le RPA et l'équipement requis ont été entretenus et toutes les actions obligatoires effectuées avant le vol, conformément à la déclaration du fabricant 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, sauf s'il est bien éclairé, pèse moins de 25 kg et reste en dessous de 400'agl. Les membres doivent utiliser l'heure de la chaîne météo de Hawkesbury pour déterminer la nuit légale.
5. Il n'y a pas de limite maximale au nombre de SATP en vol permis, à condition que tous les pilotes acceptent tout SATP supplémentaire en vol dépassant les stations de pilotage disponibles, et que ces pilotes se tiennent près des postes de pilotage. Les pilotes peuvent voler en formation à condition d'y consentir.
6. Veuillez consulter le dessin d'installation du club ci-joint, les zones normales d'installation du site telles que le stationnement, les zones pour les spectateurs, les aires de stands ou de rassemblement, ainsi que les zones de démarrage/montée.
7. Les distances tampons requises par le MAAC sont variables et, sur ce site, on trouve :
  - 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. Tous les modèles seront assemblés dans la fosse ou dans la zone d'assemblage désignée. Des tests non alimentés des commandes et de la sécurité peuvent aussi avoir lieu ici. Tous les tests motorisés doivent avoir lieu dans une zone de démarrage.
9. Tous les modèles, y compris les modèles électriques, seront maîtrisés avant d'être armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées.
10. Consultez la carte jointe pour la zone de vol, y compris les zones d'exclusion aérienne.
  - a. Les activités de vol doivent être immédiatement suspendues si des travaux agricoles sont menés dans les champs adjacents
11. Voici les procédures de décollage, d'approche, d'atterrissement et de récupération du site :
  - a. Les pilotes, ou leur observateur, doivent annoncer tous les mouvements du modèle.
  - b. Le lancement manuel et le lancement à l'élastique doivent se faire en accord avec les pilotes volant – normalement d'un côté des postes de pilotage ou du quai.
  - c. Les pilotes doivent décoller contre les vents dominants, ou autrement selon l'accord de tous les pilotes en vol.
  - d. Nul ne doit dépasser les postes de pilotage sans la permission des autres pilotes en vol.
  - e. La récupération des modèles abattus dans la zone de vol ne doit pas 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

#### **Lien éloigné ou perdu de lien.**

Les pilotes de SATP doivent savoir qui notifier en cas de décollage de SATP à l'extérieur de nos zones de vol approuvées par le **MAAC**, qui pourraient raisonnablement entrer dans le volume d'espace aérien

contrôlé 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 la MAAC, ni pour les accidents connus ou les « atterrissages » hors site à l'extérieur de la zone de vol approuvée par la MAAC.

1. Si vous vivez un fly-away du RPA, et que, selon votre jugement en tant que pilote RPA en commandement (y compris dans les scénarios RPIC), le RPA dispose d'assez d'énergie ou de capacité pour voler et entrer dans le volume d'espace aérien contrôlé identifié (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 du fly-away.

2. La MAAC a évalué ce site et déterminé les éléments suivants :

a. **Latéralement**

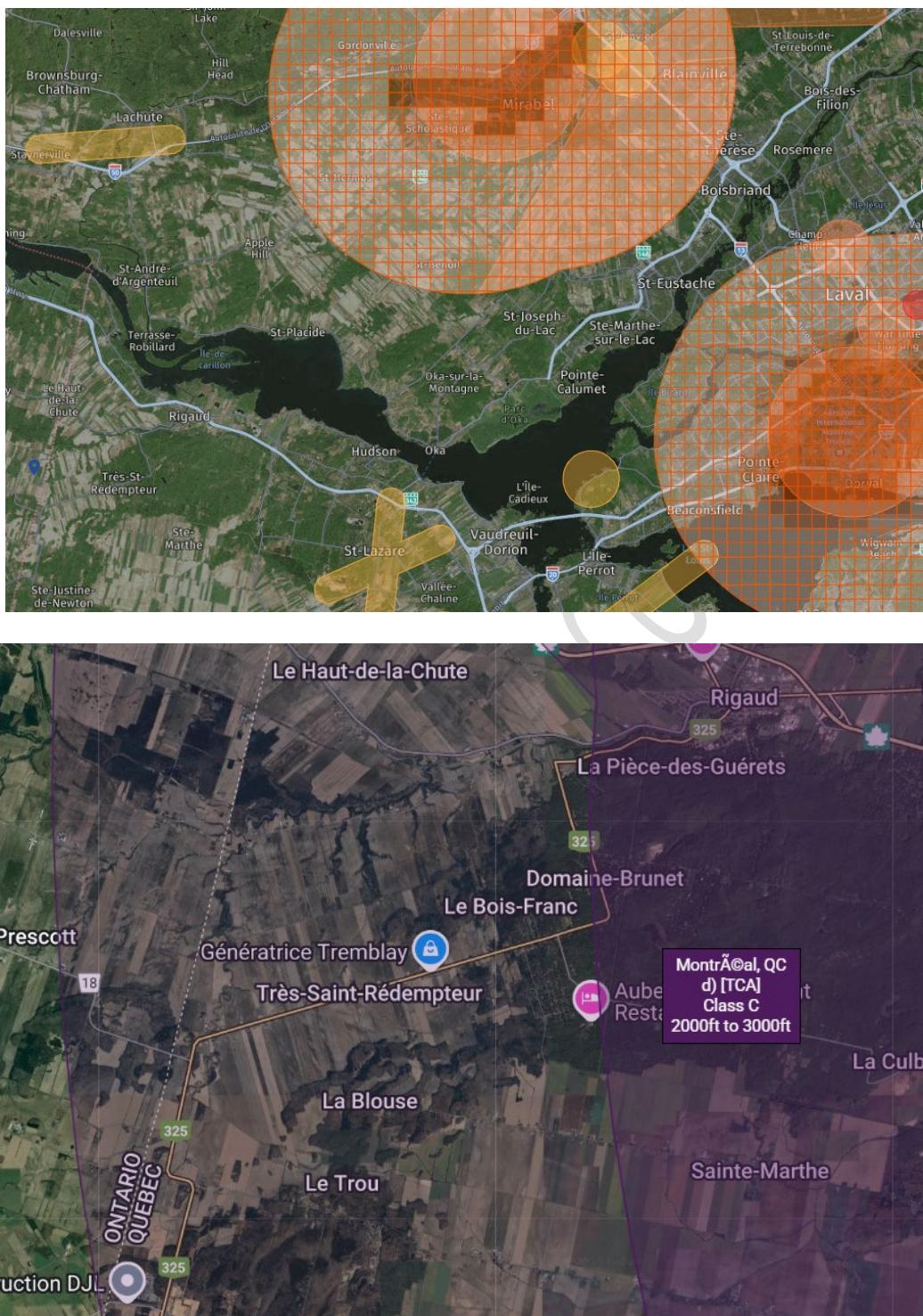
Ce site se trouve entièrement dans un espace aérien non contrôlé. Le volume d'espace aérien contrôlé le plus proche est :

Espace aérien contrôlé le plus proche – Fly-away – latéralement				
Altitude	Nom, Classe, Type,	Distance et direction	Altitude	Informations de contact
En dessous de 400 pieds	Zone de contrôle CYUL C de Montréal Trudeau	14,87 sm Est	SFC-3000'	CYUL Emer 514-633-3311
	Zone de contrôle CYMX C Mirabel de Montréal	16,5 sm Nord-Est	SFC-3000'	CYMX Emer 450-476-3141
Au-dessus de 400'-1600'	Zone de contrôle terminal (TCA) CYUL C	4,84 sm Est	Basé à 1600'AG	CYUL FIC 514 633-3365

b. **Verticalement**

Si vous ressentez un vol en volant à des altitudes plus élevées (au-dessus de 400 pieds), ou si le modèle monte de façon incontrôlable et que le pilote en commandement peut entrer dans un espace aérien supérieur ou contrôlé 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
Sur le site	CHUTES DE CYUL C	1700'AGL		CYUL FIC 514 633-3365



### Incident Accident

1. S'il y a un quelconque danger de proximité ou de sécurité entre un aéronef grandeur nature, un passant et notre RPA/modèles, **TOUS LES VOLIS/MODÉLISMES** cessent immédiatement. Les membres concernés doivent remplir un rapport d'incident signalable de la MAAC et le soumettre à la MAAC ainsi qu'à l'organisateur du site/événement et suivre la politique de la MAAC.

- a. Si le(s) membre(s) impliqué(s) estiment que le risque était très minime, ils peuvent remplir leur propre autodéclaration ou évaluation des risques à l'aide du formulaire MAAC. Soumettez une copie du formulaire aux organisateurs du site ou de l'événement lorsque possible et rappelez-vous que si cela impliquait des SATP, vous devez conserver ce formulaire pendant un an (CAR901.49 (2)). Reprenez le vol ou le mannequinat une fois terminé.
- b. Si le membre ou les opérateurs du Site/Événement jugent l'événement sérieux, le vol/le mannequinat ne reprendra pas tant que les membres n'auront pas reçu la permission écrite des organisateurs du Site/Événement.
- c. S'il y a un contact physique entre un avion grandeur nature, un témoin, un spectateur et un SATP/modèle MAAC – tout vol/modélisme cessera jusqu'à ce que le MAAC confirme que vous pouvez reprendre les opérations.
- d. Ce processus est pour **votre** protection.

#### **Protocoles du Conseil de la sécurité des transports**

1. En plus des exigences de déclaration de la 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 RPA avec un MTOW 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 RPA, y compris des parties qui se sont détachées de la RPA; et
  - c. si une collision survient entre un RPA et un aéronef traditionnel.

Un rapport complet doit être transmis au CST dans les 30 jours suivant l'incident :

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

#### **Protocole de dommages/réparation du modèle**

1. En cas de tout incident de modélisme 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 modélisme habituels sont présents et utilisés conformément aux pratiques de modélisme établies ou aux instructions du fabricant.
  - i. Toute réparation autre que mineure (remplacement d'hélice cassée, etc.) sera considérée comme un vol ou une opération inaugurale. Assurez-vous que les entrées du carnet de bord SATP sont effectuées.
  - ii. 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 priviléges 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 la MAAC a pleinement adopté une Culture Juste et ne sanctionnera ni ne sanctionnera les membres pour signaler des préoccupations de sécurité, peu importe leur importance, lorsqu'elles sont faites de bonne foi.

1. Si un mSATP ou un SATP est utilisé 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 (Norme 622) associées à la déclaration du fabricant, concernant l'équipement ou la performance de l'équipement.
  - b. Toute défaillance d'un composant critique de commandement et de contrôle ne soit pas attribuable à une usure normale ou à une mauvaise utilisation évidente (par exemple, batterie morte/faible), et
  - c. tout autre aspect de l'exploitation du SATP où la déclaration d'assurance sécurité n'a pas été respectée.

TRADEDITION NON CONTRÔLÉE

## **Modules complémentaires MAAC**

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

Le MAAC a mené une revue de l'espace aérien et du site selon le COAS SORA (évaluation spécifique des risques opérationnels) 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 nm latéralement de ce site. L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est supérieur à 2 nm est (CYUL TCA).

L'espace aérien contrôlé verticalement au-dessus de ce site commence à 2000' au-dessus du niveau de la mer (CYUL Classe E CAE – 2000' MSL).

1. Pour déterminer l'altitude maximale permise du SATP au-dessus du sol, déduire l'altitude du site (210' ASL) de l'altitude de l'espace aérien contrôlé (2000') et arrondir vers le bas. Cela équivaut à 1790' arrondi à 1700' – la base de l'espace aérien contrôlé de classe E est de 1700' AGL au-dessus de ce site.
2. Les RPA du MAAC doivent rester à 500 pieds sous la base de tout espace aérien contrôlé sur-jacent, cependant une évaluation SOAR du MAAC a déterminé qu'une réduction de 100 pieds est appropriée, c'est pourquoi le **MAAC a approuvé des opérations SATP jusqu'à 1600 pieds AGL**.

#### **Exigences de communication suffisantes**

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 représentées ou de voies couramment utilisées près de ce site nécessitant des capacités de communication.

1. Il n'y a pas d'exigences de communication à grande échelle sur ce site.

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

L'emplacement des stations 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 la VO :

1. Au moins une (1) voix vocale doit être positionnée près de la ligne de vol, à portée d'oreille à des niveaux de voix conversationnels normaux. Au besoin, équipez le VO d'un dispositif sonore pour compléter les avertissements de l'avion.
2. Le VO doit être équipé de tout équipement de soutien déterminé par le club comme correspondant à la durée des fonctions, comme de l'eau, une chaise ou de l'ombre du soleil, à condition que cela n'interfère pas avec les tâches du VO.
3. Comme la zone de vol en altitude approuvée par le MAAC se trouve à moins de 500 pieds verticalement de l'espace aérien contrôlé adjacent, le VO ne peut pas assumer d'autres rôles (sauf le RPIC).

#### **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, dans son intégralité, 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 RPA au-dessus 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 un nouveau SORA et délivré une nouvelle permission.

**Le pilote RPA doit :**

1. **N**'exploiter qu'un SATP enregistré, déclaré et répondant aux exigences de la Déclaration du fabricant MAAC. Les déclarations d'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 à jour, ou sous la supervision directe d'un RPIC conformément à la politique du MAAC.
3. Assurez-vous que toutes les exigences administratives du pilote SATP CAR et COAS ont été respectées et sont disponibles,
  - a. Certificats d'immatriculation, certification SATP du pilote et preuve de récence,
  - b. 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, selon le cas (pilote ou chaque RPA) et
  - e. Le pilote SATP a complété les exigences de formation et de condition physique de l'équipage et a signé une déclaration.
4. Assurez-vous qu'une récente inspection du site SATP Wilco et une vérification NOTAM ont été complétées,
5. Assurez-vous que tout équipage se déclare dûment formé conformément à la politique de la MAAC. La confirmation verbale suffit.
6. Assurez-vous que la RPA respecte les exigences techniques du MAAC, y compris la déclaration du fabricant du MAAC, avant le début du vol, et mettez fin à tout vol si les exigences techniques ne sont plus remplies.
7. Assurez-vous que le RPA est exploité uniquement en VLOS (**aucun FPV n'est permis** – y compris avec un observateur) et qu'il demeure dans la zone de vol approuvée par le site.
8. Assurez-vous que la RPA ne transporte pas de « fret » ou d'autres éléments à bord qui ne sont pas nécessaires 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. Obéissez aux instructions du pilote en commandement
3. Accomplir leurs fonctions avec diligence et conformément à la politique de la MAAC et
4. Informez toute personne responsable de tout problème qui l'empêche de remplir ses obligations.

**Le RPA doit être équipé de**

1. Dispositif ou design fonctionnel de type « fail-safe » selon la déclaration de fabrication MAAC.
2. Balises/lumières anti-collision selon la politique de la MAAC,
3. Carburant/énergie suffisants pour compléter la durée prévue du vol, plus 25% au réglage minimum des gaz suffisant pour un vol à niveau contrôlé et incluant une réserve minimale requise par le MAAC pour permettre un atterrissage raté/une approche ratée et un retour à un atterrissage réussi. Le carburant/l'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 RPA non motorisés (planeurs) doivent disposer d'une puissance de batterie réceptrice suffisante pour le vol, plus les réserves mentionnées ci-dessus, à l'exception d'une tentative d'atterrissement raté.

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

#### Pilote SATP en commandement

##### **RPIC - Règles générales du site – Supervision directe plus qu'un à un**

Ce site se trouve dans **un espace aérien non contrôlé**, la 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 une instruction de la RPA ni sur la façon de piloter – il est destiné à être **supervisé par des élèves** compétents qui ne possèdent pas les qualifications ou les documents appropriés. Ce qui suit constitue le programme MAAC selon les dispositions d'instruction sur la déclaration du fabricant du 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 étudiant, c'est pourquoi chaque élève doit posséder au moins un certificat d'opérateur SATP de base et une expérience compétente en pilotage RPA.
2. Dans tous les cas, le RPIC est la « station de contrôle » et, pendant que le RPIC reçoit ses décisions, directives 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 contredire un ordre RPIC lié à la fourniture du programme RPIC.
  - b. Le RPIC, cependant, 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 émises par d'autres membres, telles que détecter et éviter les appels « Avion » et doit diriger une réponse appropriée à tous les étudiants sans réserve ni retard.
3. Tous les étudiants doivent être informés et convenir que le RPIC est en charge et que toutes ses décisions, ordres et instructions sont définitifs et doivent être respectés immédiatement, y compris jusqu'à la destruction potentielle du RPA (crash intentionnel dans un endroit ou une manière sécuritaire).
  - a. Les élèves ne doivent pas démarrer, armer ou préparer un RPA pour le vol, sauf indication du RPIC.
  - b. Aucun étudiant ne doit déplacer un RPA depuis une zone de démarrage désignée jusqu'à ce que le RPIC le lui indique. 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 RPA en vol, les étudiants doivent exploiter leur RPA de façon

- indépendante, mais sous la direction générale du RPIC.
- i) Les schémas de trafic RPA à RPA, l'évitement des collisions et autres restent le domaine des étudiants, sauf si des observateurs ou d'autres parties interviennent.
  - ii) Toute commande donnée par un RPICS à un RPA individuel doit être accusée de réception par le pilote (étudiant)
  - iii) Toutes les commandes RPIC de groupe doivent être reconnues par tous les élèves.
  - e. Les étudiants, après avoir entendu des instructions de sécurité en 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 telle action auprès du RPIC dès que possible par la suite.
  - f. Tout étudiant rencontrant une situation d'atterrissement immobile 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 RPIC et les étudiants, d'autres responsables du site ou des 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 RPA de façon autonome.
    - b. Le RPIC doit posséder un certificat SATP avancé/évaluateur de vol valide ou un PPL+
    - c. Le type de système de « contrôle d'instruction » est sans importance (boîte de compagnons ou commande vocale)
  5. Le RPIC doit être positionné et rester à portée d'oreille, à un niveau conversationnel normal, de tous les élèves tant que tout RPA est en vol.
    - a. Inversement, peu importe l'organisation physique 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 doivent être utilisés ou des limites imposées au nombre d'élèves restant à portée d'oreille.
  6. Le site doit interdire ou interdire 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**

1. Si faisant partie d'une ligne de vol RPA (aux postes pilotes) qui inclut l'un des espaces « étudiants » maximaux alloués (jusqu'à 5), et où il y a plus d'une supervision individuelle RPIC doit être assurée,
  - a. D'autres pilotes de RPA s'entendent pour suivre tous les commandements RPIC liés à l'exploitation de la RPA comme s'ils étaient des étudiants recevant une supervision directe. S'ils ne sont pas d'accord, soit suspendre les opérations du RPIC ou empêcher les individus d'exploiter d'autres RPA pendant la période où le RPIC est actif – c'est une responsabilité du site.
  - b. La direction RPIC sera le plus souvent associée aux commandements de descente, d'atterrissement ou de cessation des opérations RPA 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 modélistes actifs doivent se conformer, afin que le RPIC sache que le scénario est sous contrôle sécurisé.
    - 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.
2. AUCUN autre pilote RPA ne peut participer à une session RPIC multi-étudiants déjà active sans la

permission du RPIC.

- a. Par la suite, ils acceptent de suivre les mêmes règles RPIC que s'ils étaient là au début de la séance.

### **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 MAAC. Tous les événements extérieurs avec un SATP fonctionnel doivent être approuvés par la MAAC.
2. **Les événements extérieurs clairement listés comme « réservés aux membres », quelle que soit la raison, tels que les compétitions, les fun-fly's, les fly-in's, les spectacles aériens, les courses aériennes, les démonstrations ou tout autre rassemblement organisé, ne nécessitent pas la conformité COAS des événements MAAC. Toute publicité/avis, y compris interne à la MAAC, doit inclure la phrase suivante :**

*Cet événement est fermé au public – seuls les membres et membres de l'équipe du MAAC peuvent y assister. Les invités invités d'un membre de la MAAC sont autorisés, à condition d'être supervisés.*

3. « **Événements annoncés** » – peu importe comment vous avez « nommé » votre événement, si votre événement extérieur inclut des SATP opérationnels (volants) **et** est ouvert/annoncé au grand public de quelque manière que ce soit, vous **devez** respecter les exigences du COAS de la MAAC (le SAG travaillera avec les clubs selon les règles requises). Toute publicité/avis, y compris ceux internes à la MAAC, **doit** inclure la phrase suivante :

*Cet événement est ouvert au public ainsi qu'à tous les membres, membres de l'équipe et invités de la MAAC. La conformité COAS lors des événements 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 des SATP sur nos sites et événements MAAC (MPPD14 approuvé en juillet 2023). Les pilotes étrangers rejoignent simplement le MAAC et respectent les dispositions du MPPD14 (sur le site web). Voir aussi le NOTAM SATP Wilco (2024-02).

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

### **Règles de l'événement**

Voici les processus et règles normalement attendus pour un événement.

1. Les organisateurs du club ou de l'événement doivent :
  - a. Avant de soumettre une demande d'approbation d'événement, assurez-vous qu'ils ont lu toutes les politiques de la MAAC et qu'ils ont soumis un dossier d'événement indiquant qu'ils se sont conformés du mieux possible.
  - b. Assurez-vous que le site respecte toutes les exigences organisationnelles et logistiques de l'événement MAAC telles que la signalisation, le contrôle du stationnement, les barrières de sécurité pour les spectateurs, les toilettes et les provisions alimentaires, ainsi que les exigences de sécurité incendie/médicale correspondant à la fréquentation attendue.

- c. Assurez-vous que l'événement respecte la politique de l'événement MAAC et toute exigence CAR ou COAS.
  - d. Assurez-vous que le panneau d'avertissement pour les événements MAAC est affiché pour l'événement.
  - e. Assurez-vous que tous les modélistes/pilotes SATP présents sont **membres actuels de la MAAC**.
  - f. Prenez des mesures raisonnables pour vous assurer que tous les modélistes/pilotes SATP présents **reçoivent un briefing** sur place ou les règles de l'événement en utilisant la liste minimale de vérification 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 du 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 place sur les règles et
  - e. Un observateur visuel est toujours présent, les SATP sont en vol.
  - f. Assurez-vous que toutes les actions de suivi sont effectuées après l'événement, notamment les documents de Transport Canada.
3. Tout membre participant à un événement doit
- a. Respectez toutes les règles 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

Schéma de disposition du site.

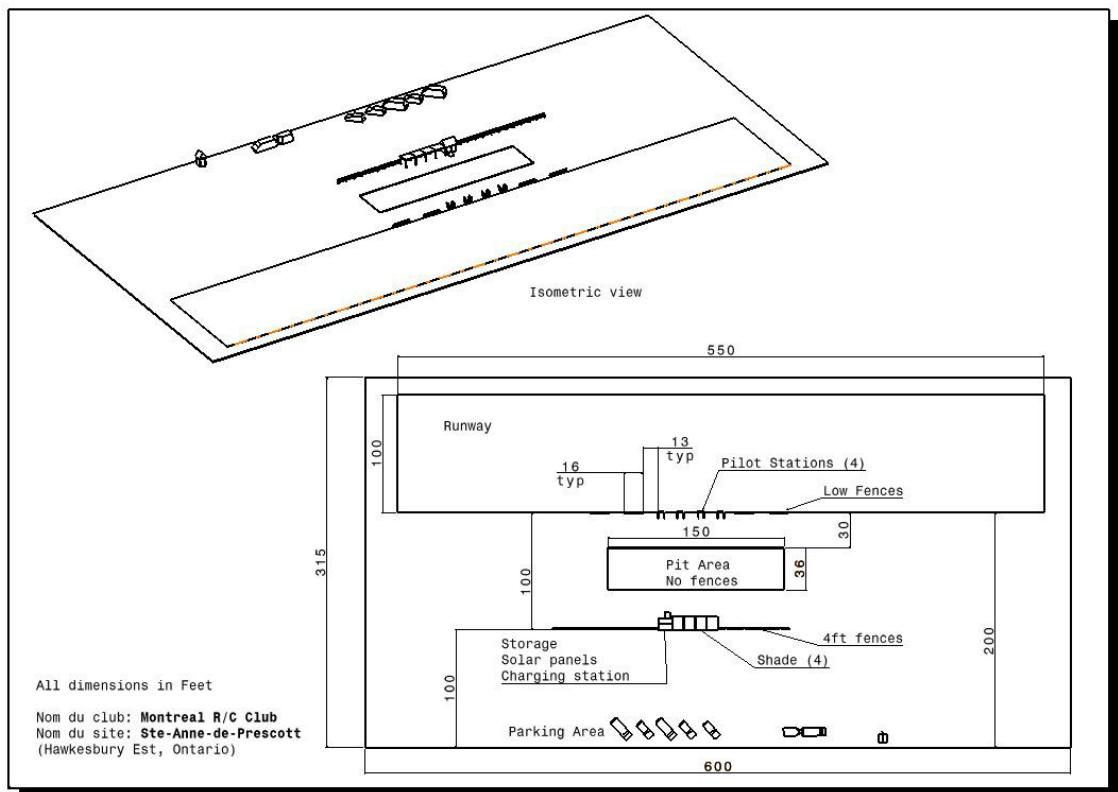
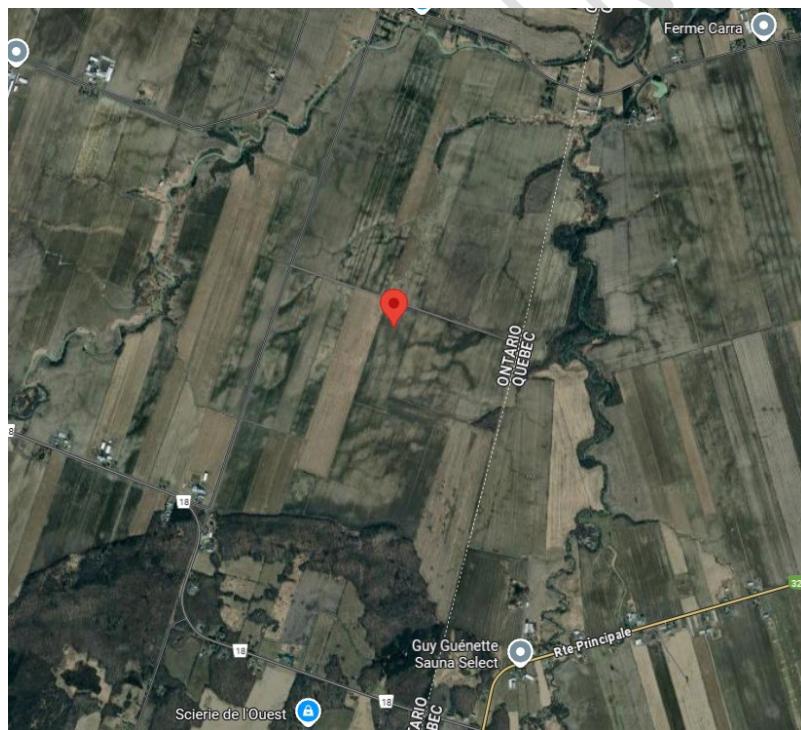


Schéma de la zone de vol du site.





# WARNING!



**AEROMODELING  
MAY CAUSE  
SERIOUS INJURY!**

**PROCEED AT  
YOUR OWN RISK!**

**AVERTISSEMENT !**

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

**PROCÉDEZ À VOS PROPRES  
RISQUES!**