

LE CODE D'ETHIQUE DU PILOTE RECREATIF

1. Le pilote respectera les règlements de l'air.
2. Le pilote volera conformément à ses compétences et selon les limites de la performance de l'aéronef.
3. Le pilote portera assistance aux personnes en difficulté particulièrement en régions éloignées.
4. Le pilote agira avec civisme envers autrui et sa propriété.
5. Le pilote respectera et protégera l'environnement et la faune.
6. Le pilote respectera les territoires autochtones, les pourvoies et leur voisinage ainsi que tous les autres utilisateurs du territoire.
7. Le pilote développera des procédures visant à réduire le bruit dans les régions habitées.
8. Le pilote choisira des zones de manoeuvre à l'écart des habitations pour l'entraînement.
9. Le pilote fera la promotion de l'aviation récréative et supportera son association.
10. Le pilote agira conformément à ce code d'éthique afin de conserver ses privilèges de voler librement.



Photo Nathalie Mongeau

Le pilote sera un citoyen exemplaire afin de maintenir ses privilèges de voler

Le vol sur flotteurs est interdit dans plusieurs pays. En France et dans certains états américains il est interdit d'amerrir sur flotteurs. L'application scrupuleuse d'un code d'éthique nous aidera à faire accepter notre activité et à prolonger nos privilèges existants. La plupart d'entre nous appliquons déjà ces 10 commandements du pilote récréatif. Nous n'avons aucun droit de voler. Nous n'avons que des privilèges et ceux-ci ne sont pas éternels. Si nous voulons maintenir nos privilèges, nous devons agir en tant que citoyens exemplaires et toujours avoir à l'esprit qu'il s'agit d'un seul petit incident pour se mettre à dos toute la population d'un lac.

Le code d'éthique : applicable sur flotteurs ou sur roues

Rappelons que plusieurs pilotes de brousse volent sur roues. L'utilisation des petits aérodromes pourrait être menacé aussi bien que celui des lacs, si les voisins décident de partir en guerre. Chaque pilote a le devoir de faire valoir l'importance du vol de brousse pour la société. Réduisons la nuisance due au bruit et expliquons l'utilité pour tous les citoyens de la présence des pilotes à la grandeur du pays. Pour maintenir nos privilèges, nous avons besoin d'alliés.

La fréquentation du territoire par les pilotes de brousse : un atout pour tous les amateurs de plein air

Le territoire québécois s'est développé grâce à l'aviation de brousse. De plus en plus de gens fréquentent ce territoire grâce aux routes aujourd'hui plus nombreuses. L'attrait du plein air attire les amateurs en canot, en ski, en VTT ou en motoneige à des endroits autrefois déserts. Les communications restent difficiles ou inexistantes. En cas d'urgence, ces personnes peuvent compter sur les pilotes de brousse privés. Nous volons à basse altitude et nous avons tout loisir, pendant qu'on admire la nature, d'observer ce qui s'y passe. Le pilote qui voit des signaux de détresse (SOS ou les trois feux en triangle), devrait se poser s'il le peut. Sinon, effectuer des 360 et battre des ailes afin d'indiquer qu'on a compris le message. Noter les coordonnées géographiques et transmettre le message aux autorités civiles via 126,7, le téléphone ou le HF. En régions inhospitalières, on peut faire transmettre le message par le pilote d'un avion commercial. Pour les urgences, on peut souvent rejoindre les avions transcontinentaux par les fréquences de contrôle aérien IFR (voir dans le supplément de vol).


Le pilote occupe le territoire : un atout politique pour le pays.

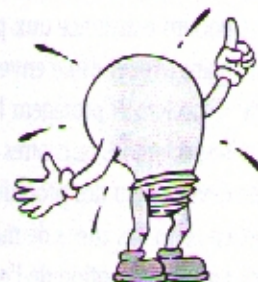
Le gouvernement fédéral dépense des milliards pour des sous-marins et des hélicoptères qui garantiront l'intégrité du territoire national. En droit international, la fréquentation et l'utilisation du territoire est une condition du respect de celui-ci par les autres pays. C'est avec plaisir que nous faisons notre part pour assurer une présence à la grandeur du pays.

Feux de forêts

Le pilote peut jouer un rôle dans la surveillance des feux de forêts en rapportant aux autorités tout feu de forêt, soit sur 126,7, soit au HF ou même sur un téléphone satellite. Sans se substituer aux équipes de surveillance professionnelles, notre devoir civique est de les assister. Idem si on voit quelque anomalie sur les pylônes des lignes de transport électrique (nid de balbuzard, bris, etc.). La forêt emploie des milliers de personnes et ses retombées économiques sont immenses. Des milliards de dollars sont en jeu et nous sommes en mesure de protéger cette ressource.

Notre utilité dans le Nord justifie notre présence dans le Sud.

Nous assurons une présence sur le territoire, nous sommes prêts à porter assistance aux personnes en détresse, à aviser les autorités en cas de feu de forêt ou d'incident. Nous faisons cela bénévolement et voler nous coûte cher. Nous devons travailler dans le Sud et c'est de là que nous décollons. Nous devons maintenir nos droits d'utiliser les plans d'eau du Sud comme ceux du Nord. 



QUELQUES MESURES CONCRETES AIDANT A REDUIRE LES FRICTIONS AVEC NOS VOISINS

Le gros bon sens devrait guider l'attitude du pilote. Il est bon de partager ensemble quelques trucs. Merci à tous ceux qui ont pris la peine de nous écrire.

- Éviter les décollages avant 8h00 le matin, que ce soit sur piste ou sur flotteurs.
- Réserver les posé-décollés répétés aux aéroports et aux plans d'eau à l'écart des habitations
- Réduire les révolutions de l'hélice dès que sécuritaire après le décollage
- Investir dans une hélice à trois pales
- Éviter de survoler les habitations
- Bannir les passes : voler discrètement
- Utiliser la radio conformément à la réglementation aérienne
- Bien informer les passagers des procédures d'urgence
- Voler de façon sécuritaire : chaque incident donne mauvaise presse à l'ensemble des pilotes. Soyons assurés qu'un seul accident entre un hydravion et une embarcation ou pire, d'innocents baigneurs, fera la une de tous les journaux et que la population réclamera fort et haut, dans les journaux comme dans tous les talk show, une législation très contraignante qui mettra fin aux beaux jours de l'hydravion au Canada.

SUR LES LACS :

- On ne répètera jamais assez : pas de posé-décollé sur les lacs habités - s'entraîner à l'écart de toute habitation
- Limiter le nombre de décollages par appareil sur un même plan d'eau
- S'éloigner des habitations avant de décoller
- Soyons conscients du fait que le bruit est à son plus fort directement sur les côtés de l'appareil, là où pointent les ailes
- Éviter les décollages avant 9h30 le dimanche matin sur les lacs habités. Ce, surtout les belles journées d'été où les voisins dorment les fenêtres ouvertes. Par vent calme, le son porte encore plus sur les lacs.
- Bien faire connaître ses intentions aux autres utilisateurs du plan d'eau en survolant l'aire d'atterrissage
- Toujours être très courtois avec les autres utilisateurs du plan d'eau
- Ne pas s'imposer sur les terrains privés
- Éviter de soulever des débris en poussant l'avion à flot plutôt qu'en quittant la plage à la puissance du moteur
- Éviter de faire des vagues qui causent l'érosion en s'éloignant des berges pour effectuer le "run-up"