

**Club Aéromodelisme Mars INC
(5260) FERME DEC Règles du site St-
Roch-de-l'Achigan - 2026**

MAAC approuvé le 2 septembre 2026

Les règlements suivant doit être disponible pour tous les pilotes SATP lors de l'exploitation des 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.

Administratif

Exploitant du site : Club Aeromodelisme Mars INC (#111, Zone

N) Nom du site : (5620) FERME DEC St-Roch-de-l'Achigan

Emplacement : 1610 Rang de la Rivière Nord, St-Roch-de-l'Achigan, QC, J0K 3H0

Coordonnées de la station pilote : 45°51'42,5"N 73°36'36,5"O
(45.861805, -73.610147)

Contact(s) du site : FREDERIC MIRABEL (34659, président de MARS
mirabelfrederic73@gmail.com 438-831-1087

Site web de l'opérateur du site : www.clubmars.org

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 Aeromodelisme Mars INC ou invité du club et
3. accepter de respecter le code de sécurité de la MAAC et toutes les autres règles du site.

Tout membre de la MAAC participant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à tout briefing sur le modélisateur, ou lire et suivre toutes les règles du site/événement. L'opérateur du site est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'un briefing du modélisateur ait lieu pour chaque modélisateur utilisant le site.

Règles administratives du site

1. L'accès au site se fait par la route des propriétaires / fermiers; la vitesse est limitée à 10 km/h pour éviter la poussière.
2. Tous les véhicules doivent être stationnés dans la zone désignée adjacente à la zone de la fosse à avions.
3. Le site de vol n'a pas de poubelles; tous les déchets doivent être enlevés et transportés à l'extérieur par leur propriétaire.
4. Les animaux doivent être tenus en laisse et rester sous surveillance dans le stationnement.
5. Les spectateurs sont les bienvenus, invités et supervisés par un membre du club.
6. Tous les nouveaux membres doivent démontrer leur compétence à un membre des dirigeants du club avant d'être autorisés à voler seuls.

7. Interdit de fumer (cigarette, cigare, pipe, marijuana) ni de vapoter 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.
8. Les membres doivent obtenir à l'avance la permission 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.
9. Les pilotes visiteurs doivent avoir une carte de membre MAAC à jour. Les invités des clubs locaux sont limitée à une visite par saison (« visite » n'inclut pas les Fun Fly ni les événements spéciaux).
10. Les règles seront accessibles à tous les membres du club via le site web. Lors de la signature du formulaire d'adhésion, le membre indique qu'il a lu, compris et respecté toutes les règles du Club Mars, y compris les règles de la MAAC et de l'aviation canadienne.
11. Tout membre de la MAAC participant à un événement sur ce site doit accepter d'assister à toutes les séances d'information sur les modélisateurs ou lire et respecter toutes les règles du site/événement. Le Club est responsable de prendre des mesures raisonnables pour s'assurer qu'une séance d'information sur les modélisateurs ait lieu pour chaque modélisateur utilisant le site.
12. Le directeur du club révise ces règles au moins une fois par année.

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

En cas d'urgence, appelez (9-1-1 ou numéro de téléphone) – l'adresse du site à fournir aux premiers intervenants est :

**1610 Rang de la Rivière Nord, St-Roch-de-l'Achigan, QC, J0K 3H0
45°51'42,5"N 73°36'36,5"O (45,861805, -73,610147)**

1. La trousse de premiers soins se trouve au centre de la zone de préparation (zone de préparation).

Règles de modélisme

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 MAAC, il peut y avoir des règles spécifiques au site contenues dans ce document.

Catégorie approuvée	Limites de poids/puissance approuvées	Altitude/limites d'exploitation approuvées
mRPA (<250g)	Moins de 250 grammes	400'AGL
SSATP (250g-25kg)	250 g ou moins de 25 kg	400'AGL
MSATP (25 kg - 35 kg)	Non approuvé	
Vol libre		
Modèles spatiaux		
Surface du véhicule		

Ajouts de site approuvés par la MAAC

Les « ajouts » suivants ont été approuvés sur ce site, à condition de toutes les règles, politiques et règles pertinentes de la MAAC

Les conditions SFOC sont respectées par le site et ses utilisateurs.

Ajout approuvé	Limites de poids/puissance	Altitude/limites d'exploitation
Poids SATP (25-35 kg)	Non approuvé	
SATP Altitude		
Altitude et poids du SATP >25 kg		
RPIC		

Spécifications techniques SATP/Modèles ou restrictions

1. Exigences mSATP – les mSATP ne peuvent pas être enregistrées auprès de Transports Canada. Les mSATP sont toutefois réglementées par la CAR900.06 et la partie VI de la RCA. La conformité au code de sécurité MAAC répond à ces exigences. Les mSATP lors des événements annoncés et des événements d'aviation spéciale doivent se conformer au SFOC d'événement MAAC.
2. Exigences du SATP CAR – Il n'y a pas de restrictions particulières pour les modèles SATP pesant moins de 25 kg ou fonctionnant sous 400 pieds AGL.
3. Exigences du club/site/événement :
 - a. Aucun modèle à turbine à gaz permis
 - b. Aucun cerf-volant permis
 - c. Tous les modèles sont mis à la terre lors de la tonte de pelouse sur le champ
4. Exigences pour les modules complémentaires MAAC – NA.

Qualifications ou exigences SATP pour les pilotes/opérateurs

1. Exigences mSATP – Les mSATP ne nécessitent pas de certificat d'opérateur SATP, mais sont régies par la CAR 900.06 et la partie VI de la CAR. À l'exception des événements annoncés, **il n'y a pas de restrictions d'âge pour le vol mSATP ou MAAC** ou CAR.
2. Exigences du pilote SATP CAR. Tous les pilotes SATP utilisant ce site doivent posséder une certification SATP BASIQUE.
3. Exigences du club/site/événement. Aucune
4. Exigences complémentaires MAAC – NA

Qualifications ou exigences du CREW.

1. Exigences mSATP – Les mSATP ne nécessitent normalement pas d'équipage sous le CAR. .
2. Exigences SATP CAR - Le VO peut être toute personne responsable qui a été informée des procédures sur le site. Les membres de la MAAC sont préférés.
3. Exigences du club/site/événement – Aucune
4. Exigences complémentaires MAAC - NA

Règles de l'équipage

Observateurs visuels

1. Les observateurs visuels (VO) sont obligatoires pour les opérations SATP dans l'espace aérien contrôlé, au-dessus de 400'agl, les événements SATP ouverts au public ou là où le MAAC le spécifie. Cependant, l'utilisation d'observateurs visuels pour alerter les pilotes de la présence du trafic aérien de taille réelle est fortement encouragée. Lorsqu'il est nécessaire à ce site, aucun membre ne doit exploiter un SATP sauf si :
 - a. Un(s) observateur(s) visuel(s) est présent(s) qui a été informé ou formé à toute procédure de site ou d'événement dès qu'il a détecté 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. Placez le VO là où il a des lignes de vue dégagées – 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 modélisateurs.
 - e. Utilisez des supports visuels au besoin – lunettes de soleil, chapeaux à large bord, pare-soleil, jumelles ou autres. S'ils sont positionnés loin des postes pilotes, fournissez des moyens de notification appropriés tels que des klaxons, des lumières, des radios, etc.
2. Selon le CAR (901.23(vii)), chaque site doit avoir des règles pour garantir qu'un protocole clair et complet de commandement/réponse d'évitement et de détection 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/RPA doivent céder la place ou s'écarter des avions grandeur nature dans toutes les circonstances –**
Aucune exception. Il n'y a jamais de responsabilité sur les pilotes grandeur nature de céder la place aux modèles – jamais.
 - b. En reprocheur, entendu ou averti (ATC ou autre) de tout avion pouvant représenter un danger lors des activités de modélisme, le VO ou toute autre personne sur place doit crier d'une voix forte et claire « AVION ». **En cas de doute, émettez 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 quitter l'espace aérien verticalement puis de déterminer si la RPA peut continuer à opérer en toute sécurité.
 - d. **Les manœuvres de déconfliction latérale sont interdites au-dessus de 60'AGL.** La descente 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 exigences spécifiques différentes.
 - e. Après avoir déterminé que l'aéronef grandeur nature 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, une directive ou quelque chose de similaire, tout vol miniature **doit** cesser immédiatement et ne doit pas reprendre tant que la permission n'a pas été obtenue de la personne ou de l'organisme ayant 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

Non approuvé

Instructeurs/Vols de démonstration

Les pilotes débutants et les nouveaux membres doivent demander une inspection de l'appareil, assister un pilote et démontrer leur compétence avant de voler seuls.

Les titulaires de certificats non titulaires de SATP peuvent manipuler les commandes d'un SATP dans n'importe quel scénario d'espace aérien, s'ils sont sous la supervision directe d'un pilote SATP dûment certifié.

Observateurs

- N'importe qui peut être un observateur pour un pilote RPS et devrait se tenir à côté du pilote
- Spotter est obligatoire pour l'exploitation SATP FPV
- Lors des événements du club (vols amusants, démonstrations, etc.), un observateur pour chaque pilote est obligatoire

Exigences ou permissions d'espace aérien

Ce site se trouve dans un espace aérien non

contrôlé de classe G. L'espace aérien contrôlé

le plus proche verticalement est :

- Classe E 3.5.2-4 [CAE] basée à 2000'MSL (1836'AGL)
- Classe C Montréal 3.5.3-12 d) TCA 2000' - 3000' (1836' AGL - 2836' AGL)
- Lignes RNAV fixes des classes E T693 et T705 basées à 2200'AGL

L'espace aérien contrôlé le plus proche latéralement est :

- CYR631 St. Therese Classe F (SFC-1500') située à 8,54 NM au sud-ouest
- CYR613 Archambault Classe F (SFC-800') située à 11,06 NM au sud-ouest
- Montréal (zone de contrôle de classe C Mirabel (SFC-2000 (1700AAE)) située à 13,05 NM au sud-ouest
- Zone de contrôle de classe C de St. Hubert (SFC-2000 (1900'AAE) 16,0 NM sud.

Notez que le CYA644(P) St-Esprit (SFC-12000) est situé à 1,57 NM au nord des postes pilotes. Lorsqu'il est actif, les règles pour la classe G s'appliquent. Cette zone est entourée par la classe G et ces règles s'appliquent lorsqu'elle n'est pas active.

Altitude du site : 164'MSL

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.

L'aérodrome le plus proche est St.-Esprit (CES2), situé à 3,92 NM au nord-ouest.

Procédures normales mSATP/SATP/modèles

1. Avant le début des opérations quotidiennes, une enquête de site SATP Wilco doit être consultée.

La MAAC approuve l'utilisation d'une seule enquête de site Wilco partagée par la SATP, à condition :

- 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 séance de vol, les membres doivent consulter Aviation NOTAM pour des informations critiques sur la sécurité en vol, ou des changements dans l'espace aérien ou les aérodromes. Les membres peuvent partager les informations NOTAM, oralement ou par écrit, avec d'autres membres sur place.
- 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.

Calendrier de publication de 56 jours de NAV CANADA – assurez-vous d'imprimer une copie à jour de l'enquête sur le site à partir de la base de données MAAC sous votre profil de club selon l'annexe ci-dessous.

2026	2027	2028
22-janv. 26	18-fév-27	20-janv. 28
19-mar-26	15-avr-27	16-Mar-28
14-mai-26	10-Jun-27	11-28 mai
09-juillet-26	05-27 août	06-juillet-28
03-sept-26	30-sept-27	31-28 août
29-oct-26	25-nov-27	26-oct-28
24-déc-26		21-déc-28

- 2. Les conditions météorologiques minimales imposées par la MAAC pour commencer ou poursuivre les opérations SATP de la MAAC sont les suivantes :
 - a. aucun plafond nuageux (ciel brisé ou couvert) **estimé** inférieur à 1000' AGL si l'altitude approuvée du site est inférieure à 400', ni plafond nuageux **estimé** à moins de 1000' au-dessus d'une altitude approuvée plus élevée par le site, et
 - b. le RPA pourra rester à 500 pieds verticalement et à 1 mètre mètre (mille statutaire) horizontalement à toute distance
cloud, 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. 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

requis et soient informés de l'opération.

4. Les membres ne doivent pas exploiter un SATP la nuit. Les vols de nuit sont interdits selon les règles du Club Mars.
5. Les pilotes peuvent voler en formation à condition d'y consentir.

6. Consultez la carte jointe pour les zones d'installation normales du site telles que les zones de spectateurs, les aires de fosses 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.
 - b. Aucun vol n'est permis lors de l'entretien des herbes et des champs.
8. Tous les modèles seront assemblés dans la fosse ou dans la zone d'assemblage désignée. Des tests non motorisés des commandes et des systèmes de sécurité peuvent également avoir lieu ici. Tous les tests motorisés doivent avoir lieu dans une zone de démarrage.
9. Tous les modèles, y compris ceux électriques, seront maîtrisés avant d'être testés, armés ou démarrés dans les zones de démarrage désignées.
10. Consultez la carte jointe pour une représentation de la zone de vol, incluant toute zone d'exclusion aérienne, une description ou une représentation de la ligne de vol, de la ligne de sécurité, des pistes, des voies de circulation et toute autre démarcation pertinente de la zone de vol.
 - a. AUCUN vol n'est permis s'il y a des travaux agricoles dans les champs agricoles adjacents.
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/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 peut 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. Aucun vol direct au-dessus de l'équipage de récupération.

Procédures d'urgence

Lien éloigné ou perdu de lien.

Les pilotes SATP doivent savoir qui notifier en cas de décollage SATP en dehors de nos zones de vol approuvées par la **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 en dehors 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 :
MAAC SFOC # 25-26-00044088

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

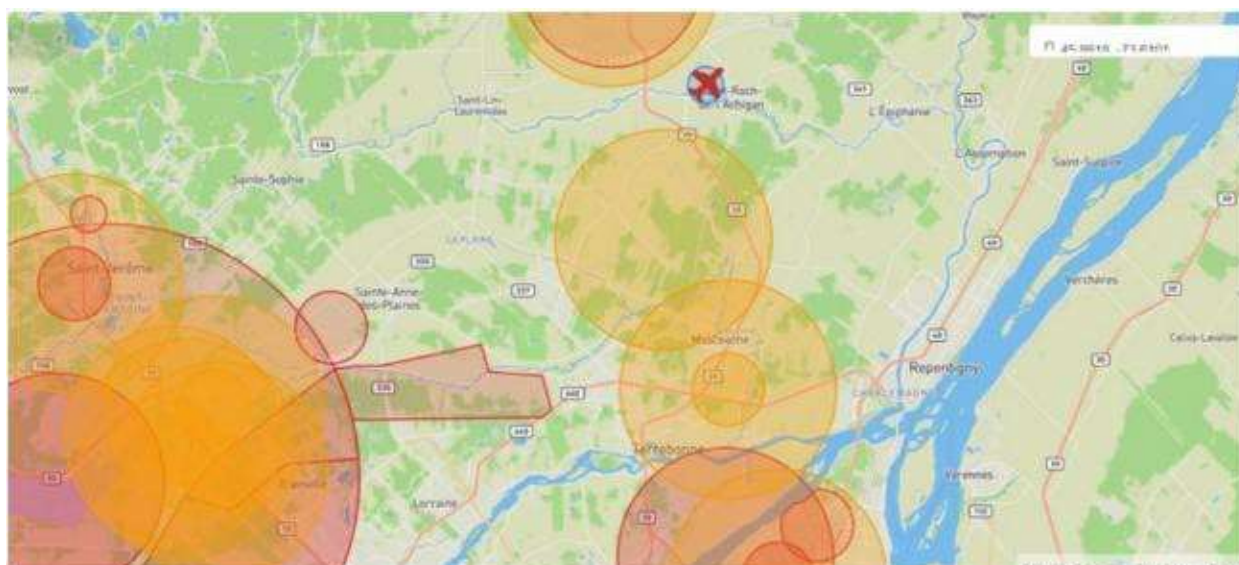
a. Latéralement

Espace aérien contrôlé le plus proche – Fly-away – latéralement				
Altitude	Nom, classe, type	Distance et Direction	Altitude	Informations de contact
En dessous de 400 pieds	CZ de la classe C de Montréal	15 NM au sud-ouest	SFC - MSL 2000	FIR de Montréal 514-633-3365
Au-dessus de 400 pieds	Classe C de St. Hubert	16NM sud	SFC-2000'MSL	
	CZ Classe F CYR631 St. Therese	8,54 NM au sud-ouest	SFC-1500"MSL	
	Classe F CYR613 Archambault	9,6 NM au sud-ouest	SFC-800'MSL	

b. Verticalement

Si vous ressentez un décollage en opérant à des altitudes plus élevées (au-dessus de 400 pieds), ou si le modèle monte de façon incontrôlable et que, selon le jugement du pilote commandant, peut entrer dans un espace aérien contrôlé 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
Sur le site	3.5.2-4 [CAE] Classe E	MSL 2000 (1836 AGL)		FIR de Montréal 514-633-3365



Incident Accident

a. S'il y a un quelconque risque d'accident ou de sécurité entre un aéronef grandeur nature, un

témoin et notre RPA/modèles, **TOUT VOL/MODÉLISME** Cesse immédiatement. Les membres impliqués 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. Si le(s) membre(s) jugeant que le risque était très minime, ils peuvent compléter leur propre déclaration ou évaluation des risques à l'aide de la MAAC

formulaire. 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/le modélisme une fois terminé.

- b. Si le membre ou les opérateurs du Site/Événement jugent l'événement sérieux, le vol/mannequinat ne reprendra pas tant que les membres n'auront pas la permission écrite des organisateurs du Site/de l'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 (TSB)

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 poids maximal au décollage (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.
 - a. Toute réparation autre que mineure (remplacement d'hélice cassée, etc.) doit être considérée comme un vol ou une opération inaugurale. Assurez-vous que les entrées du journal 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 dans le registre 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 de 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 de sécurité. Gardez en tête que le MAAC a pleinement adopté une Culture Juste et ne pénalisera ni ne sanctionnera pas 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.

Modules complémentaires MAAC

Opérations SATP au-dessus de 400' AGL - Non approuvé

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 - Non approuvé

Approbation de l'événement

TOUS les événements MAAC nécessitant une approbation ou une assurance MAAC doivent avoir lieu sur les sites SOC et être approuvés par MAAC. Tous les événements extérieurs avec SATP opérationnel doivent être approuvés par MAAC.

TOUS les événements « Réserve aux membres MAAC » et « Respect des événements spéciaux d'aviation (SAE) » (publics) sont approuvés séparément via le site web de la MAAC.

Il est de la responsabilité du club de s'assurer qu'il respecte le MPPD25 (Règles des événements) et qu'il se conforme au dossier d'information [MAAC Outdoor Special Aviation Event (SAE) SATP Events Package 2026] qui sera fourni pour tout événement public conforme à la SAE SFOC.

Il est de la responsabilité du club de s'assurer, lors de la demande d'événements « réservés aux membres de la MAAC », que le
La description sur le site web de la MAAC inclut la phrase suivante :

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

Événement spécial d'aviation SATP – si votre événement extérieur inclut des SATP opérationnels (en vol) et est ouvert ou annoncé au grand public de quelque manière que ce soit, vous devez respecter les exigences SFOC de la MAAC. 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. Événement MAAC La conformité SFOC est requise.

L'exploitation de tout SATP de plus de 400' AGL ou de plus de 25 kg n'est autorisée lors d'aucun événement public.

Voici le processus et les règles normalement attendus pour un événement réservé aux membres de la MAAC.

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.

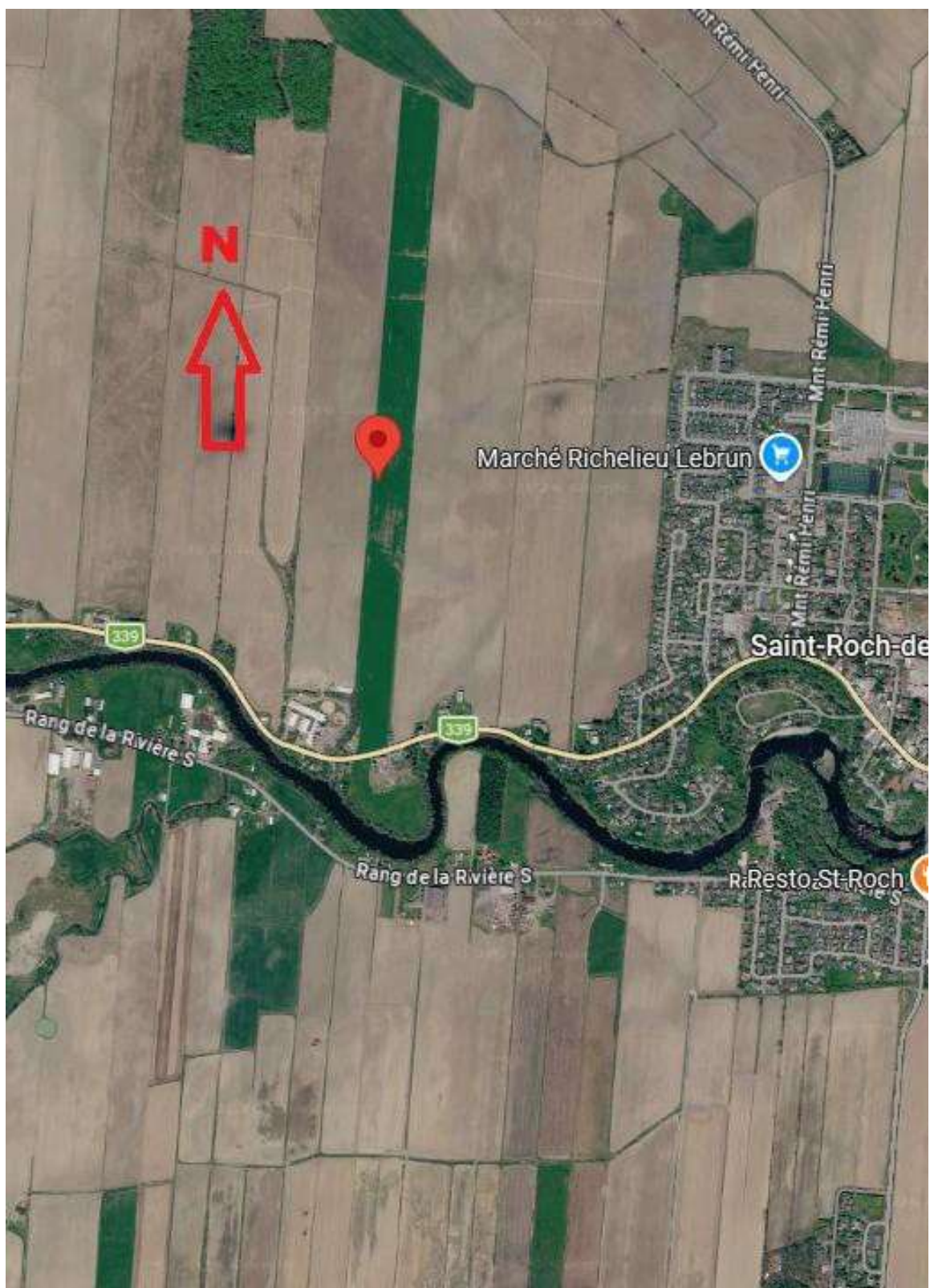
- b. Assurez-vous que le site respecte toutes les exigences organisationnelles et logistiques de l'événement MAAC telles que la signalisation, le contrôle du stationnement, les barrières de sécurité pour les spectateurs, les toilettes et les provisions alimentaires, ainsi que les exigences de sécurité 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 SFOC.
- d. Assurez-vous que tous les modélisateurs/pilotes SATP présents sont membres actuels de la MAAC.

- e. Assurez-vous que tous les pilotes modélisateurs présents reçoivent un briefing sur place ou sur les règles de l'événement.
2. Tout membre participant à un événement doit
- a. Respectez toutes les règles CAR, SFOC, 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.

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 du MAAC (politique approuvée en juillet 2023). Les pilotes étrangers doivent rejoindre le MAAC et respecter les dispositions de la politique du MAAC (sur le site web). Voir aussi le NOTAM SATP Wilco (2024-02).

Diagrammes/cartes





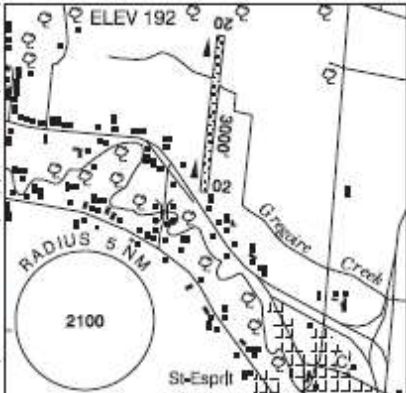


QUEBEC

AERODROME/FACILITY DIRECTORY

ST-ESPRIT QC

CES2

REF	N45 54 41 W73 40 21 Adj NNW 14°W (2024) UTC-5(4) Elev 192' VTA A5002	
OPR	Parachute Montréal Rive Nord & Rive Sud 450-577-1862, 450-602-8981 Reg PPR	
PF	C-1	
FLT PLN	(bil) FIC Québec 866-GOMÉTÉO or 866-WXBRIEF (Toll free within Canada) or 866-541-4105 (Toll free within Canada & USA)	
RWY DATA	Rwy 02/20 3000x75 GRASS RCR Opr No win maint Nov-Mar	
COMM	ATF tfc 123.2 5NM BLW 2500 ASL A/G 129.85	
PRO	Itinerant acft not auth.	
CAUTION	Parachuting activity Mar-Nov to BLW 18,000 ASL. P-line and barn 30 AGL 300' S of Thld 02. Antenna 500 ASL 1.4NM SSE A/D. Possibility of wildlife in vic of rwy.	

Exigences en communication

A.i : ,xt11. •lhkltl"l'l mtrnl. Fu,xirtw,tiefll'.
No 111 Ul! t riMl!; I.

Transiting Aircraft

Overlying Aerodromes (see TC NM RAC 5.5)

Trans- less [Ca] - □ □ □ □ height of 602.95(4)

1000
[Ca] — □ □ □ □ 602.96(4)

Aircraft

(See TC AIM PAC 5.5)
height of
602 56/42

Join here only if no conflict exists.

Maximum descent to the extent on the upwind side, then cross the aerodrome at mid-field, at 1 000 ft AAE or at the published circuit altitude.

CAUTION

A1 nDn-MF DdmmeG, Dr UJh-en MF
 -urtit Art 1 Inv. » 1cG, K« P
 -illarg' J'ai d'écroulé. ND NDO 1r. :tfe MAIFR :miria
 ITT'W' JIDDelDm F-D illm ED bc-ellitblahed In. Dr LX : i mb rin(t, Drillillh.Ma
 égalité -cirqub : wllh:rin 0 l'Y'W'W :
 ho l'"" », << ...lon l'<ln *

.Se...

CAUTION

A1 nDn-MF DdmmeG, Dr 'Ljh.-en MF Llh!!! :i Upped
-urtt A1 Inv. » tGc, K« P t WNN; n 1n11umcn1--
-sllarp J'ai décroché. ND'.fido F t. tffc MAJFR :mtr.ia
ITTTT':JlDDBelDm :D iilm ED b:-elittblashed In. Dir LX :i mb rñ(, Drlllth.M
égalité-circub : wlthi rñn 0 l)l'iffi :
ho l' """ »: «...lon !!<n -

Canadä

W A R N N I N G!



**L'AÉROMODÉLISM
E PEUT CAUSER
DE GRAVES
BLESSURES!**

**ALLEZ-Y À VOS
RISQUES ET
PÉRILS!**

ATTENTION!

**AÉRONAUTIQUE MODÈLE
PEUT CAUSER
BLESSURES GRAVES!**

**ALLEZ-Y À VOS RISQUES ET
PÉRILS!**