

DOCUMENT DES POLITIQUES ET PROCÉDURES DE MAAC (DPPM)



Ce Document des Politiques et Procédures décrit la politique officielle de MAAC sur un sujet donné et informe les membres sur les procédures recommandées en conformité avec la politique énoncée. Pour vous assurer que vous avez la dernière version en vigueur, consultez le [Site WEB](#) de MAAC.

1.0 **Titre.** DPPM 29 – Programme de Pilote en commande de SATP (PECS¹).

2.0 **Objectif.** Assurer une conformité uniforme au Règlement de l'aviation canadien, au certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) de MAAC et au Code de sécurité de MAAC.

3.0 **Définitions:** [Glossaire](#).

Équipage – en termes généraux, est toute personne, qu'elle soit membre de MAAC ou non, qui est impliquée dans l'activité de modélisme de son plein gré. L'équipage peut comprendre du personnel non modéliste, en vol ou de soutien opérationnel, comme du personnel au sol, des événements ou du stationnement, des membres de la famille ou des amis en tant qu' "aides/observateurs", des fournisseurs de services d'urgence ou de premiers soins ou des vendeurs de nourriture, à condition qu'ils soient informés et qu'ils soient au courant des activités de modélisme ou de SATP en cours.

Supervision directe – désigne une interaction entre un membre de MAAC ayant la pleine autorité et la responsabilité légale du fonctionnement global d'un modèle, et une autre personne, généralement un étudiant, qui manipule les commandes du modèle. Cela peut se faire de plusieurs façons, comme une "boîte d'écolage" ou autrement, à condition que, dans tous les cas, la personne qui assure la supervision directe puisse assumer le contrôle ou l'autorité pour l'utilisation du modèle en toute sécurité sans délai.

PECS – pilote de SATP – est un membre du MAAC, qui accepte de fournir une supervision directe seulement, aux "étudiants" conformément à la politique de MAAC et qui possède :

1. Un certificat de pilote RPAS Advanced valide ou
2. Une licence de pilote privé (PPL) canadienne valide ou délivrée précédemment (RPL², GPL, ATC et AME ne sont pas acceptables) et
3. Si le certificat d'opération de site ou les règles du site l'exigent, un certificat restreint d'opérateur radio- aéronautique délivré par ISDE (CRO-A³).

¹ NdT : Version française du sigle anglais : **PECS** – RPAS Pilot In Command

² NdT : RPL Sigle anglais pour "Recreational Pilot License", GPL Sigle anglais pour "Glider Pilot License", ATC Sigle anglais pour "Air Traffic Control", AME Sigle anglais pour "Aircraft Maintenance Engineer"

³ NdT : CRO-A pour Certificat restreint d'opérateur- Aéronautique, en anglais ROC-A

Étudiant – Toute personne qui n'est pas directement responsable de l'exploitation globale du modèle, y compris toute personne qui n'a pas la qualification ou la certification appropriée pour le type ou l'emplacement de l'utilisation du modèle. En général, cette personne manipule les commandes d'un modèle à divers degrés de compétence sous la supervision directe d'un autre membre (par exemple, instructeur, évaluateur de vol, PECS) qui assume toute la responsabilité de la sécurité et de tous les éléments de conformité réglementaire.

4.0 Énoncé de la politique du MAAC.

- 4.1 MAAC a obtenu une déclaration du fabricant approuvée par Transports Canada qui permet aux membres de MAAC d'utiliser des “ modèles réduits d'aéronefs traditionnels ” dans l'espace aérien contrôlé et d'autres scénarios “ avancés ”, à condition que les membres se conforment aux directives et à la politique du MAAC.
- 4.2 Le MAAC a obtenu un certificat d'opérations aériennes spécialisées qui permet aux membres de MAAC d'utiliser des “ modèles réduits d'aéronefs traditionnels ” dans divers scénarios spécifiques, à condition qu'ils se conforment à la déclaration du fabricant du MAAC, à la politique de MAAC et à toute directive émise par MAAC.
- 4.3 MAAC a approuvé cette politique afin de compléter la réglementation existante du RAC sur les pilotes de SATP à “ supervision directe ”. Cette politique unique de MAAC facilite les exigences réglementaires de “ supervision directe ” dans l'exploitation d'un “ modèle réduit d'avion traditionnel ”, sur les sites du COS de MAAC dans l'espace aérien contrôlé (déclaration du fabricant) et nos dispositions relatives au COAS. Le respect de cette politique est donc obligatoire pour la conformité réglementaire.
- 4.4 La conformité au RAC demeure la responsabilité de tous les membres qui participent à des activités de SATP, qu'ils utilisent ce programme ou des parties de celui-ci, ou qu'ils se trouvent sur tout site utilisant ce programme, qu'ils participent ou non à l'utilisation de ce programme.
- 4.5 Le membre qui assure la supervision directe dans le cadre du programme PECS de MAAC doit :
 1. Se conformer à toutes les réglementations applicables et à la politique MAAC,
 2. Être responsable de toutes les exigences de conformité du RAC et s'assurer qu'elles ont été respectées, achevées ou autrement présentées comme s'ils exploitaient eux-mêmes le SATP dans ce scénario particulier.
 3. S'assurer que l'ATP dispose d'une couverture d'assurance MAAC, y compris des vols de démonstration pour les non-membres et
 4. À l'exception des réclamations pour négligence volontaire, NE PAS accepter ou être tenu responsable de tout dommage à l'avion miniature ou à ses systèmes pendant l'exploitation dans le cadre de ce programme. MAAC a fourni une déclaration d'exonération des dommages annexée à la présente politique pour que l'étudiant et le PECS puissent la signer.

- 4.6 L'étudiant, quel que soit son statut de membre, tout en recevant une supervision directe dans le cadre du programme PECS de MAAC, doit :
- a) Lire et accepter la responsabilité du respect du code de sécurité principal de MAAC, notamment l'interdiction d'utiliser un modèle de toute catégorie, de quelque manière que ce soit, sous l'influence de toute substance psychotrope (drogues, alcool ou similaire).
 - b) Se conformer à toutes les directives, instructions ou orientations de la personne qui assure la supervision directe,
 - c) Confier le contrôle du SATP, physiquement ou conceptuellement, à la personne qui assure la supervision directe, sur demande et sans délai.
 - d) Signer une décharge par laquelle ils dégagent MAAC et tous ses agents de toute responsabilité, à l'exception des exigences réglementaires résultant d'une supervision directe, lorsqu'ils utilisent ce programme (annexe E).
- 4.7 L'ATP et le système connexe doivent normalement être associés à un membre de MAAC :
- a) Le PECS introduit la possibilité d'autoriser les non-membres de MAAC à effectuer un vol d'initiation supervisé. Celles-ci peuvent se produire à l'aide d'un modèle d'un membre, mais elles peuvent également se produire à l'aide d'un "modèle/ATP", de non-membres y compris mATP.
 - b) MAAC assure nos membres et les dommages causés par le fonctionnement de leurs modèles (ATP de toutes tailles) à condition que toutes les parties de l'équation respectent les réglementations, les normes de modélisme et surtout le Code de sécurité MAAC.
 - c) Bien que le PECS soit requis pour les SATP de 250 grammes ou plus, il peut être utilisé sur une base volontaire pour les mSATP.
 - 1. Les mSATP qui fonctionnent lors d'événements publics doivent être conformes au RAC et aux COAS, y compris le PECS, le cas échéant.
 - d) Dans tous les cas, la responsabilité de déterminer la pertinence ou la navigabilité d'un ATP ou d'un modèle incombe au pilote aux commandes. Le MAAC n'approuve pas la fourniture de démonstrations ou tout type de supervision directe à l'aide d'un RPA d'un non-membre et préfère que cette pratique ne se produise pas. Toutefois, dans ce cas, c'est le membre qui assure la supervision qui en conserve l'entière responsabilité.
- 4.8 MAAC n'accepte aucune responsabilité pour l'application de ce programme, et tous les membres utilisant ce programme dégagent MAAC et ses agents, de toutes réclamations, demandes, dommages, actions, causes d'action ou poursuites de quelque nature que ce soit, qui sont faites maintenant ou pourraient être faites par la suite, découlant de ou liés de quelque manière que ce soit à toutes blessures et dommages de quelque nature que ce soit, à la personne et aux biens, ainsi qu'à toutes les blessures et dommages qui pourraient survenir à l'avenir, à la suite de ou en relation de quelque manière que ce soit avec la responsabilité.
- 4.9 Aucun membre ne doit altérer, modifier ou offrir des interprétations personnelles de cette politique.

5.0 Processus et procédures

- 5.1 Un club ou un membre doit soumettre une demande de programme PECS pour n'importe quel site à son directeur de zone. L'autorisation est spécifique au site – et non pas au membre.
- 5.2 MAAC traitera les demandes en utilisant l'espace aérien et d'autres critères, à sa seule discrétion. Tout refus énumérera clairement les raisons par écrit. **En plus de** tous les autres processus de COS du MAAC, MAAC modifiera un COS existant ou émettra un nouveau COS à condition que les règles du site, du club ou de l'événement contiennent les règles, les processus ou les informations suivants relatifs aux opérations du PECS :
1. **Les opérations du PECS sont limitées aux sites approuvés par MAAC et exigent que les membres participants soient qualifiés dans le cadre du programme PECS.**
 2. Le PECS doit satisfaire aux normes de qualification des pilotes et à toutes les limites (voir l'annexe A)
 3. À l'exception des vols de démonstration pour les non-titulaires d'un certificat de SATP, tous les autres pilotes de SATP concernés **et tout membre d'équipage** doivent satisfaire aux exigences de formation et de condition physique des équipages de MAAC (voir l'annexe B).
 4. Le pilote commandant de bord d'un SATP doit s'assurer que toutes les autres exigences du MAAC, les dispositions du COAS et toutes les autres exigences réglementaires ont été respectées, comme s'il n'y avait pas d'application du programme PECS. En d'autres termes, il n'y a pas de report de la responsabilité opérationnelle d'un SATP à l'"étudiant", aux exploitants de sites ou d'événements, aux clubs ou à d'autres organismes similaires.
 5. Chaque PECS doit s'assurer que toutes les déclarations requises sont facilement accessibles pendant l'utilisation du SATP, comme s'il s'agissait des siennes.
 6. Toutes les règles d'exploitation approuvées par MAAC doivent contenir les restrictions et les documents d'orientation appropriés du PECS, tels qu'ils sont énumérés aux **annexes C et D**.

6.0 Version

Version 1. Approuvé par le conseil d'administration, le 6 mai 2024

© Modélistes aéronautiques associés du Canada, 2025, Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, stockée dans un système de recherche documentaire ou transmise, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autre, sans l'autorisation écrite préalable de MAAC.

Les informations contenues dans ce document peuvent devenir obsolètes en raison d'une révision, d'une annulation ou d'un remplacement par un autre document. Pour vous assurer d'avoir la dernière version approuvée par le conseil d'administration, consultez toujours le site Web de MAAC. En cas de divergence entre les versions anglaise et française, la version anglaise prévaudra.

Annexe A – Exigences et limites de la qualification des pilotes PECS du MAAC

Le programme PECS de MAAC est unique au MAAC et est basé sur les directives d'approbation des COAS de MAAC contenues dans [Bulletin interne de procédures \(BIP\) 2021-03](#) (à l'appui de [Instructions visant le personnel \(IP\) 903-002](#) qui concerne les qualifications des membres d'équipage utilisant des ATP plus lourds en vertu du VLOS⁴. En plus des qualifications des pilotes, chaque site doit être évalué individuellement, car il existe des variables spécifiques au site, principalement liées aux exigences de l'espace aérien contrôlé. Consultez les règles du site pour connaître les stipulations du PECS du MAAC.

Aux termes de la Loi sur l'aéronautique (paragraphe 3(1)), “ commandant de bord ou Pilote en commande ” désigne, en ce qui concerne un aéronef, le pilote qui a la responsabilité et l'autorité de l'utilisation et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Les exigences relatives aux PEC énumérées ne s'appliquent qu'à la personne affectée à titre de PEC pour l'exploitation du SATP et ne constituent pas les exigences pour le pilote qui contrôle physiquement l'aéronef. Il peut y avoir plusieurs pilotes affectés à des tâches de vol sur une opération SATP particulière, mais il ne doit y avoir qu'un seul Pilote en commande (à la fois). Le Pilote en commande peut être le pilote qui commande les commandes du SATP ou il peut diriger d'autres pilotes aux commandes du SATP.

Termes pertinents par ordre croissant

Non-titulaire d'un certificat – qu'il soit membre de MAAC ou non, c'est toute personne qui ne possède pas ou n'a pas en sa possession tous les certificats d'opérateur de SATP requis, en cours et valides – peu importe les qualifications.

- Exemple 1 – un non-membre de MAAC qui assiste à un festi-vol (Fun Fly) et qui souhaite recevoir un vol de démonstration à l'aide d'un modèle de membre. C'est parfaitement permis dans le cadre du programme PECS dans tous les scénarios d'espace aérien.
- Exemple 2 - un citoyen des États-Unis qui vient au Canada pour utiliser un ATP lors d'un événement et qui a passé et réussi les tests de certification SATP appropriés de Transports Canada, mais qui oublie un document clé à la maison. Ils ne peuvent pas légalement exploiter une ATP de manière indépendante. Ils peuvent toutefois profiter pleinement du programme PECS et profiter de ce passe-temps pendant leur séjour au Canada.
- Exemple 3 – Un membre de longue date de MAAC qui effectuait des révisions en vol, mais qui a laissé expirer toute la documentation de son SATP de Transports Canada et qui n'a aucune licence de pilote. Ils ne peuvent pas assurer de supervision directe dans le cadre du programme PECS jusqu'à ce qu'ils renouvellent leur documentation SATP de Transports Canada, mais ils peuvent tout de même profiter du vol en vertu des dispositions de supervision directe d'un autre membre du PECS.

Titulaire d'un certificat de SATP de base – est un membre de MAAC qui possède un certificat d'opérateur de SATP de base valide et valide délivré par Transports Canada.

⁴ NdT : VLOS en français: visibilité direct

Titulaire d'un certificat de SATP avancé – est un membre de MAAC qui possède un certificat d'opérateur de SATP avancé valide et valide délivré par Transports Canada. Les exigences techniques de l'ATP (déclaration du fabricant, COAS) pour fonctionner dans certains scénarios avancés ne sont pas liées à la personne et doivent également être respectées.

Statut d'évaluateur de vol SATP – est tout membre du MAAC, qu'il soit affilié ou non à une école de pilotage ATP reconnue par Transports Canada, qui possède un certificat d'évaluateur de vol valide délivré par Transports Canada.

Certificat restreint d'opérateur radio (CRO-A) – Un CRO-A à jour et valide peut être exigé dans certaines circonstances, par exemple pour maintenir une communication VHF bidirectionnelle avec d'autres utilisateurs de l'espace aérien ou l'ATC. Cette exigence, le cas échéant, peut être satisfaite par toute personne, comme indiqué dans les règles du site ou la politique sur les rôles et responsabilités de l'équipage du MAAC. Une ou plusieurs personnes peuvent se voir attribuer toute responsabilité en matière de communication. Remarque - La surveillance VHF n'exige pas de CRO-A et peut être effectuée par n'importe quel membre conformément aux règles du site, mais aucun élève ne doit se voir attribuer d'exigences en matière de communication.

Licence de pilote privé ou supérieure (PPL+) – tout membre de MAAC qui a reçu une **licence de pilote canadien** de Transports Canada de l'Aviation royale CANADIENNE (ARC/MDN) peut agir à titre d'agent responsable en indiquant les notes suivantes :

- a) La PPL+ expirée est admissible au PECS à condition que le document n'ait pas été annulé ou révoqué par Transports Canada/MDN pour des infractions réglementaires, etc.
- b) Les permis de pilote récréatif, les licences ATC ou les techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) ou similaires ne sont **pas** admissibles au PECS.
- c) Les licences de pilote étrangères, quelle que soit leur qualification, ne sont **pas** admissibles au PECS dans le cadre du programme MAAC.

Par souci de clarté, toute personne (membre ou non) qui **ne détient qu'une PPL+** ne doit pas :

- a) être autorisé à exploiter indépendamment un SATP dans n'importe quel site du MAAC.
- b) assurer une supervision directe à un autre titulaire de PPL+ uniquement, au moins une personne/membre doit avoir un certificat RPAS d'une sorte ou d'une autre.

Site/scénario de base – est tout site où le pilote du RPAS n'exige qu'un certificat d'opérateur de RPAS de base **et** où l'ATP n'exige pas la conformité à une déclaration du constructeur (c'est-à-dire pas dans l'espace aérien contrôlé, à moins de 3 mn d'un aéroport de /1 mn d'un héliport certifié, moins de 400 pieds, moins de 25 kg, etc.).

Site/scénario avancé – est tout site où le pilote de SATP exige un certificat d'opérateur de SATP avancé, **ou** le RPA doit répondre à une déclaration du fabricant, **ou** les deux.

Ce qui suit explique les options qui s'offrent à tout membre de MAAC pour fournir une supervision directe du pilote de bord d'un SATP à une autre personne. Ces règles dans leur intégralité doivent être énumérées dans toutes les règles d'implantation approuvées par le PECS :

1. **Titulaire d'un certificat SATP de base - Options de supervision directe** – tout membre de MAAC titulaire d'un certificat SATP de base valide et en cours de validité peut exercer les fonctions suivantes:
 - a. superviser un seul non-titulaire de certificat sur un site de base
 - b. Ne doit pas superviser un groupe d'autres personnes, indépendamment de tout certificat.
 - c. Ne doit superviser aucun autre membre dans un “ scénario avancé ”.
2. **Titulaire d'un certificat SATP avancé - Options de supervision directe** – tout membre de MAAC titulaire d'un certificat SATP avancé valide et valide peut exercer les fonctions suivantes :
 - a. superviser un **seul** non-titulaire de certificat sur **n'importe quel site** ou scénario de base,
 - b. superviser un **seul** titulaire de certificat de base dans l' **espace aérien contrôlé**, tous scénarios confondus.
 - c. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificat “ de base ” dans **des scénarios avancés d'espace aérien non contrôlé**, comme il est décrit à l'annexe C.
3. **PPL+ sans certificat SATP - Options de supervision directe** - tout membre de MAAC ayant une PPL actuelle ou expirée peut exercer les fonctions du PECS comme suit :
 - a. superviser un **seul** non-titulaire d'un certificat sur un site de base,
 - b. superviser un **seul** titulaire de certificat de base dans l' **espace aérien contrôlé**, tous scénarios confondus.
 - c. superviser jusqu'à 5 titulaires de certificat de base dans un **scénario avancé d'espace aérien non contrôlé**, tel qu'il est décrit à l'annexe C.

Remarques:

 1. PPL+ ne peut pas superviser un non-titulaire de certificat dans l' espace aérien contrôlé – au moins une personne doit avoir un certificat d'opérateur de RPAS valide.
 2. Les titulaires de PPL+ uniquement ne peuvent pas exploiter indépendamment un SATP dans des scénarios de base ou avancés, à moins d'être supervisés par un titulaire d'un certificat SATP dûment qualifié
 3. Un titulaire d'une PPL+ uniquement ne peut pas superviser un autre titulaire d'une PPL+ uniquement lorsqu'il se trouve dans un espace aérien contrôlé – au moins une personne doit disposer d'au moins un certificat de base valide d'opérateur de drones.
 4. Si le PPL+ dispose d'un certificat d'opérateur de SATP valide et à jour, la plus élevée des dispositions s'applique.
4. **Évaluateur de vol SATP – Options de supervision directe** – tout membre de MAAC possédant une certification d'évaluateur de vol valide et valide peut effectuer toutes les tâches d'un titulaire d'un certificat SATP avancé. Le PECS n'a aucune incidence sur le programme d'évaluateurs de vol de Transports Canada ni sur les règlements du RAC qui s'y rattachent.

Je déclare par la présente que j'ai lu et compris les qualifications de pilote pour être un PECS de MAAC.

Nom du PECS:

Type ou titre du ou des documents d'aviation

Numéro de licence:

Le numéro de certificat SATP s'applique:

Adresse courriel:

Signature:

Date:

Une fois remplie, cette déclaration doit être conservée et mise à la disposition du PECS chaque fois qu'il exerce des fonctions de PECS.

Annexe B – Formation et condition physique de l'équipage de MAAC – PECS.

MAAC a conclu un accord avec [le RPAS Center](#) pour utiliser gratuitement leur programme d'enseignement au sol avancé. Tous les membres qui ont suivi leur cours ont satisfait aux exigences de " formation de l'équipage " de MAAC pour utiliser un SATP de plus de 25 kg. Ceux qui n'ont pas suivi le cours du Centre RPAS doivent lire les documents de sécurité de MAAC (DSM) ou le document de politique et de procédures de MAAC (DPPM) applicables à ces sujets.

Tous les membres doivent remplir l'auto-déclarations d'entente ci-dessous. Ce formulaire, une fois rempli, doit être facilement accessible pendant les opérations de SATP du PECS.

Aux fins de la présente politique, l'équipage est défini comme le PECS, le pilote du SATP, le guetteur ou l'observateur visuel (OV), selon le cas. Tous les membres du personnel de MAAC qui participent à des opérations de SATP de plus de 25 kg doivent recevoir une formation conforme aux normes de MAAC sur les sujets suivants, conformément à l'alinéa 1.1(3)a)(ix)(A) de la CI 900-001, tel qu'il est énoncé dans diverses politiques de MAAC :

- a. Application des procédures opérationnelles (procédures normales, de contingence et d'urgence, planification de vol, inspections avant et après vol)
- b. Communication
- c. RPA, gestion des trajectoires de vol, automatisation
- d. Leadership, travail d'équipe et autogestion
- e. Résolution de problèmes et prise de décision.
- f. Conscience
- g. Gestion de la charge de travail
- h. Coordination et transfert
- i. GRE (gestion des ressources de l'équipage)
- j. Politique et exigences en matière de condition physique de l'équipage

Je déclare par la présente que, pour l'opération décrite dans le COS de MAAC :

- a. Tous les membres de l'équipage du SATP ont reçu une formation sur les sujets indiqués à l'annexe C de la CI 903-001, section 1.1(3)a)(ix)(A).
- b. Une politique de condition physique de l'équipage est en place, et chaque membre de l'équipage du SATP déclare lui-même sa condition physique avant d'agir en tant que membre de l'équipage de conduite.
- c. Tous les systèmes ou services externes utilisés sont adéquats pour le fonctionnement.
- d. Les limites environnementales utilisées pour l'exploitation proposée sont adéquates pour assurer l'utilisation sécuritaire du ou des SATP.

Nom de la personne responsable :

Signature:

Date:

Vous êtes tenu de conserver cette déclaration sur le site pendant que vous utilisez le SATP.

Annexe C – Règles générales du site et documents d'orientation

Sur tout site où MAAC a autorisé le PECS, les règles du site doivent spécifier :

Si la zone de vol du site se trouve entièrement ou partiellement dans un **espace aérien contrôlé ou réglementé** :

- a. Les vols de démonstration pour les non-titulaires d'un certificat MAAC ou non-SATP nécessitent un titulaire d'un certificat SATP avancé.
- b. Tout étudiant en ATP doit être membre du MAAC, mais n'a pas besoin de posséder un quelconque type de certificat SATP pour être supervisé par un type approprié de PECS,
- c. Le rapport entre le PECS et les étudiants, quel qu'en soit le type, est de un pour un.
- d. Le PECS n'assume aucun autre rôle lorsqu'il supervise un élève.

Si la zone de vol du site se trouve entièrement dans un **espace aérien non contrôlé** :

- a. Les vols de démonstration pour les titulaires d'un certificat non-MAAC ou non-SATP nécessitent un titulaire d'un certificat RPAS de base ou avancé, ou PPL+
- b. L'étudiant doit être membre du MAAC, mais n'a pas besoin de posséder un certificat SATP s'il reçoit une supervision directe individuelle,
- c. Le ratio maximal autorisé de PECS supervisant d'autres personnes est de un PECS pour cinq titulaires d'un certificat de base de SATP. Tous les " étudiants " doivent être titulaires d'au moins un certificat SATP de base.
- d. Le PECS n'assume aucun autre rôle lorsqu'il supervise des étudiants.

Si le site se trouve " **sur un aérodrome** " (tel que défini par le MAAC dans le COS), et quelle que soit la classification de l'espace aérien :

- a. Le ratio PECS par étudiant de tout type est de un pour un.
- b. Le PECS peut assumer le rôle de toute personne devant être présente dans la zone de la station de pilotage, comme l'observateur visuel ou le coordonnateur ATC (directeur de programme, chef d'opération), mais pas d'autres rôles (directeur de concours, observateur, etc.).

Si le site est approuvé pour plus d'une supervision individuelle du PECS :

- a. Les étudiants doivent posséder une certification SATP " de base " valide et
- b. Les étudiants doivent être compétents de manière indépendante dans le fonctionnement du type de ATP supervisé. À cet égard, le PECS ne doit pas être considéré comme une instruction d'ATP ou sur la façon de voler – il est destiné à superviser le vol d'élèves compétents qui ne possèdent pas les qualifications ou les documents appropriés.

Pour tous les autres opérateurs de SATP de MAAC (mSATP ou SATP) à tout site où et quand le programme PECS est en vigueur, les autres **modélistes** conviennent de ce qui suit :

- a. Ne doit pas entraver la surveillance continue du PECS
- b. Doit obéir à toutes les directives du PECS concernant le fait de ne pas commencer ou de cesser **ses activités de SATP ou de modélisme**.
- c. S'il est souhaitable qu'il y ait plus d'une supervision individuelle du PECS, tous les autres pilotes de SATP doivent accepter de se conformer aux modalités du programme du PECS décrites à l'annexe D.

Annexe D - Programme PECS avec étudiants multiple (maximum 5)

Règles générales du site

Dans les sites de type “ scénario avancé ” situés dans **un espace aérien non contrôlé seulement**, MAAC permet plus d'une supervision directe individuelle, à condition que les conditions de ce programme soient respectées. À cet égard, le PECS ne doit pas être considéré comme une instruction ATP ou sur la façon de voler – il est destiné à superviser le vol d'**élèves compétents** qui ne possèdent pas les qualifications ou les documents appropriés. Ce qui suit constitue le programme MAAC en vertu des dispositions d'instructions de déclaration du fabricant MAAC :

- Le rôle principal du PECS est d'assurer la conformité réglementaire de l'espace aérien, la sécurité et la connaissance de la situation. Dans un à cinq scénarios, on ne s'attend pas à ce que le PECS fournisse une “ instruction ” pratique à chaque élève, c'est pourquoi chaque élève doit posséder au moins un certificat d'opérateur de SATP de base et une expérience de pilotage d'ATP compétente.
- Dans tous les cas, le PECS est le “ poste de contrôle ” et, pendant que le PECS est en vigueur, ses décisions, ses directives et ses commandes sur la ligne de vol sont sans appel et définitives comme suit.
 - Aucune autre personne, y compris les officiels de club ou d'événement, ne doit tenter de passer outre ou de contrecarrer un ordre du PECS lié à la prestation du programme du PECS.
 - Cependant, le PECS doit obéir à tous les ordres de cessation de vol basés sur les décisions ou les directives des responsables du site, du club ou de l'événement.
 - Le PECS doit obéir à toutes les directives de sécurité aérienne émises par d'autres membres, telles que détecter et éviter les appels “ Avion ” et doit adresser une réponse appropriée à tous les élèves, sans réserve ni délai.
- Tous les étudiants doivent être informés et convenir que le PECS est en charge et que toutes ses décisions, commandes et instructions sont définitives et doivent être respectées immédiatement, y compris jusqu'à la destruction potentielle de l'ATP (écrasement intentionnel dans un endroit ou d'une manière sûr).
 - Les élèves ne doivent pas démarrer, armer ou rendre un ATP prêt à voler à moins d'indication contraire du PECS
 - Aucun étudiant ne doit déplacer un ATP d'une zone de démarrage désignée avant d'y être dirigé par le PECS. L'intention étant un “ lancement ” ordonné de tous les modèles sous le contrôle du PECS.
 - Aucun étudiant ne doit faire décoller ou lancer un ATP à moins d'y être autorisé par le PECS. Ces autorisations peuvent être données en masse ou individuellement.
 - Par la suite, une fois que leur ATP est en vol, les élèves doivent l'exploiter de manière indépendante, mais sous la direction générale de l' PECS.
 - Les schémas de circulation RPA à RPA, l'évitement des collisions et autres restent du domaine des étudiants, à moins que des observateurs ou d'autres parties n'interviennent.
 - Tout ordre qu'un PECS donne à un ATP individuel doit être accusé de réception par le pilote (élève)
 - Tous les élèves doivent accuser réception de toute commande de groupe.
 - Les étudiants, lorsqu'ils entendent des instructions de sécurité de vol telles que “ avion”, sont libres de se conformer aux réponses stipulées sur le site sans

- attendre que le PECS émette l'ordre. Toutefois, ils doivent confirmer toute mesure prise auprès du PECS dès que possible par la suite.
- Tout élève confronté à une situation d'atterrissage 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.
- En cas de désaccord entre le PECS et les étudiants, d'autres responsables ou membres du site, l'étudiant doit suivre les directives ou les ordres du PECS.
- Le ratio maximal du nombre d'élèves pour un PECS est de cinq,
 - tous les étudiants doivent posséder un certificat d'opérateur de SATP “ de base ” et être en mesure d'exploiter leur ATP de manière autonome.
 - Le PECS doit être titulaire d'un certificat de SATP avancé/évaluateur de vol ou d'une PPL+ valide.
 - Le type de système de “contrôle pédagogique ” n'a pas d'importance (boîte d'écolage ou commande vocale)
- Le PECS doit être positionné et rester à portée de voix, à un niveau de conversation normal, de tous les élèves pendant qu'un RPA est en vol.
 - À l'inverse, peu importe l'aménagement physique des postes de pilotage, le PECS ne doit pas avoir lieu à moins que tous les étudiants ne soient à portée de voix du PECS
 - Lorsque cela n'est pas possible, on utilisera un PECS supplémentaire ou on limitera le nombre d'élèves à portée de voix.
- Le site doit interdire tout bruit étranger afin d'assurer une solide capacité de communication verbale entre le PECS et les étudiants.
- Le règlement du site doit contenir des dispositions imposant l'état de fonctionnement de toutes les autres catégories de modèles.

Règles pour les autres participants/pilotes dans un site où plusieurs étudiants participent au programme PECS

- Si faisant partie d'une ligne de vol RPA (aux postes de pilotage) qui comprend l'un des espaces maximums alloués aux “ étudiants ” (jusqu'à 5), et où il y a plus d'un étudiant par PECS supervisé,
 - D'autres pilotes d'ATP conviennent qu'ils doivent suivre toutes les commandes du PECS liées à l'exploitation de l'ATP comme s'ils étaient des élèves recevant une supervision directe. S'ils ne sont pas d'accord, soit suspendre les activités du PECS, soit ne pas permettre aux personnes d'exploiter d'autres RPA pendant la période d'activité du PECS – il s'agit d'une responsabilité du site.
 - La directive PECS sera le plus souvent associée à des commandes de descente, d'atterrissage ou d'arrêt des opérations d'ATP en raison de préoccupations en matière de sécurité aérienne.
 - Cette règle vise à garantir qu'il n'y a finalement pas de confusion quant à savoir qui fait quoi. Tous les autres modélistes actifs doivent s'y conformer, afin que le PECS sache que le scénario est sous contrôle en toute sécurité.

- D'autres pilotes peuvent toujours exercer une autorité de contrôle indépendante pour les atterrissages, etc., à condition qu'ils informent le PECS de leurs intentions.
- AUCUN autre pilote de ATP ne peut se joindre à une session PECS multi-étudiants déjà active sans la permission du PECS.
 - Par la suite, ils conviennent de suivre les mêmes règles du PECS que s'ils étaient là au début de la session.

Annexe E – Déclaration de l'étudiant

Je, _____ (nom) _____ # (MAAC si applicable)
accepte de participer librement au programme de pilote en commande de SATP (PECS) de
MAAC et accepte ce qui suit :

1. J'ai lu et j'accepte de suivre le code de sécurité principal de MAAC tel qu'il s'applique à moi,
2. Je suivrai les directives et les conseils de la personne qui assure ma supervision directe (PECS) de bonne foi, rapidement et au mieux de mes capacités.
3. Je ne tiendrai pas la personne qui fournit le PECS ou MAAC responsable des dommages causés à tout modèle que j'ai pu proposer d'utiliser dans le cadre du programme PECS.
4. Par ailleurs, j'accepterai toute responsabilité telle que légalement requise par l'exploitation d'un ATP, même de manière limitée.

_____(Signature)

Date _____

_____(témoin ou nom du PECS)

_____(signature)