

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 1 sur 14
--	--	--	------------------------	-----------------------

L'utilisation de la forme masculine n'a pour but que d'alléger le texte.

1. OBJECTIFS

Cette procédure a pour objectif d'encadrer l'opération sécuritaire d'aéronefs télépilotes, communément appelés « drones », sur le territoire de l'Administration portuaire de Québec (APQ). Elle établit les exigences en ce qui concerne les compétences et la formation requises, les inspections et les modes d'opération sécuritaire.

2. CHAMPS D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à l'ensemble du personnel, aux entrepreneurs, aux locataires et aux utilisateurs de l'espace et à tout individu ayant à utiliser un drone sur le territoire de l'APQ.

3. DÉFINITIONS ET ACRONYMES

Dans le cadre de cette procédure, les mots, termes, acronymes et abréviations suivants sont définis comme suit :

Aéronef télépilote : Aéronef navigable utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord, tel un drone, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon.

AGL : Abréviation anglaise pour désigner l'altitude au-dessus du niveau du sol (*Above Ground Level*).

Autonome : Se dit d'un système d'aéronef télépilote dont la conception ne permet pas l'intervention d'un pilote directement sur l'appareil pour manœuvrer l'appareil.

Charge utile : Système, objet ou groupe d'objets à bord d'un aéronef télépilote ou reliés à celui-ci et qui ne sont pas essentiels au vol.

Dérive : Interruption ou perte de la liaison de commande et de contrôle d'un aéronef télépilote, de sorte que le pilote ne peut plus le contrôler et que l'aéronef ne suit plus les procédures prévues ou ne fonctionne plus de manière prévisible ou planifiée.

Dispositif de vue à la première personne : Appareil qui génère une image vidéo et qui la transmet en continu sur un écran ou sur le moniteur du poste de contrôle. Cet appareil donne au pilote d'un aéronef télépilote l'impression de le piloter du point de vue d'un pilote à bord.

Fonction de détection et d'évitement : Capacité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation aérienne ou tout autre danger et de prendre les mesures préventives appropriées.

Liaison de commande et de contrôle : Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de contrôle utilisé pour la gestion d'un vol.

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 2 sur 14
--	--	--	------------------------	-----------------------

Mesure obligatoire : Inspection, réparation ou modification à l'égard d'un système d'aéronef télépilote que son constructeur estime nécessaires et dont l'omission entraînerait un état dangereux ou potentiellement dangereux.

Observateur visuel : Membre d'équipage formé pour aider le pilote à assurer la sécurité du pilotage en visibilité directe.

Poste de contrôle : Installations et équipements situés à distance de l'aéronef télépilote et à partir desquels celui-ci est contrôlé ou surveillé.

Système d'aéronef télépilote : Correspond à l'ensemble de l'aéronef télépilote et à son unité de contrôle à distance.

Système d'interruption de vol : Système qui, une fois déclenché, interrompt le vol d'un aéronef télépilote.

Visibilité directe ou VLOS : Contact visuel avec un aéronef télépilote, maintenu sans aide et en tout temps, qui est suffisant pour en garder le contrôle, en connaître l'emplacement et balayer du regard l'espace aérien dans lequel celui-ci est utilisé afin d'effectuer les fonctions de détection et d'évitement à l'égard d'autres aéronefs ou objets (*Visual Line-Of-Sight* ou VLOS).

4. RESPONSABILITÉS

En plus des rôles et des responsabilités prévus au manuel de gestion SST 616-509-MANU-APQ, la présente procédure prévoit des rôles et des responsabilités spécifiques pour les intervenants suivants :

4.1 Responsable des locations pour l'APQ

- S'assure de communiquer la présente procédure aux locataires d'espace au Port de Québec;
- Reçoit les demandes d'opération d'aéronef télépilote sur le territoire de l'APQ;
- S'assure que les formulaires appropriés sont complétés et que les documents pertinents à la demande d'utilisation sont remis;
- Réfère toute la documentation et les formulaires relatifs aux demandes d'utilisation d'aéronef télépilote à la capitainerie par invitation Outlook.

4.2 Capitainerie

- Reçoit les demandes d'opérations d'aéronef télépilote sur le territoire de l'APQ par invitation de la part du responsable des locations de l'APQ;
- S'assure que les formulaires appropriés sont complétés et que les documents pertinents à la demande d'utilisation sont remis;
- Conserve en filière les enregistrements d'aéronefs télépilotes pour référence future;
- Consulte toutes les demandes de permis d'opération et en informe les patrouilleurs;

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 3 sur 14
--	--	--	------------------------	-----------------------

- Informe le responsable des locations lorsqu'un pilote n'a pas fait de demande de permis;
- Vérifie toute dérogation au permis d'opération d'un aéronef télépilote qui entraîne son annulation et communique l'information au responsable des locataires des sites de l'APQ.

4.3 Patrouilleur

- Reçoit l'information du vol d'aéronef télépilote de la capitainerie. Celle-ci lui donne, au besoin, une copie de tous les permis d'opération d'aéronefs télépilotes et il vérifie sur les lieux le respect des conditions et des paramètres établis au permis d'opération et au plan de vol;
- Lors de sa patrouille, rapporte à la capitainerie l'utilisation d'aéronefs télépilotes sans permis d'opération de l'APQ;
- Intervient auprès du pilote d'un aéronef télépilote sans permis d'opération de l'APQ;
- Informe le responsable des locations lorsqu'un pilote n'a pas fait de demande de permis;
- Rapporte à la capitainerie tout écart constaté entre l'opération de l'aéronef et l'inscription au permis autorisé. Intervient conformément aux instructions de la capitainerie en fonction de la nature de l'infraction constatée.

4.4 Employé de l'APQ appelé à télépiloter un aéronef

- S'assure d'avoir en sa possession le certificat d'immatriculation et les documents associés pouvant être demandés en cours d'opération;
- Suit la formation appropriée aux manœuvres à être effectuées durant l'opération de l'aéronef télépilote;
- S'assure de respecter toutes les exigences prévues à la section 4.6 pour télépiloter un aéronef;
- Pour les activités de vérification et d'inspection régulières, présente une demande de permis de longue durée à la capitainerie ou au responsable des locations de l'APQ et, avant chaque vol, prépare son plan de vol et le communique à la capitainerie.

4.5 Propriétaire d'un aéronef télépilote

- S'assure de détenir le certificat d'immatriculation de son aéronef de plus de 250 grammes;
- Conserve un registre des heures d'opération des pilotes et membres d'équipage l'ayant opéré;
- S'assure que la documentation appropriée suit l'aéronef télépilote pour qu'elle puisse être présentée sur demande au site d'opération;

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 4 sur 14
--	--	--	----------------------------	-----------------------

- S'assure que le pilote désigné dispose de la formation et des compétences appropriées pour les manœuvres à être effectuées.

4.6 Pilote d'aéronef télépilote

- S'assure d'avoir en sa possession le certificat d'immatriculation de l'aéronef de plus de 250 grammes et les documents associés pouvant être demandés en cours d'opération;
- Suit la formation appropriée pour exécuter les manœuvres à être effectuées durant l'opération de l'aéronef télépilote;
- Élabore son plan de vol, les altitudes prévues, les obstacles ou obstructions possibles sur le site d'opération. Prépare un croquis du site et de la zone d'opération et y inclut l'information pertinente au plan de vol;
- Pour les activités dans le secteur des quais 105, 106, 107 et 108, une demande doit être réalisée à chaque opération sur le site de NAV Canada sur la page Web NAV Drone. Une confirmation d'autorisation sera transmise;
- Lors de la demande de permis d'opération d'aéronef télépilote de l'APQ, remet une copie du plan de vol, de l'information sur l'aéronef et du document d'autorisation de NAV Canada s'il y a lieu. Remet aussi le nom des membres de l'équipage au sol lors de l'opération;
- Interrompt l'opération advenant un changement au plan de vol ou un problème imprévu;
- Rapporte tout incident ou accident à la capitainerie, complète au besoin un rapport d'incident et en remet une copie.

5. ACTIONS ET MÉTHODES

L'utilisation d'un aéronef télépilote est régie par la partie IX — Système d'aéronefs télépilotes du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Afin d'assurer la sécurité des opérations d'un aéronef, plusieurs mesures réglementaires et opérationnelles doivent être respectées. Les équipements visés ont un poids qui varie entre 250 grammes (0,55 lb) et 25 kg (55 lb) inclusivement et sont exploités en visibilité directe.

Ce type d'appareil doit être dûment immatriculé auprès de Transports Canada. L'opérateur d'un aéronef télépilote doit avoir reçu de la formation et être détenteur d'un permis approprié. Finalement, l'opération d'un système d'aéronef télépilote (SATP) doit faire l'objet d'une planification et respecter des règles strictes visant à assurer la sécurité du public et à protéger l'espace aérien canadien. En tout temps, il est interdit d'utiliser un SATP d'une manière imprudente ou négligente susceptible de présenter un danger pour la sécurité aérienne ou pour la sécurité des personnes.

Le but de cette procédure est de donner les encadrements nécessaires pour s'assurer du respect du RAC, d'assurer le respect des lois en matière de vie privée et de maintenir un contrôle sur ce qui se passe sur le territoire de l'APQ. Le but de la présente procédure n'est pas de reproduire le RAC, mais

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 5 sur 14
--	--	--	----------------------------	-----------------------

de présenter seulement les aspects généraux propres à l'environnement et aux conditions présentes sur le territoire de l'APQ. Tout questionnement doit être vérifié en consultant le RAC en vigueur.

Afin de permettre une gestion efficace des aéronefs télépilotes sur le territoire de l'APQ, le pilote doit présenter une demande d'autorisation de vol, tel que prévu à la section 5.3 de la présente procédure, et ce, même si le SATP concerné est inférieur à 250 grammes. Une demande d'autorisation doit être faite auprès des entreprises présentes sur les terrains du Port de Québec situées à proximité.

5.1 Préalables à l'utilisation d'un aéronef télépilote

Certaines démarches sont nécessaires avant l'utilisation d'un SATP.

5.1.1 Immatriculation d'aéronef télépilote

Tout aéronef volant dans l'espace aérien canadien doit être immatriculé et le propriétaire doit être enregistré au Canada. Le numéro d'identification doit être apposé sur l'aéronef de façon à être visible pour fin d'identification. Les documents relatifs à l'immatriculation doivent être facilement accessibles sur le site d'utilisation de l'appareil.

L'aéronef télépilote doit respecter les consignes d'entretien et de mise en service du fabricant.

Permis d'opérateur d'aéronef télépilote

Seul un détenteur de permis d'opérateur dûment certifié par Transports Canada peut opérer un SATP. Transports Canada délivre plusieurs types de permis d'opérateur. Le contenu est plus élaboré selon le niveau et la note de passage exigée est plus élevée pour les deux niveaux supérieurs. Les permis sont les suivants :

Examen	Nombre de questions	Durée (heures)	Note de passage
SATP — Opérations de base	35	1,5	65 %
SATP — Opérations avancées	50	1	80 %
SATP — Évaluateurs de vol	30	1,5	80 %

Ces permis sont délivrés pour des SATP de 25 kg et moins en mode de vol avec visibilité directe. Pour l'opération de SATP de plus de 25 kg ou sans visibilité directe, l'opérateur doit obtenir un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS).

5.1.2 Plan de vol

Tout comme un aéronef de grande nature, un SATP doit disposer d'un plan de vol et d'une procédure relative au plan d'urgence.

La procédure d'opération relative aux conditions normales d'utilisation doit comprendre :

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 6 sur 14
--	--	--	------------------------	-----------------------

- Des procédures avant le vol (telles que l'inspection de l'équipement et l'évaluation des lieux et obstacles)
- Des procédures relatives :
 - Au décollage
 - Au lancement
 - À l'approche
 - À l'atterrissage
 - À la récupération

Les procédures relatives aux conditions d'urgence doivent comprendre :

- La défaillance du poste de contrôle;
- La défaillance de l'équipement;
- La défaillance de l'aéronef télépilote;
- La perte de liaison de commande et de contrôle;
- La dérive;
- L'interruption de vol.

Le constructeur de l'aéronef télépilote fournit des instructions sur les sujets précités. Elles doivent être prises en compte dans l'élaboration des procédures d'opération en condition normale et en situation d'urgence.

Dans le cadre d'une opération normale régie par un permis de pilote avec la compétence de base, il est interdit d'utiliser l'aéronef télépilote à une altitude supérieure à l'une des altitudes suivantes :

- a) 400 pieds (122 m) AGL;
- b) 100 pieds (30 m) au-dessus d'un immeuble ou d'une structure si l'aéronef est utilisé à une distance de moins de 200 pieds (61 m), mesurée horizontalement, de l'immeuble ou de la structure.

Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépilote à une distance de moins de 100 pieds (30 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, d'une personne.

Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépilote à une distance de moins de 100 pieds (30 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, des emplacements utilisés pour les nichoirs ou de la présence des hirondelles à l'Anse au Foulon et à la Baie de Beauport, de mai à septembre inclusivement.

En ce qui concerne l'altitude maximale et la distance horizontale, des exceptions sont possibles par l'obtention d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré par

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 7 sur 14
--	--	--	----------------------------	-----------------------

Transports Canada ou en conformité avec une exigence spécifique prévue au RAC. Le propriétaire du SATP peut avoir un certificat d'immatriculation permettant :

- Vol à proximité de personnes, à moins de 100 pieds (30 m) et de 16,4 pieds (5 m);
- Vol au-dessus de personnes à moins de 16,4 pieds (5 m);
- Vol dans un espace aérien contrôlé.

Le propriétaire doit faire la démonstration auprès de l'APQ qu'il respecte ces conditions et dispose des permis et certificats appropriés.

Le pilote d'un SATP est tenu de bien connaître les renseignements pertinents au vol qui sont à sa disposition avant d'amorcer le vol. Au port de Québec, les quais 105, 106, 107 et 108 à l'anse au Foulon sont situés dans la zone aérienne de l'Aéroport international Jean-Lesage. Des restrictions s'appliquent et doivent être respectées. Le pilote doit également détenir un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré par Transports Canada. Le détenteur de permis de l'APQ dispose d'une autorisation permanente de vol à altitude restreinte dans ce secteur. De plus, le secteur situé à l'est du port se trouve à proximité du corridor d'approche de la piste 29 de cet aéroport. Une attention particulière doit être apportée pour ne pas interférer de quelconque manière avec le trafic aérien en préparation d'atterrissage.

Toute utilisation d'un SATP doit être réalisée à la vue du pilote, aucune autre personne ne peut intervenir comme membre d'équipage pour guider le SATP à une distance que le pilote ne peut contrôler de ses yeux.

Une vérification avant utilisation doit toujours être réalisée avant d'effectuer le vol.

5.2 Opération sur le territoire de l'APQ

L'utilisation d'un SATP sur le territoire de l'APQ est strictement interdite à moins d'avoir obtenu au préalable une autorisation de l'APQ. Les SATP de moins de 250 grammes ne disposant pas d'immatriculation de l'appareil avec Transports Canada doivent tout de même obtenir au préalable une autorisation de vol, comme prévu à la section 5.3.1 b). Le processus d'autorisation inclut :

5.2.1 Demande d'autorisation

Le propriétaire d'un aéronef télépilote dûment enregistré et immatriculé au Canada peut faire une demande au responsable des locations ou à la capitainerie pour une autorisation de vol sur le territoire de l'APQ. La demande d'autorisation sera effectuée en suivant ces instructions :

- Demande de permis d'opération et de l'enregistrement de l'appareil télépilote en remplissant le formulaire 616-3282-FORM-APQ;
- Remise d'une copie du certificat d'enregistrement de l'appareil émis par Transports Canada de l'aéronef de plus de 250 grammes;

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 8 sur 14
--	--	--	----------------------------	-----------------------

- Ce certificat est valide pour une durée d'un an (1) à moins d'un changement de propriétaire de l'appareil;
- Remise d'une copie du certificat d'assurance responsabilité civile pour couvrir tout dommage causé par l'aéronef télépilote lors de son utilisation sur le territoire de l'APQ et ajout de l'Administration portuaire de Québec comme assurée additionnelle;
- L'enregistrement de l'appareil auprès de l'APQ est valide pour 1 an. Lors d'une demande d'autorisation de vol, un certificat d'assurance responsabilité civile en vigueur sera exigé. Le propriétaire pourra, s'il le désire, renouveler son enregistrement auprès de l'APQ à la date de renouvellement de son assurance et ainsi détenir un dossier à jour;
- Remise d'une copie du certificat du pilote appelé à opérer l'aéronef télépilote pour les aéronefs de plus de 250 grammes;
- Remise du plan de vol préliminaire et d'une copie du plan du secteur où sera réalisé le vol et où apparaissent les obstacles en présence. Les données à fournir incluent l'altitude maximale prévue, la distance horizontale entre les bâtiments et celle entre les personnes pouvant se trouver dans le secteur – à l'exception des membres de l'équipage. Après l'évaluation du site, le plan de vol peut légèrement différer de celui qui a été soumis. Il peut être exécuté pourvu que les exigences applicables soient respectées. Une copie du plan de vol annoté sera remise à la capitainerie à la fin de l'opération pour être conservée en filière;
- Pour les activités dans le secteur des quais 105, 106, 107 et 108, site se trouvant dans l'espace aérien désigné de l'Aéroport international Jean-Lesage, une demande doit être réalisée à chaque opération sur le site de NAV Canada, sur la page Web NAV Drone. Une confirmation d'autorisation sera transmise. Un délai de 24 à 72 heures est possible selon la nature de la demande;
- Remise de la date et de l'heure prévues du départ. Remise de la durée du vol, ainsi que de la raison qui motive ce vol.

5.2.2 Évaluation du site d'opération

Avant de réaliser le vol prévu, une évaluation du site doit être faite pour identifier tous les obstacles ou conditions qui pourraient compromettre la sécurité du vol ou des personnes pouvant se trouver dans les environs.

- Identifier et évaluer le site de décollage, le secteur de vol et le secteur d'atterrissage de l'aéronef télépilote;
- Identifier le secteur de repli advenant un problème mécanique ou de communication nécessitant l'activation du dispositif d'interruption de vol sans risque pour les membres de l'équipage ou pour les personnes pouvant se trouver dans le secteur.

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 9 sur 14
--	--	--	------------------------	-----------------------

Une évaluation des conditions atmosphériques pouvant affecter le vol doit également être faite :

- Vent pouvant dépasser les limites de l'aéronef télépilote selon les spécifications du fabricant;
- Possibilité d'orage ou de pluie pouvant affecter le comportement de l'aéronef télépilote ou sa visibilité par l'équipage;
- Possibilité de givrage ou d'accumulation de neige ou de grésil sur l'aéronef télépilote.

5.2.3 Droit à la vie privée

Au Canada, la loi sur la protection des renseignements personnels encadre la protection des renseignements personnels et des documents électroniques (LPRPDE), incluant la capture d'images. L'opération d'un aéronef télépilote permet d'accéder à des lieux ou à des zones qu'une personne raisonnable peut considérer comme faisant partie de sa vie privée.

Par conséquent, l'utilisateur d'un aéronef télépilote doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection de la vie privée dans les secteurs survolés. Il doit éviter de recueillir, d'utiliser ou de communiquer de l'information qui relève de la sphère privée et qui aurait pu être captée et enregistrée par une caméra installée sur l'aéronef télépilote.

5.3 Réalisation de vol avec aéronef télépilote

Concernant la réalisation d'un vol avec aéronef télépilote, voici la procédure à suivre :

- Avant le début du vol, le pilote doit revoir la zone de manœuvre prévue au plan de vol et identifier tout changement depuis l'évaluation.
- Le pilote doit communiquer avant le début du vol avec le responsable des locations à l'APQ. Ce dernier avisera la capitainerie afin de revoir les détails (date, report, contraintes, etc.) inscrits au permis de vol.
- Un patrouilleur de l'APQ pourra se rendre sur le site et demeurer hors de la zone de manœuvre. Il peut détenir le permis et le plan de vol à être réalisé.
- Advenant un manquement aux précautions établies au plan de vol, le patrouilleur informe le pilote de l'arrêt nécessaire de l'opération, informe du manquement observé et, après ajustement du plan de vol, permet la reprise des opérations de vol.
- Advenant de nouveaux manquements, le patrouilleur pourra suspendre l'opération et en informer la capitainerie. Un rapport d'incident sera soumis par le patrouilleur à la capitainerie.
- Le pilote dont le vol a été suspendu doit arrêter sur-le-champ ses opérations de vol. Il doit faire une nouvelle demande de permis, avec la mise en place de sécurité additionnelle. Le responsable des locations à l'APQ évaluera les conditions rapportées et évaluera la pertinence d'autoriser un nouveau permis de vol avec un aéronef télépilote et en informera la capitainerie.

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 10 sur 14
--	--	--	----------------------------	------------------------

5.4 Mesures relatives aux incidents/accidents

Le pilote qui utilise un SATP cesse immédiatement de l'utiliser dès que l'un des incidents ou accidents ci-après se produit, et ce, jusqu'à ce qu'une analyse soit faite pour en déterminer la cause et que les mesures correctives soient prises pour atténuer le risque que l'évènement se reproduise :

- a) Toute blessure nécessitant des soins médicaux;
- b) Tout contact entre l'aéronef et des personnes;
- c) Tout dommage causé à des équipements de l'APQ ou à des opérateurs des sites du Port de Québec;
- d) Toute sortie de l'aéronef des limites horizontales et d'altitude prévues;
- e) Toute collision ou risque de collision avec un autre aéronef;
- f) Toute perte de contrôle, toute dérive ou toute disparition de l'aéronef;
- g) Tout incident non visé aux points a) à f) et qui a fait l'objet d'un rapport de police ou d'un compte rendu relatif au système de compte rendu quotidien des évènements de l'aviation civile (SCRQEAC) de Transports Canada.

Un relevé des analyses effectuées concernant les points précédents est conservé pendant une période de douze (12) mois après sa date de création et demeure disponible pour consultation sur les lieux d'utilisation du SATP.

Une copie du rapport est transmise à la capitainerie de l'APQ.

6. DOCUMENTS RÉFÉRÉS

- 616-509-MANU-APQ Manuel de gestion santé et sécurité
- 616-553-TAN-APQ Matrice de formation SST
- 616-3281 — LOGI-APQ Logigramme - Cheminement d'une demande d'enregistrement et permis de vol d'aéronefs télépilotes
- 616-3282-FORM-APQ Formulaire Permis d'opération d'un aéronef télépilote sur le territoire de l'APQ
- SOR-96-433 Règlement de l'aviation canadien

7. ENREGISTREMENT

IsoVision : Module gestion documentaire

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 11 sur 14
--	--	--	----------------------------	------------------------

8. HISTORIQUE DES VERSIONS ET COMITÉ LOCAL SST

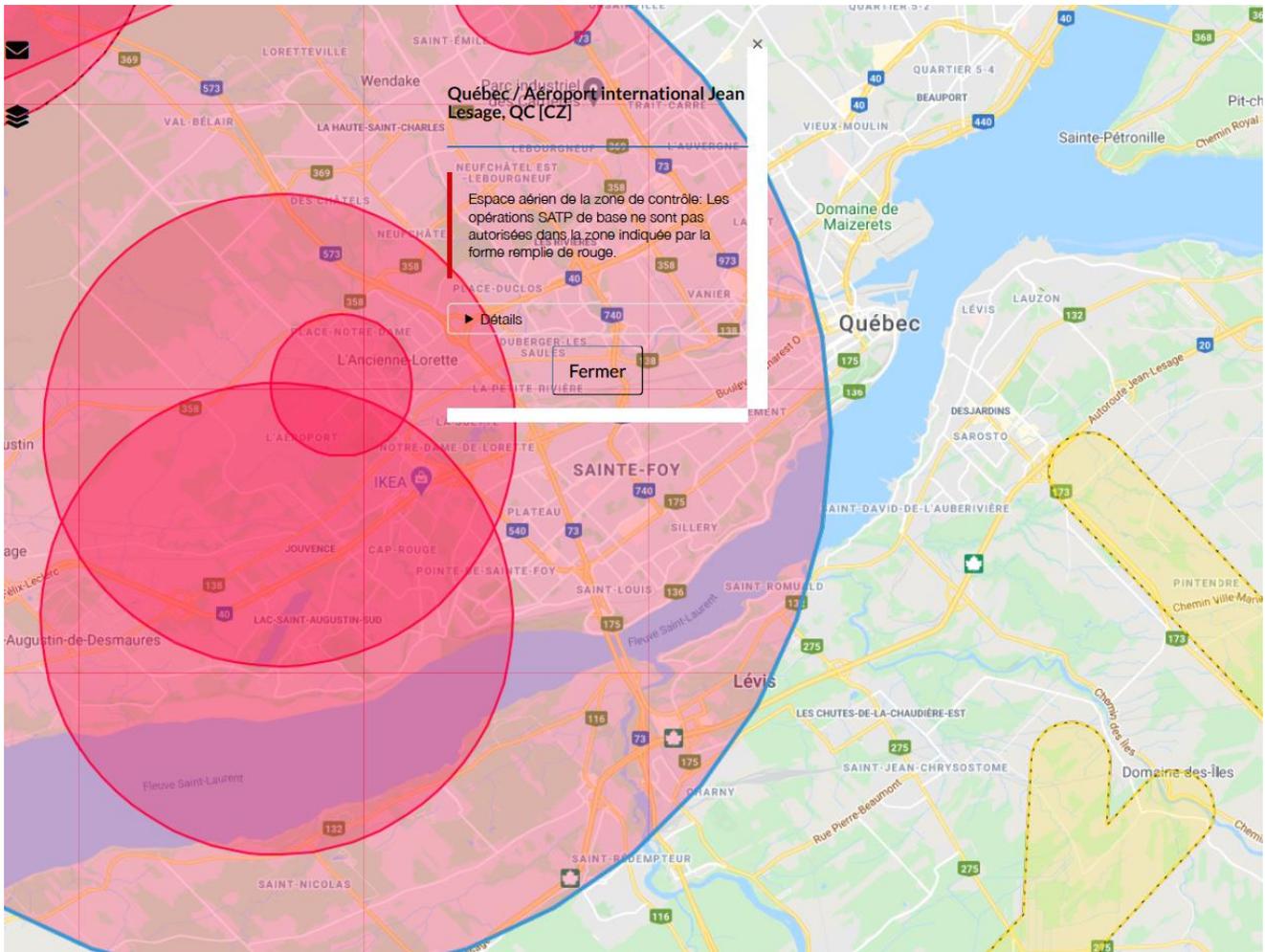
Version	Raison changement	Date
01	Création	17-09-2021
2.0	Enlever obligation du certificat du pilote et d'enregistrement des drones de moins de 250 grammes	09-10-2022
2.1	Révision grammaticale	13-03-2023

Droits d'auteur

Ce document est la propriété du Port de Québec. Toute reproduction, modification, distribution, transmission ou divulgation est strictement interdite sans autorisation.

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 12 sur 14
--	--	--	------------------------	------------------------

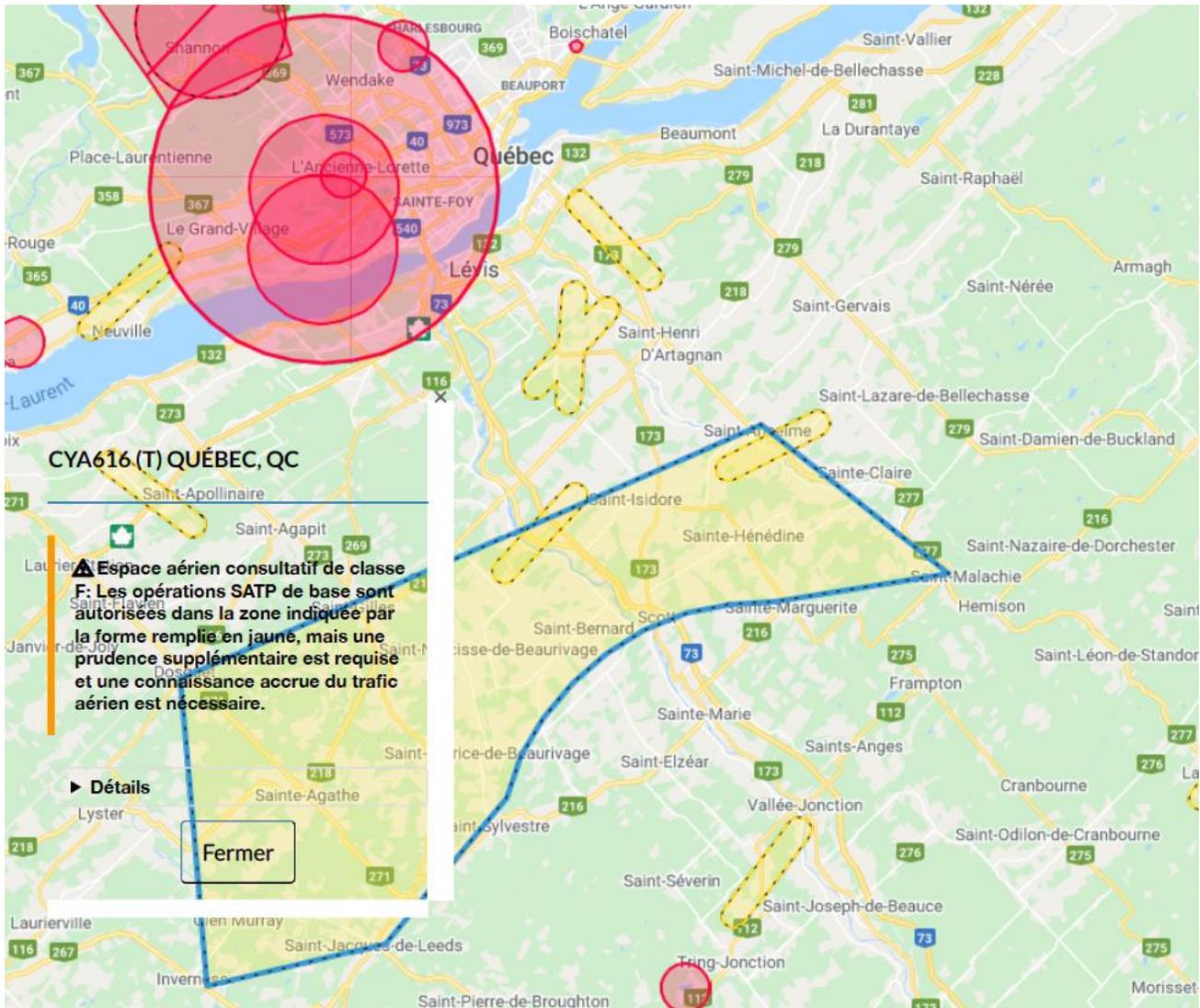
Annexe A — Espace aérien — Québec, Aéroport international Jean-Lesage, QC [CZ]



Outil de sélection de sites de vol de drone, Conseil national de recherche du Canada
<https://nrc.canada.ca/fr/outil-drone/>

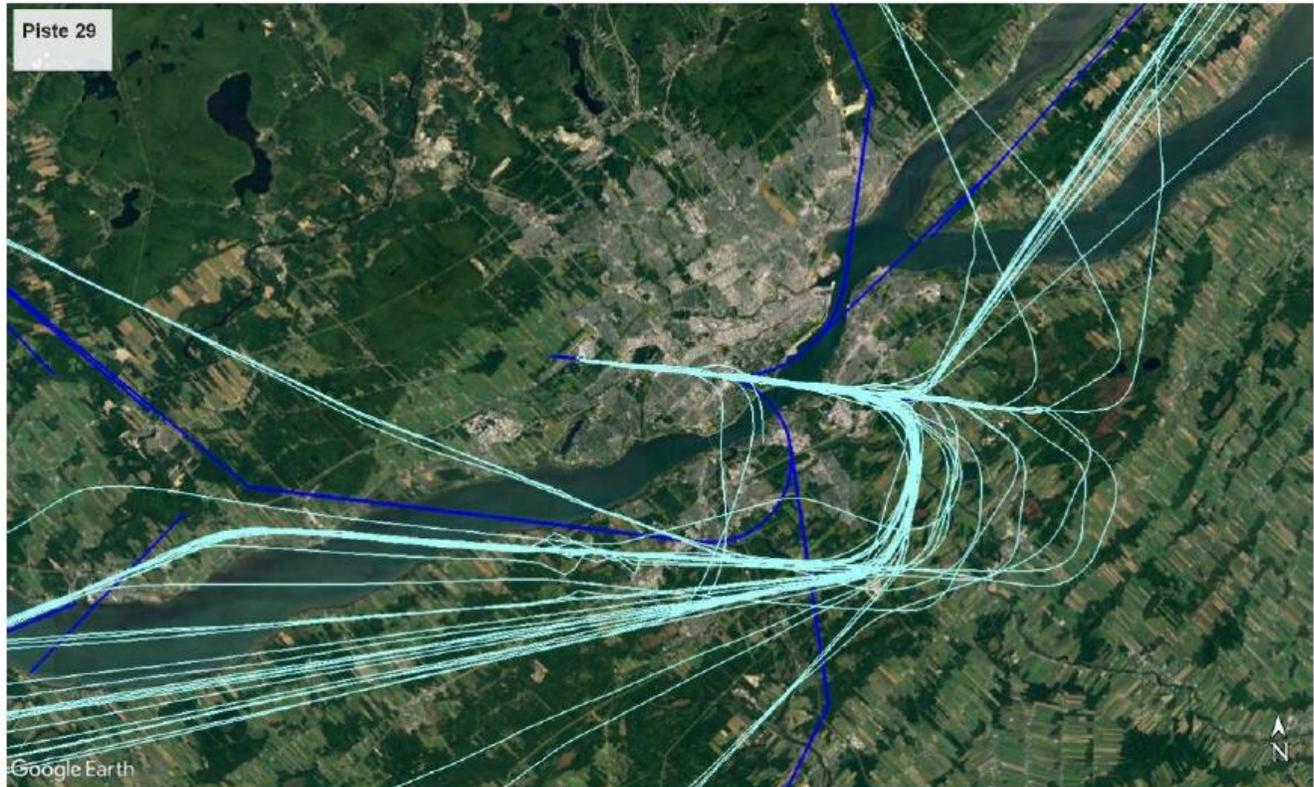
Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 13 sur 14
--	--	--	------------------------	------------------------

Annexe A (suite) — Espace aérien consultatif de classe F



Outil de sélection de sites de vol de drone, Conseil national de recherche du Canada
<https://nrc.canada.ca/fr/outil-drone/>

Préparé par: Daniel Dufresne Steeve Couture	Approuvé par: Manon Bélanger	Date de la mise à jour: 13 mars 2023	Version: 2.1	Page: 14 sur 14
--	--	--	------------------------	------------------------

Annexe A (suite) — Espace aérien — zone d'approche piste 29

La carte ci-dessous illustre en bleu pâle le trafic sur 24 heures pour une journée donnée et, en bleu foncé, les nouvelles trajectoires de vol RNP. Les aéronefs dotés de l'avionique appropriée pourront virer vers l'aéroport plus tôt et emprunter une route plus courte.