



Transport
Canada

Transports
Canada



TP 6533F
(06/2017)

MANUEL DU PILOTE VÉRIFICATEUR AGRÉÉ

DIXIÈME ÉDITION

JUIN 2017

Canada

Pour obtenir des exemplaires de cette publication, veuillez communiquer avec :

Le Bureau des commandes
Services des publications multimédias
Transports Canada (AARA-MPS)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

Téléphone : 1-888-830-4911 (Amérique du Nord) 613-991-4071 (autres pays)
Télécopieur : 613-991-1653
Courriel : MPS@tc.gc.ca

© Sa majesté la Reine du chef du Canada représentée par le ministre des Transports, 2016.

Transports Canada autorise la reproduction du contenu de la présente publication, en tout ou en partie, pourvu que la pleine reconnaissance soit accordée à Transports Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, Transports Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Elle peut devenir périmée, en tout ou en partie, à n'importe quel moment et sans préavis.

TP 6533F
(06/2017)
TC-1005833

AVANT-PROPOS

Ce manuel est mentionné dans les normes de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) sous le nom de *Manuel du pilote vérificateur agréé de la compagnie*. Il contient les normes, les politiques, les procédures et les directives se rapportant au programme de pilote vérificateur (PVA) et il est publié pour être utilisé par les PVA et par les inspecteurs de la sécurité de l'Aviation civile (ISAC) de Transports Canada.

Les pilotes vérificateurs agréés obtiennent leur agrégation de Transports Canada qui les autorise à effectuer des contrôles de compétence pilote (CCP) et/ou des vérifications en ligne. Dans l'exercice de leurs fonctions, les PVA agissent à titre d'agents du ministre en vertu du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. Il est impératif que les normes, les politiques, les procédures et les directives prescrites dans ce manuel soient respectées. Les ISAC de Transports Canada doivent se conformer aux politiques et aux procédures décrites dans ce manuel lors de l'accréditation des PVA et de la conduite des vérifications en vol.

L'accréditation initiale des PVA et les renouvellements subséquents dépendent des besoins existants sur un territoire particulier ou dans une région de Transports Canada. Les personnes qui souhaitent entreprendre les démarches pour obtenir une accréditation de PVA doivent communiquer avec leur bureau régional de Transports Canada ou avec la direction des Opérations nationales.

Toute dispense et exemption à l'application des politiques énoncées dans ce manuel doivent faire l'objet d'une évaluation des risques conformément à l'Instruction visant le personnel de Transports Canada IP-QUA-008 — *Processus de gestion des risques pour les activités de Sécurité aérienne*.

Pour toute information complémentaire ou suggestion de modification, veuillez contacter :

Transports Canada
Normes de l'aviation commerciale (AARTF)
Place de Ville
Tour C, 6^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

This manual is also available in English.

REGISTRE DES BULLETINS VISANT LES PVA

- 1) Des bulletins sont publiés à l'occasion afin de communiquer les changements apportés aux procédures qui doivent être mis en œuvre en temps opportun. Ces bulletins sont affichés sur le site Web de Transports Canada consacré au *Programme de pilote vérificateur agréé et Programme avancé de qualification*.
- 2) Ces bulletins doivent être intégrés aux copies papier du *Manuel du pilote vérificateur agréé*. Le tableau ci-dessous est fourni dans le but de faciliter ce processus.

Numéro du bulletin	Titre	Date d'entrée en vigueur	Date d'insertion	Initiales

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION.....	9
1.1	Objet.....	9
1.2	Applicabilité	9
1.3	Processus de changement.....	9
2.0	RÉFÉRENCES, DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS.....	10
2.1	Documents de référence.....	10
2.2	Site Web de Transports Canada sur le programme de PVA et le PAQ	10
2.3	Documents annulés	10
2.4	Définitions et abréviations	10
3.0	PROGRAMME ET SERVICES DU PVA	18
3.1	Pouvoirs du PVA	18
3.2	Responsabilités principales.....	21
3.3	Conflit d'intérêts	22
3.4	Responsabilité.....	22
3.5	Personnes autorisées (agents de délivrance de licences)	23
3.6	Parrainage.....	24
3.7	Demander les services de PVA	24
3.8	Exigences en matière d'avis liées aux vérifications de compétence	25
3.9	Initiative de l'évaluateur du centre de formation / pilote vérificateur agréé (ECF/PVA).....	25
4.0	ACCREDITATION DU PILOTE VÉRIFICATEUR AGRÉÉ (PVA).....	27
4.1	Exigences générales du PVA.....	27
4.2	Exigences en matière de contrôle de compétence du pilote (CCP) du PVA.....	29
4.3	Exigences en matière de certificats médicaux du PVA	29
4.4	PVA (Simulateur seulement).....	30
4.5	Établissement du besoin	30
4.6	Accréditation initiale du PVA	30
4.7	Étape 1 – Demande d'accréditation initiale du PVA et évaluation préalable des candidats	31
4.8	Étape 2 – Cours de PVA (initial)	31
4.9	Étape 3 – Évaluation des connaissances	33
4.10	Étape 4 – Contrôle du PVA (initial)	34
4.11	Étape 5 – Exposé de Transports Canada	35
4.12	Renouvellement de l'accréditation du PVA.....	35
4.13	Étape 1 – Demande de renouvellement de l'accréditation du PVA	35
4.14	Étape 2 – Cours de PVA (périodique).....	36
4.15	Étape 3 – Contrôle de PVA (périodique).....	36
4.16	Lettre d'accréditation de PVA.....	38
4.17	Durée (période de validité) de l'accréditation d'un PVA	38
4.18	Révocation de l'accréditation d'un PVA	39
4.19	Annulation, suspension, refus de renouvellement, refus de délivrance ou modification	39
4.20	Accréditation invalide ou expirée	39
4.21	Contrôle du PVA – Recouvrement de coûts	39
4.22	Contrôle administratif du PVA	40

4.23	Plaintes concernant la conduite d'un PVA	40
5.0	PRINCIPES D'ÉVALUATION.....	41
5.1	Processus d'évaluation	41
5.2	Étapes du processus.....	41
5.3	Facteurs influençant les évaluations	41
5.4	Erreurs d'évaluation	42
5.5	Questions orales	44
5.6	Échelle d'évaluation à quatre points	45
5.7	Éléments des compétences techniques et non techniques de l'échelle d'évaluation à quatre points	45
5.8	Élément des compétences techniques – Pilotage de l'aéronef	45
5.9	Élément des compétences techniques – Compétences et connaissances techniques	46
5.10	Élément des compétences non techniques – Coopération	46
5.11	Élément des compétences non techniques – Compétences en matière de leadership et de gestion	47
5.12	Élément des compétences non techniques – Connaissance de la situation	48
5.13	Élément des compétences non techniques – Prise de décisions.....	48
5.14	Définition de l'état indésirable de l'aéronef (UAS)	49
5.15	Définitions des termes « efficace, acceptable, médiocre et inacceptable »	49
5.16	Écarts et erreurs.....	50
5.17	Échelle d'évaluation à quatre points – Matrice de notation	51
5.18	Observation et notation des éléments des compétences techniques.....	52
5.19	Observation et notation des éléments des compétences non techniques	52
5.20	Concepts connexes non techniques	53
5.21	Concept connexe non technique – Communication	53
5.22	Concept connexe non technique – Automatisation	54
5.23	Concept connexe non technique – Gestion des menaces et des erreurs (GME)	55
6.0	DÉROULEMENT DE LA VÉRIFICATION EN VOL.....	58
6.1	But de la vérification en vol	58
6.2	Contrôle de la compétence du pilote (CCP)	58
6.3	Vérification des compétences en ligne	59
6.4	CCP combinant un pilote et plusieurs membres d'équipage	60
6.5	Jumelage de CCP avec d'autres évaluations	61
6.6	CCP sur simulateur	61
6.7	CCP et vérification en ligne - Avion	63
6.8	CCP effectué à bord d'un aéronef et d'un simulateur	65
6.9	Fonction de remplaçant dans le cadre d'un CCP	65
6.10	Appariement des membres d'équipage de conduite pour un CCP sur simulateur	66
6.11	Risque partagé par l'équipage de conduite lors d'un CCP	66
6.12	Reprise d'un exercice de test en vol	67
6.13	Publications actuelles et base de données du Système de gestion de vol (SGV)	68
6.14	Groupe d'aéronef (avion) — Regroupement pour fins de CCP	69
6.15	Créer une atmosphère propice à l'observation (comportement du PVA)	69
6.16	Participants et observateurs.....	69
6.17	Prise de notes	69

6.18	Formation au pilotage et vérification en vol	70
6.19	Nombre maximal de vérifications en vol	71
6.20	Interaction avant la formation en vue d'un CCP	71
6.21	Connaissance de la documentation de l'exploitant.....	71
6.22	Phases d'une vérification en vol – CCP	71
6.23	Phases d'une vérification en vol – Vérification en ligne.....	72
6.24	Présentation et questions administratives – CCP et vérification en ligne.....	72
6.25	Établir l'admissibilité de chaque candidat au CCP.....	72
6.26	Conditions d'admissibilité du candidat pour la vérification en ligne	74
6.27	Séance d'information sur la vérification en vol – CCP.....	75
6.28	Séance d'information sur la vérification en vol – Vérification en ligne.....	79
6.29	Évaluation au sol - CCP	80
6.30	Évaluation au sol – Vérification en ligne	81
6.31	Exposé avant vol – CCP	82
6.32	Exposé avant vol – Vérification en ligne	82
6.33	Évaluation en vol – CCP	82
6.34	Évaluation en vol – Vérification en ligne	82
6.35	Compte rendu après vol – CCP	82
6.36	Compte rendu après vol – Vérification en ligne	82
6.37	Tentative de vérification en vol non terminée	82
6.38	Échec à la vérification en vol.....	83
6.39	Rétrograder un CCP	83
6.40	Compte rendu après la vérification en vol.....	83
6.41	Le compte rendu traditionnel (vérification en vol)	85
6.42	Le compte rendu dirigé (vérification en vol)	85
6.43	La méthode C-A-L.....	88
6.44	Compte rendu après un échec à une tentative de vérification en vol pour un CCP et une vérification en ligne	89
6.45	Formation après un échec à une tentative de CCP	90
6.46	Formation après un échec à une tentative de CCP – Vérification en ligne	90
6.47	Reprise d'une vérification en vol	90
7.0	PROCÉDURES ADMINISTRATIVES.....	92
7.1	Responsabilité du PVA en matière de tenue des dossiers	92
7.2	Accord de privilèges temporaires – Responsabilités de la personne autorisée	92
7.3	Qualification de type particulier	92
7.4	Qualification de vol aux instruments	93
7.5	Procédures administratives générales – tentative de CCP réussie.....	93
7.6	Procédures administratives générales – Échec à un CCP	93
7.7	Droits d'appel – CCP.....	94
7.8	Rapport de test en vol – Contrôle de compétence du pilote (formulaire 26-0249 ou 26-0279).....	94
7.9	Calculer la date d'expiration des CCP	104
7.10	Qualification de membre d'équipage de conduite / Licence – Formulaire d'annotation d'une qualification (formulaire 26-0083)	104
7.11	Carnet de documents d'aviation (CDA)	110
7.12	Licence temporaire (formulaire 26-0266).....	110

7.13 Fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (formulaire 26-0267) 111

ANNEXE A – BONNES MÉTHODES DE VÉRIFICATION EN VOL..... 113

1.0 INTRODUCTION

- 1) Le programme de pilote vérificateur agréé (PVA) permet d'offrir un service de vérification des compétences en vol qui est prompt, fiable et objectif.
- 2) La direction des Normes de l'aviation commerciale (AARTF) de Transports Canada est responsable de l'administration de l'ensemble du programme de PVA, notamment de l'établissement des politiques et des normes. La sélection des PVA, les évaluations sur place, les séances d'information, l'accréditation des PVA et la surveillance relèvent des bureaux régionaux et des Opérations nationales.

1.1 Objet

- 1) Le *Manuel du pilote vérificateur agréé* a pour objet de communiquer la politique, les directives et des conseils qui se rapportent à la nomination, la formation, l'accréditation et la surveillance des PVA, ainsi qu'aux vérifications en vol, notamment en ce qui a trait aux contrôles de compétence pilote (CCP) et aux vérifications en ligne.

1.2 Applicabilité

- 1) Ce document est applicable à tous individus, organisations et employés de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), accrédités par le ministre et autorisés en vertu du paragraphe 4.3(1) de la partie 1 de la *Loi sur l'aéronautique*.

1.3 Processus de changement

- 1) Consultez les bulletins de PVA/PAQ affichés sur le site Web de Transports Canada consacré au *Programme de pilote vérificateur agréé (PVA)* et au *Programme avancé de qualification (PAQ)*.

2.0 RÉFÉRENCES, DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents suivants doivent être utilisés de concert avec ce manuel :
 - a) Loi sur l'aéronautique (L.R., 1985, ch. A-2);
 - b) Partie IV, sous-partie 401 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) – *Délivrance des licences et formation du personnel*;
 - c) Partie VI, sous-partie 604 du RAC – *Exploitants privés et transport de passagers*;
 - d) Partie VII, sous-partie 702 du RAC – *Opérations de travail aérien*;
 - e) Partie VII, sous-partie 703 du RAC – *Exploitation d'un taxi aérien*;
 - f) Partie VII, sous-partie 704 du RAC – *Exploitation d'un service aérien de navette*;
 - g) Partie VII, sous-partie 705 du RAC – *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*;
 - h) Publication de Transports Canada, TP 9685 – *Manuels des simulateurs d'avions et de giravions*;
 - i) TP 14727 – *Vérification de compétence pilote et qualification du type d'aéronef – Guide de test en vol (Avions)*;
 - j) TP 14728 – *Vérification de compétence pilote et qualification du type d'aéronef – Guide de test en vol (Hélicoptères)*.

2.2 Site Web de Transports Canada sur le programme de PVA et le PAQ

- 1) La page intitulée *Programme de pilote vérificateur agréé et Programme avancé de qualification* du site Web Transports Canada contient des renseignements supplémentaires (comme des bulletins PVA) s'adressant à la communauté des PVA. Voici l'adresse de cette page Web :
<https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/commerce-normesoperationnelles-pva-menu-380.htm>

2.3 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes les éditions antérieures de ce même document.

2.4 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins de ce document :
 - a) **Accréditation** – Autorisation officielle d'effectuer des vérifications en vol qui dépendent des qualifications d'une personne et du besoin continu d'aide au ministre dans l'exécution de ses pouvoirs et fonctions. Voir « Délégation » (par le ministre). [Accréditation]
 - b) **Action vitale** – Mesure que doit prendre l'équipage de conduite afin de corriger une situation susceptible de compromettre la sécurité du vol. Cette mesure doit être prise en temps voulu conformément aux dispositions de l'AOM ou des SOPs, selon le cas. [Vital action].
 - c) **Agents de délivrance de licences** – Voir « Personne autorisée ». [Licensing Agents]

- d) **Autorisation spéciale** – Autorisations, conditions et limites associées au certificat d'exploitant aérien (CEA) et assujetties à des conditions définies dans le manuel d'exploitation. Ce terme remplace le terme « spécifications d'exploitation ». [*Special Authorization*]
- e) **CCP en vol** – Partie d'un CCP à bord d'un aéronef effectuée en combinaison avec la partie du CCP sur simulateur. Cela peut découler du niveau d'approbation et de fidélité du simulateur, des particularités d'un programme de formation approuvé ou du stade atteint par le candidat. [*Airborne PPC*]
- f) **CCP/IFR** – Contrôle de la compétence du pilote (CCP) effectué selon les règles de vol aux instruments (IFR). On estime qu'un CCP/IFR satisfait aux diverses exigences d'une qualification aux instruments, notamment pour une délivrance initiale. [*PPC/IFR*]
- g) **CCP/VFR** – Contrôle de la compétence du pilote effectué selon les règles de vol à vue (VFR). On estime qu'un CCP/VFR satisfait aux diverses exigences des opérations effectuées selon les règles de vol à vue seulement. [*PPC/VFR*]
- h) **CCP réalisé sur simulateur** – CCP effectué dans un simulateur de vol complet. [*Simulator PPC*]
- i) **CCP scénarisé** – Document qui régit les événements présentés aux candidats lors d'un CCP qui est effectué dans un simulateur. Le scénario fournit un plan détaillé pour exécuter les exercices de test en vol obligatoires (c.-à-d. les manœuvres) en vertu de la norme de la partie VII du RAC – Calendrier des CCP. D'autres renseignements, comme les communications sur le contrôle de la circulation aérienne (CCT) et des instructions liées aux dispositifs et aux simulateurs, sont fournis. [*Scripted PPC*]
- j) **CCP sur aéronef** – CCP qui est effectué à bord d'un aéronef en vol. [*Aircraft PPC*]
- k) **Certificat** – Aux fins de ce document, il s'agit du certificat d'exploitation aérienne. [*Certificate*]
- l) **Contrôle de compétence** – Vérification effectuée en vertu de la sous-partie 604 du RAC. Voir l'applicabilité du PVA à l'alinéa 604.142(4)c(ii) du RAC. Également une vérification applicable à certains exploitants en vertu des sous-parties 702 et 703 du RAC. Voir l'applicabilité au PVA aux paragraphes 702.66(1) et 703.90(1) du RAC. [*Competency Check*]
- m) **Contrôle de la compétence du pilote (CCP)** – Une vérification en vol effectuée par un pilote vérificateur agréé (PVA) ou un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) conformément au calendrier des CCP approprié qui est précisé dans les normes de la partie VII du RAC. [*Pilot Proficiency Check (PPC)*]
- n) **Contrôle de compétence de vol aux instruments (CCVI)** – Un événement récurrent pour confirmer le maintien d'un niveau de compétence qui répond aux normes de performance requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments. Consulter la Circulaire d'information (AC) 401-004. [*Instrument Proficiency Check (IPC)*]
- o) **Commandant de bord (CdB)** - Le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef. [*Pilot-In-Command (PIC)*]
- p) **Pilote de vérification en ligne** – Individu qui est employé à titre de commandant de bord par un exploitant assujetti à la sous-partie 705 du RAC et qui est nommé pour effectuer des vérifications en ligne dans le cadre du programme de vérifications en ligne. Ces vérifications en ligne excluent celles qui sont exigées pour les opérations avec distance de vol prolongée (ETOPS), les opérations du pilote de relève en croisière (PRC) et les opérations RNAV. [*Line Check Pilot*]
- q) **Commandant en second (SIC)** – Pilote qui relève du commandant de bord (PIC) à bord d'un type d'aéronef certifié ou lors d'opérations exigeant plus d'un membre de l'équipage de conduite requis. Synonyme de copilote dans ce document. [*Second-In-Command (SIC)*]

- r) **Compatibilité professionnelle** – Volonté avérée de travailler en équipe avec Transports Canada pour appliquer les principes de la sécurité aérienne. [Professional Suitability]
- s) **Cours de PVA (initial)** – Cours conçu pour le nouveau candidat PVA qui a atteint les objectifs de compétence décrits dans le Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours PVA (SGDDI n° 5440462). [*PVA (Initial) Cours*]
- t) **Cours de PVA (périodique)** – Cours conçu pour le candidat PVA habituel qui a atteint les objectifs de compétence décrits dans le Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours PVA (SGDDI n° 5440462). [*PVA (Recurrent) Course*]
- u) **Contrôle de PVA (initial)** – Évaluation initiale pour confirmer qu'un candidat PVA peut effectuer adéquatement un CCP ou une vérification en ligne et traiter les documents nécessaires. Ces évaluations sont effectuées par un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) de Transports Canada. [*PVA (Initial) Monitor*]
- v) **Contrôle de PVA (périodique)** – Évaluation périodique pour confirmer qu'un candidat PVA peut effectuer adéquatement un CCP et traiter les documents nécessaires. Ces évaluations sont effectuées par un CASI de Transports Canada. [*PVA (Recurrent) Monitor*]
- w) **Délégation (par le ministre)** – Approbation du ministre autorisant toute personne ou catégorie de personnes à exercer ou à exécuter – sous réserve de restrictions ou de conditions indiquées par le ministre – les pouvoirs, les tâches ou les fonctions du ministre en vertu de la partie 1 de la Loi sur l'aéronautique, autres que les pouvoirs de promulguer un règlement, un arrêté, une mesure de sûreté ou une injonction ministérielle. Voir Accréditation. [*Delegation (by Minister)*]
- x) **Document d'aviation canadien** – Sous réserve du paragraphe (3) de la Loi sur l'aéronautique, tout document (permis, licence, accréditation, certificat ou autre) délivré par le ministre en vertu de la partie I de la Loi sur l'aéronautique à une personne ou à l'égard d'une personne ou relativement à un produit aéronautique, un aérodrome, un équipement ou un service. [*Canadian aviation document*].
- y) **Directeur des programmes de simulation (DPS)** – La personne responsable (à Transports Canada) de l'administration générale et du fonctionnement du programme national d'évaluation des simulateurs. [*Manager, Simulator Program (MSP)*]
- z) **Dispositif de formation simulant le vol (DFSV)** – Simulateur d'entraînement au vol approuvé par Transports Canada, comme le définit le Manuel des simulateurs d'avions et de giravions (TP 9685), et certifié conformément au paragraphe 606.03 du RAC. [*Flight Simulation Training Device (FSTD)*]
- aa) **Écart** – Mesure quantifiable d'une variation dans la précision par rapport à une tolérance spécifiée pour un exercice en vol. Les écarts sont incorporés dans l'élément de compétence de gestion des aéronefs de l'échelle d'évaluation à quatre points. [*Deviation*]
- bb) **ECF/PVA** – PVA qui acquiert sa qualification sur la base de sa qualification et de son expérience d'évaluateur du centre de formation (ECF) de la FAA (partie 142). [*TCE/ACP*]
- cc) **Effectuer** – Participer activement à toutes les phases d'une vérification en vol, ce qui comprend les préparatifs du vol, l'exposé, le contrôle et le déroulement des diverses étapes de l'évaluation de la vérification en vol de la prestation du candidat, le compte rendu après vol et le traitement adéquat des documents requis, y compris la certification des licences du candidat. [*Conduct*]
- dd) **Éléments de compétences non techniques** – Dans ce manuel, cela renvoie aux compétences de collaboration, de leadership et de gestion, à la connaissance de la situation et à la prise de décision. Les éléments de compétences non techniques sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à quatre points. [*Non-Technical Skill Elements*]
- ee) **Éléments de compétences techniques du pilote instructeur** – Dans ce manuel, cela renvoie aux compétences et aux connaissances techniques et de pilotage de l'avion. Les

éléments de compétences techniques sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à 4 points. [Technical Skill Elements]

- ff) **Éléments manquants, fonctionnant mal ou défectueux (MMI)** – Dans le cadre de la FAA, un élément du dispositif d'entraînement de vol (DEV) qui doit être présent et qui doit bien fonctionner afin de réussir une manœuvre, une procédure ou une tâche. [Missing, Malfunction or Inoperative (MMI)]
- gg) **Employé de la compagnie** – Personne employée à temps partiel ou à temps complet, ou encore à contrat de façon saisonnière. [Company Employee]
- hh) **Erreur** – Évaluation qualitative d'une action ou d'une inaction par l'équipage de conduite qui entraîne un écart par rapport aux intentions ou aux attentes de l'équipage de conduite. Les erreurs prises en considération dans l'élément lié aux compétences et aux connaissances techniques de l'échelle d'évaluation à quatre points. [Error]
- ii) **Exercice de test de vol** – Une manœuvre, une tâche ou un élément répertorié dans les documents suivants :
 - i) Normes du Règlement de l'aviation canadien (RAC);
 - ii) Publication de Transports Canada, TP 14727 – Vérification de compétence et qualification de type d'aéronef (Avions);
 - iii) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef Hélicoptère);
 - iv) Formulaire de Transports Canada intitulé Rapport de text en vol – *Contrôle de la compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279). [Flight Test Exercise]
- jj) **Exploitant** – Détenteur d'un certificat d'exploitant aérien en vertu de la partie VII du RAC ou détenteur d'un document d'immatriculation d'un exploitant privé en vertu de la sous-partie 604 du RAC. [Operator]
- kk) **Formation d'avancement** – Formation suivie par le commandant en second (SIC) pour devenir commandant de bord (PIC). [Upgrade Training]
- ll) **Formation en vol et éducation aéronautique (FVEA)** – Système informatique de Transports Canada utilisant des données compilées provenant de rapports sur les tests en vol et les feuilles de réponse des examens écrits. [Flight Training and Aviation Education (FTAE)]
- mm) **Gestion des menaces et des erreurs (GME)** – La gestion des menaces et des erreurs (GME) peut être considérée comme un ensemble de techniques de vol en situation difficile. Elle dote le pilote de compétences et de comportements lui permettant de reconnaître et d'éviter les problèmes, qui – s'ils sont ignorés ou s'ils ne sont pas pris en compte – pourraient donner lieu à une situation d'aéronef indésirable (UAS) et causer un incident ou un accident. La GME suppose que les menaces, les erreurs et même les situations d'aéronefs indésirables (comme l'écart d'altitude) sont des occurrences quotidiennes que les pilotes doivent gérer pour assurer la sécurité. La GME est essentielle à la GRE actualisée. [Threat and error management (TEM)]
- nn) **Gestion des ressources de l'équipage actualisée (GRE actualisée)** – Expression de la gestion acutelle des ressources de l'équipage (GRE). La GRE actualisée intègre le perfectionnement des compétences techniques aux communications et à la formation en coordination de l'équipage ainsi que la gestion des risques opérationnels, en appliquant les concepts de gestion des menaces et des erreurs (GME). [Contemporary Crew Resource Management (Contemporary CRM)]
- oo) **Gestion des ressources de l'équipage (GRE)** – Utilisation efficace des ressources disponibles pour réaliser des opérations sécuritaires et rentables. L'objectif de la GRE est d'améliorer les compétences en matière de communications, de facteurs humains et de

gestion des membres d'équipage concernés. L'accent est mis sur les aspects non techniques du rendement de l'équipage. [Crew Resource Management (CRM)]

- pp) **Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux (GSCD)** – Pour Transports Canada, guide permettant d'être exempté des exigences initiales d'approbation pour les simulateurs. [Simulator Component Inoperative Guide (SCIG)]
- qq) **Inspecteur de l'aviation civile (IAC)** – Prédécesseur de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) [Civil Aviation Inspector (CAI)]
- rr) **Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC)** – Inspecteur de Transports Canada formé et autorisé à effectuer des opérations de vérification en vol et des contrôles de PVA (initiaux et périodiques). [Civil Aviation Safety Inspector (CASI)]
- ss) **Inspecteur principal de l'exploitation (IPE)** – Inspecteur désigné de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) de Transports Canada affecté à un exploitant qui est assujéti à la partie VII du RAC. [Principal Operations Inspector (POI)]
- tt) **Manuel d'exploitation de l'aéronef (MEA)** – Manuel de pilotage, manuel d'exploitation destiné au pilote (MUP), manuel d'exploitation destiné à l'équipage de conduite (FCOM) ou manuel préparé par l'exploitant aérien destiné à guider les membres d'équipage lors de l'utilisation des aéronefs de l'exploitant en question. [Aircraft Operating Manual (AOM)]
- uu) **Manuel du pilote vérificateur de transporteurs aériens (TP6533)** – Prédécesseur du Manuel du pilote vérificateur approuvé (TP6533). Ce document est mentionné officiellement (c. à-d. habilité) dans le RAC et les normes. [Company Check Pilot Manual (TP6533)]
- vv) **Normes de service aérien commercial (NSAC)** – Normes du RAC publiées sous l'autorité du ministre et appliquées aux services aériens commerciaux exploités par des exploitants aériens. Aussi appelées Normes du RAC dans ce manuel. [Commercial Air Service Standards (CASS)]
- ww) **Personne autorisée** – Personne à qui a été délégué le pouvoir d'agir en tant qu'agent de délivrance de licence pour l'octroi d'avantages temporaires (c.-à-d., des qualifications de type et/ou des qualifications de vol aux instruments) dans le Carnet de documents d'aviation (CAD) du candidat en signant la rubrique des avantages supplémentaires au verso de la licence temporaire du candidat ou en remplissant une fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (26-0267). [Authorized person].
- xx) **Personne qualifiée** – Dans le cas d'un CCP effectué dans un simulateur, cela signifie :
 - i) soit un pilote détenant un CCP valide (ou son équivalent étranger) pour le même type d'aéronef que celui utilisé par le candidat pendant la vérification;
 - ii) soit une personne qui a été recommandée en vue d'une vérification en vol sur ce type d'aéronef;
 - iii) soit un pilote d'entraînement qualifié sur le même type d'aéronef que celui utilisé par le candidat pendant la vérification si ce dernier est jugé acceptable tant par l'exploitant que par le candidat au CCP. [Qualified Person]
- yy) **Pilote aux commandes (PC)** – L'expression « pilote aux commandes (PC) » renvoie au pilote chargé de gérer la trajectoire de vol actuelle et prévue de l'aéronef dans un poste de pilotage à équipage. [Pilot Flying (PF)]
- zz) **Pilote qui n'est pas aux commandes (PNF)** – Le terme « pilote qui n'est pas aux commandes (PNF) » a été remplacé par le terme « pilote surveillant (PM) » dans ce manuel. Voir Pilote surveillant (PM). [Pilot Not Flying (PNF)]
- aaa) **Pilote surveillant (PM)** – Le terme « pilote surveillant » remplace le terme « pilote qui n'est pas aux commandes (PNF) ». Le PM est chargé de surveiller le vecteur de la

- trajectoire de vol actuel, futur et prévu de l'aéronef dans un poste de pilotage à équipage multiple. [Pilot Monitoring (PM)]
- bbb) **Pilote vérificateur agréé (PVA)** – Personne officiellement autorisée à effectuer des vérifications en vol, au nom du ministre des Transports en vertu de la partie 1, paragraphe 4.3(1) de la Loi sur l'aéronautique. [Approved Check Pilot (PVA)]
- ccc) **Plan d'action** – Terminologie adoptée de la Federal Aviation Administration (FAA). Un plan d'action est similaire à un CCP scénarisé, mais il est moins formel. C'est un outil réservé à l'usage du PVA pour l'évaluation d'un candidat. Un plan d'action contient une liste de tous les exercices de test en vol exigés, énumérés dans l'annexe sur le CCP de la norme pertinente de la partie VII du RAC. Le plan d'action peut comprendre un ou plusieurs scénarios regroupant plusieurs des exercices de test en vol exigés. [Plan of Action]
- ddd) **Pilote de sécurité** – Dans le cas d'un aéronef à équipage multiple, un pilote instructeur ou un pilote qui détient un CCP valide sur le même type d'aéronef pour lequel le candidat fait l'objet d'une vérification. [Safety Pilot]
- eee) **Pilote instructeur** – Pilote qui satisfait aux exigences de la norme applicable de la partie VII du RAC. [Training Pilot]
- fff) **Procédures d'utilisation normalisées (SOP)** – Procédures préparées par un exploitant aérien afin de permettre aux membres d'équipage de conduite d'utiliser un aéronef dans les limites fixées par le manuel de vol de l'aéronef (MVA), le manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM) et/ou le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC). [Standard Operating Procedure(s) (SOPs)]
- ggg) **PVA (simulateur seulement)** – PVA sans certificat médical valide et autorisé à effectuer des CCP dans un simulateur seulement. [PVA (Simulator Only)]
- hhh) **PVA (type A)** – PVA autorisé à effectuer des CCP et des vérifications en ligne [sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) seulement]. [ACP (Type A)]
- iii) **iPVA (type B)** – PVA autorisé à effectuer des vérifications en ligne (sous-partie 705 du RAC seulement). [ACP (Type B)]
- jjj) **PVA (VFR seulement)** – PVA autorisé à effectuer des CCP et des vérifications en vol selon les règles de vol à vue (VFR) seulement. [ACP (VFR Only)]
- kkk) **Séquence portant sur les vols IFR** – Exercice de test en vol associé à des procédures de vol aux instruments comprenant, entre autres, la planification des vols, les départs normalisés aux instruments (SID), les attentes, les arrivées normalisées aux instruments (STAR), les approches aux instruments ou les approches interrompues. [IFR-Related Sequence]
- lll) **Situation d'aéronef indésirable (UAS)** – Position, vitesse, altitude ou configuration d'aéronef découlant d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite qui réduit clairement les marges de sécurité. [Undesired Aircraft State (UAS)]
- mmm) **Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)** – Organisme quasi-judiciaire établi en 2003 en vertu de la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada. Le Tribunal a remplacé le Tribunal de l'aviation civile qui avait été établi en vertu de la partie IV de la Loi sur l'aéronautique en 1986. [Transport Appeal Tribunal of Canada (TATC)]
- nnn) **Vérification en ligne** – Une vérification en vol effectuée conformément à l'alinéa 705.106(1)d) du RAC et qui est entreprise à l'achèvement d'un entraînement en ligne. [Line Check]
- ooo) **Vérification en vol** – Dans ce manuel, cela renvoie au CCP ou à la vérification en ligne. [Flight Check]

- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent au présent document :
- a) **ADO** – Directeur associé des opérations;
 - b) **AESA** – Agence européenne de la sécurité aérienne;
 - c) **AIM de TC** – Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (TP 14371);
 - d) **AOM** – Manuel d'exploitation de l'aéronef;
 - e) **ATC** – Contrôle de la circulation aérienne;
 - f) **ATPL** – Licence de pilote de ligne, AA – Avion; AH – Hélicoptère;
 - g) **BPR** – Bureau de première responsabilité;
 - h) **CCP** – Contrôle de la compétence du pilote;
 - i) **CDB** – Commandant de bord;
 - j) **CET** – Chef d'équipe technique;
 - k) **CPL** – Licence de pilote professionnel (CA – Avion ou CH – Hélicoptère);
 - l) **CRPP** – Gestion des ressources du poste de pilotage;
 - m) **CTC** – Centre de Transports Canada;
 - n) **DIEP** – Document d'immatriculation d'exploitant privé;
 - o) **DFSV** – Dispositif de formation simulant le vol;
 - p) **ETOPS** – Opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée;
 - q) **FAA** - Federal Aviation Administration;
 - r) **FARs** - Federal Aviation Regulations;
 - s) **FCOM** - Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite;
 - t) **FOM** – Manuel des opérations aériennes;
 - u) **GSCD** – Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux;
 - v) **IAC** – Inspecteur de l'aviation civile de Transports. Prédécesseur de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC);
 - w) **IAP** – Procédures d'approche aux instruments;
 - x) **IFR** – Règles de vol aux instruments;
 - y) **IFT** – Test de vol aux instruments;
 - z) **ISAC** – Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile;
 - aa) **MAP** - Point d'approche interrompue;
 - bb) **MEC** – Manuel d'exploitation de la compagnie;
 - cc) **MMI** – Éléments manquants, fonctionnant mal ou inopérants;
 - dd) **MPDLP** – Manuel des procédures de délivrance des licences du personnel;
 - ee) **MVA** – Manuel de vol de l'aéronef
 - ff) **MVG** – Manuel de vol du giravion
 - gg) **MVH** – Manuel de vol de l'hélicoptère
 - hh) **NSAC** – Normes de service aérien commercial;
 - ii) **PRC** – Pilote de relève en croisière;
 - jj) **PVA** – Pilote vérificateur agréé;

- kk) **RAC** – Règlement de l’aviation canadien;
- ll) **SIC** – Commandant en second;
- mm) **SID** – Procédure normalisée aux instruments;
- nn) **SOP** – Procédures d’utilisation normalisées;
- oo) **STAR** – Arrivée normalisée aux instruments;
- pp) **TATC** – Tribunal d’appel des transports du Canada;
- qq) **TEM** – Gestion des menaces et des erreurs;
- rr) **UAS** – Situation d’aéronef indésirable.

3.0 PROGRAMME ET SERVICES DU PVA

3.1 Pouvoirs du PVA

- 1) Services du PVA offerts aux exploitants assujettis à la partie VII du RAC :
 - a) Un PVA peut être autorisé à effectuer des vérifications de vols sur certains aéronefs pour lesquels il détient une qualification de type appropriée (générale ou particulière) et qui sont exploités en vertu des sous-parties suivantes du RAC :
 - i) sous-partie 702;
 - ii) sous-partie 703;
 - iii) sous-partie 704;
 - iv) sous-partie 705.
- 2) PVA (type A) et (type B) :
 - a) Les PVA sont classés en deux catégories : type A ou type B.
 - b) Les PVA (type A) sont autorisés à effectuer des contrôles de la compétence du pilote (CCP) dans un simulateur ou un aéronef approprié. Ils peuvent également être autorisés à effectuer des vérifications en ligne dans un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 705 du RAC.
 - c) Les PVA (type B) sont autorisés à effectuer les vérifications en ligne qui sont exigées en vertu de la sous-partie 705 du RAC seulement. Les autorisations des PVA (type B) sont accordées quand un exploitant aérien exige les vérifications suivantes :
 - i) connaissance des opérations de navigation de surface en route (RNAV);
 - ii) certification de pilote de relève de croisière;
 - iii) certification d'opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée étendue (ETOPs).

Remarque : Consultez l'alinéa 705.106(1)(d) du RAC, les normes du RAC et la circulaire d'information AC 705-003 pour plus de renseignements.

- d) Vous trouverez ci-dessous un résumé des autorisations possibles du PVA :

Autorisations du PVA	(Type A)	(Type B)
PPC/IFR	✓	
PPC/VFR	✓	
PPC/IFR (simulateur seulement)	✓	
Vérifications en ligne (sous-partie 705 du RAC seulement)	✓	✓

- e) Si l'autorisation du PVA (type A) devient invalide en raison d'un contrôle de PVA qui a expiré, l'autorisation du PVA (type B) pour mener des vérifications en ligne restera en vigueur.

- 3) Types d'aéronefs approuvés – Avions
- a) Nombre maximum
 - i) L'accréditation du PVA indiquera un maximum de trois (3) types d'avions.
 - ii) Le PVA ou le candidat PVA peut demander deux types d'avions de plus pour un maximum de cinq (5) types d'avion. Dans ce cas, le PVA ou le candidat PVA devra transmettre des renseignements afin d'appuyer une évaluation des risques pour la quatrième et cinquième qualification de types d'avions.
 - b) Autres limites possibles
 - i) Séries et modèles particuliers de types d'avions
 - A) Les séries et modèles particuliers de types d'avions peuvent présenter de nombreuses différences par rapport à d'autres séries et modèles saisis dans le cadre de la même qualification de type du pilote.
 - ii) Automatisation et technologie
 - A) Les modèles d'avions équipés de systèmes d'avionique intégrés, des systèmes FMS, EFIS, RNAV/GPS ou d'autres technologies de guidage et de gestion de vol de pointe exigent de vastes connaissances particulières de l'utilisateur final de la part du PVA.
 - iii) Types et complexités des opérations de vol
 - A) Pour les opérations de vol complexes, l'utilisation des SOP est de plus en plus importante, et, à cette fin, les PVA doivent connaître les procédures utilisées par les équipages qui sont évalués.
 - iv) Toute autre raison que Transports Canada juge importante.
 - c) Les avions terrestres et hydravions monomoteurs et multimoteurs, autres que ceux à hautes performances (s'ils sont approuvés) pour lesquels une qualification de type particulière n'est pas nécessaire seront considérés comme des avions nécessitant une qualification de type générale. Les approbations pour effectuer des vérifications de vol sur un avion avec ce type de qualification peuvent être limitées en fonction des connaissances et de l'expérience et peuvent être assujetties à d'autres conditions décrites dans ce manuel.
- 4) Types d'aéronefs approuvés – Hélicoptères
- a) Nombre maximum
 - i) Le nombre maximum de types d'hélicoptères pour lequel un PVA est autorisé à effectuer des CCP dépendra du type d'hélicoptère (multimoteur ou monomoteur).
 - ii) Les CCP – qui comprennent une partie des procédures de vol aux instruments de l'annexe – sont effectués à bord d'hélicoptères certifiés en vol IFR.
 - iii) L'accréditation du PVA précisera l'un des éléments suivants :
 - A) Un maximum de trois (3) types d'hélicoptères, si deux (2) hélicoptères sont bimoteurs et un (1) hélicoptère est monomoteur.
 - B) Un maximum de quatre (4) types d'hélicoptères, si un (1) hélicoptère est bimoteur et trois (3) sont monomoteurs.
 - C) Un maximum de cinq (5) types d'hélicoptères, si les cinq (5) hélicoptères sont monomoteurs.
 - iv) Le ministre peut limiter le nombre maximum de types d'hélicoptère en fonction de leur complexité.

- v) Un PVA, ou un candidat PVA, peut demander un type supplémentaire, seulement si le type demandé est semblable à l'un des types qui figure déjà sur la liste de l'accréditation du PVA; ce dernier devra transmettre des renseignements pour appuyer une évaluation des risques.
- b) Autres limites possibles
- i) Séries et modèles particuliers de types d'hélicoptères
 - A) Les séries et modèles particuliers de types d'hélicoptères peuvent présenter de nombreuses différences par rapport à d'autres séries et modèles saisis dans le cadre de la même qualification de type.
 - ii) Automatisation et technologie
 - A) Les modèles d'hélicoptères équipés de systèmes d'avionique intégrés, des systèmes FMS, EFIS, RNAV/GPS ou d'autres technologies de guidage et de gestion de vol de pointe exigent de vastes connaissances particulières de l'utilisateur final de la part du PVA.
 - iii) Types et complexités des opérations de vol
 - A) Pour les opérations de vol complexes, l'utilisation des SOP est de plus en plus importante, et à cette fin, les PVA doivent bien connaître les procédures utilisées par les équipages qui sont évalués.
 - iv) Toute autre raison que Transports Canada juge importante.
- 5) CCP effectués dans le seul but de délivrer une qualification de type
- a) Les PVA (type A) sont autorisés à effectuer un CCP du personnel qui n'est pas associé à un exploitant canadien, à condition qu'ils aient l'autorisation de Transports Canada pour le faire.
 - b) Dans ce cas, le candidat doit :
 - i) avoir suivi un programme de formation au sol et en vol reconnu pour le type d'aéronef demandé. Cette formation peut avoir été offerte par un établissement de formation et de qualification de type (TRTO) approuvé ou un centre de formation assujéti à la partie 142 de la FAA;
 - ii) avoir effectué au moins 250 heures de vol à bord d'aéronefs;
 - iii) avoir réussi un contrôle de la compétence du pilote (CCP) effectué en vertu de la partie VII du RAC s'appliquant au type d'aéronef.
 - c) S'il réussit le CCP, le PVA peut obtenir des avantages provisoires incluant une qualification de type particulière ou une qualification de vol aux instruments, à condition que les exigences de l'article 401.06 du RAC soient respectées.
 - d) Consulter le chapitre 7 de ce manuel sur les procédures administratives au moment de remplir le formulaire intitulé *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) concernant certaines exigences.
- 6) CCP effectués dans le seul but de délivrer une qualification de vol aux instruments
- a) Les PVA (type A) sont autorisés à effectuer un CCP du personnel qui n'est pas associé à un exploitant canadien, à condition qu'ils aient l'autorisation de Transports Canada pour le faire.
 - b) Un CCP/IFR réussi satisfait les exigences de compétences nécessaires pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments.
 - c) Les PVA (type A) peuvent être autorisés à délivrer une qualification de vol aux instruments pour les pilotes qui sont employés par un exploitant, mais qui ne sont pas

tenus de réussir un contrôle de la **compétence** du pilote (CCP). Cela comprend les opérations qui permettent un contrôle des compétences.

- d) Dans ce cas, le PVA effectue un CCP.
 - e) Consulter le chapitre 7 de ce manuel sur les procédures administratives au moment de remplir le formulaire intitulé *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) concernant certaines exigences.
- 7) Autres autorisations du PVA
- a) En plus des autorisations du PVA qui sont indiquées dans ce manuel en vertu de la partie VII du RAC, les PVA sont autorisés, aux termes d'autres parties du RAC, d'effectuer les vérifications en vol suivantes :
 - i) contrôle des compétences en vertu de la sous-partie 604 du RAC;
 - ii) contrôle de compétence de vol aux instruments (CCVI) conformément à la circulaire d'information AC 401-004.
 - b) Les détails concernant ces autorisations ne sont pas fournis dans ce manuel ni la lettre d'autorisation.
- 8) Les candidats qui sont des PVA.
- a) Un PVA peut effectuer un CCP pour un candidat PVA ou ISAC sans autorisation spéciale de Transports Canada.

3.2 Responsabilités principales

- 1) Le PVA est responsable de tous les aspects de son accréditation, ce qui comprend également les tâches administratives.
- 2) Le PVA ne peut utiliser son accréditation et doit en aviser Transports Canada, s'il fait face à l'une des situations suivantes :
 - a) accident ou incident d'avion;
 - b) infraction de la *Loi sur l'aéronautique* ou du RAC;
 - c) échec à son contrôle de compétence;
 - d) certificat médical non valide;
 - e) changement de statut pouvant créer un conflit d'intérêts potentiel, comme le décrit ce manuel.
- 3) Le PVA doit être disponible quand Transports Canada veut communiquer avec lui directement au sujet du rendement de ses tâches.
- 4) Conduite et service
 - a) Le PVA appuie et représente le ministère des Transports quand il offre des services dans le cadre du programme de PVA.
 - b) Le PVA doit honorer ses rendez-vous à moins que des circonstances justifient l'annulation ou le report. Il incombe au PVA de replanifier un contrôle de compétence s'il demande un report. Si le PVA annule un contrôle de compétence sans le replanifier, il doit recommander un autre PVA ou, au moins, diriger l'exploitant ou le pilote vers le bureau régional approprié de Transports Canada.
 - c) À titre d'agent du ministre, le PVA doit traiter les candidats faisant l'objet d'un contrôle de compétence avec politesse et respect, ainsi que les exploitants qui les emploient. Le PVA doit exercer un devoir de diligence et respecter la politique sur les conflits d'intérêts.

3.3 Conflit d'intérêts

- 1) Par conflit d'intérêts, on entend tout lien, familial, financier ou autre, qui pourrait influencer, consciemment ou non, les décisions du PVA de sorte que la sécurité des pilotes ne constitue plus la première ou la principale priorité.
- 2) Conflit d'intérêts apparent et conflit d'intérêts réel
 - a) Les PVA se retrouvent, par la force des choses, en situation de conflit d'intérêts apparent puisque, dans l'exercice de leurs fonctions de vérification en vol, ils sont à la fois employés de l'exploitant et délégués du ministre.
 - b) Afin d'éviter un **conflit d'intérêts réel**, il est primordial que les PVA respectent à la lettre les politiques et les lignes directrices contenues dans ce manuel. Le non-respect de ces dernières risque d'entraîner la suspension ou l'annulation de l'accréditation du PVA.
- 3) Voici quelques exemples de situations pouvant être considérées comme des conflits d'intérêts :
 - a) intérêt financier dans une compagnie;
 - b) participation directe à titre de propriétaire d'une compagnie;
 - c) poste de haute direction, p. ex. responsable exécutif, directeur des opérations aériennes ou chef pilote;
 - d) nombre important d'actions détenues dans la compagnie;
 - e) participation à un syndicat ou une association de pilotes;
 - f) lien particulier entre le PVA et le candidat faisant l'objet du contrôle de compétence, surtout quand le candidat est directeur des opérations, responsables exécutifs, chef pilote ou PVA;
 - g) liens familiaux avec les propriétaires de la compagnie;
 - h) privilèges ou avantages qui pourraient avoir une influence sur la capacité du PVA d'exécuter ses fonctions.
- 4) Déclarer un conflit d'intérêts potentiel
 - a) Un intérêt financier ou autre n'empêchera pas automatiquement un candidat de recevoir une autorisation de PVA. Transports Canada évaluera chaque cas, en tenant compte des circonstances.
 - b) Pour déterminer si son conflit d'intérêts est réel ou apparent, le candidat PVA déclarera à Transports Canada tout conflit d'intérêts potentiel dont il a connaissance. Les PVA doivent être prêts à discuter (en tout temps) des changements apportés à leur statut.
 - c) Si un PVA se trouve dans une situation pouvant donner lieu à un conflit d'intérêts réel, il doit transmettre immédiatement un rapport complet à Transports Canada.
 - d) En fin de compte, il incombe à Transports Canada de décider s'il existe un conflit d'intérêts pouvant influencer la capacité du PVA de mener une vérification en vol impartiale.
- 5) Obligation de transmettre un rapport concernant les tentatives d'entrave ou d'influence
 - a) Les PVA doivent aviser Transports Canada immédiatement si quelqu'un tente de les entraver ou de les influencer dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, Transports Canada enquêtera sur l'incident et prendra les mesures qui s'imposent.

3.4 Responsabilité

- 1) Quand les PVA offrent des services, ils sont considérés comme des agents de l'État, étant donné qu'ils agissent au nom du ministre.

- 2) Le gouvernement du Canada, en vertu de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*, indemniser les PVA pour tout acte ou toute omission résultant de l'exécution de leurs fonctions.
- 3) Le gouvernement du Canada ne leur adressera aucune réclamation basée sur la responsabilité personnelle (concernant les dommages pour lesquels l'État doit verser une indemnisation), si les PVA ont agi dans les limites de leurs fonctions, honnêtement, sans intention de nuire, et s'ils ont accompli leurs obligations comme l'aurait fait toute autre personne raisonnable engagée dans la même activité.
- 4) Des renseignements supplémentaires sur la responsabilité des PVA peuvent être consultés dans le document intitulé *Responsabilité dans l'exercice des pouvoirs délégués* (TP 11825).

3.5 Personnes autorisées (agents de délivrance de licences)

- 1) L'accréditation de la personne autorisée permet à un individu d'agir à titre d'agent de délivrance de licences de Transports Canada afin de délivrer des avantages temporaires et de faciliter de processus de délivrance des licences. Les PVA (type A) reçoivent généralement le pouvoir délégué pour cet avantage, moyennant certaines restrictions.
- 2) Les PVA (type A) détenant une accréditation de personne autorisée peuvent annoter des avantages temporaires (c.-à-d. une nouvelle qualification de type d'aéronef ou de vol aux instruments) sur la licence d'un pilote. Cela permet d'exercer immédiatement un nouvel avantage tout en attendant des documents officiels qui seront délivrés par Transports Canada.
- 3) Portée des activités
 - a) Sauf indication contraire dans la lettre d'accréditation pour PVA, la portée des activités du PVA en tant que personne autorisée est limitée à des types d'aéronefs répertoriés dans la liste figurant dans la lettre d'accréditation du PVA.
- 4) Connaissances requises
 - a) Les PVA (type A) acquièrent les connaissances concernant le cours de PVA (initial ou périodique). Cette formation comprend les renseignements sur les sujets suivants :
 - i) l'émission des qualifications de type particulières (avion ou hélicoptère), s'il y a lieu;
 - ii) l'émission des qualifications de vol aux instruments;
 - iii) la demande d'approbation d'une qualification dûment remplie (formulaire 26-0083).
- 5) Documents
 - a) Les avantages de la personne autorisée pour le PVA sont émis avec la lettre d'accréditation du PVA.
- 6) Période de validité
 - a) Toute prolongation de la période de validité d'un cours de PVA (initial ou périodique) prolonge automatiquement les avantages d'accréditation de la personne autorisée, et la nouvelle période de validité est calculée de la même manière.
- 7) Les PVA exerçant des avantages de la personne autorisée en traitant une demande d'avantages supplémentaires doivent faire ce qui suit :
 - a) transmettre les documents applicables à Transports Canada dans les cinq (5) jours ouvrables;
 - b) conserver des copies des documents appuyant la délivrance de la qualification pour lesquelles les avantages temporaires sont accordés pour une période de moins de deux (2) ans.

3.6 Parrainage

- 1) Avec la permission préalable de Transports Canada, les PVA peuvent être parrainés par un exploitant qui les emploie. Peu importe le lien existant entre eux et leur employeur, les PVA agissent au nom du ministre quand il offre des services de vérification en vol. En fin de compte, la responsabilité d'approuver les politiques et les instructions de programme de PVA relève des PVA et non de l'organisme qui les parraine.
- 2) Communications
 - a) Transports Canada communiquera directement avec le PVA, l'organisme de parrainage ou les deux, en ce qui concerne les fonctions ou le rendement du PVA.
- 3) Aide de l'exploitant à Transports Canada
 - a) L'exploitant peut aider Transports Canada dans les tâches suivantes :
 - i) établir la nécessité en matière de PVA dans l'organisme concerné;
 - ii) faciliter les nominations de PVA;
 - iii) offrir la formation de PVA.
- 4) Soutien administratif du PVA
 - a) Les PVA qui sont parrainés par un exploitant peuvent, avec l'accord de Transports Canada, utiliser l'infrastructure opérationnelle d'une tierce partie, comme le système de l'exploitant pour planifier les vérifications en vol, les contrôles de PVA et la tenue de dossiers respectant l'intention de ce manuel.
- 5) Autorisation de l'exploitant
 - a) Même s'ils représentent le ministre quand ils effectuent les services de vérification en vol, les PVA ont besoin de l'autorisation de l'exploitant pour effectuer les vérifications en vol de ses employés. Cette autorisation doit être officielle et un dossier de cette autorisation est conservé.

3.7 Demander les services de PVA

- 1) Les exploitants ou les pilotes canadiens peuvent obtenir les services d'un PVA :
 - a) en affectant un PVA financé par un exploitant (privilegié);
 - b) en recourant à un PVA au moyen du Système informatique des délégations (SID) – Site Web de recherche du pilote vérificateur agréé;
 - c) en recourant à un ECF/PVA de la FAA au centre de formation assujetti à la partie 142 des FAR.

Remarque : Cette option est actuellement disponible dans certains centres de formation aux États-Unis assujettis à la partie 142 des FAR.

- 2) Si l'exploitant ou le pilote ne peut pas coordonner les services d'un PVA, il est invité à communiquer avec Transports Canada.
- 3) Renseignements à fournir.
 - a) Quand il demande des services de PVA, l'exploitant ou l'individu en question doit fournir les renseignements suivants au PVA :
 - i) le type de vérification en vol (c.-à-d. CCP ou vérification en ligne);
 - ii) le type de CCP (c.-à-d. initial, renouvellement ou amélioration) au besoin;
 - iii) le statut de l'équipage du pilote au cours de la vérification en vol (c.-à-d. commandant de bord ou commandant en second);

- iv) la position de l'équipage du pilote (siège gauche ou droit);
 - v) la qualification de type ou de vol aux instruments requise;
 - vi) les exigences des autorisations spéciales (anciennement connues sous le nom de spécifications d'exploitation) du pilote évalué (c.-à-d. 600 ou 1200 RVR, approches aux instruments CAT II/III, approches aux instruments GPS, équipage minimum sans commandant en second, etc.)
- 4) Dans le cadre de leurs responsabilités en matière de tenue de registres, les PVA doivent tenir à jour les renseignements ci-dessus lors d'une demande de vérification en vol.

3.8 Exigences en matière d'avis liées aux vérifications de compétence

- 1) Transports Canada doit être avisé des vérifications en vol effectuées par les PVA. Bien que normalement un minimum de sept (7) jours est requis, les procédures varient en fonction des éléments suivants :
- a) parrainage ou non du PVA;
 - b) région de Transports Canada (ou Opérations nationales) responsable de la supervision.
- 2) Les PVA parrainés par un exploitant doivent respecter les exigences d'avis établis entre leur exploitant et Transports Canada. Les PVA qui ne sont pas parrainés par un exploitant doivent établir des exigences d'avis avec leur PVA représentant de Transports Canada.
- 3) Le calendrier de vérifications en vol du PVA doit au moins pouvoir être consulté sur demande par Transports Canada dans le cadre de ses activités de surveillance.

3.9 Initiative de l'évaluateur du centre de formation / pilote vérificateur agréé (ECF/PVA)

- 1) De nombreux pilotes canadiens reçoivent une formation sur le type d'aéronef de la part des centres de formation aux États-Unis qui sont certifiés en vertu du titre 14 du *Code of Federal Regulations* (CFR), partie 142 et desservent les exploitants américains en vertu des parties 91, 135 et 121.
- 2) Le programme de l'évaluateur du centre de formation/pilote vérificateur approuvé (ECF/PVA) a été élaboré pour améliorer les services du PVA aux exploitants canadiens et il profite des connaissances déjà acquises par les ECF assujettis à la partie 142, en ce qui concerne certains types d'aéronefs et vérifications en vol (notamment les CCP). Ce programme est administré par la région de l'Ontario de Transport Canada.
- 3) Exigences de qualification
- a) Quand Transports Canada envisage de déléguer la conduite de vérifications en vols en vertu du RAC à des personnes qualifiées pour effectuer des fonctions similaires (c.-à-d. évaluateur du centre de formation), ces requérants doivent respecter l'intention des diverses exigences en matière de licences, de qualifications, d'expérience et de maintien de la compétence décrites dans le programme de PVA.
 - b) Cela s'effectue en détenant des licences et des qualifications, en possédant un niveau similaire d'expérience et en maintenant la compétence d'une manière jugée équivalente par Transports Canada.
- 4) Formation
- a) En respectant les exigences du programme de PVA, un cours unique de PVA (initial ou périodique) peut être conçu afin d'offrir une formation de transition entre les programmes de la FAA et de Transports Canada, tout en profitant des connaissances et des compétences communes.

5) Responsabilités administratives

- a) La formation de la personne autorisée de Transports Canada (c.-à-d. l'agent de délivrance des licences) peut être offerte ou non dans le cadre du programme de l'ECF/PVA. Les ECF/PVA qui ne reçoivent pas cette formation ni l'accréditation subséquente de la personne autorisée ne peuvent pas délivrer d'avantages temporaires liés aux licences.
- b) Dans le cas où l'ECF/PVA n'est pas une personne autorisée, ce qui suit s'applique :
 - i) Rapports de test en vol
 - A) Une **copie** du formulaire intitulé *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) est fournie au client/à l'exploitant pour ses dossiers.
 - B) L'**original** du formulaire intitulé *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) est envoyé à la région de l'Ontario aux fins de traitement.
 - ii) Demande de qualification
 - A) Le formulaire original intitulé *Permis/licence d'équipage de conduite – Demande d'annotation de qualification* (formulaire 26-0083) est fourni au client/à l'exploitant qui devra communiquer avec Transports Canada.
 - iii) Afin d'obtenir des avantages temporaires, les candidats pilotes doivent présenter les documents susmentionnés en plus des documents indiquant la formation qu'ils ont suivie (p. ex. registre des rapports de formation) à l'une des autorités suivantes :
 - A) personne autorisée dans la compagnie qui les emploie;
 - B) région de l'Ontario de Transports Canada;
 - C) tout membre du personnel du CTC.
- c) Dans certains cas où l'ECF/PVA est une personne autorisée, les procédures administratives normales – y compris la délivrance d'avantages temporaires décrits dans ce manuel – s'appliquent.

4.0 ACCRÉDITATION DU PILOTE VÉRIFICATEUR AGRÉÉ (PVA)

4.1 Exigences générales du PVA

1) Un candidat PVA doit posséder ce qui suit :

- a) Licence de pilote
 - i) Une licence canadienne de pilote professionnel ou de pilote de ligne valide – Avion ou hélicoptère.
Remarque : Les candidats APV cherchant à obtenir des autorisations pour effectuer des CCP/IFR doivent détenir une licence de pilote de ligne (LPL).
- b) Qualification(s) de vol aux instruments
 - i) Une qualification pertinente et valide de vol aux instruments lorsque des opérations IFR sont effectuées;
 - ii) Une qualification valide de vol aux instruments de groupe 4 (hélicoptère), lorsque des opérations IFR ou VFR de nuit (hélicoptère) sont effectuées.
- c) Qualification(s) de type
 - i) Une qualification de type pour chaque type d'aéronef demandé dans le formulaire de demande du candidat, quand une qualification de type particulier est exigée pour l'aéronef en question;
- d) Contrôle(s) de la compétence du pilote – Avions
 - i) Un CCP de commandant de bord valide à bord du type d'avion le plus complexe déterminé par l'autorité compétente.
 - ii) Certifications pertinentes et valides si les capacités sont évaluées (p. ex. autorisations spéciales), notamment RNP et/ou RNP AR, RVR 1200/600/300, CAT II/III, collimateurs de pilotage (HUD), systèmes de vision améliorée (EVS), etc., à bord du type d'avion le plus complexe déterminé par l'autorité compétente.
 - iii) Pour les autres types d'avions, le PVA doit montrer qu'il détient l'expérience opérationnelle ou une exposition récente au cours des vingt-quatre (24) derniers mois. Pour chaque type, les éléments suivants satisferont cette exigence :
 - A) réussir avec succès un CCP (ou équivalence étrangère);
 - B) formation périodique au sol;
 - C) formation sur simulateur ou à bord d'un aéronef;
 - D) expérience des vérifications à titre d'évaluateur de centre de formation de la FAA ou de SFE de l'EASA.
- e) Contrôle(s) de compétence de pilote – Hélicoptères
 - i) S'il est autorisé à effectuer des CCP à bord d'un hélicoptère multimoteur, un CCP de commandant de bord valide sur l'un des hélicoptères multimoteurs répertoriés dans la liste figurant sur l'autorisation.
 - ii) En cas d'absence d'autorisation à bord d'un hélicoptère multimoteur, un CCP de commandant de bord valide sur l'un des hélicoptères monomoteurs répertoriés dans la liste figurant sur l'autorisation.
 - iii) En ce qui concerne l'exigence de mise à jour sur les autres types d'hélicoptères répertoriés dans la liste figurant sur l'autorisation, le PVA doit pouvoir montrer

l'expérience opérationnelle ou l'exposition récente dans les douze (12) derniers mois. Pour chaque type, les éléments suivants satisferont cette exigence :

- A) piloter en tant que membre d'équipage;
 - B) réussir un CCP (ou une équivalence étrangère);
 - C) recevoir la formation en vol sur le type d'hélicoptère ou de simulateur;
 - D) donner la formation en vol sur le type d'hélicoptère;
 - E) avoir l'expérience de vérification à titre d'évaluateur de centre de formation de la FAA ou de SFE de l'EASA.
- iv) Certifications pertinentes et valides si les capacités sont évaluées (p. ex. autorisations spéciales), notamment CAT II/III, collimateurs de pilotage (HUD), systèmes de vision améliorée (EVS), systèmes d'imagerie de vision nocturne etc., à bord du type d'hélicoptère approprié déterminé par l'autorité compétente.
- f) Expérience de commandant de bord
- i) Être ou avoir été employé comme commandant de bord sur les types, classes ou catégories demandés dans la sous-partie du RAC appropriée.
- Remarque : Un CCP à titre de commandant de bord sera exigé pour effectuer des CCP impliquant des opérations de CAT III.*
- g) Expérience de la formation et de la vérification
- i) Avoir de l'expérience à titre de pilote instructeur ou avoir montré des connaissances, des compétences ou des aptitudes équivalentes (par exemple) en tant qu'instructeur de vol/que pilote examinateur, instructeur sur simulateur ou instructeur/examinateur militaire.
- h) Connaissances
- (i) Connaître les manuels d'exploitation des compagnies, les procédures d'utilisation normalisées, les autorisations spéciales (autrefois dénommées spécifications d'exploitation), les manuels de vol de l'aéronef (MVA), les listes minimales d'équipements (LME), les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et toute autre publication opérationnelle pertinente.
- i) Expérience minimale de vol
- i) 3 000 heures de vol;
 - ii) 1 500 heures de vol à titre de commandant de bord;
 - iii) lorsque des autorisations pour aéronef multimoteur sont demandées, 500 heures de vol sur appareil multimoteur (dont au moins 100 à titre de commandant de bord) dans la catégorie d'aéronef pertinente;
 - iv) lorsque des autorisations CCP/IFR sont demandées :
 - A) 300 heures de vol aux instruments, dont 150 dans des conditions réelles de vol aux instruments (avions);
 - B) 200 heures de vol aux instruments, dont 100 heures à titre de commandant de bord dans des conditions réelles de vol aux instruments (hélicoptères).
- j) Exposition aux aéronefs
- i) L'expérience des opérations, de la formation et de l'instruction sur chaque type est exigée. Transports Canada pourra tenir compte de l'entraînement en ligne, du temps de vol, de l'exposition opérationnelle, de la complexité des aéronefs et

de la formation en matière d'instruction pour établir l'expérience minimale requise pour chaque type d'aéronef recherché.

- k) Antécédents
 - i) Aucun antécédent d'infraction en vertu du paragraphe 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.
 - ii) Pas d'antécédents de deux, ou plus, infractions ou sanctions administratives durant deux événements distincts et non connexes, en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*.
 - iii) Intégrité et fiabilité dans le milieu de l'aviation.
 - iv) Compétences professionnelles définies par Transports Canada.
 - v) Bon dossier de sécurité en tant que pilote, en se basant sur des faits consignés relatifs aux accidents ou aux incidents (comme le CADORS), quand ces dossiers existent.
- l) Conflit d'intérêts
 - i) Aucun conflit d'intérêts qui pourrait nuire à la capacité du candidat de remplir ses responsabilités de PVA n'est acceptable.
 - ii) Tout conflit d'intérêts potentiel doit être indiqué et étayé, et des mesures doivent être prises pour s'assurer que la capacité du candidat de remplir ses responsabilités de PVA n'est pas compromise.

4.2 Exigences en matière de contrôle de compétence du pilote (CCP) du PVA

- 1) Applicabilité des sous-parties du RAC
 - a) Le CCP d'un PVA est effectué en vertu d'une sous-partie applicable de la partie VII du RAC pour l'exploitant ou les pilotes qui reçoivent les services de vérification. Toute sous-partie de la partie VII du RAC, néanmoins, permettra aux PVA d'offrir des services en vertu de l'ensemble des sous-parties de la partie VII du RAC. Par exemple, le PVA dont le CCP est effectué en vertu de la sous-partie 704 du RAC, peut mener des CCP en vertu des sous-parties 702, 703 et 705 du RAC sous réserve des autorisations figurant dans la lettre d'accréditation.
- 2) PVA parrainés
 - a) Les PVA qui sont parrainés par un exploitant effectueront leur CCP en respectant la fréquence indiquée dans le programme de formation de l'exploitant avec qui ils sont associés, conformément à la sous-partie du RAC dont relève l'exploitant.
- 3) PVA non parrainés
 - a) Les PVA, qui ne sont pas parrainés par un exploitant, effectueront leur CCP en respectant la fréquence indiquée dans la sous-partie du RAC, comme l'autorise leur accréditation.

4.3 Exigences en matière de certificats médicaux du PVA

- 1) Un CCP valide, qui inclut un certificat médical valide (catégorie médicale 1), est une exigence essentielle de PVA en vue d'obtenir et de conserver une accréditation.
- 2) Lors de CCP à bords d'aéronefs, les PVA participeront (au moins) à titre de membre d'équipage (c.-à-d. pas en tant que passagers) et contribuera à la sécurité du vol. Comme on s'y attend de la part des pilotes occupant un poste de l'équipage de conduite, les PVA doivent s'abstenir de conduire un CCP à bord d'un aéronef s'ils ont une condition médicale qui les rend inaptes au service, que la perte temporaire d'avantages médicaux ait été imposée ou non.

- 3) Les PVA doivent aviser Transports Canada par écrit s'ils deviennent inaptes au service pour une période prolongée (que le certificat doit être suspendu ou non) et quand ils redeviennent aptes au service.

4.4 PVA (Simulateur seulement)

- 1) Le programme du PVA reconnaît les situations où les PVA effectuant des CCP sur simulateur seulement peuvent ne pas avoir besoin d'un certificat médical valide (catégorie médicale 1).
- 2) Si le certificat médical d'un PVA expire (catégorie médicale 1) ou Transports Canada a suspendu ou refusé le renouvellement du certificat médical du PVA (catégorie médicale 1), le PVA peut obtenir l'autorisation de poursuivre ses fonctions de PVA sur un simulateur seulement, à condition qu'il ait soumis une demande d'autorisation pour simulateur seulement.
- 3) Les PVA qui ont reçu une autorisation de PVA (simulateur seulement) doivent :
 - a) détenir une licence de pilote ATPL valide, une qualification de vol aux instruments et une qualification de type applicable;
 - b) avoir l'expérience en tant que pilote de ligne avec un exploitant;
 - c) avoir l'expérience de commandant de bord à bord du type d'aéronef demandé.
- 4) Un PVA qui a reçu l'autorisation de PVA (simulateur seulement) sont assujetti aux exigences contrôle normale de vérification de compétence pilot du PVA à l'exception que, suivant le contrôle de compétence, le Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du Pilote (Formulaire 26-0249 or 26-0279) n'est pas soumis à Transports Canada mais est au lieu conservée en filière par (ou au nom de) le PVA.

4.5 Établissement du besoin

- 1) Afin de réduire les dépenses administratives et d'assurer une diligence raisonnable, tout en supervisant le programme de PVA, Transports Canada doit établir s'il faut trouver un emplacement ou un secteur particulier dans une région de Transports Canada (ou à Opérations nationales) quand il étudie la demande d'un candidat PVA.
- 2) L'établissement du besoin s'applique aux demandes initiales et de renouvellement de l'accréditation du PVA.
- 3) Le besoin en matière d'emplacement dépend des éléments suivants :
 - a) le nombre de vérifications en vol devant être effectuées chaque année par le candidat PVA;
 - b) le nombre, la proximité et la disponibilité des autres PVA qui peuvent fournir le même service.

Remarque : Les compétences du PVA lors des vérifications en vol sont primordiales. Les PVA doivent effectuer au moins six (6) CCP par année.

4.6 Accréditation initiale du PVA

- 1) Cinq étapes de base doivent être suivies pour l'accréditation initiale du PVA :
 - a) Étape 1 – Demande d'accréditation initiale du PVA et évaluation préalable des candidats.
 - b) Étape 2 – Cours de PVA (initial).
 - c) Étape 3 – Évaluation des connaissances.
 - d) Étape 4 – Contrôle du PVA (initial).
 - e) Étape 5 – Exposé de Transports Canada.

4.7 Étape 1 – Demande d'accréditation initiale du PVA et évaluation préalable des candidats

- 1) Avant de s'inscrire à un cours de PVA (initial), les candidats cherchant à obtenir l'accréditation du PVA doivent d'abord contacter Transports Canada. Les candidats PVA devront soumettre une demande initiale.
- 2) Transports Canada étudiera les éléments suivants, en ce qui concerne le candidat PVA :
 - a) besoin des services;
 - b) attentes et exigences;
 - c) compétences professionnelles;
 - d) autre(s) facteur(s) propre(s) au candidat PVA.
- 3) Après cette étude, Transports Canada répondra au candidat PVA et lui indiquera si l'accréditation peut être poursuivie.
- 4) Transports Canada doit être contacté trente (30) jours avant les activités de contrôle ou d'évaluation des PVA qu'il mènera.

4.8 Étape 2 – Cours de PVA (initial)

- 1) Les candidats PVA doivent réussir le cours de PVA (initial) de Transports Canada (étapes théoriques et pratiques) avant de passer l'évaluation des connaissances et des compétences menée par Transports Canada. L'étape théorique est offerte en salle de classe, alors que l'étape pratique est menée sur un simulateur ou à bord d'un aéronef.
- 2) Le curriculum du cours de PVA (initial) est détaillé dans le document intitulé *Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours* (SGDDI n° 5154456).
- 3) Autres expositions aux vérifications en vol
 - a) Afin d'améliorer et de perfectionner leurs compétences, les candidats PVA doivent prévoir l'observation de vérifications en vol supplémentaires en plus de la formation pratique prescrite dans le *Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours* (SGDDI n° 5154456).
 - b) Ces expositions supplémentaires devraient être planifiées avant la conduite de l'évaluation des connaissances et des compétences par Transports Canada. Elles doivent être pertinentes et liées à leur autorisation de PVA [c.-à-d. sous-parties du RAC, vols IFR et VFR, cours de PVA (type A) et cours de PVA (type B)].
 - c) Les expositions supplémentaires doivent être effectuées avec l'approbation des candidats pilotes et de l'exploitant concerné.
- 4) Disponibilité du cours
 - a) Les pilotes qui sont parrainés par un exploitant assisteront souvent à un cours de PVA (initial) offert par l'exploitant lui-même. Cette formation peut aussi être offerte en sous-traitance.
 - b) Les cours de PVA (initial) offerts aux candidats PVA qui ne sont pas parrainés par un exploitant (c.-à-d. cours publics) sont répertoriés sur le site Web de PVA/PAQ de Transports Canada.
- 5) Période de validité du cours de PVA (initial)
 - a) La période de validité du cours de PVA (initial ou périodique) est de trente-six (36) mois. La date d'expiration est calculée de la façon suivante :
 - i) 23 h 59 heure locale du premier jour (1^{er}) du trente-septième (37^e) mois qui suit le mois au cours duquel le cours de PVA (initial ou périodique) a été effectué.

- b) Le cours de PVA (périodique ou initial) peut être renouvelé dans les quatre-vingt-dix (90) derniers jours de sa période de validité. Dans ce cas, cette dernière est prolongée de trente-six (36) mois à partir de la date d'expiration initiale.
- 6) Variations des cours
- a) Le cours de PVA (initial) le plus commun et le plus général est celui qui vise les PVA de type A qui effectueront des CCP/IFR dans un simulateur.
- b) Les étapes théoriques et pratiques du cours de PVA (initial) peuvent différer afin d'être ajustées aux éléments suivants :
- i) PVA (type A, VFR seulement);
 - ii) PVA (type B);
 - iii) PVA desservant les exploitants assujettis aux sous-parties 702 et 703 du RAC;
 - iv) PVA (type A) effectuant des CCP-hélicoptère;
- c) Formation du PVA (type A, VFR seulement)
- i) Étape théorique
 - A) Les candidats PVA (type A, VFR seulement) ont le choix de participer au cours de PVA (initial) approuvé conçu pour les CCP/IFR ou le cours spécialement conçu pour les CCP/VFR.
 - B) L'étape théorique au cours de PVA (initial) approuvé peut être offerte au moyen d'un programme de remplacement approuvé de formation du PVA. Ce programme n'exige pas que les candidats soient présents en salle de classe, mais il exige qu'ils effectuent un travail pratique d'autoapprentissage (noté sur 100%).
 - ii) Étape pratique
 - A) Les candidats PVA (type A, VFR seulement) doivent seulement être formés et évalués sur la façon d'effectuer un CCP/VFR.
 - B) Avec la permission écrite de Transports Canada, les étapes pratiques de cette formation peuvent différer de ce qui est décrit dans le *Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours* (SGDDI n° 5154456).
- d) Formation du PVA (type B)
- i) Étape théorique
 - A) Les PVA (type A) et les PVA (type B) doivent posséder un certain nombre de compétences similaires. Cette étape pratique du cours de PVA (initial) visant les CCP/IFR permet probablement de répondre aux exigences d'un candidat PVA (type B). Vérifier auprès d'une institution pour la formation du PVA
 - ii) Étape pratique
 - A) Les candidats PVA (type B) doivent seulement être formés et évalués en effectuant une vérification en ligne.
 - iii) Vous pouvez trouver des renseignements supplémentaires sur les exigences de formation du PVA (type B) dans la Circulaire d'information (AC) 705-003.
- e) Formation des PVA qui dessert les exploitants assujettis aux sous-parties 702 et 703 du RAC
- i) Étape théorique
 - A) L'étape théorique du cours de PVA (initial) approuvé peut être offerte dans le cadre d'un programme de remplacement approuvé de formation

du PVA. Ce programme n'exige pas que les candidats soient présents en salle de classe, mais il exige qu'ils effectuent un travail pratique d'autoapprentissage (noté sur 100%).

- ii) Étape pratique
 - A) Avec la permission écrite de Transports Canada, les étapes pratiques de cette formation peuvent différer de ce qui est décrit dans le *Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours PVA* (SGDDI n° 5440462).
- f) Formation des PVA (type A) effectuant des CCP (hélicoptère)
 - i) Étape théorique
 - A) Aucun changement n'est apporté à la politique concernant l'étape théorique de la formation.
 - ii) Étape pratique
 - A) Avec la permission écrite de Transports Canada, les étapes pratiques de cette formation peuvent différer de ce qui est décrit dans le *Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours* (SGDDI n° 5440462).

4.9 Étape 3 – Évaluation des connaissances

- 1) Après avoir réussi le cours de PVA (initial), les candidats PVA doivent coordonner une évaluation des connaissances du PVA menée par Transports Canada. En général, l'évaluation des connaissances et le contrôle du PVA (initial) sont coordonnés en même temps.
- 2) Un ISAC désigné par Transports Canada évaluera le niveau de connaissance des candidats en ce qui concerne l'accréditation recherchée par le PVA [p. ex. PVA (type A, VFR seulement) en vertu de la sous-partie 702 du RAC].
- 3) L'évaluation s'effectuera sous forme d'entrevue en utilisant des questions préparées. Les candidats pourront consulter des documents de référence lors de cette évaluation afin de répondre aux questions.
- 4) Durant l'évaluation des connaissances, les candidats PVA devront montrer qu'ils connaissent les sujets suivants :
 - a) les procédures et la technique liées à la conduite d'une vérification en ligne;
 - b) la technique et les normes utilisées dans l'évaluation et dans une évaluation en vol;
 - c) les procédures et les exigences des exposés et des comptes rendus;
 - d) la façon de remplir les formulaires de vérification en vol (c.-à-d. 26-0249 ou 26-0279);
 - e) la façon de remplir le formulaire de *Demande d'annotation de qualification* (26-0083);
 - f) le contenu et l'application des documents suivants :
 - i) Partie I du RAC – Notamment le tableau des redevances;
 - ii) Partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel;
 - iii) Sous-parties 601, 602, 604, 605, 702, 703, 704 et 705 du RAC ainsi que les normes connexes de la partie VII du RAC, s'il y a lieu;
 - iv) Publication de Transports Canada, TP 6533 – *Manuel du pilote vérificateur agréé*;
 - v) TP 14727 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef (Avions), s'il y a lieu;
 - vi) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef (Hélicoptères), s'il y a lieu;

- vii) *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada (AIM de TC);
 - viii) Accréditation de la personne autorisée (consulter le *Manuel du pilote vérificateur agréé*);
 - ix) Canada air pilot (CAP) ou publication similaire acceptable pour le ministre;
 - x) *Instrument Procedures Manual*, Aviation Publishers Co. Ltd., (ISBN 978-0-9730036-9-7);
 - xi) Supplément de vol – Canada;
 - xii) COM, certificat d'exploitation et spécifications opérationnelles, SOP et AOM/FOM de l'exploitant, s'il y a lieu;
 - xiii) Norme appropriée de la partie VII du RAC – Calendrier(s) des CCP;
 - xiv) Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires, circulaires d'information, Bulletins PVA et autres documents d'orientation pertinents;
 - xv) Connaissances des conflits d'intérêts;
 - xvi) Responsabilité liée à l'accréditation du PVA en exercice (consulter le Manuel du pilote vérificateur agréé).
- 5) Échec à l'évaluation des connaissances
- a) Si le candidat PVA ne réussit pas l'évaluation des connaissances, il ne peut pas passer l'évaluation des compétences [c.-à-d. le contrôle du PVA (initial)].
 - b) Le candidat PVA sera informé des points devant faire l'objet d'une formation corrective ou d'une autoformation supplémentaire, et il devra passer une évaluation subséquente des connaissances et des compétences.
 - c) Lors de l'évaluation subséquente des connaissances, le candidat devra montrer à l'ISAC de Transports Canada qu'il a suivi la formation corrective et effectué l'autoapprentissage supplémentaire.

4.10 Étape 4 – Contrôle du PVA (initial)

- 1) L'exigence en matière d'évaluation des compétences est satisfaite au moyen d'un contrôle du PVA (initial).
- 2) Lors d'un contrôle du PVA (initial), le candidat PVA devra montrer qu'il peut agir en tant que PVA en effectuant un CCP approprié ou une vérification en ligne. Les contrôles du PVA au cours d'un CCP sont surveillés par un ISAC.
- 3) Les vérifications en vol utilisées à cette fin devraient faire participer les équipages opérationnels de la ligne régulière. Le recours à des PVA, des pilotes en formation ou des pilotes superviseurs est fortement déconseillé.
- 4) Les candidats PVA cherchant à obtenir les autorisations pour plus d'un type d'aéronefs doivent montrer qu'ils peuvent effectuer une vérification en vol (au moins) à bord d'un type d'aéronefs pour lequel l'autorisation est demandée. Des contrôles des PVA supplémentaires à bord d'autres types d'aéronefs pourraient être exigés par Transports Canada, qui décidera du type d'aéronef qui fera l'objet du contrôle, en se basant (en partie) sur la portée de l'accréditation du PVA qui est sollicitée.
- 5) Quand le contrôle du PVA (initial) sera terminé avec succès, l'ISAC signera le formulaire approprié intitulé *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) et il joindra une copie du Rapport de contrôle du pilote vérificateur agréé (formulaire 26-0387) au dossier de demande du PVA.
- 6) Jeu de rôles (s'il y a lieu)

- a) Pour certains types ou configurations d'aéronefs, l'évaluation des compétences [(c.-à-d. contrôle du PVA (initial))] comprenant un CCP en temps réel peut ne pas être pratique. Avec le consentement de l'ISAC de Transports Canada, un ISAC peut jouer le rôle du candidat au test en vol.
 - b) Les scénarios devraient inclure des exercices dans lesquels le rendement est simulé afin d'être :
 - i) bien exécuté;
 - ii) exécuté avec des écarts/erreurs mineurs ou importants;
 - iii) exécuté avec des écarts/erreurs critiques.
- 7) Évaluation insatisfaisante des connaissances [contrôle du PVA (initial)]
- a) Si l'évaluation des compétences est jugée insatisfaisante [(c.-à-d. contrôle du PVA (initial))], l'ISAC présentera un exposé au candidat sur les points nécessitant une formation corrective avant qu'il puisse soumettre une nouvelle demande en vue d'une évaluation subséquente.
 - b) Lors d'une évaluation subséquente des compétences, le candidat devra présenter à l'ISAC des preuves qu'il a suivi une formation corrective et qu'il a effectué l'autoapprentissage supplémentaire. En outre, l'évaluation subséquente des compétences peut nécessiter une réévaluation partielle ou complète des connaissances.

4.11 Étape 5 – Exposé de Transports Canada

- 1) Quand le candidat PVA réussit l'évaluation des connaissances du cours de PVA, l'ISAC lui présentera un exposé de Transports Canada. Cet exposé, qui vise à compléter ou à améliorer les connaissances du candidat, pourra inclure les sujets suivants :
 - a) la délégation du ministre (c.-à-d. accréditation du PVA);
 - b) les principes de l'évaluation;
 - c) la conduite de CCP et de vérifications en ligne au nom du ministre;
 - d) les procédures administratives;
 - e) autres conseils.
- 2) La séquence de cet exposé liée à l'évaluation des connaissances et au contrôle du PVA (initial) dépendra de plusieurs facteurs, notamment les suivants :
 - a) si le contrôle du PVA (initial) est effectué dans un simulateur ou un aéronef; et
 - b) quelle région de Transports Canada (ou d'Opérations nationales) effectue l'évaluation.
- 3) L'exposé de Transports Canada peut être combiné à un compte-rendu général sur l'évaluation des connaissances et le contrôle du PVA (initial) ou il peut être présenté après l'évaluation des connaissances.

4.12 Renouvellement de l'accréditation du PVA

- 1) Trois étapes doivent être suivies pour renouveler l'accréditation du PVA :
 - a) Étape 1 – Demande de renouvellement de l'accréditation du PVA;
 - b) Étape 2 – Cours de PVA (périodique);
 - c) Étape 3 – Contrôle de PVA (périodique).

4.13 Étape 1 – Demande de renouvellement de l'accréditation du PVA

- 1) Transports Canada n'avisera pas le PVA de l'expiration de son accréditation.

- 2) Quand il demande un renouvellement de son accréditation, le PVA doit continuer à satisfaire ce qui suit :
 - a) Les besoins;
 - b) les exigences générales du PVA;
 - c) les exigences du cours de PVA (périodique);
 - d) les exigences du contrôle de PVA (périodique).
- 3) Le renouvellement de l'accréditation du PVA doit être demandé par écrit par le PVA au moins dans les quatre-vingt-dix (90) derniers jours de la période de validité de l'accréditation. La demande doit inclure les éléments suivants :
 - a) une copie du certificat attestant que le cours de PVA (périodique) a été suivi avec succès;
 - b) la liste des types d'aéronefs demandés;
 - c) les sous-parties du RAC et les domaines d'activité demandés du PVA.

Remarque : L'information fournie doit correspondre à celle qui figurera sur l'accréditation du PVA.

- 4) Expiration des périodes de validité
 - a) Quand la période de validité d'un cours de PVA a expiré depuis plus de vingt-quatre (24) mois, le PVA doit renouveler sa qualification en assistant aux parties théoriques et pratiques du cours de PVA (initial).
- 5) Quand une nouvelle accréditation du PVA est délivrée, la période de validité se basera sur la date la plus récente où le cours de PVA a été suivi.

4.14 Étape 2 – Cours de PVA (périodique)

- 1) Le curriculum du cours de PVA (périodique) est décrit dans le document intitulé *Programme de pilote vérificateur agréé Check Pilot Program – Norme de cours* (SGDDI n° 5154456).
- 2) La phase théorique (c.-à-d. la partie théorique) du cours de PVA (initial) satisfait les exigences du cours de PVA (périodique).
- 3) Période de validité du cours de PVA (périodique)
 - a) La période de validité du cours de PVA (initial ou périodique) est de trente-six (36) mois. La date d'expiration est calculée de la façon suivante :
 - i) 23 h 59 heure locale du premier jour (1^{er}) du trente-septième (37^e) mois qui suit le mois au cours duquel le cours de PVA (initial ou périodique) a été effectué.
 - b) Le cours de PVA (périodique ou initial) peut être renouvelé dans les quatre-vingt-dix (90) derniers jours de sa période de validité. Dans ce cas, cette dernière est prolongée de trente-six (36) mois en se basant sur la date d'expiration initiale.

4.15 Étape 3 – Contrôle de PVA (périodique)

- 1) Le contrôle de PVA (périodique) vise à vérifier si une norme uniforme est appliquée au cours des vérifications de vol. Le contrôle de PVA (périodique) ressemble beaucoup au contrôle de PVA (initial), à l'exception du fait que s'il est qualifié, le PVA qui est contrôlé remplira et soumettra le formulaire intitulé *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) et tout autre document nécessaire.
- 2) CCP et vérifications en ligne
 - a) Les contrôles de PVA (type A) seront toujours effectués au cours des CCP.

- b) Les contrôles de PVA (type B) ne sont pas exigés lors du maintien d'une accréditation de PVA (type B).
- 3) Type d'aéronef
- a) Il revient à Transports Canada de décider quel type d'aéronef sera soumis à un contrôle de PVA, si le PVA (type A) est autorisé à effectuer des CCP pour plus d'un type d'aéronefs. Un seul contrôle de PVA peut ou peut ne pas couvrir tous les types.
- 4) Période de validité d'un contrôle de PVA (périodique de type A)
- a) La période de validité d'un contrôle de PVA (périodique de type A) est de vingt-quatre (24) heures normalement. Transports Canada peut fixer la période de validité d'un contrôle de PVA (périodique) de douze (12) mois pour satisfaire divers critères ayant un effet négatif sur les niveaux de risque, notamment :
- i) simulateurs et aéronefs;
 - ii) IFR et VFR;
 - iii) sous-parties de la réglementation;
 - iv) complexité des aéronefs;
 - v) autres facteurs.
- Remarque : La période de validité d'un contrôle de PVA (**initial**, type A) est toujours de douze (12) mois.*
- b) Dans le cas d'une validité de vingt-quatre (24) mois, la date de validité est calculée de la façon suivante :
- i) 23 h 59 heure locale du premier jour (1^{er}) du vingt-cinquième (25^e) mois qui suit le mois au cours duquel le contrôle de PVA (périodique) a été effectué.
- c) Dans le cas d'une validité de douze (12) mois, la date de validité est calculée de la façon suivante :
- i) 23 h 59 heure locale du premier jour (1^{er}) du treizième (13^e) mois qui suit le mois au cours duquel le contrôle de PVA (périodique) a été effectué.
- 5) Renouvellement du contrôle de PVA (périodique, type A)
- a) Un contrôle de PVA (périodique) peut être renouvelé au cours des quatre-vingt-dix (90) derniers jours de sa période de validité. Dans ce cas, sa période de validité est prolongée de vingt-quatre (24) ou douze (12) mois, selon la date de validité d'origine.
- 6) Contrôle de PVA imprévu (type A)
- a) Les PVA et la conduite de vérifications en vol sont surveillés étroitement à la discrétion de Transports Canada, qui peut choisir de contrôler les vérifications en vol effectuées par un PVA (type A) durant la période de validité du contrôle de PVA.
- b) Une période de validité révisée peut être fixée ou non.
- 7) Expiration du contrôle de PVA (type A) – révision de la période de validité
- a) Si la période de validité d'un contrôle de PVA est renouvelée après la date d'expiration, le nouveau contrôle de PVA pourra expirer le premier (1^{er}) du treizième (13^e) mois qui suit le mois au cours duquel le PVA a effectué le contrôle.
- 8) Prolongations de la période de validité d'un contrôle de PVA (type A)
- a) Transports Canada peut prolonger la période de validité d'un contrôle de PVA jusqu'à soixante (60) jours s'il est d'avis que la sécurité aérienne n'est pas affectée.
- b) La prolongation de la période de validité peut être demandée par le PVA par écrit avant la fin de la date d'expiration du contrôle de PVA en cours.

- c) Si la période de validité du contrôle de PVA a été prolongée puis renouvelée après la date d'expiration initiale, une nouvelle date d'expiration sera calculée en respectant l'intervalle de contrôle applicable et en se basant sur la date à laquelle le contrôle de PVA a été effectué.
 - d) Les PVA doivent aviser Transports Canada bien avant la date d'expiration de leur contrôle de PVA, soit soixante (60) jours au moins (recommandation).
- 9) Contrôle insatisfaisant de PVA (périodique, type A)
- a) Si un contrôle de PVA (périodique) est jugé insatisfaisant, l'ISAC informera le PVA sur les points nécessitant une formation corrective avant d'envoyer une nouvelle candidature pour une évaluation subséquente.
 - b) Lors d'une évaluation subséquente, le PVA devra présenter à l'ISAC des preuves qu'il a suivi une formation corrective et qu'il a effectué l'autoapprentissage supplémentaire. Un contrôle de PVA (périodique) subséquent peut nécessiter une évaluation des connaissances.

4.16 Lettre d'accréditation de PVA

- 1) Les pouvoirs officiels d'un PVA, qui lui permettent d'effectuer des vérifications en vol, sont fournis au moyen de l'envoi d'une lettre d'accréditation de PVA.
- 2) La lettre d'accréditation de PVA, qui est prévue à la partie 1, paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, lui permet d'agir au nom du ministre sous certaines conditions. Cette lettre est considérée comme un *document d'aviation canadien* (DAC) et elle est reconnue devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).
- 3) Dans cette lettre, les conditions d'accréditation sont précisées, notamment :
 - a) le(s) type(s) d'accréditation de PVA (p. ex. PVA (type A), PVA (type B), PVA (VFR seulement), etc.);
 - b) les sous-parties du RAC en vertu desquelles le PVA est autorisé à effectuer des vérifications en vol;
 - c) le type d'aéronefs pour lequel le PVA est autorisé à effectuer des vérifications en vol et certaines limites;
 - d) les avantages de la personne autorisée, s'il y a lieu;
 - e) autres renseignements que Transports Canada juge importants.
- 4) La lettre contient une période de validité qui est assujettie à des conditions de renouvellement.
- 5) L'accréditation d'un PVA peut être annulée ou suspendue pour toute infraction à une condition de délivrance, une raison administrative ou toute autre raison indiquée aux articles 6.9 à 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique* ou du RAC.
- 6) S'il réussit un contrôle de PVA (initial), le PVA peut normalement s'attendre à recevoir sa lettre d'accréditation dans un délai de quinze (15) jours ouvrables tel qu'indiqué dans le TP 14984. Le PVA ne devrait pas organiser d'activités de vérification en vol s'il ne possède pas cette lettre.

4.17 Durée (période de validité) de l'accréditation d'un PVA

- 1) La durée de l'accréditation d'un PVA (c.-à-d. la période de validité) est liée à la période de validité du cours du PVA (initial ou périodique). Cela s'applique aux accréditations de PVA, qu'elles soient initiales, renouvelées ou modifiées.
- 2) La durée de l'accréditation d'un PVA peut être prolongée pour un maximum de quatre-vingt dix (90) dans certaines circonstances.

4.18 Révocation de l'accréditation d'un PVA

- 1) Transports Canada enverra une lettre de révocation au PVA en vertu de l'article 103.07 du RAC, lorsque le PVA avise le ministre que son accréditation n'est plus demandée ou le ministre estime que son accréditation n'est plus nécessaire.

4.19 Annulation, suspension, refus de renouvellement, refus de délivrance ou modification

- 1) Transports Canada peut examiner l'accréditation d'un PVA pour les raisons suivantes :
 - a) incompétence;
 - b) non-respect des exigences de qualification ni des conditions de maintien de l'accréditation;
 - c) intérêt public.
- 2) En vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi*, Transports Canada peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler l'accréditation d'un PVA. Transports Canada peut, aux termes du paragraphe 6.71(1) de la *Loi*, refuser de délivrer ou modifier l'accréditation d'un PVA. Avant de prendre une décision qui aura un impact sur l'accréditation de ce dernier, Transports Canada s'assurera :
 - a) que le PVA a la possibilité de se défendre;
 - b) qu'un rapport complet avec des recommandations est créé aux fins d'étude.
- 3) La *Loi sur l'aéronautique* accorde au PVA des garanties de procédure, y compris le recours au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

4.20 Accréditation invalide ou expirée

- 1) Le PVA doit s'assurer que son accréditation est valide quand il effectue une vérification en vol.
- 2) Ramifications des vérifications en vol
 - a) Quand une vérification en vol a été effectuée par un PVA dont l'accréditation est invalide ou expirée, la vérification est considérée comme étant invalide. Transports Canada a la discrétion de valider la vérification en vol une nouvelle fois, si, lors de l'examen, il peut déterminer que le niveau ou le potentiel de risque est minimal pour le public.
- 3) Quand il examine les circonstances d'une accréditation invalide ou expirée, le PVA doit soumettre les renseignements expliquant l'incident. Transports Canada cherchera à déterminer s'il s'agissait d'un acte isolé ou d'une erreur. Les erreurs répétées seront examinées de façon approfondie.
- 4) Dans tous les cas, Transports Canada demandera à rencontrer le PVA pour examiner ses qualifications et consigner ses responsabilités. Le fait de mener un CCP avec un contrôle de PVA expiré pourrait raccourcir la période entre les contrôles et accroître la surveillance.

4.21 Contrôle du PVA – Recouvrement de coûts

- 1) Les contrôles de PVA effectués par les ISAC peuvent être soumis à la *Directive de l'Aviation civile (DAC) n° 3 – Recouvrement des coûts additionnels liés à la prestation de services au Canada et à l'étranger*. Les éléments suivants permettent de définir les circonstances qui influencent le recouvrement de coûts :
 - a) pendant ou après les heures normales de travail;
 - b) au Canada ou à l'étranger;
 - c) subvention par un individu ou une compagnie.

- 2) Le recouvrement de coûts sera coordonné avant la tenue d'un contrôle de PVA. Les PVA doivent se familiariser avec les dernières politiques en matière de recouvrement de coûts de leur région.

4.22 Contrôle administratif du PVA

- 1) Transports Canada peut faire une enquête et prendre des mesures si un PVA n'a pas respecté la *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef* (avions) (TP14727) et la *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef* (Hélicoptères) (TP14728) ou il montre ce qui suit :
 - a) les notes de passage sont constamment à un niveau supérieur ou inférieur aux moyennes nationales;
 - b) la durée du CCP (vol) est constamment inférieure ou supérieure aux moyennes nationales;
 - c) les commentaires écrits dans la section ÉVALUATION GÉNÉRALE du *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) pour la vérification en vol n'appuient pas la note attribuée.
- 2) Transports Canada peut également effectuer une enquête et prendre des mesures si un PVA a été impliqué dans un accident, un incident ou une infraction à la *Loi sur l'aéronautique*.

4.23 Plaintes concernant la conduite d'un PVA

- 1) Un exploitant et un candidat d'une vérification en vol peuvent déposer une plainte concernant un PVA qui se conduit de façon déplacée ou non appropriée. Les plaintes devraient être adressées à la région de Transports Canada dont relève le PVA.
- 2) Le bureau régional de Transports Canada examinera la nature de la plainte et déterminera si des mesures correctives sont requises. Transports Canada pourrait rejeter la plainte ou coordonner la reprise complète du test en vol sans porter préjudice au dossier du candidat.
- 3) Toutes les plaintes sont étudiées soigneusement de façon objective et dans les intérêts du PVA, de l'exploitant et du candidat de la vérification en vol.

5.0 PRINCIPES D'ÉVALUATION

5.1 Processus d'évaluation

- 1) L'évaluation est le processus général consistant à définir, observer et mesurer le rendement d'un candidat. Les PVA suivent ce processus lorsqu'ils offrent des services de vérification en vol.
- 2) En évaluant le rendement des pilotes, les PVA déterminent si un candidat satisfait à tous les critères requis en matière de rendement qui sont décrits dans les documents d'orientation applicables.
- 3) Le rendement observé doit être analysé et constituer la base d'une évaluation, laquelle doit se concentrer principalement sur les éléments suivants :
 - a) les points faibles du candidat;
 - b) certains niveaux de compétence;
- 4) En plus du rendement du candidat, le PVA doit étudier les éléments suivants et dresser un rapport :
 - a) les points d'instruction déficients;
 - b) les points d'un programme de formation qui doivent être améliorés;
 - c) les SOP qui ne sont pas à date en ce qui concerne les autres sources principales d'information (p. ex. changements récents apportés aux MVA).

5.2 Étapes du processus

- 1) Le processus d'évaluation compte cinq étapes :
 - a) Étape 1 – But
 - i) La première étape consiste à déterminer l'objectif de chaque exercice de vérification en vol. Comme il n'y aurait pas de sens de vouloir évaluer le rendement d'un candidat sans savoir ce que ce rendement devrait être, le processus d'évaluation devrait commencer par des objectifs clairement définis.
 - b) Étape 2 – Normes
 - i) Pour évaluer correctement le rendement d'un candidat au cours d'une vérification en vol, le PVA doit connaître les normes qui s'appliquent à chaque élément de la vérification.
 - c) Étape 3 – Rendement
 - i) Au cours de la vérification en vol, le PVA attribue les tâches et les manœuvres et observe le rendement du candidat en réponse aux situations présentées.
 - d) Étape 4 – Observation
 - i) Le PVA observe le rendement et le compare aux critères de rendement établis.
 - e) Étape 5 – Évaluation

5.3 En se basant sur l'observation du rendement du candidat, le PVA évalue le rendement et attribue une note. Facteurs influençant les évaluations

- 1) Les évaluations du rendement des pilotes sont soumises aux facteurs suivants que le PVA doit connaître afin d'effectuer une analyse objective de ses observations :
 - a) fiabilité;

- b) validité;
 - c) exhaustivité;
 - d) discrimination;
 - e) objectivité.
- 2) Fiabilité
- a) Idéalement, deux rendements identiques donneront lieu à des évaluations de vérifications en vol identiques. Toutefois, des facteurs humains peuvent influencer considérablement la fiabilité.
 - b) Les facteurs humains comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants :
 - i) la fatigue : manque de sommeil ou de repos avant l'évaluation en vol;
 - ii) les émotions : problèmes professionnels ou personnels;
 - iii) la santé : rhume, grippe, etc.;
 - iv) le moment de la journée : très tôt le matin ou dernier voyage de la journée, vérification exécutée à la hâte;
 - v) les distractions : bruit, interruptions, etc.
- 3) Validité
- a) Les vérifications en vols sont valides si elles mesurent ce qu'elles sont censées mesurer et rien d'autre. La portée d'une vérification en vol doit être telle que, lorsqu'un candidat réussit, il satisfait toutes les normes requises.
- 4) Exhaustivité
- a) Une vérification en vol est exhaustive si elle est conforme aux éléments requis dans les documents d'orientation des vérifications en vol sans ajouts ni suppressions.
- 5) Discrimination
- a) La discrimination permet au PVA de détecter les différents niveaux de rendement parmi les candidats. Elle permet de faire la distinction entre un rendement normal et un rendement excellent, passable ou faible.
 - b) L'échelle d'évaluation normalisée utilisée lors des vérifications en vol vise à évaluer le rendement des candidats et permet de faire une distinction plus précise entre eux, plutôt que de noter simplement la réussite ou l'échec à un exercice de test en vol.
- 6) Objectivité
- a) L'objectivité permet de s'assurer que les opinions personnelles du PVA n'influent pas sur le résultat ou l'évaluation de la vérification en vol.
 - b) Les PVA doivent faire en sorte d'être objectifs en tout temps et évaluer le rendement des vérifications en vol objectivement.

5.4 Erreurs d'évaluation

- 1) Afin d'effectuer des évaluations efficacement, les PVA doivent bien comprendre les erreurs d'évaluation pouvant survenir au cours d'une évaluation en vol, lesquelles sont classées comme suit :
- a) préjugés personnels;
 - b) tendance centrale;
 - c) excès de générosité;
 - d) excès de sévérité;

- e) effet du halo;
 - f) stéréotype;
 - g) erreur de logique;
 - h) critère restrictif;
 - i) notation en retard;
 - j) erreurs d'évaluation de normes.
- 2) Préjugés personnels
- a) Les erreurs de préjugés personnels se manifestent par la tendance d'un PVA à évaluer les candidats ou un groupe particulier de candidats de la même manière. Un PVA ne doit pas laisser ses idées préconçues nuire à une évaluation objective du rendement d'un candidat.
- 3) Tendance centrale
- a) L'erreur de tendance centrale est la tendance qui consiste à coter l'ensemble ou la plupart des candidats comme des candidats moyens. Le PVA peut estimer que le rendement de la plupart des candidats n'est pas aussi bon qu'il le devrait, et par conséquent noter à la baisse le bon rendement d'un candidat.
 - b) Le PVA peut être réticent à l'idée de devoir affronter la réaction émotionnelle d'un candidat ou de l'instructeur qui l'a recommandé à la suite d'un rendement médiocre, ce qui l'incite à faire une surévaluation du rendement. Une note moyenne comporte moins de possibilités de conflits.
- 4) Excès de générosité
- a) L'excès de générosité est cette tendance qui consiste à attribuer la note la plus élevée de l'échelle de notation à toutes les personnes. Cela pourrait être dû au fait que le PVA souhaite être reconnu comme une personne favorable.
- 5) Excès de sévérité
- a) L'excès de sévérité est le contraire de l'excès de générosité; dans ce cas, tous les candidats ou presque se retrouvent à l'extrémité la plus faible de l'échelle de notation. Le PVA peut penser que les normes publiées sont trop faibles et il notera le rendement par rapport à son propre ensemble de normes.
- 6) Erreur due à l'effet de halo
- a) Erreur qui se produit quand l'impression que se fait un PVA d'un candidat influence son évaluation du rendement. Ce type d'erreur peut donner lieu à une note trop élevée ou trop faible du candidat. L'erreur d'indulgence se classe dans cette catégorie. L'indulgence puise sa source dans les préférences, les aversions, les opinions, les idées préconçues, les caprices du PVA et dans l'influence politique ou communautaire des gens. Par exemple, lorsqu'il fait subir un test à un ami, à une connaissance ou à une personne connue, le PVA peut attribuer (consciemment ou inconsciemment) une note trop élevée.
- 7) Stéréotype
- a) L'erreur de stéréotype puise sa source dans les préférences, les aversions, les opinions, les idées préconçues, etc., mais dans ce cas, le PVA peut se laisser guider par son opinion personnelle ou par une idée préconçue lorsqu'il évalue le candidat, et lui attribuer une note faible ou une note élevée (consciemment ou non).
- 8) Erreur de logique
- a) Une erreur de logique se produit lorsqu'un PVA se fonde sur l'hypothèse qu'un haut degré de compétence dans un domaine donné signifie nécessairement un degré de

compétence semblable dans un autre domaine. C'est particulièrement vrai si les deux domaines évalués sont semblables ou connexes.

- b) Or, une bonne note obtenue à un ou deux éléments du test en vol ne signifie pas qu'un candidat est aussi compétent pour tous les éléments.
- 9) Critère restrictif
- a) Cette erreur pourrait se produire lorsqu'un PVA doit tester un groupe de candidats. Le PVA pourrait, dans cette condition, évaluer chaque candidat par rapport aux autres candidats du groupe plutôt que par rapport à une norme publiée.
 - b) Si le groupe faisant l'objet de l'évaluation dépasse la moyenne, un candidat moyen risque de se voir attribuer une note faible qu'il ne mérite pas. Par contre, si le groupe de candidats faisant l'objet de l'évaluation est inférieur à la moyenne, le candidat qui réussit alors le mieux dans le groupe peut se voir attribuer une note plus élevée qu'il ne mérite pas.
 - c) Quand le PVA travaille avec un groupe de candidats, il peut avoir tendance à les comparer les uns aux autres. Toutefois, lors d'un test en vol, il faut comparer le rendement du candidat par rapport à une norme explicite et non par rapport à une personne plus ou moins qualifiée.
- 10) Notation en retard
- a) Si le PVA tarde à noter un exercice, il aura tendance à attribuer des notes moyennes en raison d'un manque de renseignements ou du fait que certaines données se sont estompées. En ne notant pas un exercice immédiatement, le PVA pourrait évaluer le rendement en se basant sur une impression générale de la vérification en vol.
- 11) Erreurs d'évaluation de normes
- a) Ce type d'erreur survient quand un PVA ne connaît pas bien les critères de rendement établis. Il est pratiquement impossible d'effectuer une évaluation exacte sans ces connaissances.

5.5 Questions orales

- 1) Les questions orales pour la partie au sol d'une vérification de vol devraient être envisagées et préparées pour assurer la validité, la pertinence et la clarté. De bonnes questions sont faciles à comprendre et composées de mots communs. Elles doivent permettre d'évaluer les connaissances applicables et non l'utilisation de la langue.
- 2) Les questions doivent également être pratiques et opérationnelles. Les questions complexes ou non pertinentes doivent être évitées ainsi que les questions théoriques.
- 3) Quand ils préparent les questions, les PVA devraient d'abord rédiger les réponses correctes, puis formuler la question correspondante. Chaque question doit porter principalement sur une seule idée. Le PVA peut orienter le candidat au moyen d'une procédure complexe, en demandant « quoi », « pourquoi », « où », « quand » et « comment » après avoir posé la question principale.
- 4) Les questions (au cours de la partie au sol de la vérification) doivent inciter le candidat à réfléchir. Les questions exigeant un « oui » ou un « non » ne permettent pas d'évaluer le niveau de compréhension du candidat. Il est préférable de guider la réflexion du candidat vers le domaine sur lequel il sera interrogé afin qu'il puisse se situer et fournir une réponse plus étayée.
- 5) Les questions posées au cours de la partie en vol d'une vérification devraient se limiter aux situations où des précisions sont nécessaires. Les questions ne doivent pas distraire le candidat du rendement de sa tâche, porter à confusion, ni entraîner une perte de la connaissance de la situation.
- 6) Évaluation des réponses

- a) Lors de l'évaluation des réponses du candidat, le rôle du PVA diffère de celui de l'instructeur. Les PVA doivent observer et évaluer, mais ils ne doivent pas corriger.
- b) Les PVA doivent éviter de confirmer une réponse de façon positive ou négative. En répondant, par exemple, « Non ce n'est pas correct », le PVA peut nuire à la confiance en soi d'un candidat et à son rendement. Les demandes de précisions sont toutefois permises.

5.6 Échelle d'évaluation à quatre points

- 1) L'échelle d'évaluation à quatre points est utilisée au cours des vérifications en vol afin d'étayer le rendement d'un candidat. L'échelle comprend des éléments de compétences techniques et non techniques; elle vise à mesurer la qualité du rendement et non à attribuer une note de réussite ou d'échec pour chaque exercice de test en vol.
- 2) Les éléments des compétences techniques constituent la base des vérifications en vol depuis de nombreuses années. Même si elles sont considérées comme des compétences strictes, leur évaluation a évolué avec l'utilisation de l'automatisation, par exemple. Les éléments des compétences non techniques reflètent des évaluations plus modernes de la gestion des ressources de l'équipage dans le cadre d'une vérification en vol.
- 3) Il faut bien comprendre les éléments et la matrice de notation de l'échelle d'évaluation à quatre points afin de pouvoir l'appliquer avec précision et éviter tout problème de partialité. Cette échelle d'évaluation et la matrice de notation visent à aider les PVA.

5.7 Éléments des compétences techniques et non techniques de l'échelle d'évaluation à quatre points

- 1) L'échelle d'évaluation à quatre points contient les éléments des compétences techniques suivants :
 - a) pilotage de l'aéronef;
 - b) compétences et connaissances techniques.
- 2) L'échelle de notation à quatre points contient les éléments des compétences non techniques suivants :
 - a) coopération;
 - b) compétences en matière de leadership et de gestion;
 - c) connaissance de la situation;
 - d) prise de décisions.

5.8 Élément des compétences techniques – Pilotage de l'aéronef

- 1) Le pilotage de l'aéronef est un élément des compétences techniques.
- 2) Le pilotage de l'aéronef comprend un sous-élément :
 - a) Qualité et précision
 - i) La qualité du vecteur du couloir de vol de l'aéronef est prise en compte en observant la souplesse, la coordination et la justesse des interventions sur les commandes à tous les niveaux d'automatisation.
 - ii) L'utilisation de techniques et de procédures approuvées, l'exécution par rapport aux tolérances prescrites, les mesures prises en cas d'écart, l'importance des écarts et la rapidité des corrections sont évaluées.
 - iii) La capacité de commander l'aéronef dans des situations anormales ou lors d'urgences est aussi prise en compte.

- 3) Les tolérances pour les exercices de test en vol et le pilotage d'aéronefs peuvent être consultées dans l'un des documents suivants :
 - a) TP 14727 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – *Guide des vérifications en vol (Avions)*;
 - b) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – *Guide des vérifications en vol (Hélicoptères)*
- 4) Les évaluations d'aéronefs sont principalement quantitatives.

5.9 Élément des compétences techniques – Compétences et connaissances techniques

- 1) Les compétences et connaissances techniques sont des éléments des compétences techniques.
- 2) Les compétences et connaissances techniques comprennent deux sous-éléments :
 - a) Compréhension pratique
 - i) Compréhension et l'utilisation pratiques des systèmes aéronautiques, des interfaces d'automatisation et des procédures opérationnelles.
 - ii) Compréhension et l'utilisation pratiques des renseignements applicables nécessaires pour la sécurité du vol, notamment les données sur le rendement, les cartes, l'information météorologique et les facteurs physiques.
 - iii) Compétences permettant de piloter en toute sécurité et avec efficacité.
 - b) Respect des SOP, des règles et des règlements
 - i) Connaissance et respect des SOP, des règles et des règlements par le candidat et l'équipage de conduite.
- 3) Les exigences en matière de compétences et de connaissances de chacun des exercices de test en vol sont définies dans les documents suivants :
 - a) TP 14727 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – *Guide des vérifications en vol (Avions)*;
 - b) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – *Guide des vérifications en vol (Hélicoptères)*;
 - c) Autres sources comme les MVA/MVH, SOP, MMEL, etc.
- 4) Les évaluations des compétences et des connaissances techniques sont principalement qualitatives.

5.10 Élément des compétences non techniques – Coopération

- 1) La coopération est un élément des compétences non techniques.
- 2) La coopération est définie comme la capacité de travailler avec efficacité au sein d'un équipage. Elle ne réfère pas au travail effectué ou à la quantité et la qualité du résultat.
- 3) Une bonne coopération dépend principalement de la communication active et ouverte entre les membres de l'équipage et les organismes externes (p. ex. ATC).
- 4) La coopération comprend quatre sous-éléments :
 - a) Travail d'équipe
 - i) Établir des relations interpersonnelles positives et des communications ouvertes, et favoriser la participation active des coéquipiers et des membres de l'équipage de conduite lors de l'exécution des tâches.
 - ii) Encourager la participation et les commentaires sans concurrence avec les autres.

- b) Prise en compte des autres
 - i) Prendre note des suggestions des autres membres de l'équipage même en cas de désaccord.
 - ii) Tenir compte du statut des autres membres de l'équipage.
 - iii) Formuler des commentaires personnels.
 - c) Soutien des autres
 - i) Aider les autres membres de l'équipage lors de situations exigeantes.
 - ii) Offrir de l'aide.
 - d) Résolution de conflits
 - i) Rester calme lors de conflits interpersonnels.
 - ii) Suggérer des solutions aux conflits.
 - iii) Se concentrer sur le positif.
- 5) Les évaluations de la coopération sont qualitatives.

5.11 Élément des compétences non techniques – Compétences en matière de leadership et de gestion

- 1) Les compétences en matière de leadership et de gestion sont un élément des compétences non techniques.
- 2) Les compétences en matière de leadership et de gestion sont la coordination active, axée sur les objectifs des activités de travail de l'équipage. Même si tous les membres de l'équipage devraient amorcer la réalisation sécuritaire et efficace d'objectifs de vol, la responsabilité finale et juridique de l'exploitation de l'ensemble relève uniquement du commandant de bord.
- 3) L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit un chef comme étant une personne dont les idées et les actions influencent la réflexion et le comportement des autres. Le chef est un moyen d'influence et de changement. Il est important de faire la distinction entre le leadership qui s'acquiert et l'autorité qui est attribuée. Le leadership est un aspect du travail d'équipe et la réussite du chef dépend de la qualité de sa relation avec l'équipe.⁴⁾ Les compétences en matière de leadership et de gestion comprennent quatre sous-éléments :
 - a) Faire preuve d'autorité et de fermeté
 - i) Savoir être ferme tout en encourageant les membres de l'équipage à participer. Si la situation l'exige, des mesures décisives doivent être prises.
 - b) Proposer et conserver des normes
 - i) Veiller au respect des normes (p. ex. les SOP). Superviser et intervenir mutuellement en cas d'écart par rapport aux normes. Appliquer des procédures non normalisées quand des écarts sont communiqués ou font l'objet de consultation avec les membres de l'équipage.
 - ii) Volonté de réaliser un rendement hors pair en respectant les normes.
 - c) Planification et coordination
 - i) Participer à la planification et à l'exécution des tâches des membres de l'équipage.
 - ii) Indiquer et confirmer les plans. Fixer clairement les objectifs et les limites.
 - iii) Changer les plans s'il y a lieu et consulter les membres de l'équipage.
 - d) Gestion de la charge de travail

- i) Prioriser les tâches opérationnelles principales et secondaires.
 - ii) Répartir les tâches adéquatement entre les membres de l'équipage en fonction d'une planification judicieuse.
 - iii) Accorder le temps nécessaire pour accomplir les tâches requises.
 - iv) Communiquer et prendre en considération les signes de stress et de fatigue qui influencent le rendement.
 - v) Utiliser les ressources externes et internes disponibles (y compris l'automatisation) pour accomplir les tâches dans les délais impartis.
- 5) Les évaluations des compétences en matière de leadership et de gestion sont qualitatives.

5.12 Élément des compétences non techniques – Connaissance de la situation

- 1) La connaissance de la situation est un élément des compétences non techniques.
- 2) La connaissance de la situation se définit comme la capacité de percevoir avec précision ce qui se produit à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef ou, en termes simples, de savoir ce qui se passe. Cela renvoie précisément à la perception des éléments du milieu dans un temps et un espace donnés, à la compréhension de leur signification et à la prévision de leur état dans un futur proche.
- 3) La connaissance de la situation comprend trois sous-éléments :
- a) Connaissance des systèmes
 - i) Reconnaître et anticiper le mode et l'état des systèmes aéronautiques.
 - b) Connaissance du milieu
 - i) Connaître le milieu actif qui comprend l'espace aérien, les conditions météorologiques, la séparation du trafic et le franchissement du relief.
 - ii) Recueillir les renseignements sur le milieu et contacter les ressources extérieures, s'il y a lieu.
 - c)
 - iii) Communiquer les renseignements clés sur le milieu. Connaissance du temps et anticipation des événements futurs
 - i) Connaître le temps et anticiper les événements futurs liés non seulement au mouvement physique de l'aéronef et à l'énergie disponible, mais aussi à la gestion du carburant.
 - ii) Discuter des limites de temps et des stratégies en cas d'urgence.
 - iii) Déceler les problèmes futurs potentiels.
- 4) La communication est le moyen par lequel la connaissance de la situation peut être évaluée.
- 5) Les évaluations de la connaissance de la situation sont qualitatives.

5.13 Élément des compétences non techniques – Prise de décisions

- 1) La prise de décisions est un élément des compétences non techniques.
- 2) La prise de décisions est définie comme étant un processus par lequel on fait appel à son jugement ou on choisit une option.
- 3) Divers points de décision diffèrent considérablement quant à ce qu'ils exigent de l'équipage, quant aux options et aux soutiens qui existent dans les SOP et les politiques pour la prise de décisions, et quant aux caractéristiques pouvant compliquer une situation ou entraîner des erreurs.
- 4) La prise de décisions comprend quatre sous-éléments :

- a) Définition des problèmes et diagnostic
 - i) La définition précise d'un problème dépend de la connaissance de la situation et du fait de prêter attention aux renseignements critiques. Il faut aussi éviter les erreurs de perception.
 - ii) Recueillir des renseignements pour définir un problème.
 - iii) Examiner les facteurs de causalité avec les autres membres de l'équipage.
 - b) Offre d'options
 - i) Offrir des options dans un effort collectif objectif si possible.
 - ii) Proposer des options de rechange.
 - iii) Solliciter l'avis des membres de l'équipage.
 - c) Évaluation des risques
 - i) Évaluer les risques dans un effort collectif objectif, si possible, en fonction du temps disponible.
 - ii) Étudier et communiquer les risques liés aux options de rechange.
 - iii) Discuter des risques potentiels en ce qui concerne les limites des membres de l'équipage.
 - d) Sélection des options
 - i) Confirmer et indiquer l'option choisie ou l'action convenue.
 - e) Examen des résultats
 - i) Incorporer une mesure d'évaluation si une décision est prise.
 - ii) Vérifier les résultats par rapport à un plan.
- 5) Les évaluations de la prise de décisions sont qualitatives.

5.14 Définition de l'état indésirable de l'aéronef (UAS)

- 1) Le terme « état indésirable de l'aéronef (UAS) » est largement utilisé dans l'échelle de notation à quatre points. Il est essentiel de bien comprendre ce terme afin de faire la différence entre une erreur importante, mineure et critique.
- 2) Un UAS est défini comme étant « *la position, la vitesse, l'attitude ou la configuration d'un aéronef qui découle d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite qui réduit clairement les marges de sécurité.* »

5.15 Définitions des termes « efficace, acceptable, médiocre et inacceptable »

- 1) Les adjectifs suivants sont largement utilisés dans l'échelle de notation à quatre points. Voici leur définition ci-après :
 - a) Efficace : qui permet d'atteindre le résultat souhaité ou attendu.
 - b) Acceptable : satisfaisant.
 - c) Médiocre : pire que ce qui est habituel, attendu ou souhaité.
 - d) Inacceptable : non satisfaisant.

5.16 Écarts et erreurs

- 1) Écarts et erreurs sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à quatre points.
- 2) Écarts
 - a) Un écart est une mesure quantifiable d'une variation dans la précision par rapport à la tolérance spécifié d'un exercice de test en vol.
 - b) Les écarts sont incorporés dans l'élément des aptitudes techniques de pilotabilité d'un aéronef de l'échelle d'évaluation à quatre points.

Sévérité de l'écart	Description
Écart mineure	<ul style="list-style-type: none">• Un écart qui n'excède pas la tolérance spécifié.
Écart majeure	<ul style="list-style-type: none">• Un écart qui excède la tolérance spécifié mais par moins que le double; ou• Répétition d'écart mineure sans atteindre la stabilitée.
Écart critique	<ul style="list-style-type: none">• Un écart qui excède la tolérance spécifié par plus que le double;• Répétition d'écart majeure sans atteindre la stabilitée; ou• Ne pas identifier et corriger un écart majeur.

- 3) Erreurs
 - a) Une erreur est une évaluation qualitative d'une action ou d'une inaction d'un équipage de conduite qui conduit à une variation de ces intentions ou de ces attentes.
 - b) Les erreurs sont incorporées dans l'élément des aptitudes techniques et connaissances de l'échelle d'évaluation à quatre points.

Sévérité de l'erreur	Description
Erreur mineure	<ul style="list-style-type: none">• Une action ou une inaction qui n'a pas de conséquence dans l'achèvement d'une tâche, une procédure ou d'une manœuvre; et• Un état de vol indésirable ne c'est pas produit.
Erreur majeur	<ul style="list-style-type: none">• Une action ou une inaction qui a une ou des conséquences dans l'achèvement d'une tâche, une procédure ou d'une manœuvre; et• Un état de vol indésirable ne c'est pas produit.
Erreur critique	<ul style="list-style-type: none">• Une action ou une inaction qui a une ou des conséquences dans l'achèvement d'une tâche, une procédure ou d'une manœuvre; et• Un état de vol indésirable c'est produit.

5.17 Échelle d'évaluation à quatre points – Matrice de notation

		Notes			
		4	3	2	1
Éléments des compétences techniques	Pilotage de l'aéronef	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun écart • Qualité et exactitude efficaces • Conformité réglementaire et aux limitations de l'aéronef • Sécurité du vol assurée 	<ul style="list-style-type: none"> • Écart mineur • Qualité et exactitude acceptables • Conformité réglementaire et aux limitations de l'aéronef • Sécurité du vol maintenue 	<ul style="list-style-type: none"> • Écart important • Qualité et exactitude médiocres • Conformité réglementaire et aux limitations de l'aéronef • Sécurité du vol réduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Écart critique • Qualité et exactitude inacceptables • Non-conformité réglementaire ou aux limitations de l'aéronef • Sécurité du vol compromise
	Compétences et connaissances techniques	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune erreur • Compréhension pratique efficace • Respect efficace des SOP, règles et règlements 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreur mineure • Compréhension pratique acceptable • Respect acceptable des SOP, règles et règlements 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreur importante • Compréhension pratique médiocre • Respect médiocre des SOP, règles et règlements 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreur critique • Compréhension pratique inacceptable • Respect inacceptable des SOP, règles et règlements
Éléments des compétences non techniques	Coopération	<ul style="list-style-type: none"> • Création et maintien efficaces du travail d'équipe • Prise en compte efficace des autres • Soutien efficace des autres • Résolution efficace des conflits 	<ul style="list-style-type: none"> • Création et maintien acceptables du travail d'équipe • Prise en compte acceptable des autres • Soutien acceptable des autres • Résolution acceptable des conflits 	<ul style="list-style-type: none"> • Création et maintien médiocres du travail d'équipe • Prise en compte médiocre des autres • Soutien médiocre des autres • Résolution médiocre des conflits 	<ul style="list-style-type: none"> • Création et maintien inacceptables du travail d'équipe • Prise en compte inacceptable des autres • Soutien inacceptable des autres • Résolution inacceptable des conflits
	Compétences en matière de leadership et de gestion	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation efficace d'autorité et de fermeté • Offre et maintien efficaces de normes • Planification et coordination efficaces • Gestion efficace de la charge de travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation acceptable d'autorité et de fermeté • Offre et maintien acceptables de normes • Planification et coordination acceptables • Gestion acceptable de la charge de travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation médiocre d'autorité et de fermeté • Offre et maintien médiocres de normes • Planification et coordination médiocres • Gestion médiocre de la charge de travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation inacceptable d'autorité et de fermeté • Offre et maintien inacceptables de normes • Planification et coordination inacceptables • Gestion inacceptable de la charge de travail
	Connaissance de la situation	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance efficace des systèmes • Connaissance efficace du milieu • Connaissance du temps et anticipation des événements efficaces 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance acceptable des systèmes • Connaissance acceptable du milieu • Connaissance du temps et anticipation des événements acceptables 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance médiocre des systèmes • Connaissance médiocre du milieu • Connaissance du temps et anticipation des événements médiocres 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance inacceptable des systèmes • Connaissance inacceptable du milieu • Connaissance du temps et anticipation des événements inacceptables
	Prise de décisions	<ul style="list-style-type: none"> • Définition et diagnostic efficaces des problèmes • Offre de solutions efficaces • Évaluation des risques et choix d'options efficaces • Examen efficace des résultats 	<ul style="list-style-type: none"> • Définition et diagnostic acceptables des problèmes • Offre de solutions acceptables • Évaluation des risques et choix d'options acceptables • Examen acceptable des résultats 	<ul style="list-style-type: none"> • Définition et diagnostic médiocres des problèmes • Offre de solutions médiocres • Évaluation des risques et choix d'options médiocres • Examen médiocre des résultats 	<ul style="list-style-type: none"> • Définition et diagnostic inacceptables des problèmes • Offre de solutions inacceptables • Évaluation des risques et choix d'options inacceptables • Examen inacceptable des résultats

5.18 Observation et notation des éléments des compétences techniques

- 1) Quand ils notent les éléments des compétences techniques (c.-à-d. pilotage de l'aéronef et compétences et connaissances techniques), les PVA doivent consulter l'échelle de notation à quatre points. Les renseignements sur les exercices de test en vol contenus dans le guide *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide des vérifications en vol* et dans les autres documents pertinents, notamment les réglementations, les MVA/MVH, SOP, MMEL etc., doivent également être utilisés.
- 2) Discrétion du PVA
 - a) Le PVA a une certaine discrétion (c.-à-d. une discrétion limitée) quand il évalue le rendement du candidat par rapport aux tolérances et aux limites publiées.
 - b) Conditions actuelles
 - i) Les écarts et les erreurs influencés par les conditions météorologiques, la turbulence, le trafic, les urgences ou d'autres situations indépendantes de la volonté du candidat peuvent être pris en compte par le PVA quand il attribue une note de deux (2) contre un (1).
 - c) Mesures correctives et sécurité du vol non compromise
 - i) Le PVA a une certaine discrétion (c.-à-d. discrétion limitée) en ce qui concerne les écarts et les erreurs quand ils attribuent une note de deux (2) au lieu d'un (1) à condition que :
 - A) des mesures correctives aient été appliquées par le candidat;
 - B) les marges de sécurité, même si elles sont réduites, n'ont pas été compromises.

5.19 Observation et notation des éléments des compétences non techniques

- 1) L'évaluation des éléments des compétences non techniques est plus difficile, parce qu'elles sont basées sur le comportement observable.
- 2) Le comportement observable doit être vu plus d'une fois au cours d'un exercice de test en vol afin d'évaluer un certain niveau de rendement non technique. Comme cela n'est pas toujours possible, on n'évalue pas tous les éléments des compétences non techniques durant chaque exercice de test en vol.
- 3) Voici des exemples de comportements directement observables ou déduits à partir de l'interaction entre les membres d'équipage :
 - a) la surveillance active des conditions météorologiques, des systèmes d'aéronef, des instruments et des communications avec les services ATS;
 - b) la communication de renseignements pertinents;
 - c) l'énoncé et la confirmation des objectifs et des plans;
 - d) une communication adéquate et une confirmation de la distribution de la charge de travail;
 - e) la priorisation des tâches opérationnelles secondaires;
 - f) la reconnaissance de situations pouvant mener à une saturation des tâches;
 - g) une planification adéquate de l'utilisation du temps et de l'espace pour des manœuvres d'aéronef et l'exécution de procédures;
 - h) la reconnaissance et la confirmation de l'état de l'aéronef et des modifications de mode;
 - i) l'utilisation de la terminologie recommandée conformément aux procédures d'utilisation normalisées avec bavardage inexistant ou limité;

- j) la reconnaissance et l'évitement des distractions possibles causées par l'automatisation ou la charge de travail de l'équipage.
- 4) Note minimale des éléments des compétences non techniques
- a) La note minimale pouvant être attribuée pour les éléments des compétences non techniques est deux (2).

5.20 Concepts connexes non techniques

- 1) Les éléments non techniques incorporés dans l'échelle de notation à quatre points se basent sur la GRE. Au fil du temps, les programmes traditionnels liés aux facteurs humains comme la GRE ont évolué et présentent désormais de nouveaux centres d'intérêt (p. ex. les communications et l'automatisation) ainsi que des méthodes différentes pour la gestion des erreurs humaines (p. ex. la gestion des menaces et des erreurs ou TEM).
- 2) Les éléments connexes non techniques sont présentés ci-après, même s'ils ne sont pas expressément définis dans l'échelle de notation à quatre points pour l'instant :
 - a) la communication;
 - b) l'automatisation;
 - c) la gestion des menaces et des erreurs.
- 3) Quoique ces éléments connexes non techniques soient exprimés dans une certaine mesure dans les éléments non techniques établis, il est important que les PVA connaissent ces concepts et puissent les observer pour pouvoir en discuter par la suite au cours d'un compte rendu.
- 4) Les renseignements de base suivants sur les communications et l'automatisation ont été obtenus à partir du document élaboré par la Défense nationale s'intitulant *Human Performance in Military Aviation (HPMA) Handbook, A-PD-050-HPM/PT-001*.

5.21 Concept connexe non technique – Communication

- 1) La communication est le processus visant à échanger des idées au moyen d'un système commun de signes verbaux et non verbaux. Une communication efficace permet de s'assurer que l'autre personne comprend ce qui est dit et ne se contente pas de recevoir l'information fournie.
- 2) Même s'il était idéal que les communications soient personnelles et engagent tous les sens (c.-à-d. la voix, le ton/volume et le langage corporel), le milieu aéronautique limite ces modes d'expression. Il est impératif que certaines techniques, stratégies et procédures (p. ex. SOP) soient utilisées pour optimiser l'efficacité.
- 3) Une analyse des communications efficaces dans un milieu favorisant le travail d'équipe a permis de déterminer cinq compétences essentielles pouvant ou ne pouvant pas survenir naturellement, notamment :
 - a) demander des renseignements;
 - b) défendre/s'affirmer;
 - c) écouter activement;
 - d) résoudre des conflits;
 - e) formuler des critiques/commentaires.
- 4) Le manque de fermeté a été défini comme étant un élément contributif dans de nombreux accidents et problèmes de rendement.
- 5) PACE est un outil de communication pratique donnant à tous les membres de l'équipe un processus pour amorcer la discussion sur ce qui se passe en ce moment. C'est une méthode

simple à quatre étapes permettant à chacun de faire valoir son point de vue sans l'imposer afin de favoriser une meilleure connaissance de la situation au sein groupe.

- a) P – *Probe for a better understanding* (Poser des questions pour mieux comprendre);
 - b) A – *Alert to any problem* (Être alerte à tout problème);
 - c) C – *Challenge suitability of present situation* (Mettre en question la pertinence de la situation en cours);
 - d) E – *Emergency action to reduce dangers* (Mesures d'urgence pour réduire les dangers).
- 6) La communication efficace est essentielle pour optimiser le rendement de chaque individu, de l'équipe et de la direction; elle est fortement liée aux éléments des compétences non techniques en matière de coopération, de leadership, de gestion, de connaissance de la situation et de prise de décisions.

5.22 Concept connexe non technique – Automatisation

- 1) L'automatisation est prépondérante dans l'aviation et on s'y fie beaucoup. Dans le poste de pilotage, l'automatisation est manifeste dans l'utilisation du pilote automatique, du directeur de vol, des systèmes de gestion de vol (SGV) et des systèmes d'information de vol intégrés. En dehors du poste de pilotage, l'automatisation fait partie intégrante des activités comme la planification des vols et la maintenance.
- 2) Niveaux d'automatisation de l'aéronef (poste de pilotage)
 - a) Dans le poste de pilotage, les niveaux d'automatisation sont classés comme suit :
 - i) Niveau 4 – Pilote automatique couplé au guidage LNAV et VNAV;
 - ii) Niveau 3 – Pilote automatique couplé sur mode altitude/guidage de trajectoire;
 - iii) Niveau 2 – Vol manuel à l'aide du directeur de vol;
 - iv) Niveau 1 – Vol manuel sans le directeur de vol.
 - b) Les pilotes doivent avoir les compétences nécessaires pour piloter leur avion à tous les niveaux d'automatisation disponibles et doivent savoir quel niveau choisir pour chaque situation. En général, la charge de travail des pilotes sera réduite au minimum alors que le niveau de connaissance de la situation sera le plus élevé.
- 3) L'automatisation de l'aéronef est fortement liée aux éléments des compétences non techniques en matière de connaissance de la situation et de la prise de décisions, ainsi qu'aux concepts connexes non techniques de la communication et de la gestion des menaces et des erreurs.
- 4) Lien avec la connaissance de la situation
 - a) Afin de pouvoir utiliser l'automatisation pleinement et de bien connaître la situation, les pilotes doivent pouvoir répondre aux questions suivantes en tout temps :
 - i) Qu'a-t-on demandé à l'aéronef de faire?
 - ii) Que fait l'aéronef maintenant?
 - iii) Que va faire l'aéronef par la suite?
 - b) La connaissance de la situation en matière d'automatisation est souvent appelée « connaissance du mode d'automatisation » dans un aéronef.
- 5) Lien avec la prise de décisions
 - a) L'application de SOP et de politiques d'automatisation adéquatement conçues peut réduire le temps exigé pour décider de l'utilisation la plus appropriée de l'automatisation.
- 6) Lien avec la communication

- a) L'automatisation en matière de communication est liée à la programmation, à l'entrée de données, à la sélection des modes et aux ordres donnés à un système. La rétroaction est donnée par les écrans, et se concrétise par l'exécution de commandes ou de tâches. Afin d'optimiser la rétroaction, les SOP désignent souvent les pages et les écrans à sélectionner au cours des diverses étapes de vol.
- 7) Lien avec la gestion des menaces et des erreurs
- a) Il est essentiel que les erreurs d'automatisation soient évitées, gérées et atténuées. Voici des exemples de principes pour appliquer l'automatisation dans la gestion des menaces et des erreurs :
 - i) utiliser les instructions les plus appropriées et le niveau d'automatisation adéquat pour la tâche;
 - ii) en cas d'imprévu, les pilotes doivent prendre les commandes en désactivant l'automatisation ou en passant à un niveau d'automatisation inférieur;
 - iii) les pilotes doivent être conscients des modes armés ou sélectionnés et des changements de mode affichés sur les écrans principaux de vol;
 - iv) un des pilotes doit rester à l'affût et en tout temps regarder en dehors et tout autour. Il est important que tous les regards ne soient pas tournés vers l'intérieur du poste de pilotage pour trouver des solutions aux problèmes d'automatisation.

5.23 Concept connexe non technique – Gestion des menaces et des erreurs (GME)

- 1) De nombreuses éditions du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (TP 6533) ont fourni des instructions sur la gestion des menaces et des erreurs (GME). Même si cela n'a pas encore été déterminé comme étant un élément des compétences non techniques de l'échelle de notation à quatre points, les PVA devraient être compétents, observateurs et qualifiés pour faciliter une discussion sur la GME. Ceci est très important, car la GME est primordiale dans la GRE actualisée.
- 2) Dans sa forme la plus simple, la GME est un ensemble de techniques de vol préventives. Elle dote le pilote de compétences et de comportements pour reconnaître et éviter les problèmes qui pourraient entraîner un état indésirable de l'aéronef (UAS) et peut-être un incident ou un accident, s'ils ne sont pas décelés ou gérés.
- 3) La GME propose que les menaces, les erreurs et les états indésirables d'aéronefs (notamment un écart d'altitude) sont des événements quotidiens que les pilotes doivent gérer pour assurer la sécurité.
- 4) Gestion des menaces
 - a) Une menace est un événement, une condition ou une erreur qui :
 - i) se produit indépendamment de l'influence de l'équipage;
 - ii) accroît la complexité opérationnelle du vol;
 - iii) exige l'attention et la gestion de l'équipage pour maintenir les marges de sécurité.
 - b) La gestion des menaces est la façon dont les équipages de conduite anticipent les menaces et y répondent. Les équipages de vol peuvent gérer les menaces et prévenir les erreurs (par exemple) en lisant les avis météorologiques, en effectuant des inspections préalables au vol, en planifiant des itinéraires de rechange ou en transportant du carburant supplémentaire si les conditions météorologiques sont mauvaises.
- 5) Gestion des erreurs
 - a) Une erreur dans le contexte de la gestion des menaces et des erreurs est une action ou une omission d'un membre de l'équipage de conduite qui :

- i) entraîne un écart par rapport aux intentions/attentes de l'équipage ou de l'organisation;
 - ii) réduit les marges de sécurité;
 - iii) accroît la possibilité qu'un évènement opérationnel négatif survienne.
 - b) Une erreur non détectée ne peut pas être gérée. Une erreur détectée et adéquatement gérée ne devrait pas avoir d'impact négatif sur le vol. En outre, une erreur mal gérée réduit les marges de sécurité en créant ou en induisant d'autres erreurs qui pourraient entraîner un état indésirable de l'aéronef.
- 6) Techniques et outils de gestion des menaces et des erreurs (GME)
- a) Le modèle de GME se concentre sur trois concepts de base :
 - i) l'anticipation;
 - ii) la reconnaissance;
 - iii) la reprise des activités.
 - b) L'essentiel en matière d'anticipation est d'accepter que même si un problème est probable, on ne peut pas savoir exactement ce qui pourrait arriver. Les efforts pour rester vigilant afin de reconnaître les menaces et les erreurs sont facilités par une utilisation adroite de mesures de protection concrètes et théoriques.
 - c) Mesures de protection concrètes
 - i) Les aéronefs modernes automatisés aident considérablement à anticiper et à reconnaître les menaces et les erreurs. Par exemple, les systèmes qui aident les pilotes en émettant des sonneries, des alertes et des avertissements, notamment les pilotes automatiques, les systèmes de gestion de vol (SGV), le système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS) et le système d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS).
 - ii) Ces systèmes automatisés constituent des mesures de sécurité concrètes. Bien que bénéfiques, ces systèmes ne suffisent pas à assurer la gestion efficace des menaces et des erreurs en tout temps.
 - d) Mesures de protection relevant de l'équipage
 - i) Les pilotes maintiennent leurs compétences à jour conformément aux diverses exigences de qualification et de maintien des compétences régies par la réglementation et utilisent régulièrement les SOP et des listes de vérification.
 - ii) Les mesures de protection relevant de l'équipage sont des comportements qui montrent que les pilotes peuvent anticiper les réactions de l'aéronef et qu'ils ont une bonne connaissance de la situation.
 - e) Les mesures concrètes et celles qui relèvent de l'équipage permettent de mieux anticiper et donc d'être plus vigilant. La capacité de reconnaître un évènement permet un rétablissement plus rapide de la situation.
 - f) Quand une erreur contribue à un état indésirable d'un aéronef, il est primordial de rétablir les marges de sécurité adéquates. L'équipage de conduite doit d'abord rétablir la situation et ensuite analyser les causes.
- 7) Lien de la gestion des menaces et des erreurs avec la GRE
- a) Bon nombre des pratiques exemplaires préconisées par la GRE peuvent être considérées comme des contre-mesures de gestion des menaces et des erreurs.
 - b) Voici quelques exemples de contre-mesures :
 - i) les contre-mesures de planification (planification, préparation, exposés et gestion des urgences) sont essentielles pour gérer les menaces prévues et imprévues;

- ii) les contre-mesures d'exécution (surveillance/contre-vérification, gestion des voies de circulation/pistes et gestion de la charge de travail et de l'automatisation) sont essentielles pour détecter les erreurs et y répondre;
 - iii) les contre-mesures d'examen et de modification (évaluation des plans et demandes de renseignements) sont essentielles pour gérer les changements de conditions d'un vol, notamment les états indésirables d'aéronefs;
 - iv) les membres d'équipage montrant des compétences solides en matière de coopération, de leadership, de gestion, de connaissance de la situation et de prise de décisions gèrent mieux les erreurs et ont moins d'états indésirables d'aéronefs à gérer.
- 8) Rôle du PVA en tant qu'observateur de la gestion des menaces et des erreurs (GME)
- a) Le rôle du PVA a évolué; auparavant, il détectait simplement les erreurs au cours des vérifications en vol. Même si la GME n'est pas officiellement évaluée dans l'échelle d'évaluation à quatre points, le PVA a une certaine discrétion (c.-à-d. une discrétion limitée) pour envisager des mesures correctives à la suite d'écarts et d'erreurs.
 - b) Le PVA doit observer comment le candidat fait ce qui suit :
 - i) anticiper et reconnaître les menaces (comme les aéronefs rendus inutilisables, remettre en question les autorisations de l'ATC, les caractéristiques du terrain, les approches aux instruments exigeantes, la gestion des systèmes aéronautiques, etc.);
 - ii) utiliser des stratégies efficaces pour gérer ces menaces (notamment compétence aéronautique, compétences techniques, pilotage de l'aéronef, utilisation judicieuse des SOP, connaissance de la situation, communication verbale, utilisation des ressources disponibles, etc.);
 - iii) réduire les erreurs en utilisant les SOP et en favorisant le travail d'équipe efficace;
 - iv) reconnaître et corriger les erreurs qui se produisent (en conservant la connaissance de la situation, en utilisant le processus décisionnel/des techniques de communication efficaces, en répondant aux systèmes d'alerte à bord, en demandant de l'aide d'autres ressources, au besoin, etc.).
 - c) En cas d'écart ou d'erreur, le PVA doit prendre note et, si le temps le permet observer les mesures correctives du candidat. Les observations effectuées doivent être incorporées dans le compte rendu de vérification en vol, s'il y a lieu.
- 9) En résumé :
- a) si les menaces sont gérées adéquatement, elles n'ont pas de conséquences;
 - b) si les menaces ne sont pas gérées adéquatement, elles peuvent donner lieu à des erreurs;
 - c) si les erreurs sont contenues efficacement et gérées, elles n'ont pas de conséquences;
 - d) si les erreurs ne sont pas gérées adéquatement, elles peuvent entraîner des situations indésirables d'aéronef;
 - e) si les situations indésirables d'aéronef sont atténuées, la reprise des activités est possible;
 - f) si les situations indésirables d'aéronef ne sont pas gérées adéquatement, elles peuvent nuire aux opérations et causer un incident ou un accident.

6.0 DÉROULEMENT DE LA VÉRIFICATION EN VOL

6.1 But de la vérification en vol

- 1) Une vérification en vol donne un aperçu des compétences du candidat et constitue indirectement une validation du programme de formation et des SOP.
- 2) Les vérifications en vol effectuées en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* comprennent les contrôles de compétence du pilote (CPP) et les vérifications en ligne. Une vérification en ligne ne peut être effectuée que dans le cas d'opérations régies par la sous-partie 705 de la partie VII du RAC.
- 3) Objectif d'un CCP
 - a) Le but d'un CCP est de déterminer si le candidat satisfait aux exigences quant aux connaissances et aux compétences requises pour piloter un aéronef et utiliser ses systèmes et ses composantes, tant dans des conditions normales, qu'anormales et d'urgence, et ce, avec compétence et de façon sécuritaire, et, s'il y a lieu, conformément aux SOP et aux politiques approuvées de l'exploitant aérien (c.-à-d., approche stabilisée);
 - b) Le but d'un CCP est aussi d'améliorer les normes d'instruction et de formation en donnant à l'exploitant ou à l'établissement de formation une rétroaction sur les exercices de test en vol, les politiques et les procédures (c.-à-d., SOP) désuètes, déficientes ou qui aboutissent généralement à un échec.
- 4) But de la vérification en ligne
 - a) Le but d'une vérification en ligne est de déterminer si le candidat satisfait aux exigences quant aux connaissances et aux compétences requises pour piloter un aéronef et utiliser ses systèmes et ses composantes dans le cadre d'un vol normal avec compétence et de façon sécuritaire et conformément aux SOP et aux politiques approuvées de l'exploitant aérien (c.-à-d., approche stabilisée);
 - b) Le but d'une vérification en ligne est aussi d'améliorer tous les aspects de la sécurité ainsi que l'efficacité des politiques et des procédures de la compagnie qui ont une incidence sur les opérations en ligne dont notamment les mesures de contrôle opérationnelles, le chargement des aéronefs, le ravitaillement, le dégivrage, les échanges avec le contrôleur aérien et entre l'équipage de cabine et l'équipage au sol.

6.2 Contrôle de la compétence du pilote (CCP)

- 1) Les CCP sont effectués conformément aux normes de la partie VII du RAC. Les PVA doivent surtout consulter les documents suivants :
 - a) la réglementation concernant les qualifications de l'équipage de conduite et les normes du RAC connexes;
 - b) les calendriers des CCP décrits dans les normes de la partie VII du RAC (p. ex., norme de la partie VII, l'annexe HÉLICOPTÈRE de l'article 724.108 du RAC, – Contrôle de compétence pilote);
 - c) les rapports du comité d'évaluation opérationnelle (CEO) de Transports Canada, portant sur un aéronef particulier;
 - d) le guide Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (avion) (TP14727);
 - e) le guide Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptère) (TP14728).

Remarque : Le CEO de Transports Canada ne produit pas un rapport sur tous les types d'aéronefs. Transports Canada considère que les rapports du Flight Standardization Board (FSB) publiés par la FAA et les rapports du comité d'évaluation opérationnelle (CEO) de l'AESA sont des sources d'informations importantes en matière de vérification en vol.

- 2) Les annexes des normes de la partie VII du RAC concernant les CCP décrivent les exercices de tests en vol obligatoires qui doivent être observés pendant le CCP. L'information sur les exercices de test en vol se trouve dans la pertinente du guide Vérification de compétences pilote et qualification de type d'aéronef – Guide des vérifications en vol.
- 3) La partie VII du RAC comprend diverses annexes portant sur les avions et les hélicoptères, comme l'indique le tableau suivant.

Norme de la partie VII du RAC	Titre	Annexe	Plateforme
722	Travail aérien	Annexe I	Avion
722	Travail aérien	Annexe II	Hélicoptère
723	Taxi aérien	Annexe I	Avion
723	Taxi aérien	Annexe	Hélicoptère
724	Service aérien de navette	Annexe I	Simulateur
724	Service aérien de navette	Annexe II	Avion
724	Service aérien de navette	Annexe	Hélicoptère
725	Exploitation d'une entreprise de transport aérien	Annexe I	Simulateur
725	Exploitation d'une entreprise de transport aérien	Annexe II	Avion
725	Exploitation d'une entreprise de transport aérien	Annexe III	Pilote de croisière de relève

6.3 Vérification des compétences en ligne

- 1) Les vérifications des compétences en ligne doivent être effectuées conformément à l'alinéa 705.106(3)a) du RAC. Le PVA doit également consulter la circulaire d'information (CI) no 705-003.
- 2) Les vérifications des compétences en ligne sont normalement effectuées lors de vols commerciaux.

- 3) Le PVA doit se comporter avec le même niveau de professionnalisme, qu'il s'agisse d'une vérification en ligne moins formelle ou d'un CCP.

6.4 CCP combinant un pilote et plusieurs membres d'équipage

- 1) Certains exploitants utilisent le même aéronef pour des vols à équipage multiple et les vols avec un seul pilote. Dans de tels cas, les exploitants doivent avoir une autorisation spéciale leur permettant d'utiliser l'aéronef avec un « équipage minimal, sans commandant en second ». Les exigences relatives à l'exploitation sont décrites dans l'article 703.86 du RAC et dans la norme connexe de la partie VII du RAC.
- 2) Les pilotes tenus de voler dans de telles conditions doivent démontrer lors d'un CCP qu'ils ont les compétences requises pour des vols à équipage multiple et pour des vols à un seul pilote. Pendant la partie du CCP qui porte sur le pilotage en équipage multiple, les pilotes doivent mettre en pratique tous les éléments appropriés énoncés à l'annexe sur le CCP de la partie VII du RAC. Pendant la partie du CCP qui porte sur le pilotage d'un pilote seul, le pilote doit être en mesure d'accomplir au moins les exercices supplémentaires suivants du test en vol, sans l'aide du copilote :

a) Vol IFR avec un seul pilote :

- i) un décollage normal conformément à l'MVA/MVH avec passage aux règles de vol aux instruments simulées à 200 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou avant d'atteindre cette altitude;
- ii) pour les aéronefs multimoteurs, une panne de moteur simulée après le décollage, conformément à l'annexe sur le CCP de la norme, partie VII du RAC;
- iii) une approche aux instruments effectuée conformément aux procédures et aux limitations publiées dans le CAP ou dans une publication étrangère équivalente;
- iv) pour les aéronefs multimoteurs, un atterrissage et une manœuvre en prévision de cet atterrissage avec panne simulée de 50 pour cent des moteurs disponibles.

Remarque 1 : l'exercice de vol IFR avec un seul pilote aux commandes ne s'applique normalement qu'aux avions.

Remarque 2 : Toute combinaison des éléments susmentionnés est acceptable.

b) Vol VFR avec un seul pilote

- i) un décollage normal conformément au manuel de vol de l'aéronef et de l'hélicoptère (MVA/MVH);
- ii) une panne de moteur simulée après le décollage conformément à l'annexe sur le CCP de la norme, partie VII du RAC;
- iii) une défaillance exécutée conformément au MVA/MVH;
- iv) un atterrissage et une manœuvre en prévision de cet atterrissage avec panne de moteur simulée.

Remarque 1 : l'exercice de vol VFR avec un seul pilote aux commandes s'applique aux avions et aux hélicoptères

Remarque 2 : toute combinaison des éléments susmentionnés est acceptable.

- c) Le PVA peut demander au candidat d'effectuer tout autre exercice mentionné dans l'annexe sur le CCP de la norme, partie VII du RAC et qui ne nécessite pas un équipage multiple.

6.5 Jumelage de CCP avec d'autres évaluations

- 1) Un CCP canadien est assujéti à différentes exigences réglementaires que les vérifications de compétences administrées et accordées par d'autres autorités nationales (p. ex., FAA, CAA, etc.). Un CCP canadien doit être effectué indépendamment et n'être jumelé à aucune autre vérification de compétences relevant d'une autorité étrangère.
- 2) Un CCP peut toutefois être jumelé à une autre évaluation exigée par la réglementation canadienne (p. ex., contrôle des compétences en matière de vol aux instruments (CCVI)) à condition que tous les éléments de chaque évaluation soient couverts.

6.6 CCP sur simulateur

- 1) Exigences relatives au simulateur
 - a) Sauf indication contraire, tout simulateur utilisé pour des vérifications en vol doit :
 - i) satisfaire aux exigences du manuel du simulateur de l'avion ou du giravion;
 - ii) être certifié conformément à l'article 606.03 du RAC – Équipement d'entraînement synthétique de vol;
 - iii) fournir une représentation visuelle approuvée de l'approche indirecte afin de permettre la démonstration d'une manœuvre d'approche à l'atterrissage lorsque l'équipage de conduite est autorisé à faire des approches indirectes conformément au manuel d'exploitation ou aux SOP de la compagnie;
 - iv) n'utiliser pour le CCP que des représentations visuelles approuvées pour la qualification et des représentations visuelles personnalisées approuvées. Il est interdit d'utiliser des représentations visuelles génériques.
- 2) Simulation des conditions météorologiques
 - a) Des conditions météorologiques simulées pour des approches à effectuer doivent être réglées de manière à s'aligner le plus possible sur les critères météo minimaux figurant dans les cartes d'approche.
- 3) Communications
 - a) Le simulateur doit être doté d'un système d'intercommunication bidirectionnelle permettant d'établir une bonne communication claire avec le PVA et qui doit servir durant le test en vol.
- 4) Jeu de rôle : ATC
 - a) Le PVA qui assume le rôle de l'ATC doit être aussi réaliste que possible lors des communications, ce qui signifie qu'à l'occasion il doit inclure des communications aptes à causer une distraction. Il est important de partir du principe qu'on ignore ce qui se passe dans le poste de pilotage, à moins que l'action ou l'événement ne soit mentionné lors d'un message radio.
 - b) Le PVA doit :
 - i) Transmettre des autorisations et des instructions et sans ambiguïtés, en utilisant la terminologie normalisée propre aux ATC;
 - ii) fournir l'aide qui serait normalement apportée par l'ATC;
 - iii) éviter d'apporter une aide qui serait irréaliste de la part d'un ATC dans l'intention d'empêcher l'équipage de conduite de commettre une erreur.
- 5) Exploitation de l'appareil
 - a) La personne qui utilise le dispositif d'entraînement de vol doit avoir suivi la formation requise, avoir acquis suffisamment d'expérience sur cet équipement et avoir les

qualifications exigées par le détenteur de certificat de ce dispositif, afin de garantir une exécution du contrôle en vol en conformité avec le profil, le scénario ou la séquence des actions précisée par le PVA.

- b) Si le PVA ne possède pas les qualifications ou l'expérience requises (selon le détenteur de certificat de ce dispositif), ou s'il ne souhaite pas gérer lui-même le dispositif pendant le contrôle en vol, une autre personne qualifiée doit le faire à sa place;
 - c) La personne qui fait fonctionner le dispositif, si autre que le PVA, doit être informée avant le contrôle du profil du vol, de la séquence des événements et des autorisations qui devront être accordées. Le fait d'avoir l'assistance d'une personne pour faire fonctionner le dispositif n'exempte pas le PVA de sa responsabilité d'assurer que le plan est suivi. Le PVA doit en tout temps surveiller la personne qui fait fonctionner le dispositif.
- 6) Repositionnement et gel de la position
- a) Afin d'assurer le réalisme de l'exercice, le CCP doit, autant que possible, se dérouler en temps réel. Le PVA doit faire preuve de bon jugement et limiter le recours au gel d'une position et au repositionnement.
- 7) Documents disponibles
- a) Le candidat doit avoir accès aux documents pertinents, notamment le manuel d'exploitation de l'aéronef, les listes d'équipement minimal et autres, au cas où il aurait besoin de les consulter pendant la vérification.
- 8) Siège assigné au candidat
- a) Chaque candidat doit prendre place sur le siège correspondant aux fonctions qu'il assume.
- 9) Siège assigné au PVA
- a) Le PVA ne participe pas en tant que membre d'équipage de conduite lorsque le CCP se déroule dans un simulateur. Il doit donc occuper le siège prévu pour un observateur.
 - b) Dans un simulateur, tout d'observateur doit avoir à sa disposition un siège approuvé, solidement fixé au plancher et muni d'un dispositif de retenue intégral et d'où il peut observer l'équipage de conduite. Le siège doit retenir en toute sécurité son occupant pendant tout déplacement connu ou prévisible du système de mouvement du simulateur
- 10) Anomalies d'un simulateur
- a) Dans le cas d'un simulateur dont les occurrences d'indisponibilité ou de défectuosité ont été consignées, le PVA doit consulter le *Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux* (GUSCD) associé à l'appareil en question et approuvé par Transports Canada afin de déterminer s'il est possible de procéder au CCP.
 - b) Dans le cas des simulateurs approuvés par la FAA, les indisponibilités sont indiquées sur la liste des éléments manquants, défectueux ou hors d'usage que le PVA peut consulter pour déterminer s'il est possible de procéder au CCP.
 - c) Quels que soient les renseignements consignés dans le GUSDC (Transports Canada) ou sur la liste des éléments manquants, défectueux ou hors d'usage (FAA), il incombe au PVA de s'assurer que les composants défectueux du simulateur ne feront pas obstacle à la capacité du candidat à démontrer ses compétences.
- 11) Simulation de pannes de systèmes
- a) Les défaillances simulées des systèmes doivent être à caractère pratique et raisonnable. Les pannes multiples doivent être logiquement reliées et découler d'une panne initiale (ex. : une pompe hydraulique entraînée par le moteur cessera de fonctionner si son moteur tombe en panne), ou bien résulter d'une action du candidat. Ne pas simuler des défaillances multiples non reliées.

- b) La défaillance simulée d'un système qui a été évaluée et différée avant le départ et qui n'a aucune incidence sur les caractéristiques de vol de l'aéronef, peut durer pendant l'intégralité ou une partie du CCP, et être considérée comme n'ayant aucun lien logique avec les défaillances de systèmes simulées par la suite (p. ex., départ autorisé avec un système de gestion et de guidage de vol (FMGC) hors service suivi par la défaillance en vol d'un deuxième FMGC).
- 12) Données sur le contrôle en vol (Saisie d'écran)
- a) Un appareil de traçage (c.-à-d., une saisie d'écran) est souvent utile lorsque l'exercice de test en vol n'est pas exécuté selon la norme. Ces données devraient être communiquées au candidat pendant l'exposé pré vol et conservées par le PVA.
 - b) Il est pratique courante de joindre une copie papier de ces données au *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) que conserve le PVA. Ces renseignements pourraient être utiles en cas d'appel présenté au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

6.7 CCP et vérification en ligne - Avion

- 1) Dans certaines conditions, le CCP et la vérification en ligne peuvent être effectués à bord d'un avion. Une vérification en ligne peut être faite dans le cadre d'un vol commercial, mais pas un CCP.
- 2) Sécurité
 - a) La sécurité doit être une priorité tout au long de la vérification en vol effectuée à bord d'un aéronef. La décision de commencer la vérification en vol à bord d'un aéronef est laissée à la discrétion du PVA qui doit déterminer si :
 - i) les conditions météorologiques sont suffisamment bonnes pour éviter toute manœuvre dangereuse de l'aéronef pendant la vérification en vol;
 - ii) l'aéronef est en état de navigabilité;
 - iii) les documents du candidat exigés en vertu du RAC sont valides.
 - b) Un PVA qui ne participe pas en tant que membre d'équipage de conduite (p. ex., qui occupe un strapontin) n'est pas un passager et doit en tout temps demeurer alerte à tout danger potentiel. Il a le devoir de se tenir prêt à intervenir comme il se doit pour assurer la sécurité du vol et doit également intervenir de façon appropriée pour éviter toute infraction potentielle même non dangereuse.
- 3) Exigences relatives à l'aéronef
 - a) Sauf indication contraire, l'aéronef utilisé pour la vérification en vol doit satisfaire aux exigences suivantes :
 - i) Son autorisation de vol canadienne ou étrangère doit être valide conformément à la sous-partie 507 du RAC et ne comporter aucune restriction qui interdirait l'exécution des manœuvres requises pour la vérification en vol.
 - ii) Il doit satisfaire aux exigences énoncées à l'article 605.06 du RAC – Normes et état de service de l'équipement d'aéronef (selon lesquelles tout l'équipement requis doit être en état de service et les exigences relatives à la maintenance doivent être à jour).
 - iii) Il doit être piloté en respectant les exigences énoncées à l'article 602.07 du RAC – *Limites d'utilisation des aéronefs* et conformément aux limites approuvées d'utilisation en vol (jour/nuit/VFR/IFR), aux limites applicables à la cellule et aux moteurs énoncées dans le manuel d'utilisation du pilote (POH), le manuel de vol de l'aéronef (MVA), la révision du manuel de vol approuvé (RFM) ou dans les suppléments approuvés du POH/MVA/RFM.

- b) Commandes de vol
 - i) Tous les aéronefs utilisés pour les contrôles en vol doivent être équipés de doubles commandes en parfait état de fonctionnement et de moyens de communication audio et verbaux satisfaisants et appropriés.
- 4) Siègne assigné au candidat
 - a) Pendant la partie de son CCP où il doit être aux commandes, le candidat doit occuper le siège du pilote aux commandes correspondant aux fonctions qu'il doit assumer.
- 5) Siègne assigné au PVA
 - a) CCP
 - i) Dans un aéronef certifié pour être piloté par un seul pilote, le PVA doit occuper le siège du copilote sauf si le manuel d'exploitation de l'exploitant exige la présence de deux membres d'équipage pour tous les vols.
 - ii) Lorsque l'aéronef est certifié pour un équipage d'au moins deux membres, le PVA doit occuper le strapontin.
 - iii) Lorsque la spécification relative au type de l'aéronef ou le manuel d'exploitation de l'exploitant prévoit deux pilotes, mais que l'appareil n'est pas équipé d'un strapontin, le PVA peut occuper un siège passager situé le plus près possible du poste de pilotage lors du décollage et à l'atterrissage. Ensuite, après avoir tenu compte de la sécurité et si les circonstances le permettent (turbulences), il peut se placer entre les sièges du pilote et du copilote afin de contrôler le vol. S'il est déterminé que cette façon de procéder n'est pas pratique, le PVA peut occuper un siège de pilote et assumer les fonctions de pilote de sécurité.
 - b) Vérification en ligne
 - i) Lors d'une vérification en ligne, le PVA doit occuper le siège d'un membre d'équipage ou le strapontin.
 - ii) Le PVA, qui occupe le siège d'un membre d'équipage pendant qu'il effectue la vérification en ligne, doit assumer les fonctions du membre d'équipage au mieux de ses compétences. Aucune erreur ne doit être introduite intentionnellement.
 - iii) La présence d'un pilote de sécurité n'est pas nécessaire lors d'une vérification en ligne.
- 6) Pilote de sécurité
 - a) Il a été établi, pour des raisons de sécurité et à des fins juridiques, qu'un pilote de sécurité doit être désigné et que pendant le CCP, ce dernier doit occuper un des sièges de pilote. Habituellement, l'exploitant désigne un pilote de sécurité que le PVA juge acceptable.
 - b) Avant le vol, le PVA doit informer le pilote de sécurité de son rôle et de ses fonctions, notamment en ce qui concerne :
 - i) les méthodes de vérifications sécuritaires, en précisant :
 - A) les procédures de transfert des commandes;
 - B) les procédures de posé-décollé;
 - C) les procédures pour la simulation d'un moteur inopérant;
 - D) les procédures pour la simulation de situations anormales et d'urgence;
 - E) la réaction à une situation d'urgence réelle;
 - F) tout autre élément propre au type d'aéronef en question.
 - ii) la possibilité de devoir intervenir physiquement;

- iii) l'appui aux membres d'équipage dans l'exercice de leurs fonctions;
- iv) le PVA qui occupe le siège du pilote de sécurité :
 - A) doit posséder la qualification de type;
 - B) ses qualifications sur l'aéronef doivent être à jour;
 - C) doit avoir été formé et être compétent en ce qui a trait aux activités de la compagnie;
 - D) doit avoir été formé et avoir les compétences requises pour agir en tant que pilote instructeur de la compagnie.

6.8 CCP effectué à bord d'un aéronef et d'un simulateur

- 1) UN CCP peut être effectué dans un simulateur et dans un aéronef. Dans ce manuel, la partie qui est effectuée à bord d'un aéronef est appelée le CCP en vol.
- 2) Il est important de préciser quels exercices de test en vol seront effectués dans un simulateur et lesquels seront effectués à bord d'un aéronef. Le choix dépendra notamment du niveau d'approbation et de la fidélité du simulateur, du programme de formation approuvé et du statut du candidat.
- 3) C'est à l'exploitant qu'il incombe de coordonner l'information et de la rendre accessible.

6.9 Fonction de remplaçant dans le cadre d'un CCP

- 1) Qualifications
 - a) L'établissement de formation, ou l'exploitant, doit vérifier que la personne assignée au poste de remplaçant dans le cadre d'un CCP a les qualifications sur type requises et à jour et qu'elle a les compétences requises pour assumer son rôle de soutien.
- 2) Notion d'échec pouvant entraîner la perte de privilèges d'un remplaçant
 - a) Une personne qui assume la fonction de remplaçant dans le cadre du CCP d'un équipage de conduite composé de plusieurs pilotes n'est pas un candidat au CCP, en ce sens qu'elle ne satisfait pas aux exigences d'un programme de formation approuvé et qu'elle n'a pas fait l'objet d'une recommandation pour être évaluée lors d'un CCP. Cette personne a pour seule fonction de remplacer et d'appuyer avec compétence le candidat qui est évalué pendant le CCP.
 - b) Aucun crédit ne sera accordé au remplaçant pour avoir offert un soutien approprié pendant le CCP d'un équipage de plusieurs pilotes. D'un autre côté, aucune mesure administrative ne peut être prise quant aux privilèges accordés à cette personne si elle n'offre pas le niveau approprié de soutien attendu pendant le CCP.
 - c) Conformément aux points susmentionnés, ni le PVA ni l'ISAC ne peut initier ou prendre des mesures administratives contre une personne assumant les fonctions de remplaçant si celle-ci n'offre pas le niveau approprié de soutien auquel on s'attend pendant le CCP d'un équipage de plusieurs pilotes.
- 3) Mauvais rendement d'un remplaçant
 - a) Si le PVA est d'avis que le rendement du remplaçant a une incidence négative sur celle de l'équipage de conduite, il doit trouver un autre remplaçant.
 - b) Le mauvais rendement d'un remplaçant peut causer des inquiétudes au niveau de la sécurité. Le PVA doit donc faire preuve de diligence et informer l'exploitant ou le centre de formation qui a désigné le remplaçant du mauvais rendement de ce dernier. Toute rétroaction devrait être donnée par écrit et une copie doit être remise à Transports Canada.

- c) Le PVA a le pouvoir discrétionnaire de qualifier une vérification en vol d'incomplète, plutôt que de tentative manquée, s'il considère que le remplaçant est seul responsable du rendement insatisfaisant de l'équipage au cours de la séquence de vol. Dans un tel cas, la rétroaction doit être donnée par écrit et une copie doit être remise à Transports Canada.

6.10 Appariement des membres d'équipage de conduite pour un CCP sur simulateur

- 1) Lors d'un CCP, il est impératif que chaque membre d'équipage occupe la place normalement assignée à leurs fonctions respectives, c'est-à-dire qu'un candidat au poste de commandant de bord (ou à une promotion) doit occuper la place du commandant de bord et en assumer les fonctions et le commandant en second (ou le candidat à ce poste) doit occuper la place et assumer les fonctions de commandant en second.
- 2) Disposition inhabituelle de l'équipage opérationnel
 - a) Il peut arriver que lors d'un CCP en simulateur, deux candidats au CCP pour la qualification de commandant en second ou deux candidats pour la qualification de commandant de bord soient jumelés. Ceci est acceptable sous réserve des conditions suivantes :
 - i) S'il s'agit de deux pilotes commandants de bord (ou candidats),
 - A) la personne qui assume le rôle de commandant en second connaît bien les tâches associées à cette fonction;
 - ii) s'il s'agit de deux pilotes commandants en second (ou candidats)
 - A) ces deux personnes ont été jumelées de cette manière pendant la formation (initiale et périodique) et ont acquis une très bonne connaissance des tâches associées à la fonction de commandant de bord.

6.11 Risque partagé par l'équipage de conduite lors d'un CCP

- 1) En règle générale, les membres d'une équipe réussissent ou échouent ensemble.
- 2) Lorsque deux candidats se font évaluer en tant que membres d'un équipage normal (c.-à-d. composé d'un pilote commandant de bord et d'un pilote commandant en second), ils sont tous deux assujettis à parts égales aux risques d'échec dans le cadre de leurs évaluations respectives
- 3) Exceptions au risque partagé par l'équipage de conduite
 - a) Erreurs imputables au pilote aux commandes
 - i) L'erreur est commise par le pilote aux commandes et il serait déraisonnable de s'attendre à ce que le pilote surveillant ait la possibilité de prendre les commandes ou de prendre des mesures pour corriger l'erreur.
 - ii) Lorsque l'erreur est commise par le pilote aux commandes, alors que le pilote surveillant a donné un appui approprié, l'erreur sera imputée uniquement au pilote aux commandes et non pas aux deux candidats.
 - iii) Un exemple d'une telle situation serait une perte de contrôle à la suite d'une panne de moteur au cours du décollage d'un avion ou, dans le cas d'un hélicoptère, une collision du rotor de queue au moment de l'atterrissage, alors que toutes les actions et les appels du pilote surveillant étaient appropriés.
 - b) Remplaçant
 - i) Un remplaçant chargé d'appuyer un CCP ne sera pas assujetti aux risques partagés par l'équipage de conduite.

c) Remplaçant et/ou fonction non standard

- i) Lorsqu'un candidat est affecté à une fonction (p. ex., un commandant en second chargé d'assumer les fonctions d'un commandant de bord), mais qu'il est prévu qu'il **n'assumera pas** cette fonction auprès d'un exploitant, la notion d'un échec pouvant entraîner la perte de privilèges ne s'appliquera pas à lui pour cette portion de la vérification en vol.

6.12 Reprise d'un exercice de test en vol

- 1) En règle générale, un exercice de test en vol est exécuté et évalué une seule fois. Le tableau suivant décrit les circonstances dans lesquelles un exercice de test en vol peut être repris et réévalué.
- 2) Dans tous les cas, c'est au PVA qu'il incombe de déterminer si les circonstances justifient la reprise d'un exercice de test en vol.

Circonstances	Environnement	Notes
Préoccupation relative à la sécurité -	Aéronef	Une préoccupation relative à la sécurité soulevée par le PVA, le candidat ou un autre membre de l'équipage de conduite pourrait empêcher l'exécution et l'évaluation d'un point précis de la vérification en vol.
Instruction de l'ATC	Aéronef	Il peut parfois arriver que les instructions de l'ATC ne facilitent pas l'exécution d'un élément de la vérification en vol, notamment lorsqu'un ATC signale des restrictions VFR lors de simulations de profils de vol IFR.
Instruction mal comprise	Simulateur ou Aéronef	Il y a des cas légitimes où le candidat n'a pas compris quelle manœuvre particulière le PVA lui demandait d'exécuter.
Distraktion du PVA	Simulateur ou Aéronef	Toute situation où le PVA a été distrait au point de n'avoir pas pu observer correctement l'exécution de l'élément de la vérification en vol.
Défaillance du simulateur ou de l'aéronef	Simulateur ou Aéronef	Toute situation où l'exécution d'un élément de la vérification en vol n'a pas pu être dûment observée à cause d'une défaillance du simulateur ou de l'aéronef.
Erreur d'exécution	Simulateur ou Aéronef	Un PVA peut autoriser un candidat à reprendre un seul exercice de test en vol non réussi, sous réserve de toutes les conditions suivantes: <ol style="list-style-type: none"> 1. Aucune autre séquence n'a reçu une note de deux (2) ou un (1). 2. Le PVA est d'avis qu'il y a très peu de risque que le candidat répète la même erreur. 3. L'erreur n'a pas causé d'écrasement (en simulateur seulement), ou si autorisé à continuer, n'aurait pas causé la perte de contrôle de

Circonstances	Environnement	Notes
		<p>l'aéronef (en avion seulement);</p> <p>4. Le PVA est d'avis qu'il n'y aurait aucun avantage à imposer une formation d'appoint sur l'exercice de test en vol;</p> <p>5. L'infraction à la réglementation n'était pas intentionnelle.</p> <p>Application</p> <p>Le PVA doit s'abstenir de faire de commentaire sur l'erreur et permettre au candidat de finir la vérification en vol afin de s'assurer qu'aucun autre exercice de test n'a été noté « 2 » ou « 1 ».</p> <p><i>Remarque : Lors d'une vérification en ligne, l'exercice à répéter doit être exécuté dès que possible au cours du vol ou de la série de vols.</i></p> <p>Le PVA qui, à la suite d'une erreur, envisage de faire répéter un exercice de test en vol doit, sans préciser la nature de l'erreur, demander au candidat de décrire sa performance pour l'exercice pour lequel la note de « 1 » a été attribuée.</p> <p>Si l'explication du candidat montre qu'il a une connaissance satisfaisante de l'exercice de test en vol et qu'il est conscient de l'erreur commise, le PVA peut offrir au candidat la possibilité de reprendre l'exercice.</p> <p>Si à cause des contraintes de temps, ou pour d'autres raisons, la séquence ne peut pas être répétée, le PVA doit attribuer la note originale de « 1 ».</p> <p><u>Suivi administratif</u></p> <p>Si un exercice de test en vol est répété, la note attribuée pour la reprise doit être consignée. Cela doit être indiqué, dans la section COMMENTAIRES – ÉVALUATION GLOBALE du <i>Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote</i> (formulaire 26-0249 ou 26-0279), que l'exercice a été répété.</p>

6.13 Publications actuelles et base de données du Système de gestion de vol (SGV)

- 1) Les publications et les bases de données du SGV doivent être à jour, que la vérification en vol soit effectuée dans un simulateur ou à bord d'un aéronef. Les publications d'approche doivent

provenir de sources fiables comme NAV Canada, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) (l'administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-Unis) ou Jeppesen.

6.14 Groupe d'aéronef (avion) — Regroupement pour fins de CCP

- 1) Dans le cas d'un exploitant qui est régi par la sous-partie 703 ou 704 du RAC et qui a été autorisé à effectuer les contrôles de compétence de ses pilotes par groupe d'avions (pour le renouvellement seulement), le PVA doit se conformer au programme de la compagnie et aux normes connexes de la partie VII du RAC (p. ex., RAC — Partie VII, Norme 723.88, Annexe II – *Regroupement d'avions aux fins de contrôle de compétence pilote*).

6.15 Créer une atmosphère propice à l'observation (comportement du PVA)

- 1) En règle générale, un PVA d'expérience a effectué beaucoup plus de vérifications en vol que n'en ont subies les candidats. Les candidats ressentent toujours un certain degré de nervosité lors de la vérification.
- 2) Un PVA doit avoir un comportement qui n'ajoute pas au stress inhérent à une vérification en vol et créer une atmosphère permettant une évaluation juste des compétences du candidat.
- 3) Un PVA doit faire son possible pour se montrer décontracté et avenant. Il doit s'abstenir de faire des remarques personnelles et des gestes inappropriés comme secouer la tête, sursauter, rire de l'exécution d'un exercice ou formuler des commentaires à la suite d'une manœuvre mal exécutée.

6.16 Participants et observateurs

- 1) Même les pilotes les plus expérimentés peuvent ressentir une certaine pression et de l'appréhension pendant les vérifications en vol. Un PVA doit créer une atmosphère propice à une bonne démonstration des aptitudes du candidat.
- 2) Afin de minimiser les sources de stress et de distraction pendant un CCP, seules les personnes vraiment nécessaires devraient être présentes, notamment :
 - a) le pilote aux commandes;
 - b) le pilote surveillant;
 - c) le second officier, le mécanicien navigant, et/ou le pilote de relève en croisière si sa présence est exigée en vertu du type d'aéronef ou des procédures d'exploitation normalisées (SOP);
 - d) le PVA effectuant le CCP;
 - e) l'ISAC ou les ISAC surveillant la vérification en vol;
 - f) un PVA en formation dont la présence a été approuvée par l'ISAC de Transports Canada ou le PVA et acceptée par le candidat;
 - g) l'opérateur du simulateur.

6.17 Prise de notes

- 1) Le PVA n'est pas juridiquement tenu de prendre des notes pendant ou immédiatement après une vérification en vol. Toutefois, il peut arriver qu'il lui soit demandé de témoigner de vive voix devant le Tribunal d'appel des transports du Canada au sujet d'une vérification en vol (TATC). Or, il peut s'écouler de six mois à un an, et parfois plus, entre la vérification en vol et l'audience devant le TATC, c'est pourquoi il est fortement recommandé de prendre des notes.
- 2) Des études ont démontré que le fait de consigner des informations par écrit permet de mieux les mémoriser, de les clarifier et de les présenter en ordre chronologique. Des études suggèrent que

lorsqu'une personne est autorisée à consulter ses notes, elle peut se remémorer près de 75 % de l'information reçue initialement, ce qui représente une augmentation de 45 % à 65 % des informations qui peuvent être rappelées. Des notes manuscrites s'avèrent très efficaces.

- 3) La capacité d'un PVA à relater en détail une vérification en vol peut être examinée de près et contestée par le requérant, son représentant juridique ou par le président du TATC. Le fait de ne pas se rappeler de certains détails ou des circonstances d'une vérification en vol peut avoir plusieurs conséquences, dont entre autres :
 - a) un embarras personnel;
 - b) la remise en question du professionnalisme du PVA;
 - c) un doute quant à la valeur et la crédibilité du témoignage du PVA;
 - d) le rejet de la cause pour manque d'éléments de preuve crédibles.
- 4) Voici quelques points importants concernant la prise de notes :
 - a) le contenu
 - i) Les notes d'un PCA ne devraient faire état que des faits pertinents à l'évènement. Les remarques, les commentaires et les opinions personnelles ne devraient pas être consignés.
 - b) Lisibles et compréhensibles
 - i) Les notes devraient être lisibles non seulement pour le PVA, mais aussi pour toute autre personne pouvant y avoir légalement accès. En effet, le requérant, son représentant juridique ou un membre du TATC pourraient demander à les consulter.
 - ii) Les notes devraient être compréhensibles et écrites dans un niveau de langage professionnel, avec des phrases courtes ou factuelles. Une utilisation d'abréviations raisonnablement connues est acceptable.
 - c) Confidentialité
 - i) Il se peut que les notes contiennent des renseignements personnels ou confidentiels concernant la personne ou la compagnie, elles doivent donc demeurer confidentielles. Il incombe au PVA de s'assurer qu'elles sont protégées contre tout accès non autorisé.

6.18 Formation au pilotage et vérification en vol

- 1) Alors que d'autres programmes comme le Programme avancé de qualification (PAQ) sont un mélange de formation et de contrôles, les vérifications en vol (c.-à-d., les CCP et les vérifications en ligne) ne comprennent aucun élément de formation.
- 2) Pendant la vérification en vol, il est interdit au PVA de dispenser de la formation en vol au candidat, de lui prodiguer des conseils ou de prendre des mesures susceptibles de l'amener à choisir ou à rejeter une mesure particulière.
- 3) Interaction entre les membres de l'équipage de conduite pendant une vérification en ligne
 - a) Bien qu'il soit interdit à un PVA de dispenser de la formation en vol pendant la vérification en ligne, les interactions courantes entre les membres d'équipage sont non seulement autorisées, elles sont nécessaires, notamment lorsqu'un pilote aux commandes doit parler au commandant en second au sujet d'une séquence de vol particulière, et ce, au moment approprié.

6.19 Nombre maximal de vérifications en vol

- 1) Pour que les résultats d'une vérification en vol soient fiables, il est important que le PVA dispose de suffisamment de temps pour évaluer la performance du candidat et remplir les tâches administratives. C'est pourquoi les PVA sont censés ne pas effectuer plus de deux processus de CCP par jour et conformément à ce qui suit :
 - a) CCP de quatre (4) personnes à la fois, lorsque les candidats sont jumelés.
 - b) CCP de deux (2) personnes à la fois, lorsque les candidats ne sont pas jumelés.
- 2) Les PVA agissent en tant que représentants du ministre lors des CCP, ils ne doivent pas céder aux pressions opérationnelles ni à celles liées aux échéances susceptibles d'exiger d'eux qu'ils fournissent des efforts déraisonnables.
- 3) Dans le cadre de la surveillance administrative des PVA, Transports Canada examinera le calendrier de CCP des PVA et au besoin abordera les problèmes relevés dans le cadre de discussions et de séances de conseils. En cas d'abus constants, Transports Canada suspendra les pouvoirs délégués.

6.20 Interaction avant la formation en vue d'un CCP

- 1) Le PVA ne doit pas effectuer le CCP d'un candidat à qui il a dispensé l'une ou l'autre des parties de la formation initiale, périodique ou de perfectionnement en vol sur le type d'aéronef qui sera utilisé pour le CCP.
- 2) Transports Canada peut examiner cette exigence et possiblement l'annuler si le PVA lui présente une demande écrite et justifiée.

6.21 Connaissance de la documentation de l'exploitant

- 1) Les PVA doivent avoir une connaissance approfondie de la documentation de l'exploitant, dont :
 - a) le manuel de vol de l'aéronef (MVA) ou du giravion (MVG);
 - b) le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC);
 - c) les autorisations spéciales (anciennement appelées spécifications d'exploitation);
 - d) les listes de vérification de l'aéronef;
 - e) les procédures d'utilisation normalisées (SOP).

6.22 Phases d'une vérification en vol – CCP

- 1) Un CCP doit comprendre les phases suivantes d'une vérification en vol :
 - a) Présentation et formalités administratives;
 - b) Séance d'information sur la vérification en vol;
 - c) Évaluation au sol;
 - d) Exposé avant le vol;
 - e) Évaluation en vol;
 - f) Compte rendu après vol;
 - g) Compte rendu sur la vérification en vol;
 - h) Formalités administratives et conclusion.

6.23 Phases d'une vérification en vol – Vérification en ligne

- 1) Une vérification en ligne doit être conforme à la politique de l'exploitant et comprendre les phases suivantes d'une vérification en vol :
 - a) Présentation et formalités administratives;
 - b) Séance d'information sur la vérification en vol;
 - c) Exposé avant le vol;
 - d) Évaluation en vol;
 - e) Compte rendu après vol;
 - f) Compte rendu de la vérification en vol;
 - g) Formalités administratives et conclusion.

6.24 Présentation et questions administratives – CCP et vérification en ligne

- 1) Pour établir une atmosphère propice à l'observation, il est essentiel que le PVA fasse bonne impression au candidat en l'accueillant chaleureusement et en se présentant avec un regard franc, un sourire amical et une poignée de main. Dans un premier temps et pour établir un rapport, le sujet de conversation devrait être d'ordre général.
- 2) Bien qu'il soit important de passer rapidement aux formalités administratives (p. ex., établir l'admissibilité du candidat), agir trop rapidement ou remplir les formulaires en silence peut avoir un effet négatif sur le candidat.
- 3) Une des premières formalités administratives est d'établir l'admissibilité du candidat et de confirmer le but et la nécessité de la vérification en vol.

6.25 Établir l'admissibilité de chaque candidat au CCP

- 1) Le PVA doit s'assurer que le candidat qui se présente pour un CCP est effectivement admissible. Il doit pour cela examiner les documents requis, et évaluer de façon générale si le candidat est prêt à subir un CCP.
- 2) Pièce d'identité avec photo
 - a) Voici les pièces d'identité avec photo qui sont acceptables :
 - i) un carnet de document d'aviation valide (CDA),
 - ii) une pièce d'identité valide et originale, avec photo et signature, et émise par le gouvernement.
- 3) Licence de pilote et certificat médical
 - a) Les documents suivants sont exigés :
 - i) Un carnet de documents d'aviation (CDA) valide avec un certificat médical de catégorie 1 qui respecte les normes médicales pour la licence;
 - ii) S'il n'a pas de *carnet de documents d'aviation* (CDA), le candidat doit présenter une licence temporaire (formulaire 26-0265) et un certificat médical temporaire (formulaire 26-0055).
- 4) Les dossiers de formation
 - a) Le PVA devrait faire un examen rapide du dossier de formation du candidat pour vérifier que rien ne manque et vérifier la recommandation pour le CCP.
- 5) Recommandation pour le CCP

- a) Une recommandation attestant que le candidat a réussi la formation au sol, les examens et la formation en vol conformément au programme de formation approuvé de la compagnie.

Remarque : Les éléments suivants ne sont pas inclus dans la formation au sol exigée :

- i) la contamination des surfaces (saisonnier);
 - ii) les marchandises dangereuses;
 - iii) initiation au vol en haute altitude;
 - iv) la survie;
 - v) l'entretien courant de l'aéronef et l'assistance technique;
 - vi) les travaux élémentaires.
- b) La recommandation doit être signée par le pilote en chef ou son délégué.
 - c) La recommandation doit être signée et datée dans les 30 jours qui précèdent la vérification en vol.

Remarque : Toute recommandation signée et datée de plus de 30 jours avant la vérification en vol peut être modifiée par le pilote en chef ou son délégué en indiquant que

- i) une formation supplémentaire a été prise en considération pour garantir que le candidat avait acquis les compétences requises pour réussir la vérification en vol;
 - ii) le candidat est toujours jugé apte à réussir la vérification en vol.
- 6) Exigences supplémentaires
- a) Si des privilèges temporaires sont demandés pour une nouvelle qualification de type et/ou une qualification initiale de vol aux instruments, une *Demande d'annotation de qualification* (formulaire 26-0083) doit être dûment remplie et accompagnée d'une preuve que le candidat satisfait aux exigences en matière de connaissances et d'expérience (p. ex., INRAT, IATRA, SARON, SAMRA, HARON, HAMRA), et d'une recommandation écrite par une personne qualifiée.
 - b) Le PVA examine la demande et la rend au candidat. Il n'acceptera la demande officiellement que lorsque le CCP aura été réussi et que le candidat aura satisfait à toutes les exigences relatives à la licence.

7) Aptitudes mentales et physiques

- a) Le PVA doit être raisonnablement convaincu que le candidat est prêt, tant mentalement que physiquement, à procéder à la vérification en vol.
- b) En acceptant de participer à la vérification en vol, le candidat ou la candidate se déclare apte à le faire.

8) Documents non disponibles

- a) À moins que l'entreprise ait mis en place des procédures approuvées par Transports Canada, la vérification en vol ne peut pas avoir lieu si les licences et/ou les documents de formation ne sont pas présentés ou ne sont pas valides, ou encore si l'entreprise n'a pas dispensé au candidat la formation prescrite dans le plan de formation agréé de l'exploitant.
- b) CCP effectué à l'étranger/documents relatifs à la formation non disponibles
 - i) Lorsque le candidat est dans l'impossibilité de fournir les documents de sa formation, il doit fournir des documents signés par le pilote en chef ou son

délégué recommandant le candidat au CCP et certifiant qu'il a bien suivi toute la formation requise.

- ii) Formation pertinente désigne la formation initiale ou périodique requise pour le type d'aéronef et le type d'opérations et doit comprendre la formation au sol, les examens et la formation en vol.

6.26 Conditions d'admissibilité du candidat pour la vérification en ligne

- 1) Le PVA doit s'assurer de l'admissibilité du candidat à la vérification en ligne. Il doit pour cela examiner la documentation requise et globalement évaluer si le candidat est prêt pour la vérification en ligne.
- 2) Pièce d'identité avec photo
 - a) Les pièces d'identité avec photo suivantes sont acceptables :
 - i) un carnet de documents d'aviation valide (CDA), ou
 - ii) l'original d'une pièce d'identité avec photo émise par le gouvernement et valide.
- 3) Licence de pilote et certificat médical
 - a) Les documents suivants sont requis :
 - i) un carnet de documents d'aviation valide (CDA), avec un certificat médical valide de catégorie un (1) respectant les normes médicales prescrites pour la délivrance de la licence; ou
 - ii) si le candidat n'est pas en mesure de fournir un *carnet de documents d'aviation* valide (CDA), il doit présenter une *licence temporaire* (formulaire 26-0265) et un *certificat médical temporaire* (formulaire 26-0055).
- 4) Dossier de formation (vérification en ligne initiale seulement)
 - a) Le PVA doit procéder à un bref examen de la formation préparatoire en ligne qu'a suivie le candidat afin de vérifier qu'il n'y a aucune omission évidente. Cela doit se faire en même temps que l'examen de la recommandation pour la vérification.
- 5) Recommandation (vérification en ligne initiale seulement)
 - a) Une recommandation attestant que le candidat a suivi toute la formation préparatoire en ligne requise conformément au programme de formation approuvé de la compagnie.
 - b) La recommandation doit être signée par le commandant de bord instructeur qui a donné la formation préparatoire en ligne au candidat.
 - c) La recommandation doit être signée et datée dans les 30 jours qui précèdent la vérification en ligne.

Remarque 1 : Toute recommandation signée et datée de plus de 30 jours avant la vérification en ligne peut être modifiée par le pilote en chef ou son délégué en indiquant que

 - i) le candidat est toujours jugé apte à réussir la vérification en ligne,
 - ii) une formation supplémentaire a été prise en considération pour garantir que le candidat avait acquis les compétences requises pour réussir la vérification en ligne.

Remarque 2 : Les candidats qui ont terminé la formation préparatoire en ligne peuvent continuer à être affectés à des vols commerciaux (en dehors de toute formation) en attendant la vérification en ligne, mais ils doivent voler avec un commandant de bord instructeur qualifié.
- 6) Aptitudes mentales et physiques

- a) Le PVA doit être raisonnablement convaincu que le candidat est prêt, tant mentalement que physiquement, à procéder à la vérification en ligne.
 - b) En acceptant de participer à la vérification en ligne, le candidat ou la candidate se déclare apte à le faire.
- 7) Documents non disponibles
- a) À moins que l'entreprise ait mis en place des procédures approuvées par Transports Canada, la vérification en ligne ne peut pas avoir lieu si les licences et/ou les documents de formation ne sont pas présentés ou ne sont pas valides, ou encore si l'entreprise n'a pas dispensé au candidat la formation prescrite dans le plan de formation agréé de l'exploitant.

6.27 Séance d'information sur la vérification en vol – CCP

- 1) Une séance d'information sur la vérification en vol est une étape obligatoire qui a plusieurs fonctions. Son objectif principal est de discuter avec le candidat des aspects fonctionnels de la vérification en vol et de le mettre à l'aise. En règle générale et dans le cadre d'une vérification au sol, elle a lieu après l'introduction et les formalités administratives et avant l'évaluation au sol.
- 2) La séance d'information est donnée à chaque candidat individuellement, sauf dans le cas de candidats jumelés pour former un équipage. Il est recommandé que les remplaçants assistent à la séance d'information. Du temps doit être prévu pendant et après la vérification en vol pour répondre aux questions du candidat.
- 3) Le contenu et la structure de la séance d'information sur la vérification en vol seront différents selon que la vérification se déroulera dans un simulateur ou dans un aéronef. Il se peut que le PVA réorganise, combine ou reporte des éléments applicables à l'étape de l'introduction ou des formalités administratives ou à la séance d'information qui précède le vol du CCP.
- 4) Les éléments suivants doivent être abordés lors de la séance d'information.
 - a) Objectif
 - i) L'objectif du CCP doit être énoncé et accepté par le candidat. Voici ce qui doit être déterminé :
 - A) S'il s'agit d'un CCP initial, de renouvellement ou de perfectionnement.
 - l) Bien qu'il n'y ait aucune différence dans la norme de rendement, il est important de définir le type de CCP et s'il s'agit d'un CCP en vue d'une qualification de type initiale.
 - B) Exigences relatives à la qualification de vol aux instruments
 - l) Pour les cas où le CCP est effectué dans le but d'obtenir une qualification initiale (ou conversion) de vol aux instruments (c.-à-d., groupe 1, 2, 3, ou 4) ou pour satisfaire aux exigences relatives à la mise à jour des connaissances liées à la qualification de vol aux instruments.
 - b) Fonctions du candidat et assignation des sièges
 - i) Bien qu'il n'y ait aucune différence quant aux attentes en matière de rendement, il est important de définir le poste qu'occupera le candidat (c.-à-d., pilote aux commandes, commandant en second).

Remarque : Le statut d'un membre d'équipage de conduite d'un service aérien commercial doit être lié avec les privilèges que lui confère sa licence. Par exemple, le titulaire d'une licence de pilote professionnel ne peut pas assumer les fonctions de commandant de bord d'un aéronef dont l'équipage de conduite doit être composé d'au moins deux pilotes. Il pourrait, au mieux, assumer les fonctions de commandant en second lors du CCP.

- ii) Les sièges doivent être dûment assignés.
- c) Autorisations spéciales
 - i) Les éléments faisant l'objet d'une autorisation spéciale (anciennement connues sous le nom de « spéc. d'exp. ») associée à une certification initiale et qui devront être exécutés dans le cadre du CCP doivent être définis.
- d) Exercices de test en vol obligatoires
 - i) Le PVA devrait indiquer au candidat que les exercices de test en vol qui sont obligatoires sont tirés de l'annexe sur le CCP de la norme pertinente de la partie VII du RAC, en tenant compte de toutes les exigences connexes relatives à la vérification de l'autorisation spéciale.
 - ii) Le PVA devrait donner un aperçu de certaines ou de toutes les séquences exigées.
- e) Norme de rendement
 - i) L'aéronef ou le simulateur doivent être utilisés conformément au manuel de vol de l'aéronef (MVA), au manuel de vol de l'hélicoptère (MVH), aux procédures d'utilisation normalisées (SOP) et à tout autre document pertinent.
 - ii) Le PVA doit vérifier que le ou les candidats connaissent l'existence et le contenu du document intitulé *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef - Guide de test en vol*.
- f) Résultats possibles
 - i) La notion d'échec pouvant entraîner la perte de privilèges devrait être mentionnée puisqu'elle aura une incidence sur les résultats suivants :
 - A) une réussite;
 - B) un échec; ou
 - C) une tentative incomplète.
- g) Gestion du temps et durée prévue
 - i) Le candidat doit être assuré que c'est au PVA qu'incombe la responsabilité de la gestion du temps. Le candidat ne devrait en aucun cas se sentir obligé de faire vite par contraintes de temps, mais doit réagir à toute urgence ou anomalie selon le niveau de rapidité approprié.
 - ii) Un candidat qui a besoin de plus de temps pour terminer une procédure, pour passer à travers une liste de vérification ou un exposé, devrait demandé une réduction de la vitesse, une autorisation d'attente ou d'être guidé au radar pour une mise en attente. Le PVA s'efforcera de répondre aux demandes de cette nature.
- h) Fonctionnement du simulateur
 - i) Le candidat doit être avisé que le CCP se déroulera autant que possible en temps réel, mais qu'il est permis de se repositionner ou de conserver une position.
- i) Conditions météorologiques en simulateur
 - i) Les conditions météorologiques seront sélectionnées en fonctions des besoins de l'exercice de test en vol. Les conditions météorologiques pour les approches seront généralement égales ou inférieures aux minima d'approche.
 - ii) Le pilote ou l'équipage doit déterminer si les conditions météorologiques sont propices au vol.

- j) Conditions météorologiques en aéronef
 - i) Le PVA peut choisir de communiquer les conditions météorologiques réelles lors de l'exposé avant vol de la vérification en vol.
- k) Référence visuelle appropriée pendant l'approche en simulateur
 - i) Le pilote chargé de l'atterrissage devra l'exécuter s'il a les références visuelles requises, sinon il doit effectuer une approche interrompue.
- l) Référence visuelle appropriée pendant l'approche en aéronef
 - i) Quelles que soient les procédures de formation de l'exploitant, si le PVA n'indique pas que l'aérodrome est en vue aux minima appropriés, le candidat devrait effectuer une approche interrompue.
- m) Bonnes méthodes de vérification en vol en aéronef
 - i) Toute restriction ou limite imposées aux manœuvres exécutées en aéronef dans le but d'assurer la sécurité doit être respectée. Elles peuvent avoir été établies par l'exploitant ou adoptées à partir des bonnes méthodes de vérification décrites dans ce document.
- n) Fonctions du PVA en tant que membre d'équipage de conduite - Aéronef
 - i) Dans le cas d'un CCP effectué à bord d'un aéronef, le rôle et les fonctions qu'assume le PVA, s'il occupe la place d'un membre d'équipage de conduite, doivent être précisés.
- o) Jeu de rôle du PVA en simulateur
 - i) Dans le cas d'un CCP effectué dans un simulateur, le rôle du PCA par rapport aux autres membres de l'équipage (p. ex., l'équipage de cabine) ou aux organismes externes (p. ex., l'équipe au sol, le contrôle de la circulation aérienne, le personnel du service de régulation des vols) doit être précisé.
- p) Transfert des commandes
 - i) Même si elle est mentionnée dans les SOP de l'exploitant, la méthode de transfert des commandes d'un pilote à l'autre doit être précisée. Selon la méthode la plus courante, le pilote aux commandes déclare « vous avez les commandes », ce à quoi le pilote surveillant répond « j'ai les commandes ».
- q) Simulation de situations d'urgence et anormales en simulateur
 - i) Dans les cas des CCP effectués en simulateur, l'équipage doit traiter toutes les déficiences comme si elles étaient réelles.
 - ii) Le PVA ne doit pas remédier à une situation anormale ou d'urgence résultant d'une intervention erronée ou d'une réaction inappropriée de la part du ou des candidats.
- r) Simulation de situations d'urgence et anormales en aéronef
 - i) La manière dont le PVA présentera les situations d'urgence et les situations anormales simulées sera discutée et coordonnée par le PVA.
 - ii) Les procédures décrites dans les SOP de l'exploitant doivent être respectées en tout temps.
 - iii) Dans un aéronef toutes ces situations simulées devraient, à tout le moins, être précédées du mot « simulation ».
 - iv) Le PVA doit remédier à toute situation anormale ou d'urgence résultant d'une intervention erronée ou d'une réaction inappropriée de la part du ou des candidats.

- s) Simulation de multiples situations d'urgence et anormales
 - i) En vol, le PVA ne devrait pas combiner simultanément plusieurs situations d'urgence qui n'ont aucun lien entre elles (en simulateur ou en aéronef). Toutefois, le candidat doit être prêt à prendre des mesures correctives pour remédier aux défaillances secondaires résultant de la situation d'urgence ou de la situation anormale initiale.
- t) Défaillance réelle du simulateur
 - i) En cas d'une défaillance du simulateur, le PVA doit immédiatement en aviser l'équipage de conduite.
- u) Défaillance réelle d'un aéronef
 - i) En cas de défaillance d'un aéronef, le CCP doit être interrompu et le problème doit être réglé avant d'envisager la poursuite de vérification en vol (si possible).
- v) Automatisation
 - i) La manipulation et l'utilisation de l'automatisation seront discutées.
- w) Exposé sur la sécurité en simulateur
 - i) Le PVA ou l'exploitant du simulateur doivent présenter un exposé sur la sécurité en simulateur, notamment sur les procédures d'évacuation et les dispositifs de sécurité.
- x) Différences entre un simulateur et un aéronef
 - i) Toute différence entre un simulateur et un aéronef qui peut avoir une incidence sur la performance de l'équipage de conduite doit être discutée.

Remarque : Une formation sur les différences entre le simulateur et l'aéronef doit figurer dans le programme de formation. La configuration et l'agencement du poste de pilotage, les systèmes d'affichage des avertissements et des alertes, les bases de données du FMS, les systèmes de surveillance électronique et autres sont parmi les éléments qui doivent être couverts.
- y) Restrictions opérationnelles – aéronef ou simulateur
 - i) Toute restriction opérationnelle qui n'empêche pas l'utilisation de l'aéronef ou du simulateur pour un CCP doit être passée en revue.
- z) Prise de notes
 - i) Les candidats doivent être informés du fait que le PVA prendra des notes pendant la vérification en vol.
- aa) Erreurs du candidat
 - i) Il est important de rappeler au candidat de ne pas s'attarder sur une erreur, mais de se concentrer sur le moment présent et sur la prochaine étape. Tant que le PVA ne met pas fin à l'évaluation, le candidat a des chances de réussir le CCP.
 - ii) Transports Canada reconnaît que les erreurs sont chose courante lors des opérations de vol et préconise l'application des techniques de gestion des menaces et des erreurs.
- bb) Position de démarrage – Simulateur
 - i) Le PVA doit préciser si le CCP débutera en tant que premier vol de la journée, second vol ou comme la continuation d'un vol.
 - ii) L'emplacement géographique de l'aéronef (porte d'embarquement, FBO, etc.) doit être indiqué. Une carte de référence doit être utilisée.
- cc) Position de démarrage – Aéronef

- i) Le PVA peut choisir d'indiquer l'emplacement de l'aéronef lors de l'exposé avant vol de la vérification en vol.
- dd) Conclusion de l'exposé sur la vérification en vol
 - i) Une fois la séance d'information terminée, le PVA doit poser les questions suivantes au candidat :
 - A) Est-ce que vous comprenez le contenu et les objectifs du CCP?
 - B) Est-ce qu'après cette séance d'information sur la vérification en vol vous vous sentez prêt pour l'activité d'aujourd'hui?
 - C) Avez-vous des questions?

6.28 Séance d'information sur la vérification en vol – Vérification en ligne

- 1) La séance d'information sur la vérification en ligne d'une vérification en vol est moins formelle que celle qui est donnée pour un CCP. Elle est toutefois obligatoire et vise plusieurs objectifs. Il s'agit surtout de discuter des aspects fonctionnels de la vérification en vol et de mettre le candidat à l'aise. Habituellement, elle a lieu après l'introduction et les formalités administratives.
- 2) La séance d'information sur la vérification en vol ne remplace pas l'exposé avant vol.
- 3) Les candidats sont informés individuellement sauf s'ils sont jumelés pour former un équipage. Il est important de prévoir du temps pour répondre aux questions du candidat pendant et après la séance d'information sur la vérification en vol.
- 4) Les éléments suivants doivent être abordés pendant la séance d'information. Le PVA peut réorganiser, combiner ou même déplacer certains des éléments pour les aborder lors de l'introduction ou de l'étape des formalités administratives ou lors des étapes de l'exposé avant vol de la vérification en vol.
 - a) Objectif
 - i) Le but de la vérification en ligne doit être clairement énoncé et accepté par le candidat. Il doit être clairement établi qu'il s'agit d'une vérification en ligne :
 - A) initiale,
 - B) de renouvellement, ou
 - C) d'avancement.
 - b) Fonctions de l'équipage et assignation des sièges
 - i) Bien qu'il n'y ait aucune différence quant aux attentes en matière de rendement, il est important de définir le poste qu'occupera le candidat (c.-à-d., pilote aux commandes, commandant en second).
 - ii) Les sièges doivent être dûment assignés.
 - c) Norme de rendement
 - i) L'aéronef doit être utilisé conformément au manuel de vol de l'aéronef (MVA), aux procédures d'utilisation normalisées (SOP) et à tout autre document pertinent.
 - d) Résultats possibles
 - i) La notion d'échec pouvant entraîner la perte de privilèges devrait être mentionnée puisqu'elle aura une incidence sur les résultats suivants :
 - A) une réussite;
 - B) un échec; ou
 - C) une tentative incomplète.

- e) Durée prévue
 - i) La vérification en ligne débutera à l'enregistrement à l'arrivée et jusqu'au compte rendu des déficiences à la fin du ou des vols.
 - ii) Le nombre d'étapes de vol doit également être précisé.
- f) Statut du PVA au sein de l'équipage de conduite - Aéronef
 - i) Le rôle du PVA en ce qui a trait aux tâches de membre d'équipage doit être précisé.
- g) Questions orales
 - i) Le PVA peut poser des questions techniques sur le fonctionnement de l'aéronef, sur les règles de l'air et les procédures ATC, les SOP et le manuel d'exploitation de l'aéronef de l'exploitant.
- h) Coordination normale de l'équipage et SOP
 - i) Une coordination normale de l'équipage et l'utilisation des SOP sont exigées.
- i) Prise de notes
 - i) Pendant la vérification, le PVA prendra discrètement des notes factuelles et brèves de façon à ne pas distraire le ou les candidats.
- j) Erreurs du candidat
 - i) Il est important de rappeler au candidat de ne pas s'attarder sur une erreur, mais de se concentrer sur le moment présent et sur la prochaine étape.
 - ii) Transports Canada reconnaît que les erreurs sont chose courante lors des opérations de vol et préconise l'application des techniques de gestion des menaces et des erreurs.
- k) Conclusion de la séance d'information sur la vérification en vol
 - i) Une fois la séance d'information terminée, le PVA doit poser les questions suivantes au candidat :
 - A) Est-ce que vous comprenez le contenu et les objectifs du CCP?
 - B) Est-ce qu'après cette séance d'information sur la vérification en vol vous vous sentez prêt pour l'activité d'aujourd'hui?
 - C) Avez-vous des questions??

6.29 Évaluation au sol - CCP

- 1) Les connaissances techniques et en matière de planification du vol sont évaluées à l'oral pendant la phase de l'évaluation au sol du CCP.

Remarque : Selon les sous-parties 704 et 705 (avion seulement), il est possible d'obtenir une dérogation pour la partie de l'évaluation au sol portant sur les connaissances techniques et/ou la planification du vol. Les conditions de cette dérogation sont décrites en détail dans l'annexe du CCP applicable.

- 2) Durée et portée de l'évaluation orale
 - a) La durée de l'épreuve orale dépend de la complexité de l'aéronef et de l'opération. Dans des conditions normales, l'évaluation ne devrait jamais durer plus d'une (1) heure. L'évaluation orale ne doit jamais engendrer un niveau de fatigue mentale pouvant compromettre la performance du candidat lors de l'évaluation en vol.
 - b) La durée et la portée de l'évaluation sont définies conformément à la norme pertinente de la partie VII du RAC. Les éléments qui doivent être évalués sont décrits dans la norme

applicable de la partie VII du RAC et dans le *Guide de vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef*.

- c) Les candidats doivent démontrer qu'ils ont une solide compréhension de l'aéronef et de ses systèmes plutôt que des connaissances précises sur la conception des éléments et la construction de l'aéronef. Ils devraient être capables de démontrer qu'ils comprennent les caractéristiques essentielles de la conception d'un système et de quelle façon les divers systèmes sont inter reliés.
 - d) Les candidats doivent être en mesure de démontrer leurs connaissances en interprétant les indications dans le poste de pilotage et, à partir de là, décrire l'état des systèmes de l'aéronef.
- 3) Banque de questions
- a) Les PVA devraient choisir les questions portant sur l'ensemble des sujets appropriés au lieu de se limiter et de se concentrer sur quelques sujets. Les questions devraient porter sur des caractéristiques particulières de l'aéronef.
 - b) Il est recommandé que le PVA dispose d'une banque de questions préparées couvrant tous les éléments requis de la partie orale de l'évaluation au sol. Une large banque de questions permettra au PVA de varier l'évaluation orale d'un candidat à un autre. Il n'est pas nécessaire de poser toutes les questions.
- 4) CCP visant plusieurs membres d'équipage
- a) Lorsque l'exploitation d'un aéronef nécessite un équipage multiple, les candidats peuvent être évalués ensemble. Dans toutes les autres circonstances, les candidats doivent être évalués individuellement et séparément.
- 5) Ressources mises à la disposition du candidat
- a) Il est recommandé aux PVA d'utiliser des diagrammes illustrant la disposition du poste de pilotage, des dispositifs d'entraînement au sol et/ou au vol. La logique interactive qu'offrent certains de ces dispositifs constitue un moyen efficace d'évaluer les connaissances du candidat des systèmes de l'aéronef ainsi que des procédures normales et en cas de situations anormales et d'urgence.
 - b) Les autres ressources auxquelles ont accès le(s) candidat(s) peuvent inclure les manuels de vol de l'avion/du giravion, les manuels de référence rapide (QRH), les communications et les publications IFR comme les cartes et les tableaux d'approche.
- 6) Évaluation des connaissances techniques et planification du vol
- a) Il peut arriver qu'un candidat ne soit pas capable de fournir la réponse idéale à certaines questions, mais qu'il réponde aux exigences de la norme de façon acceptable.
 - b) Le PVA devrait s'abstenir de faire des commentaires sur le rendement du candidat jusqu'à ce que l'évaluation soit terminée.
 - c) Si le candidat répond constamment de façon erronée aux questions, s'il donne des réponses confuses ou qui n'ont rien à voir avec la question, il faut mettre fin à l'évaluation et à la vérification en vol et le candidat recevra une note d'échec pour ces éléments de la vérification en vol.
- 7) Passage à l'étape du vol du CCP
- a) Immédiatement après l'évaluation, le candidat sera avisé qu'il a réussi l'évaluation au sol. Le PVS ne discutera en détail des résultats de l'évaluation au sol que lorsque le CCP sera terminé.

6.30 Évaluation au sol – Vérification en ligne

- 1) Il n'est pas nécessaire de procéder à une évaluation au sol lors d'une vérification en ligne.

6.31 Exposé avant vol – CCP

- 1) Un exposé avant vol doit être effectué conformément aux SOP de l'exploitant, peu importe si l'évaluation en vol a lieu dans un simulateur ou dans un avion. Le PVA doit se contenter d'observer l'exposé, à moins qu'il n'assume aussi les fonctions d'un membre d'équipage.

6.32 Exposé avant vol – Vérification en ligne

- 1) Un exposé avant vol doit être effectué conformément aux SOP de l'exploitant. Le PVA doit se contenter d'observer l'exposé, à moins qu'il n'assume aussi les fonctions d'un membre d'équipage.

6.33 Évaluation en vol – CCP

- 1) Veuillez consulter la version applicable du Guide intitulé *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide des vérifications en vol* et d'autres sections de ce manuel traitant des politiques relatives à la phase d'évaluation en vol.

6.34 Évaluation en vol – Vérification en ligne

- 1) Veuillez consulter les autres sections de ce manuel traitant des politiques relatives à la phase d'évaluation en vol.

6.35 Compte rendu après vol – CCP

- 1) Le PVA peut ne pas tenir compte des SOP de l'exploitant et combiner un compte rendu après vol et un exposé après vérification en vol.

6.36 Compte rendu après vol – Vérification en ligne

- 1) Un compte rendu après vol doit être effectué conformément aux SOP de l'exploitant. Le PVA peut ne pas tenir compte des SOP de l'exploitant et combiner un compte rendu après vol et un exposé après vérification en vol.

6.37 Tentative de vérification en vol non terminée

- 1) Il peut parfois arriver que la vérification en vol soit interrompue en raison de circonstances :
 - a) indépendantes de la volonté du ou des candidats;
 - b) pour des raisons autres qu'un rendement insatisfaisant (p. ex., le rendement lent, mais acceptable du candidat a fait en sorte qu'il n'a pas été possible de passer en revue tous les éléments de la vérification dans le temps imparti).
- 2) Le PVA peut, à sa discrétion, déterminer que ces circonstances comprennent entre autres :
 - a) des problèmes environnementaux;
 - b) des problèmes mécaniques (simulateur ou aéronef);
 - c) des réelles difficultés personnelles (ex. maladie).
- 3) Exercices de vérification en vol – Crédits et réévaluation
 - a) Le PVA qui a procédé à la vérification en vol interrompue peut, à sa discrétion, décider d'accorder ou non des crédits pour les exercices de la vérification en vol que le candidat a terminé et réussi. En règle générale, les exercices de vérification en vol ne devraient être évalués qu'une seule fois. Le PVA peut évaluer n'importe quel exercice à la lumière des critères suivants :
 - i) il a des doutes quant à la compétence du candidat;

- ii) l'exercice de la vérification en vol a été effectué dans le cadre des exigences normales d'un vol (ex., décollage).
- 4) Si le PVA ou l'ISAC choisit de reprendre la vérification en vol à partir du moment où elle a été interrompue, les éléments suivants s'appliquent :
- a) la reprise doit avoir lieu dans les 30 jours qui suivent la date de la signature de la lettre de recommandation d'origine;
 - b) la lettre de recommandation pour la vérification en vol est toujours valide;
 - c) lors de la reprise, idéalement, le même PVA évalue le ou les mêmes candidats.
- 5) Advenant que la reprise soit aussi interrompue à cause de circonstances hors du contrôle du candidat ou du PVA, la prochaine vérification en vol doit être une reprise intégrale.

6.38 Échec à la vérification en vol

- 1) Une vérification en vol sera évaluée comme un échec si l'une des conditions suivantes s'applique :
- a) Commandant en second
 - i) la note un (1) a été attribuée pour **un élément** de la vérification en vol; ou
 - ii) la note de deux (2) a été attribuée pour **cinq éléments** de la vérification en vol.
 - b) Commandant de bord
 - i) la note un (1) a été attribuée pour **un élément** de la vérification en vol; ou
 - ii) la note de deux (2) a été attribuée pour **trois éléments** de la vérification en vol.
 - c) Pilote de relève en croisière
 - i) la note un (1) a été attribuée pour un élément de la vérification en vol; ou
 - ii) la note de deux (2) a été attribuée pour trois éléments de la vérification en vol.
- 2) Lorsqu'un PVA décide que la vérification en vol se soldera par un échec, il doit y mettre fin immédiatement.
- 3) Lorsque deux candidats sont jumelés lors d'un CCP, si l'un d'eux échoue, il ne peut plus assumer les fonctions de coéquipier pour la deuxième partie du même CCP, ou de tout autre CCP, et ce, jusqu'à ce qu'il réussisse au CCP.

6.39 Rétrograder un CCP

- 1) Un CCP qui s'est soldé par un échec ne peut en aucun cas être rétrogradé et compté comme un vol de formation.
- 2) Un échec à un CCP/IFR ne peut jamais devenir une réussite à un CCP/VFR.
- 3) Un candidat qui a échoué un CCP en tant que commandant de bord ne peut en aucun cas être considéré comme ayant réussi en tant que commandant en second.

6.40 Compte rendu après la vérification en vol

- 1) Un compte rendu après la vérification en vol est obligatoire.
- 2) Le PVA doit donner le compte rendu en s'exprimant de façon positive et non conflictuelle. Le PVA doit tenir compte de niveau de fatigue du candidat après une vérification en vol et structurer son compte rendu en conséquence. Un lieu exempt de toute distraction devrait être utilisé.
- 3) Sauf indication contraire dans les SOP de l'exploitant, le compte rendu après la vérification en vol peut être combiné à un autre ou servir de compte rendu après vol.

- 4) Le PVA devrait éviter d'examiner le vol selon un ordre chronologique. Il serait plus approprié de mettre l'accent sur les aspects importants de l'évaluation.
- 5) Résultats de la vérification en vol
 - a) Après la vérification en vol, chaque candidat doit être informé de ses résultats. Au lieu d'utiliser les termes « réussi » ou « échec », le PVA doit utiliser la terminologie suivante :
 - i) tentative réussie;
 - ii) tentative manquée;
 - iii) tentative incomplète.
- 6) Document de référence
 - a) Pour expliquer les aspects importants de l'évaluation, le PVA doit s'appuyer sur le MEC, les SOP et les listes de vérification de l'exploitant, le MVA, au document intitulé *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide des vérifications en vol* et sur tout autre document pertinent.
- 7) Éléments obligatoires du compte rendu
 - a) Les sujets suivants doivent obligatoirement être abordés lors du compte rendu :
 - i) tout élément de la vérification en vol pour lequel une note un (1) ou de deux (2) a été attribuée;
 - ii) tout élément qui selon le PVA concerne la sécurité.
- 8) Méthodes pour le compte rendu
 - a) Transports Canada préconise deux méthodes pour le compte rendu, dans le cadre du programme de PVA. Selon les résultats de la vérification en vol et le nombre de candidats évalués, le PVA doit choisir l'une ou l'autre des méthodes suivantes :
 - i) le compte rendu traditionnel;
 - ii) le compte rendu dirigé;

Remarque : La méthode C-A-L analyse et évalue la gestion des ressources de l'équipage (GRE) en lien avec l'environnement de vol de ligne et devrait faire partie intégrante d'un compte rendu dirigé.
 - b) Tentative réussie
 - i) Une vérification en vol réussie est habituellement suivie d'un compte rendu dirigé (intégrant la méthode C-A-L).
 - ii) Le compte rendu traditionnel peut être utilisé pour une vérification en vol de routine au cours de laquelle le pilote n'a commis que des erreurs mineures et si un compte rendu dirigé n'ajouterait que peu de valeur.
 - c) Tentative échouée
 - i) La vérification en vol qui se solde par un échec doit être suivie d'un compte rendu traditionnel et, dans un tel cas, sans avoir recours à la méthode C-A-L.
 - d) Pilote en équipage multiple ou pilote seul
 - i) Après la vérification en vol d'un équipage multiple, c'est un compte rendu dirigé que le PVA devrait faire avec les membres de l'équipage. Lorsqu'un seul candidat est évalué, le PVA peut avoir recours au compte rendu dirigé si le pilote remplaçant est en mesure d'y participer.
 - ii) Les candidats dont la vérification de compétence est faite à bord d'un aéronef monopilote pourraient bénéficier d'un compte rendu dirigé. Toutefois, le PVA peut décider qu'un compte rendu traditionnel est plus approprié.

- e) Quelle que soit la méthode utilisée, un compte rendu devrait favoriser l'apprentissage, accroître les connaissances et la confiance en soi du ou des candidats.

6.41 Le compte rendu traditionnel (vérification en vol)

- 1) Lors d'un compte rendu traditionnel, c'est le PVA qui amène les points à discuter.
- 2) Le compte rendu traditionnel ne portait autrefois que sur les éléments de l'évaluation technique (c.-à-d., le pilotage de l'aéronef, les connaissances et les compétences à cet égard). Aujourd'hui, le compte rendu doit aborder aussi bien les éléments techniques que non techniques (c.-à-d, la coopération, les aptitudes en leadership et en gestion, la conscience de la situation et la prise de décision) qui sont évalués selon une échelle de notation à quatre niveaux, ainsi que les concepts connexes non techniques (c.-à-d., la communication, l'automatisation et la gestion des menaces et des erreurs).
- 3) Bien que les résultats de la vérification en vol devraient être discutés avec le candidat dans les plus brefs délais, il est important que le compte rendu du PVA soit bien préparé et précis. Le PVA devrait passer en revue les éléments de la vérification en vol dans un ordre logique qui n'est pas forcément chronologique.
- 4) Un compte rendu traditionnel devrait être organisé comme suit :
 - a) évaluation globale de la vérification en vol (réussie ou échouée);
 - b) points forts du rendement;
 - c) points faibles du rendement;
 - d) questions et rétroaction;
 - e) mesures particulières nécessaires pour que le candidat améliore son rendement à l'avenir.
- 5) Bien qu'il soit parfois plus facile de mettre l'accent sur les aspects négatifs, le candidat sera plus réceptif aux évaluations de mauvais rendement si le PVA commence par le complimenter sur ses bons points.
- 6) Le rendement d'un candidat devrait faire l'objet d'une critique ciblée jusqu'à ce qu'il soit possible de déterminer sa connaissance d'une procédure ainsi que les raisons derrière ses décisions. S'il est vrai qu'il faut un juste équilibre entre les critiques et les louanges, il n'en demeure pas moins que le PVA se doit d'être franc s'il veut que le candidat tire le meilleur parti du compte rendu.

6.42 Le compte rendu dirigé (vérification en vol)

- 1) Un compte rendu dirigé met l'accent sur l'autocritique du candidat. Cette méthode tire profit de l'expérience professionnelle du candidat pour améliorer l'apprentissage.
- 2) Lors d'un compte rendu dirigé avec efficacité, c'est surtout le candidat qui a la parole. Idéalement, les membres de l'équipage de conduite discutent entre eux des problèmes rencontrés et analysent les situations auxquelles ils ont été confrontés pendant la vérification en vol.
- 3) Le compte rendu dirigé doit couvrir les éléments techniques (c.-à-d., le pilotage de l'aéronef, les connaissances et les compétences à cet égard) et non techniques (c.-à-d, la coopération, les qualités de chefs et les aptitudes en gestion, la conscience de la situation et la prise de décision) qui sont évalués selon une échelle de notation à quatre niveaux. Les concepts connexes non techniques (c.-à-d., la communication, l'automatisation et la gestion des menaces et des erreurs) devraient aussi être abordés.
- 4) Niveaux de facilitation
 - a) Il y a trois niveaux de facilitation : élevé, moyen et faible. Un PVA devrait s'efforcer d'utiliser le plus haut niveau de facilitation possible.

- b) Niveau de facilitation élevé
 - i) On parle d'un niveau de facilitation élevé lorsque les membres de l'équipage relèvent d'eux-mêmes les problèmes importants et en discutent avec un minimum de supervision de la part du PVA. À un tel niveau, la discussion sera grandement facilitée si les membres de l'équipage sont en mesures :
 - A) de cerner les sujets importants et les problèmes survenus pendant la vérification en vol;
 - B) d'établir un ordre du jour pour discuter de ces problèmes,
 - C) d'analyser la situation en portant un regard critique;
 - D) d'évaluer leur rendement.
 - ii) Le rôle du PVA est :
 - A) d'informer l'équipage des objectifs du compte rendu;
 - B) de décrire le processus du compte rendu;
 - C) d'aider à guider la discussion uniquement lorsque nécessaire.
 - iii) La responsabilité d'assurer que les objectifs du compte rendu soient atteints demeure celle du PVA qui doit s'en acquitter en orientant plutôt qu'en dirigeant la discussion.
 - c) Niveau de facilitation moyen
 - i) On parle d'un niveau de facilitation moyen lorsque le PVA doit poser des questions pour aider l'équipage à prendre conscience des problèmes importants et des leçons.
 - ii) À ce niveau de facilitation, le PVA doit encourager les membres de l'équipage à faire une analyse plus détaillée des situations et de leur rendement respectif.
 - iii) Le PVA doit donc diriger la discussion de façon plus directe.
 - d) Niveau de facilitation faible
 - i) Un niveau de facilitation faible ne suggère pas une facilitation inadéquate de la part du PVA. Il peut être nécessaire d'utiliser ce niveau lorsque les membres d'équipage ne réagissent pas comme il se doit aux autres niveaux de facilitation.
 - ii) Un niveau de facilitation faible doit être utilisé lorsque les membres d'équipage de conduite montrent peu d'initiative et ne répondent que superficiellement. À ce niveau, la découverte de soi est limitée. Le PVA est toutefois encouragé à utiliser des techniques de facilitation efficaces afin d'amener l'équipage à prendre conscience des problèmes critiques, à trouver des solutions appropriées et à une évaluation juste de leur rendement.
 - iii) Le PVA doit faire un résumé de chaque point et s'assurer que l'équipage comprend et accepte les résultats de la discussion avant de passer au prochain point du compte rendu.
- 5) Déroulement d'un compte rendu dirigé
- a) Introduction et format
 - i) C'est au lors de l'introduction que sont établies les bases du compte rendu et que le niveau de participation attendu de l'équipage et du PVA est clairement défini. Le PVA devrait également :
 - A) expliquer son rôle et définir les attentes quant à la participation des membres d'équipage;
 - B) expliquer la raison d'être du compte rendu dirigé;
-

- C) expliquer le format ou le modèle qui sera utilisé (p. ex., méthode C-A-L)
 - D) mentionner que tous les aspects critiques seront couverts.
- b) Ordre du jour
- i) Un ordre du jour permet de recenser les points qui doivent être discutés. Les points forts et les points faibles du rendement de l'équipage doivent être inclus, mais surtout tout exercice pour lequel la note de deux (2) a été attribuée.
Remarque : Les exercices de test en vol pour lesquels le pilote a obtenu une note de un (1) doivent être discutés dans le cadre d'un compte rendu traditionnel.
 - ii) Afin d'encourager la participation des membres d'équipage à la discussion, l'ordre du jour devrait être élaboré par le PVA en collaboration avec l'équipage
- c) Modèle de comportement (p. ex., méthode C-A-L)
- i) Organiser la discussion en adoptant des modèles de comportement reconnus permet d'établir une structure qui assurera que la discussion portera non seulement sur les éléments techniques, mais aussi sur les éléments non techniques et les concepts connexes.
 - ii) Le PVA devrait utiliser la méthode propre à l'exploitant, s'il y en a une, sinon il devrait utiliser la méthode C-A-L décrite dans ce manuel.
- 6) Techniques et pratiques recommandées
- a) Voici des techniques et des pratiques suggérées. Transports Canada encourage chaque PVA à développer un style de facilitation qui lui est propre et qui convient au candidat et à l'exploitant :
- i) La participation favorise l'apprentissage chez les adultes.
 - ii) Évitez de faire un cours magistral ou de longs discours.
 - iii) Évitez de donner l'impression que seules vos opinions sont importantes.
 - iv) Trouvez un équilibre entre le rôle de PVA et celui de facilitateur (veillez à aborder tous les points).
 - v) Utilisez les techniques de facilitation permettant d'atteindre les objectifs du compte rendu.
 - vi) Adaptez votre approche en fonction du niveau d'expérience et du rendement de l'équipage afin de mieux répondre à ses besoins.
 - vii) Adoptez une approche apte à encourager l'équipage à participer activement.
 - viii) Assurez-vous de discuter des points techniques et des points non techniques.
 - ix) La discussion doit demeurer centrée sur l'équipage.
 - x) Amenez l'équipage à analyser son rendement et à discuter des façons de s'améliorer.
 - xi) Encouragez les membres d'équipage à prendre le plus possible la parole.
 - xii) Posez des questions commençant par quoi, comment et pourquoi (questions ouvertes).
 - xiii) Reformulez les questions au lieu de donner les réponses.
 - xiv) Posez des questions qui incitent l'équipage à participer activement.
 - xv) Demandez aux membres d'équipage qui parlent peu de commenter ce que les autres membres ont dit.

- xvi) Renvoyez aux membres d'équipage les commentaires et les questions qu'ils posent.
- xvii) Utilisez des silences et des pauses dans la conversation pour obtenir des réponses réfléchies de la part de l'équipage.
- xviii) Posez des questions de suivi qui nécessitent une analyse détaillée.
- xix) Demandez aux membres d'équipage d'analyser le raisonnement qui a conduit à la décision qu'ils ont prise.
- xx) Évitez d'interrompre les membres d'équipage ou d'abandonner un sujet alors qu'ils veulent continuer à en parler.
- xxi) Attendez que l'équipage ait donné son analyse des faits avant de donner le vôtre.
- xxii) Soulignez le bon rendement résultant d'une analyse effectuée par l'équipage.

6.43 La méthode C-A-L

- 1) Il est connu que les compétences en gestion des ressources de l'équipage (GRE) sont souvent la cause sous-jacente d'un mauvais et d'un excellent rendement. Il est impératif d'examiner ces compétences lors du compte rendu de la vérification en vol.
- 2) C-A-L signifie GRE, analyse (et évaluation) vol en ligne.
- 3) La méthode C-A-L de compte rendu après vol facilite le compte-rendu et assure la participation des membres de l'équipage de conduite dans l'examen et l'analyse détaillés des éléments non techniques (comme la GRE) de l'évaluation. Cette méthode va plus loin puisqu'elle permet d'établir un lien entre le rendement et les conditions de vol de ligne.
- 4) Transports Canada a adopté la méthode C-A-L pour les comptes rendus de vérification en vol décrite dans la publication suivante : *NASA Technical Memorandum 112192, Facilitating LOS Debriefings: A Training Manual, March 1997.*

Méthode C-A-L pour le compte rendu après-vol dirigé	
C	<p>GRE (éléments non techniques et concepts connexes)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afficher une liste des éléments non techniques et des concepts connexes. • Établir un lien entre les points à discuter et les enjeux opérationnels.
A	<p>Analyse et évaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évaluer explicitement le rendement pendant la vérification en vol. <ul style="list-style-type: none"> ○ La situation a-t-elle été gérée de façon efficace? <ul style="list-style-type: none"> ▪ Qu'est-ce qui a bien fonctionné et pourquoi? ▪ Qu'est-ce qui pourrait être amélioré et comment? • Analyse interactive de la situation à laquelle il a fallu faire face. <ul style="list-style-type: none"> ○ Que s'est-il passé? ○ Comment a-t-elle été gérée (indiquer les démarches non techniques utilisées)? ○ Pourquoi a-t-elle été gérée de cette façon?

L	<p>Opérations en ligne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Discuter de la nature du lien qu'il y a entre le rendement lors de la vérification en vol, les éléments non techniques, les concepts connexes et les opérations en ligne. <ul style="list-style-type: none"> ○ Discuter d'incidents en ligne connexes illustrant les éléments et les concepts non techniques connexes. ○ Discuter comment appliquer les réussites de la vérification en vol aux opérations en ligne. • Discuter comment les choses auraient pu être faites différemment. <ul style="list-style-type: none"> ○ Qu'est-ce qui aurait pu être fait différemment pour obtenir un meilleur résultat à la vérification en vol? <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quels éléments non techniques et/ou concepts non techniques connexes auraient aidé à faire mieux? ▪ Comment faire en sorte que des éléments à améliorer deviennent des forces? ○ Que peut-on faire pour prévenir ou gérer des situations semblables lors d'opérations en ligne?
----------	---

6.44 Compte rendu après un échec à une tentative de vérification en vol pour un CCP et une vérification en ligne

- 1) En cas d'échec à une tentative de vérification en vol, le PVA doit utiliser la méthode traditionnelle pour le compte rendu après vol.
- 2) Pendant le compte rendu, le PVA doit se comporter avec respect envers le candidat et ce dernier doit garder à l'esprit que son échec ne peut être imputé au PVA, mais au fait que son rendement ce jour-là était inférieur aux normes de compétence minimales.
- 3) Le PVA doit discuter de la ou des raisons de l'échec à la tentative de vérification en vol en les présentant dans un ordre décroissant de gravité et en faisant référence aux publications pertinentes, notamment le document intitulé *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide des vérifications en vol*, les listes de vérification, les SOP, les QRH et autres.
- 4) Ce n'est pas le moment de discuter des observations secondaires.
- 5) Échec à une tentative de CCP
 - a) Le PVA doit informer le ou les candidats de ce qui suit :
 - i) Le PVA ne délivre pas d'avis de suspension.
 - ii) Transports Canada va signifier au titulaire du document d'aviation canadien un avis en vertu du paragraphe 6.71(2) de la Loi, qui ne suspendra pas les avantages associés au contrôle de compétence pilote, mais qui va maintenir son statut actuel :
 - A) jusqu'à ce qu'une prochaine tentative pour le renouveler soit réussie; ou
 - B) jusqu'à ce que ses avantages viennent à expiration en raison de la fin de la période de validité.
 - iii) On ne suspend plus des qualifications de vol aux instruments. Elles sont cependant assujetties aux exigences relatives à la mise à jour des connaissances énoncées dans l'exemption RCN-040-2015.
 - iv) Le PVA avisera les intervenants appropriés, dont le pilote en chef. Les séquences pour lesquelles une note de deux (2) ou moins a été attribuée seront

accompagnées d'une explication et d'une recommandation pour une formation de recyclage.

- v) Le candidat qui souhaite une révision des résultats a l'option de communiquer avec Transports Canada ou de déposer une demande de révision devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

6) Échec à une tentative de vérification en ligne

a) Le PVA doit informer le ou les candidats de ce qui suit :

- i) Le PVA ne délivre pas d'avis de suspension.
- ii) Transports Canada ne délivre pas d'avis de suspension.
- iii) Le PVA avisera les intervenants appropriés, dont le pilote en chef. Les séquences pour lesquelles une note de deux (2) ou moins a été attribuée seront accompagnées d'une explication et d'une recommandation pour une formation de recyclage.

6.45 Formation après un échec à une tentative de CCP

1) Lorsque la vérification en vol est terminée et si le PVA est un pilote instructeur, le temps restant peut être utilisé pour donner de la formation, sous réserve des conditions suivantes :

- a) Le candidat a été informé qu'il a échoué la tentative de vérification en vol et est d'accord pour continuer le vol ou la séance sur simulateur comme un vol de formation.
- b) Le PVA est un pilote instructeur sur type, autorisé de la compagnie.
- c) Aucun autre membre de l'équipage n'est évalué.
- d) Le PVA remplit les formulaires 26-0249 ou 26-0279, Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote, en indiquant que la tentative s'est soldée par un échec, puis il soumet l'original à Transports Canada et suit les procédures pour un refus de CCP.

6.46 Formation après un échec à une tentative de CCP – Vérification en ligne

- 1) Lorsqu'une vérification en ligne est terminée et si le PVA est un pilote instructeur, le vol ou la série de vols prévus peuvent, à la discrétion du PVA, être consacrés à un entraînement en ligne jusqu'à ce que tous les vols aient été effectués.
- 2) La pratique consistant à conserver le rapport d'une vérification en vol ayant donné lieu à un échec jusqu'à ce que le candidat réussisse la prochaine vérification en vol est inacceptable.

6.47 Reprise d'une vérification en vol

1) Formation de rattrapage et recommandation

- a) Avant d'envisager une reprise de la vérification en vol, le candidat doit avoir au minimum suivi une formation de rattrapage portant sur tous les éléments pour lesquels il a obtenu une note de un (1).
- b) Après la formation de rattrapage, un pilote instructeur doit signer une recommandation attestant que le candidat est prêt pour une reprise complète de la vérification en vol.

2) Crédits pour les exercices de test en vol

- a) Aucun des exercices effectués dans le cadre de la vérification en vol que le candidat a échoué ne peut être crédité pour la prochaine tentative.

3) Désignation d'un PVA pour une reprise du CCP

- a) Le même PVA que celui du premier CCP peut effectuer la reprise d'un CCP à condition que Transports Canada en soit avisé.

- b) Si la deuxième tentative de CCP se solde par un échec, Transports Canada doit en être avisé quoi qu'il en soit.
- 4) Désignation d'un PVA pour la reprise d'une vérification en ligne
- a) La désignation d'un PVA pour la reprise d'une vérification en ligne est laissée à la discrétion de l'exploitant.

7.0 PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

7.1 Responsabilité du PVA en matière de tenue des dossiers

- 1) Les PVA doivent tenir à jour des dossiers qui contiennent des renseignements personnels et sont donc protégés. Ces dossiers doivent être conservés dans un lieu sûr.
- 2) Les documents qui doivent être conservés sont ceux qui fournissent une preuve de ce qui suit :
 - a) la date d'achèvement du cours de PVA le plus récent (formation périodique ou initiale);
 - b) la date d'achèvement du programme de formation périodique d'équipage de conduite approuvé le plus récent (formation au sol et en vol);
 - c) la date du CCP réussi le plus récent du PVA ou d'autres moyens de conformité approuvés;
 - d) une copie de la version la plus récente du formulaire 26-0387 – *Rapport de contrôle du PVA* que ce dernier a réussi;
 - e) une liste des vérifications en vol précédentes que le PVA a effectué;
 - f) des copies des formulaires 26-0249 et 26-0279, *Rapport de test en vol – Formulaires de contrôle de la compétence du pilote* et des formulaires 26-0083, *Licences de membre de l'équipage de conduite – Demande d'annotation d'une qualification*, dûment remplis et soumis par le PVA;
 - g) des copies des formulaires 26-0249 ou 26-0279, *Rapports de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote*, qui sont incomplets.
- 3) Exigences relatives à la conservation des documents
 - a) Tous les dossiers doivent être conservés pendant au moins deux (2) ans.
- 4) Exigences relatives à la disponibilité
 - a) Les dossiers du PVA doivent être mis à la disposition de Transports Canada sur demande.
 - b) Les PVA doivent être en mesure de présenter ces dossiers lors que chaque contrôle de PVA.

7.2 Accord de privilèges temporaires – Responsabilités de la personne autorisée

- 1) Avant d'accorder des privilèges temporaires (supplémentaires) associés à une licence de pilote, les PVA qui ont le statut de personne autorisée doivent s'assurer que toutes les exigences relatives à la licence sont satisfaites, notamment les cinq (5) exigences de base suivantes :
 - a) l'âge;
 - b) l'état de santé;
 - c) les connaissances;
 - d) l'expérience;
 - e) les compétences.
- 2) Les exigences sont énoncées en détail dans la sous-partie 421 de la partie IV du RAC.

7.3 Qualification de type particulier

- 1) Les exigences entourant la délivrance d'une qualification de type particulier sont énoncées à l'article 421.40, *Qualification de type général ou particulier*, dans la partie IV du RAC.

7.4 Qualification de vol aux instruments

- 1) Les exigences entourant la délivrance d'une qualification de vol aux instruments sont énoncées à l'article 421.46, *Exigences*, dans la partie IV du RAC.

7.5 Procédures administratives générales – tentative de CCP réussie

- 1) Après un CCP réussi, le PVA doit s'acquitter des formalités administratives suivantes :
 - a) remplir le registre des compétences dans le *Carnet de documents d'aviation* et/ou dans les documents exigés de la compagnie (c.-à-d. le dossier de CCP, le dossier de formation et de vérification du membre d'équipage de conduite, etc.);
 - b) informer l'instructeur (le cas échéant) qui a recommandé le candidat ou le pilote au chef des résultats;
 - c) dans un délai de cinq (5) jours ouvrables après le CCP, remettre les formulaires 26-0249 ou 26-0279, 26-0083 et 26-0267 dûment remplis à Transports Canada;
 - d) les PVA qui ont le statut de personnes autorisées doivent signer le *Carnet de documents d'aviation* ou délivrer une *carte de privilèges supplémentaires* (formulaire 26-0267) avec des privilèges supplémentaires sur type ou une qualification de vol aux instruments, selon le cas.
- 2) Les PVA sont tenus de conserver des copies des documents soumis pendant une période d'au moins deux (2) ans.
- 3) Les PVA peuvent remettre une copie du *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) au candidat et aux autres partis concernés comme l'exploitant, l'établissement de formation ou le pilote en chef, si ces derniers le demandent.

7.6 Procédures administratives générales – Échec à un CCP

- 1) Le PVA doit aviser Transports Canada des circonstances d'un échec à un CCP par courriel, télécopieur, message vocal ou selon les procédures établies par l'exploitant.
- 2) Le Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote (formulaire 26-0249 ou 26-0279) doit être remis dans les cinq (5) jours ouvrables.
- 3) Ne pas signer le Carnet de documents d'aviation (CDA) ni délivrer une fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (formulaire 26-0267) ou une qualification sur type et/ou une qualification de vol aux instruments.
- 4) Ne **pas** modifier le *Carnet de documents d'aviation* (CDA). Le PVA doit prendre note de ce qui suit :
 - a) Le *Carnet de documents d'aviation* (CDA) est un document d'aviation canadien (DAC) dont la suspension et l'annulation sont assujetties à des conditions particulières.
 - b) Le paragraphe 421.17(2) de la partie IV du RAC contient des instructions quant aux mesures administratives applicables à la suite d'un échec à un test en vol pour le renouvellement d'une qualification. En 2011, Transports Canada a publié une instruction visant le personnel (IP-SUR-016) précisant qu'un PVA ne doit pas rayer l'annotation concernant la qualification de type sur une licence ni ajouter de commentaires dans le *Carnet de documents d'aviation* (CDA).
- 5) Le PVA doit accomplir les formalités administratives suivantes :
 - a) Remplir les documents requis de la compagnie (c.-à-d., le dossier CCP, le dossier de formation/de contrôle du membre d'équipage de conduite g, etc.);
 - b) Faire part de ses commentaires et de ses recommandations quant à la formation supplémentaire nécessaire à l'instructeur ou au pilote en chef;

- c) Remettre les formulaires 26-0249 ou 26-0279 dûment remplis à Transports Canada dans les cinq jours ouvrables.
- 6) Si le but du CCP était un renouvellement d'une qualification, il existe deux cas pour lesquels Transports Canada pourrait envisager de suspendre, d'annuler ou de refuser le renouvellement du CCP. Ces circonstances sont décrites en détail aux alinéas 7.1(1)a) et 7.1(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*. Le PVA peut obtenir des directives du représentant des PVA du bureau de Transports Canada de sa région.
- 7) Les PVA sont tenus de conserver des copies des documents soumis pendant une période d'au moins deux (2) ans.
- 8) Les PVA peuvent remettre une copie du *Rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) au candidat et aux autres partis concernés comme l'exploitant, l'établissement de formation ou le pilote en chef, si ces derniers le demandent.

7.7 Droits d'appel – CCP

- 1) Dans le cas d'un échec à un CCP, le ou les candidats recevront de Transports Canada une lettre contenant un « Avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien ».
- 2) Le candidat a le droit de demander une révision de l'évaluation auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). La lettre de Transports Canada contenant l'avis susmentionné indiquera la date d'échéance pour toute soumission de demande de révision.
- 3) Si le candidat n'a pas encore entamé le processus de demande de révision de l'évaluation auprès du TATC, il peut demander que la révision soit effectuée par Transports Canada (c.-à-d., l'autorité de délivrance dont relève le PVA, notamment Opérations nationales de TC – Certification et assurance de la qualité). Si le candidat n'est pas satisfait de cette révision, il a toujours l'option de demander une révision par le TATC.
- 4) Pour tout renseignement supplémentaire, consultez le site Web du TATC.

7.8 Rapport de test en vol – Contrôle de compétence du pilote (formulaire 26-0249 ou 26-0279)

- 1) Les formulaires 26-0249 et 26-0279 sont utilisés pour consigner les résultats du contrôle de compétence pilote (CCP) et, le cas échéant, pour accompagner une demande de qualification sur type, de qualification de vol aux instruments et d'une licence.
- 2) Le même formulaire est utilisé pour les CCP effectués en aéronef ou en simulateur.
- 3) Étant donné la sensibilité des appareils de numérisation, les PVA doivent s'assurer de bien remplir les cercles du document d'évaluation à l'ENCRE NOIRE. Pour que la numérisation soit bien faite, seuls les formulaires imprimés originaux peuvent être utilisés. Des marques ou des lignes bleues pourraient causer des erreurs de numérisation, il est donc important de bien remplir les cercles sans dépasser les bords.
- 4) CCP en deux parties
 - a) Il y a deux cas pour lesquels un CCP peut nécessiter deux évaluations distinctes :
 - i) Un CCP interrompu;
 - ii) Un CCP qui doit être effectué dans un aéronef et dans un simulateur.
 - b) Bien qu'il soit préférable que le même PVA effectue les deux CCP, un autre PVA peut être assigné à condition que le transfert du dossier entre les deux PVA soit fait de façon constructive.
 - c) Le deuxième PVA sera celui qui signera le dossier relatif au CCP, c'est donc à lui qu'il incombe de remplir et de soumettre le rapport du test en vol.
 - d) Les protocoles administratifs suivants doivent être respectés :

- i) Le premier PVA (celui du premier test) doit commencer à remplir le rapport du test en vol en inscrivant les données de base dans l'entête.
- ii) Le premier PVA doit remplir la partie DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION et COMMENTAIRES – ÉVALUATION GÉNÉRALE des exercices de test en vol qu'il a évalué.
- iii) Dans le cas d'un CCP incomplet (s'il s'agit d'un CCP qui ne nécessite pas d'exercices en aéronef et en simulateur), le premier PVA doit ajouter ce qui suit dans le champ COMMENTAIRES – ÉVALUATION GÉNÉRALE :
 - A) « Le premier CCP effectué le AA-MM-JJ est incomplet. Les éléments cochés (p. ex., 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 8) ont été évalués. Une évaluation ultérieure est recommandée – « Nom du PVA », « numéro de licence ».
- iv) Le second PVA (celui qui est assigné à la deuxième évaluation) doit remplir le rapport du test en vol et sera celui qui signera le dossier. Il faudra peut-être changer les données inscrites dans le champ « NOM DU PILOTE VÉRIFICATEUR » et « NUMÉRO DE LICENCE » de l'entête.
- v) Si un même exercice de test en vol est effectué lors des deux évaluations, la note la plus basse de l'échelle de notation à quatre niveaux qu'a obtenue le candidat est celle qui doit être consignée.
- vi) Si nécessaire, le second PVA peut transcrire dans un nouveau rapport de test en vol l'information que le premier PVA a consignée dans son rapport du test en vol.

5) Comment remplir les cases

- a) NOM DU CANDIDAT
 - i) Utilisez le nom légal et le numéro de licence (les six chiffres y compris les zéros) qui apparaissent dans le Carnet de documents d'aviation (CDA).
 - ii) Noircir les cercles qui peuvent être numérisés.
- b) NOM DU PILOTE VÉRIFICATEUR - SIMULATEUR, NOM DU PILOTE VÉRIFICATEUR - AÉRONEF
 - i) Utilisez le nom légal qui apparaît dans le Carnet de documents d'aviation (CDA). L'évaluateur du centre de formation (ECF) et le PVA devraient inscrire leur nom tel qu'il apparaît dans la lettre de délégation de pouvoirs.
 - ii) Noircir les cercles appropriés qui peuvent être numérisés : Transports Canada (ISAC de Transports Canada) ou PVAD pour le PVA. Inscrire le numéro de licence (les six chiffres y compris les zéros) tel qu'il apparaît dans le Carnet de documents d'aviation (CDA).
 - iii) Noircir les cercles qui peuvent être numérisés. Les deux lignes doivent être remplies dans le cas d'un CCP fait sur simulateur et en aéronef.
- c) NUMÉRO DE DOSSIER DE L'EXPLOITANT OU DE L'UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE
 - i) Utiliser le nom de l'exploitant tel qu'il apparaît sur le certificat d'exploitation. Ajouter le nom de l'unité de formation si la formation a été donnée par un organisme externe (exemple : Air ABC Airlines/Nom du Centre de formation sous contrat, ville, province ou État »).
 - ii) Le NUMÉRO DE DOSSIER doit correspondre au numéro 5258 de l'exploitant; (inscrire les six chiffres y compris les zéros) et noircir les cercles qui peuvent être numérisés.

- iii) Si le but du CCP est uniquement de délivrer une qualification sur type et/ou une qualification de vol aux instruments, inscrire le numéro 999995 à la place du numéro 5258 EXPLOITANT/UNITÉ DE FORMATION.

Remarque : Le NUMÉRO DE DOSSIER n'est pas le numéro d'exploitation de la compagnie. Il s'agit du numéro que l'on trouve dans le coin supérieur droit de la plupart de la correspondance provenant de Transports Canada. Dans le doute, les PVA doivent communiquer avec chaque compagnie et s'assurer que la dénomination sociale de la compagnie (et non la marque de commerce) ainsi que les numéros 5258 des dossiers de Transports Canada figurent dans leurs rapports de vérification en vol.

d) QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS ACTUELLE

- i) Inscrire le groupe de qualification de vol aux instruments approprié pour la catégorie et la classe de l'aéronef. À cause de l'exemption relative à la qualification de vol aux instruments (RCN-040-2015) publiée par Transports, ne rien inscrire dans la case DATE D'EXPIRATION.
- ii) Groupe 1 – Avion multimoteur conventionnel.
- iii) Groupe 2 – Avion multimoteur à moteurs en tandem.
- iv) Groupe 3 – Avion monomoteur.
- v) Groupe 4 – Hélicoptère.

e) CONTRÔLE DE COMPÉTENCE PILOTE

- i) Noircir le cercle pour « Pilote unique » et/ou « Multipilote ».
- ii) Pour certains exploitants assujettis à la sous-partie 703 du RAC, leurs pilotes doivent être évalués pour des opérations à pilote unique et multipilote. Dans un tel cas, les deux cercles doivent être noircis. Pour les exploitants assujettis à la sous-partie 704 du RAC, ce sera toujours « Équipage multiple ».
- iii) Noircir les cercles « Initial », « Périodique », « Avancement ». Noircir le cercle « VFR seulement » s'il y a lieu, sinon il sera supposé que la compétence de vol aux instruments a été vérifiée dans le cadre du CCP.
- iv) Ne noircir qu'un seul cercle pour FONCTIONS de l'équipage. Les combinaisons comme P/O et PCR ne peuvent pas être numérisées, il faut donc faire deux entrées distinctes et utiliser deux formulaires 0249 ou 0279 pour déclencher les mesures appropriées pour les personnes qui satisfont aux exigences des deux qualifications. Il n'est plus nécessaire de noircir le cercle du PVA.
- v) Dans le cas d'une qualification de type, le cercle ne doit être noirci que s'il s'agit de l'ajout à la licence d'une qualification de type (ou d'une qualification de type limitée aux fonctions de pilote de croisière de relève). Deux formulaires distincts (0249 ou 0279) doivent être remplis lorsqu'une personne présente une demande pour une qualification de type sans restriction et pour une qualification de type limitée aux fonctions de pilote de croisière de relève.

Remarque : Le rapport de CCP doit être accompagné du formulaire 26-0083 servant à l'annotation d'une qualification et du paiement de la redevance ou du numéro de reçu attestant que la redevance a été payée. La demande de délivrance d'une qualification de type limitée ou non limitée ne sera traitée que lorsque les documents suivants auront été remis : Demande d'annotation de qualification (formulaire 26-0083); le montant approprié de la redevance ou le numéro de reçu prouvant qu'elle a été payée et le Rapport de test en vol – Contrôle de compétence pilote (formulaire 26-0249 ou 26-0279).

- f) CCP ACTUEL
- i) Indiquez la date d'expiration du CCP actuel, s'il y a lieu, pour le type d'aéronef. Ne rien inscrire dans la case si le CCP du candidat sur le type d'aéronef n'est pas à jour.
 - ii) S'il s'agit d'un CCP périodique ou d'avancement applicable au type d'aéronef, inscrivez la date d'expiration du CCP en utilisant le format AA-MM-JJ.
 - iii) Si le CCP actuel est échu, inscrivez sa date d'expiration, sans la modifier.
- g) CERTIFICAT MÉDICAL EN RÉGLE
- i) Vérifiez que le certificat médical est en règle et noircissez la case « *Vérifié* » .
- h) TYPE D'AÉRONEF
- i) Inscrivez l'indicatif du type d'aéronef conformément à l'annexe A – Indicatifs de type d'aéronefs de la sous-partie 421 du RAC (exemple : EA32). Utilisez le bon indicatif de type approuvé tel qu'il figure dans la lettre de délégation de pouvoirs du PVA.
 - ii) Il est important que les évaluateurs de centre de formation et les PVA ne confondent pas cet indicatif avec ceux des certificats de qualification de type du pilote de la FAA. En effet les indicatifs qu'utilisent Transports Canada et la FAA ne sont pas toujours les mêmes.
- i) IMMATRICULATION DE L'AÉRONEF
- i) Pour les CCP effectués en aéronef, inscrivez l'immatriculation complète de l'aéronef.
- j) N° ID du SIMULATEUR
- i) Inscrivez le numéro tiré de la liste des simulateurs approuvés de Transports Canada et non pas le numéro d'identification du simulateur de la FAA. Pour trouver ces numéros, faites une recherche sur la page *Recherche des dispositifs d'entraînement de vol et des simulateurs d'aéronefs approuvés* de Transports Canada
- k) N° de SCRIPT.
- i) Inscrivez le numéro de script de la compagnie si un CCP scénarisé est utilisé, sinon laissez ce champ en blanc.
- l) Contrôle de PVA
- i) Ce cercle ne doit être noirci que lorsqu'un ISAC de Transports Canada effectue un contrôle du PVA (c.-à-d., autre qu'une surveillance aléatoire ou un contrôle de surveillance).
- m) N° DE LICENCE DE L'INSPECTEUR VÉRIFICATEUR
- i) Inscrivez le numéro de la licence de pilote (tous les six chiffres, y compris les zéros) de l'ISAC qui effectue le contrôle du PVA.
- n) DÉCOLLAGE
- i) Noircir le cercle correspondant aux minimums utilisés par le pilote aux commandes : C.A.P. (Canada Air Pilot) fait référence à ½ sm ou RVR 2600.
- o) ATERRISSAGE
- i) Noircir le cercle correspondant aux minimums utilisés par le pilote aux commandes : C.A.P. (Canada Air Pilot) fait référence aux minimums indiqués sur la carte d'approche. Au cours d'une approche PMA, le pilote aux commandes est

celui qui évalue et qui décide que la référence visuelle requise est établie, qui prend les commandes et effectue l'atterrissage.

- p) FORMATION AU SOL, FORMATION EN VOL ET EXAMENS
- i) Il est important de confirmer que toute la formation au sol, la formation au pilotage et les examens ont été terminés avant le CCP et cochez la case « Vérifié ».
- q) PQA
- i) Ce cercle doit être noirci si l'exploitant a mis en œuvre un Programme de qualification avancée (PQA) approuvé et qu'il utilise le formulaire pour lancer le processus de délivrance de licence. Ce n'est **pas** au PVA de la faire.
- r) DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION
- i) Inscrire la cote appropriée vis-à-vis de l'élément pertinent de la rubrique DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION.
- ii) Lorsque l'élément ne fait pas l'objet d'une évaluation, laissez la case blanche et inscrivez S. O. ou rayez l'élément de de la rubrique DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION. Évitez de rayer le cercle à noircir lisible au scanneur.
- iii) Connaissances techniques et planification de vol – Certaines sous-parties du RAC, comme la 704 et la 705 (avion seulement) donnent le choix de ne pas poser de questions orales pour évaluer les connaissances techniques. Si ces connaissances ne sont pas évaluées, il ne faut pas noircir le cercle lisible au scanneur.
- iv) Approche (APR) – Pour les approches aux instruments, inscrire un type d'approche pour chaque séquence d'approche évaluée.
- v) Résultat – ne noircir le cercle que si pertinent.
- vi) En ce qui concerne les approches effectuées avec un système de positionnement global (GPS), veuillez noircir le cercle RNAV (navigation de surface) si l'approche adoptée en vol est une approche RNAV (GNSS) autonome. Veuillez noircir le cercle GPS si l'approche GPS adoptée repose sur une aide terrestre à la radionavigation qui intègre une approche de recouvrement au GPS, par exemple : approche VOR piste xx (GNSS).
- Remarque : Aux fins d'un CCP, une approche exécutée jusqu'aux minimums de performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV) est considérée comme une approche de précision.*
- vii) En attendant que le formulaire 26-0249/26-0279 soit modifié, veuillez noircir le cercle ILS pour les approches ILS et LPV. Si une approche LPV a été évaluée, veuillez annoter le formulaire 26-0249/26-0279 en conséquence.
- viii) Il y a assez de place dans le formulaire pour évaluer deux approches (une de précision et une de non-précision). S'il faut faire plusieurs approches, consignez la note la plus basse. Inscrire la note obtenue pour l'approche supplémentaire est optionnel. Celui qui le souhaite peut mentionner la troisième approche dans la case Commentaires (p. ex., « La note de 3 est attribuée pour la troisième approche LOC RWY 4L KJFK. »).
- s) Situations anormales et d'urgence
- i) Consignez le titre et si possible le code de la situation anormale ou d'urgence extrait de la base de données Formation au vol et éducation aéronautique (FVEA)/codes de numérotation de la norme de l'Association du transport aérien (ATA). Un tableau récapitulatif de ces codes est donné ci-dessous.

- ii) Lors d'une opération en équipage multiple, l'évaluation des situations anormales ou d'urgence ne portera que sur le pilote aux commandes. Aucun crédit n'est accordé au candidat qui assume les fonctions de pilote surveillant.
 - iii) Assurez-vous que le formulaire mentionne au moins deux pannes de moteur, comme le prescrit l'annexe CCP de la norme de la partie VII du RAC.
- t) COMMENTAIRES – ÉVALUATION GÉNÉRALE
- i) Il y a deux sortes de commentaires écrits : les commentaires d'ordre général du PVA et ceux qui sont directement liés aux DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION (c.-à-d., exercices de test en vol). Un commentaire doit obligatoirement accompagner toute note de un (1) ou de deux (2) attribuée à un exercice de test en vol. Dans les deux cas, les commentaires doivent être clairs, concis, précis et impartiaux. Il est essentiel qu'ils soient rédigés dans une écriture lisible.
 - ii) Les commentaires deviendront des documents officiels dès qu'ils seront communiqués à Transports Canada et ils pourraient être utilisés pour des analyses plus poussées. Ils pourraient également être pris en considération lorsque Transports Canada envisage d'émettre un Avis de refus de délivrer ou un Avis de suspension.
 - iii) Commentaires généraux du PVA
 - A) Un PVA peut, à sa discrétion, formuler des commentaires factuels pertinents pour étayer l'évaluation du candidat. Dans d'autres cas, des commentaires généraux sont formulés pour expliquer les particularités du CCP.
 - B) Sous-partie 703 du RAC - Exploitants
 - I) Certains exploitants assujettis à la sous-partie 703 du RAC exploitent des aéronefs monopilotes et multipilotes. Si c'est le cas, les pilotes doivent être évalués lors d'opérations monopilotes et d'opérations multipilotes et être enregistrés comme tels.
 - II) Le formulaire *Rapport de test en vol – Contrôle de compétence pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) doit être annoté en conséquence et comme suit « *a démontré les compétences requises pour piloter un aéronef en vol IFR avec des passagers à bord et sans commandant en second* ».
 - C) Exploitants non assujettis à la partie VI ou VII du RAC pour le CCP
 - I) Les CCP auxquels participent des candidats qui ne sont pas associés à un exploitant assujetti à la partie VI ou VII du RAC doivent être annotés comme suit : « *Le but de ce CCP est d'obtenir la qualification de type <indiquer le type> et ne constitue pas un CCP aux termes de la partie VI ou VII du RAC.* »
 - D) Tout exercice de test en vol ayant fait l'objet d'une reprise doit être consigné en tant que commentaire général.
 - iv) DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION (c.-à-d., exercice de test en vol) Commentaires
 - A) Les commentaires formulés concernant un exercice de test en vol doivent être rédigés selon le format suivant :
 - I) DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION (c.-à-d., exercice de test en vol) **numéro;**
 - II) DÉTAILS DE LA VÉRIFICATION (c.-à-d., exercice de test en vol) **titre;**

- III) **Pondération de l'élément de compétence** selon une échelle de notation de 4 points;
 - IV) **Pondération du sous-élément avec évaluation** descriptive et selon une échelle de notation de 4 points, matrice de notation;
 - V) **Description et justification.**
- B) Un des aspects les plus difficiles d'un commentaire est la formulation d'une description ou d'une justification. Les commentaires devraient toujours utiliser un libellé inspiré de sources citées en référence.
 - C) Les PVA doivent utiliser un langage clair. Par conséquent, l'information doit être présentée de façon claire, et les mots et la terminologie choisis doivent être compris par le public cible.
 - D) Lorsqu'il y a eu un écart (mineur, majeur ou critique), les valeurs numériques relatives aux tolérances particulières applicables au critère de rendement pour l'exercice de test en vol doivent être énoncées.
 - E) Lorsqu'une erreur a été commise (mineure, majeures ou critique), les conséquences doivent être indiquées en fonction de l'exigence énoncée dans une SOP, le MEC, le MVA, la LEM, la liste de vérification, QRH, la réglementation, etc.

Remarque : Une définition officielle des termes « écart » et « erreur » est donnée dans ce manuel.

F) Exemples

I) « 6. Décollage – Conscience de la situation – peu conscient du fonctionnement du système – le fonctionnement du système de dégivrage de l'aéronef n'a pas été contrôlé correctement lors de la circulation au sol ni confirmé en position « on » avant le décollage conformément au MVA. »

Remarque : La note deux (2) aurait été attribuée dans ce cas-ci.

II) « 10. Croisière – pilotage de l'aéronef – écart critique – aéronef autorisé à descendre momentanément de 210 pieds par rapport à l'altitude assignée lors du transfert du pilote automatique. Des mesures correctives ont rapidement été appliquées grâce à l'utilisation de mesures de protection théoriques et concrètes. Le PVA a fait preuve d'une certaine discrétion quant à la note assignée. »

Remarque : La note un (1) aurait été attribuée dans ce cas-ci.

III) « 6. Décollage — Aptitudes et connaissances techniques – Compréhension pratique inacceptable – en ce qui concerne les minimums de décollage IFR, le candidat était incapable de citer aucunes exigences relatives à un décollage pour un vol à une RVR de 600. »

Remarque : La note un (1) aurait été attribuée dans ce cas-ci.

u) DATE DU TEST EN VOL

- i) Consignez la date (AA/MM/JJ) à laquelle le CCP a été effectué.
- ii) Pour un CCP combinant un vol en aéronef et en simulateur, consignez la date à laquelle la **dernière** partie du CCP a été effectuée.

- v) CCP VALIDE JUSQU'AU
 - i) Un CCP est valide pour six (6), douze (12) ou vingt-quatre (24) mois. La date d'expiration est toujours le premier jour du mois suivant.
 - ii) Sous-partie 705 du RAC
 - A) Le CCP est valide jusqu'au premier jour du **septième** mois.
 - iii) Sous-parties 703, 704 et 705 du RAC avec formation LOFT homologuée comme substitut au CCP.
 - A) Le CCP est valide jusqu'au premier jour du **treizième** mois.
 - iv) Sous-parties 702 et 704 pour ceux qui bénéficient d'une exemption nationale
 - A) Le CCP est valide jusqu'au premier jour du **vingt-cinquième** mois.
 - v) Utilisez la date de vérification en vol comme date de référence pour savoir quand le CCP a eu lieu. Indiquez l'année et le mois pertinents.
 - vi) Dans le cas d'un CCP périodique effectué dans les 90 jours précédant la date d'échéance, ajouter 6, 12 ou 24 mois, selon le cas, à la date d'échéance en vigueur avant la vérification en vol.
 - vii) Si le CCP a été effectué dans le seul but d'émettre une qualification de type, la date indiquée à CCP VALIDE JUSQU'AU n'est pas annotée.
- w) IFR VALIDE JUSQU'AU
 - i) À la suite de l'exemption (RCN-040-2015) relative à la qualification de vol aux instruments publiée par Transports Canada, il n'y a plus de date de validité pour une qualification de vol aux instruments. Ne pas inscrire de mois et d'année ni noircir les cercles.
- x) Changement d'adresse et de n° de téléphone
 - i) S'il y a lieu, noircir le cercle et inscrivez la nouvelle adresse postale et le numéro de téléphone.
- y) Numéro de reçu.
 - i) Inscrivez le numéro du reçu remis lors du paiement de la vérification en vol. Ce numéro doit aussi être noté sur le rapport du test en vol. Une entrée indiquant « facturé au compte » n'est pas acceptable. Pour obtenir des renseignements sur le paiement et les numéros de reçus, téléphonez au Centre des communications de Transports Canada au 1-800-305-2059.
- z) CCP en simulateur, RÉUSSITE OU ÉCHEC
 - i) Le cercle pour RÉUSSITE ou ÉCHEC doit être noirci, selon le cas. ÉCHEC signifie que le candidat a échoué la tentative.
- aa) QUALIFICATION IFR, RÉUSSITE OU ÉCHEC
 - i) Le cercle RÉUSSITE est noirci seulement s'il est nécessaire de prendre une mesure relative à une licence comme la délivrance d'une nouvelle qualification de vol aux instruments ou la conversion d'un groupe existant de qualification de vol aux instruments à un autre groupe (c.-à-d. groupe 4 à 1, 2 ou 3; groupe 1, 2 ou 3 à groupe 4; groupe 3 à 2; groupe 3 à 1, ou groupe 2 à 1). Le cercle pour ÉCHEC n'a pas à être noirci en raison de l'exemption relative à la qualification de vol aux instruments (NCR-040-2015) publiée par Transports Canada.
- bb) GROUPE 1, 2 ou 3 (avion)/GROUPE 4 (hélicoptère) Qualification de vol aux instruments
 - i) Le cercle approprié est noirci seulement s'il est nécessaire de prendre une mesure relative à une licence comme la délivrance d'une nouvelle qualification de

vol aux instruments ou la conversion d'un groupe existant de qualification de vol aux instruments à un autre groupe (c.-à-d. groupe 4 à 1, 2 ou 3; groupe 1, 2 ou 3 à groupe 4; groupe 3 à 2; groupe 3 à 1, ou groupe 2 à 1).

Remarque : Pour la délivrance initiale d'une qualification de vol aux instruments, une demande d'annotation d'une qualification (formulaire 26-0083) dûment remplie et les frais afférents doivent accompagner le rapport de CCP.

- cc) CCP EN AÉRONEF/RÉUSSITE OU ÉCHEC
 - ii) Le cercle approprié vis-à-vis RÉUSSITE OU ÉCHEC doit être noirci. ÉCHEC signifie que le candidat a échoué la tentative.
- dd) SIGNATURE DU PILOTE VÉRIFICATEUR
 - i) Le PVA doit signer la case du formulaire qui correspond au CCP en SIMULATEUR ou CCP en AÉRONEF.
- ee) DATE
 - i) Inscrire la date ou les dates auxquelles la ou les vérifications en vol ont été effectuées en simulateur et/ou en avion selon le format AA/MM/JJ. Si les vérifications en vol ont été effectuées en simulateur et en avion, indiquez les dates appropriées.
- ff) TEMPS DE VOL
 - i) Inscrire le temps de vol pour les CCP effectués en simulateur et en avion, selon le cas.
 - ii) Aéronef
 - A) Temps de vol désigne le temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
 - iii) Simulateur
 - A) Temps de vol désigne le temps calculé à partir du moment où le PVA et le ou les candidats entre dans le simulateur et jusqu'à la fin du CCP.
 - iv) Si le CCP a été effectué dans le cadre d'un vol à deux pilotes, le temps de vol consigné sera le temps de vol total du pilote aux commandes **et** du pilote surveillant.
- gg) Base de données de la Formation au vol et de l'éducation aéronautique (FVEA) / Norme de l'Association du transport aérien (ATA) relative aux codes de numérotation des situations d'urgence et anormales.

Système	Code FVEA / ATA
Climatisation	21
Vol automatique	22
Communications	23
Alimentation électrique	24
Équipement / Accessoires	25
Urgence en cas d'incendies	26
Commandes de vol	27
Carburant	28
Hydrauliques	29
Givre et pluie	30
Indicateurs / Enregistreurs	31
Train d'atterrissage	32
Voyants	33
Navigation	34
Oxygène	35
Circuits pneumatiques	36
Dépression / Pression	37
Eau potable / Eaux usées	38
Centrale de maintenance	45

Système	Code FVEA / ATA
Dispositifs auxiliaires de bord	49
Portes	52
Fuselage	53
Fenêtres	56
Voilure	57
Hélices	61
Rotors	62
Entraînement rotor	65
Groupe motopropulseur ou moteur	71 / 72
Carburant moteur et commandes	73
Allumage	74
Air de prélèvement	75
Commandes moteur	76
Indicateur moteur	77
Échappement moteur	78
Huile moteur	79
Démarrage	80
Injection d'eau	82
Cas spéciaux	95

Remarque 1 : Sont inclus dans Équipement et Accessoires (Code FVEA / ATA 25) les éléments comme les ceintures de sécurité, les structures et la configuration des sièges.

Remarque 2 : Sont inclus dans les Cas spéciaux (Code FVEA / ATA 95) les éléments comme les collisions aviaires, les détournements, déclenchement en vol du radeau de sauvetage, situation d'urgence avec un passager, l'évacuation de passagers, incapacité du pilote/de l'équipage et les fonctions du pilote non aux commandes PNF (pilote surveillant).

7.9 Calculer la date d'expiration des CCP

Remarque : Lorsqu'un CCP est renouvelé au cours des derniers 90 jours de la période de validité, celle-ci est prolongée de six (6), douze (12) ou vingt-quatre (24) mois, conformément à la sous-partie du RAC applicable.

CCP VALIDE JUSQU'AU			CCP PÉRIODIQUE (DANS LES 90 JOURS)			
Date à laquelle le CCP a été terminé	Valide pour 6 mois	Valide pour 12 ou 24 mois	Date d'expiration du CCP	Date à laquelle le CCP a été terminé	Valide pour 6 mois	Valide pour 12 ou 24 mois
Janvier	01 AOÛT	01 FÉV.	01 JUILLET	02 AVRIL au 30 JUIN	01 JAN.	01 JUIL.
Février	01 SEPT.	01 MARS	01 AOÛT	03 MAI au 31 JUILLET	01 FÉV.	01 AOÛT
Mars	01 OCT.	01 AVRIL	01 SEPT.	03 JUIN au 31 AOÛT	01 MARS	01 SEPT.
Avril	01 NOV.	01 MAI	01 OCT.	03 JUILLET au 30 SEPT.	01 AVRIL	01 OCT.
Mai	01 DÉC.	01 JUIN	01 NOV.	03 AOÛT au 31 OCT.	01 MAI	01 NOV.
Juin	01 JAN.	01 JUILLET	01 DÉC.	02 SEPT. au 30 NOV.	01 JUIN	01 DÉC.
Juillet	01 FÉV.	01 AOÛT	01 JAN.	03 OCT. au 31 DÉC.	01 JUIL.	01 JAN.
Août	01 MARS	01 SEPT.	01 FEV.	03 NOV au 31 JAN	01 AOÛT	01 FÉV.
Septembre	01 AVRIL	01 OCT.	01 MARS	01 DÉC. au 28 FÉV.	01 SEPT.	01 MARS
Octobre	01 MAI	01 NOV.	01 AVRIL	01 JAN. au 31 MARS	01 OCT.	01 AVR.
Novembre	01 JUIN	01 DÉC.	01 MAI	01 FÉV. au 30 AVRIL	01 NOV.	01 MAI
Décembre	01 JUILLET	01 JAN.	01 JUIN	03 MARS au 31 MAI	01 DÉC.	01 JUIN

7.10 Qualification de membre d'équipage de conduite / Licence – Formulaire d'annotation d'une qualification (formulaire 26-0083)

- 1) Les PVA qui bénéficient des avantages accordés aux personnes autorisées n'acceptent les demandes d'annotation de qualification (Formulaires 26-0083) que lorsque toutes les exigences relatives à la qualification ont été satisfaites. Ce formulaire est disponible en ligne et sur demande adressée à Transports Canada, Aviation civile (TCAC).
- 2) Utilisez uniquement un stylo à encre NOIRE ou BLEUE.
- 3) Cases à remplir
- 4) PARTIE A – DOIT ÊTRE REMPLIE PAR LE REQUÉRANT
 - a) Nom de famille et prénom
 - i) Le nom de requérant tel qu'il apparaît dans le *Carnet de documents d'aviation* (CDA).

- b) Adresse postale et déclaration
- i) L'adresse postale et le numéro de téléphone de requérant.
- Remarque : L'adresse postale fournie par le requérant dans la partie A sera considérée comme étant un « Avis de changement d'adresse » par TCAC. Veuillez vous assurer que l'adresse postale fournie est celle à laquelle le requérant souhaite que soient envoyés ses documents de licence.*
- c) Déclaration
- i) Le requérant date et signe la demande.
- Remarque : Toute information fausse ou inexacte pourrait causer des retards ou donner lieu à un « Refus de délivrance ».*
- d) Numéro de dossier (5802-)
- i) Il s'agit du numéro de dossier tel qu'il apparaît dans le *Carnet de documents d'aviations* (CDA). Exemple : 123456.
- e) Numéro de licence
- i) Pour un avion : AA pour une licence de pilote de ligne ou CA pour une licence de pilote professionnel suivi du numéro de dossier 5802.
Exemple : AA123456 ou CA123456.
- ii) Pour un hélicoptère : AH pour une licence de pilote de ligne ou CH pour une licence de pilote professionnel suivi du numéro de dossier 5802.
Exemple : AH123456 ou CH123456.
- f) Date de naissance
- i) La date de naissance du requérant telle qu'elle apparaît dans le *Carnet de documents d'aviations* (CDA).
- g) Catégorie médicale
- i) La catégorie médicale du requérant telle qu'elle apparaît dans le *Carnet de documents d'aviations* (CDA) qui devrait indiquer Catégorie 1.
- h) Dernier examen médical
- ii) La date du dernier examen médical indiquée dans le *Carnet de documents d'aviations* (CDA). Le requérant doit détenir un certificat médical canadien valide avant d'entreprendre les démarches pour une qualification; il n'y a aucune exception à cette règle.
- i) Catégorie d'aéronef et qualification(s) demandées
- i) Le requérant coche la case *Avion* ou *hélicoptère*, selon le cas, puis la case pour *Type, Instruments* ou *Second officier*, selon le cas.
- 5) PARTIE B – CASE QUALIFICATION DE TYPE – DOIT ÊTRE REMPLIE PAR LE REQUÉRANT
- a) Indicatif de type
- i) Inscrivez l'indicatif de type canadien pour la qualification de type d'aéronef demandée. Les Indicatifs de types d'aéronefs de la licence des membres d'équipage de conduite sont énumérés dans les Normes de délivrance des licences du personnel, de la partie IV du RAC. Consultez la page intitulée *Indicatifs de types d'aéronefs de la licence des membres d'équipage de conduite* du site Web de Transports Canada.

- b) Total
- i) Inscrivez le temps « total » à titre de pilote. La valeur indiquée ne doit en aucun cas être inférieure au temps total requis pour la qualification de type qu'indiqué dans la partie IV du RAC. Dans le champ pilote aux commandes, veuillez ne rien inscrire puisqu'il n'existe pas d'exigence concernant l'expérience minimum à titre de pilote aux commandes pour la délivrance d'une qualification de type. En plus de revoir la demande, les PVA doivent s'assurer que le pilote a obtenu les heures minimum exigées tel que précisé dans le programme de formation approuvé par la compagnie.
- c) FE (mécanicien navigant) et S.O. (second officier)
- i) Cette partie est remplie uniquement s'il s'agit de la qualification de type individuelle d'un mécanicien navigant ou d'un second officier. Si ce n'est pas le cas, ne rien inscrire dans ce champ.
- d) Simulateur
- i) Inscrivez le temps total de vol effectué en simulateur pour la qualification de type d'aéronef demandée. Le temps passé en tant que pilote aux commandes et en tant que pilote surveillant est applicable.
- e) Temps de vol
- i) À remplir **après** le CCP. Le temps de vol indiqué dans le *rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) est consigné ici, s'il y a lieu.
- f) Date
- i) À remplir **après** le CCP. Le temps de vol indiqué dans le *rapport de test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (formulaire 26-0249 ou 26-0279) est consigné ici, s'il y a lieu.
- g) Marques d'immatriculation de l'aéronef utilisé pour la formation.
- i) Inscrivez les marques d'immatriculation de l'aéronef utilisé pour la formation.
- h) Lieu et type du simulateur de vol
- i) Inscrivez le nom du centre de formation, le lieu et le numéro d'identification du simulateur de Transports Canada. Ce numéro peut être obtenu à partir de la page Web intitulée Dispositifs d'entraînement de vol et simulateurs d'aéronefs approuvés du site Web de Transports Canada.
- ii) Voici un exemple de Qualification de type individuelle (équipage de deux pilotes) – Avion, pour un Gulfstream 550.

QUALIFICATION DE TYPE					Vol de qualification dans le siège du commandant ou test de contrôle de compétence	
Indicatif de type	Total	Commandant	FE/SO	Simulateur	Temps de vol	Date (AAAA-MM-JJ)
GLF5	1880	S.O.	S.O.	28	4	2015-02-15

- 6) **PARTIE B –QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS – DOIT ÊTRE REMPLIE PAR LE REQUÉRANT**
- a) Cette case ne doit être remplie que pour la première délivrance d'une qualification de vol aux instruments et ne doit PAS être utilisée pour le renouvellement de cette qualification.
 - b) Pilote commandant de bord – Total commandant
 - i) Inscrivez le temps total du commandant sur les avions et/ou les hélicoptères.
 - c) Pilote commandant de bord – sur catégorie
 - i) Inscrivez le temps total du commandant sur la catégorie d'aéronef (avion ou hélicoptère) demandée.
 - d) Pilote commandant de bord – Vol sur campagne
 - i) Inscrivez le temps du vol sur campagne. Un requérant doit avoir effectué au moins 50 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord à bord d'avions ou d'hélicoptères dont au moins 10 heures à bord d'un appareil de la catégorie appropriée.
 - e) Temps aux instruments - Total du temps aux instruments
 - i) Inscrivez le total du temps aux instruments. Un requérant doit avoir effectué au moins 40 heures de vol aux instruments dont un maximum de 20 heures peut être du temps aux instruments au sol. Le temps aux instruments au sol doit être consigné dans la colonne « Temps au sol ».
 - f) Temps aux instruments – Temps de vol
 - i) Cette section présente en détail comme le temps de vol aux instruments a été accumulé.
 - g) Temps aux instruments – Temps de vol – Double commande
 - i) L'instruction en double commande prise en considération pour le temps aux instruments peut avoir été effectuée avec un instructeur de vol et une personne qualifiée conformément aux prescriptions du paragraphe 425.21(9) du RAC).
 - A) De l'instructeur – Inscrivez le temps aux instruments en double commande. Les 40 heures de temps aux instruments doivent comprendre au moins cinq (5) heures de temps aux instruments en double commande effectuées avec un titulaire d'une qualification d'instructeur de vol.
 - B) Autre – S'il y a lieu, inscrivez le temps aux instruments en double commande effectué avec une personne qualifiée conformément aux prescriptions du paragraphe 425.21(9) du RAC). Les 40 heures de temps aux instruments doivent comprendre au moins quinze (15) heures de temps aux instruments en double commande effectuées avec un titulaire d'une qualification d'instructeur de vol.
 - h) Temps aux instruments – Temps de vol – sur catégorie
 - i) Inscrivez le temps de vol aux instruments sur la catégorie demandée (avion ou hélicoptère). Les 40 heures de temps de vol aux instruments doivent comprendre au moins cinq (5) heures en avion lorsque le requérant demande une qualification de vol aux instruments du groupe 1, 2 ou 3, ou en hélicoptère s'il s'agit d'une demande pour une qualification de vol aux instruments de groupe 4.
 - i) Temps aux instruments - Temps de vol – Vol sur campagne de 100 milles marins (NM)
 - i) Inscrivez le temps de vol en double commande pour un vol sur campagne de 100 NM. Les 40 heures de temps de vol aux instruments doivent comprendre au moins un vol sur campagne d'au moins 100 NM, effectué en double commande

et dans des conditions simulées ou réelles de vol aux instruments (IMC). Le vol doit être effectué conformément à un plan de vol IFR comprenant une approche aux instruments effectuée à deux endroits différents selon les minimums d'approche.

- j) Temps aux instruments – Temps au sol
 - i) Un requérant doit avoir effectué au moins 40 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 20 heures de temps aux instruments au sol. S'il y a lieu, inscrire le temps aux instruments au sol dans cette colonne.
- k) Exemple de la partie B – Vol aux instruments (avion ou hélicoptère).

QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS			Temps aux instruments					
Pilote commandant de bord			Total temps aux instruments	Temps de vol				Temps au sol
Total commandant	Sur catégorie	Vol sur campagne		Double commande		Sur catégorie	Vol sur campagne de 100 NM	
				D'un instructeur	Autre			
300	100	50.0	40.0	5.0	15.0	20.0	2.0	20.0

- l) La formation a été donnée sur un aéronef avec marque d'immatriculation.
 - i) Inscrire la marque d'immatriculation de l'aéronef utilisé pour la formation.
- m) Lieu et type de simulateur de vol
 - i) Inscrivez le nom du centre de formation, le lieu et le numéro d'identification du simulateur de Transports Canada.

7) PARTIE C – RECOMMANDATION – DOIT ÊTRE REMPLIE PAR L'INSTRUCTEUR DU REQUÉRANT

- a) S'il s'agit d'une recommandation pour un test en vol (contrôle de compétence pilote (CCP), une évaluation opérationnelle en ligne (EOL) etc.), c'est à l'instructeur qui a donné la formation et qui recommande le requérant pour le test en vol qu'il incombe de remplir cette partie, et NON PAS la personne qui a effectué le test en vol (le pilote vérificateur agréé (PVA), le pilote examinateur (PE), etc.).
- b) S'il s'agit d'une recommandation pour une qualification qui ne nécessite pas de test en vol, la recommandation peut être faite par la personne qui a donné la formation et/ou effectué le vol de qualification, au besoin.
- c) Une fois que le requérant a satisfait aux exigences du RAC relatives à l'âge, à l'examen médical, aux connaissances, à l'expérience et aux compétences, il peut présenter sa demande dûment remplie à la personne autorisée pour qu'elle la vérifie.
- d) S'il s'agit d'une qualification de type individuelle, l'instructeur recommandant (paragraphe 425.21(7) du RAC) doit avoir les qualifications suivantes :
 - i) Être titulaire d'une licence de pilote professionnel ou de pilote de ligne – Avion;
 - ii) Avoir une expérience d'au moins 50 heures de temps de vol sur la classe de l'avion utilisée pour la formation, dont au moins 10 heures sur le type d'avion.
- e) Dans le contexte de la partie VII du RAC, un test (CCP ou EOL) détermine si les exigences en matière de compétence pour une qualification de type individuelle (deux

pilotes, pilote de relève en croisière, haute performance) ou pour une qualification de vol aux instruments sont satisfaites. L'instructeur recommandant doit donc retirer tout énoncé qui ne s'applique pas et s'assurer que la phrase ci-dessous est rayée comme suit :

~~« J'ai évalué les compétences du requérant et considère qu'il (elle) possède la compétence nécessaire pour détenir _____ qualification(s). Le requérant est recommandé pour un test en vol. »~~

- f) S'assurer que l'instructeur recommandant a vérifié cette case.
- g) L'instructeur recommandant inscrit la date, son nom en caractères d'imprimerie, le numéro de sa licence et l'organisation pour qui il travaille et signe.

8) PARTIE D – ATTESTATION D'AVANTAGES DE LICENCES PAR UNE PERSONNE DÛMENT AUTORISÉE

- a) C'est **SEULEMENT** quand **toutes** les exigences (examen médical, connaissances, expérience et compétences) associées à la qualification sont satisfaites qu'un PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée peut remplir tous les champs de la partie D. Après avoir dûment rempli cette section, le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée inscrira dans le *Carnet de documents d'aviation*, si requis, la qualification demandée.
- b) Le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée doit prouver le bien-fondé de toutes les déclarations du requérant en examinant les documents originaux que ce dernier a soumis. Si le requérant satisfait à toutes les exigences prescrites dans la sous-partie 421 du RAC, toutes les cases de cette partie peuvent être remplies avec les renseignements requis, puis cette section peut être datée et signée.
- c) N° de permis /licence
 - i) Inscrivez le numéro de la licence du requérant avec le préfixe tel qu'il apparaît dans son *Carnet de documents d'aviation (CDA)*.
- d) a été enregistré pour les qualifications supplémentaires de _____.
 - i) Inscrivez la qualification appropriée.
- e) le
 - i) Inscrivez la date selon le format AAAA-MM-JJ.
- f) Nom en lettres moulées
 - i) Aucune explication nécessaire.
- g) Signature de la personne autorisée
 - i) Aucune explication nécessaire.
- h) N° de licence
 - i) Le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée inscrit le numéro de sa licence -5802.
- i) Établissement
 - i) Aucune explication nécessaire
- j) **Nomination expire le... selon le format année-mois-jour** : Le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée consigne les dates d'expiration telles qu'elles apparaissent sur ses documents de délégation de pouvoirs.

Remarque : Le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée doit signer la demande et ce faisant, il atteste que tous les renseignements fournis dans les parties A, B et C ont été examinés et vérifiés et qu'ils sont exacts et véridiques. Tout

renseignement faux ou inexact pourrait causer des retards ou même donner lieu à un « Refus de délivrer ».

7.11 Carnet de documents d'aviation (CDA)

- 1) Lorsque le requérant nécessite l'exercice de nouveaux avantages pour obtenir la ou les qualifications, le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée peut approuver les avantages en remplissant la section pertinente (pages 5 à 12) du Carnet de documents d'aviation (CDA).
- 2) Les pages 5 à 12 indiquent que le titulaire de ce document est autorisé à exercer les avantages annotés à droite pendant 90 jours suivant la date de la certification.
- 3) **Cases à remplir**
 - a) La personne autorisée doit inscrire la ou les qualifications pour lesquelles des avantages temporaires sont demandés. Il peut s'agir de plus d'une qualification.
 - i) Exemple 1 (avions) : GLF5 et qualification de vol aux instruments du groupe 1;
 - ii) Exemple 2 (hélicoptères) : BH06 et qualification de vol aux instruments du groupe 4.
 - b) Nom de la personne autorisée
 - i) Aucune explication nécessaire.
 - c) N° de licence 5802 de la personne autorisée
 - i) Aucune explication nécessaire. Si la personne autorisée n'est pas titulaire d'un *Carnet de documents d'aviation (CDA)*, inscrire le numéro de dossier 5802 qui apparaît dans sa lettre de délégation de pouvoirs.
 - d) Signature
 - i) Aucune explication nécessaire.
 - e) Date de la certification
 - i) Aucune explication nécessaire. Utiliser le format année-mois-jour. Si le requérant fait une demande de qualification initiale, la date indiquée doit correspondre à la date inscrite dans la section D du formulaire 26-0083 « Demande d'annotation de qualification ».

7.12 Licence temporaire (formulaire 26-0266)

- 1) Voici les instructions pour remplir le verso de la Licence temporaire (formulaire 26-0266). Cela doit être fait lorsque le requérant nécessite l'exercice de nouveaux avantages pour obtenir la ou les qualifications, le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée peut approuver les avantages en remplissant la section pertinente au verso de la licence temporaire (formulaire 26-0266).
- 2) Un requérant peut avoir besoin d'une licence temporaire (formulaire 26-0266) si son Carnet de documents d'aviation (CDA) a été perdu, détruit ou s'il est sur le point d'être remplacé. Le PVA doit avisé le requérant qu'un certificat médical temporaire (formulaire 26-0055) pourrait lui être demandé.
- 3) Il est écrit au verso de la licence « Ce document atteste que le titulaire de la licence a satisfait aux normes prescrites pour l'ajout d'avantages à la licence, comme suit : »
- 4) Le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée doit inscrire la ou les qualifications pour lesquelles les avantages temporaires sont demandés. Il peut s'agir de plus d'une qualification.
 - a) Exemple 1 (avions) : GLF5 et qualification de vol aux instruments du groupe 1;

- b) Exemple 2 (hélicoptères) : BH06 et qualification de vol aux instruments du groupe 4.
- 5) Cases à remplir
- a) Date de certification
 - i) Aucune explication nécessaire. Utiliser le format année-mois-jour. Si le requérant fait une demande de qualification initiale, la date indiquée doit correspondre à la date inscrite dans la section D du formulaire 26-0083 « Demande d'annotation de qualification ».
 - b) Nom de la personne autorisée
 - i) Aucune explication nécessaire.
 - c) Signature
 - i) Aucune explication nécessaire
 - d) N° de licence 5802 de la personne autorisée
 - i) Aucune explication nécessaire. Si la personne autorisée n'est pas titulaire d'un *Carnet de documents d'aviation (CDA)*, inscrire le numéro de dossier 5802 qui apparaît dans sa lettre de délégation de pouvoirs.

7.13 Fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (formulaire 26-0267)

- 1) La fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (26-0267) demeure valide et continue d'être utilisée.
- 2) Dans certains cas, l'attribution d'avantages supplémentaires nécessite d'utiliser une fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (26-0267), notamment lorsque le Carnet de documents d'aviation (CDA) n'est pas disponible ou que le verso de la licence temporaire (formulaire 26-0266) est déjà annoté d'une qualification, ou encore si le candidat n'a qu'une licence temporaire ou un certificat médical envoyé par télécopieur.
- 3) Lorsque le requérant nécessite l'exercice de nouveaux avantages pour obtenir la ou les qualifications, le PVA qui bénéficie des avantages accordés à une personne autorisée peut approuver les avantages en remplissant la section pertinente de la fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (26-0267).
- 4) Le libellé de la fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (formulaire 26-0267) est « Ce document atteste que le titulaire de la licence a satisfait aux normes prescrites pour l'ajout d'avantages à la licence, comme suit :

5) Cases à remplir

- a) N° de licence.
 - i) Inscrivez le numéro de la licence du requérant tel qu'il apparaît sur sa licence. (AA123456, CA123456, AH123456 ou CH123456, selon le cas).
- b) La personne autorisée doit inscrire la ou les qualifications pour lesquelles les avantages temporaires sont demandés. Il peut s'agir de plus d'une qualification.
 - i) Exemple 1 (avions) : GLF5 et qualification de vol aux instruments du groupe 1;
 - ii) Exemple 2 (hélicoptères) : BH06 et qualification de vol aux instruments du groupe 4.
- c) Date de certification
 - i) Aucune explication nécessaire. Utiliser le format année-mois-jour. Si le requérant fait une demande de qualification initiale, la date indiquée doit correspondre à la date inscrite dans la section D du formulaire 26-0083 « Demande d'annotation de qualification ».

- d) Nom de la personne autorisée en lettres moulées/Signature et numéro de licence
- i) Nom de la personne autorisée en lettres moulées : Aucune explication nécessaire.
 - ii) Signature : aucune explication nécessaire
 - iii) Numéro de licence : aucune explication nécessaire. Si la personne autorisée n'est pas titulaire d'un *Carnet de documents d'aviation (CDA)*, inscrire le numéro de dossier 5802 qui apparaît dans sa lettre de délégation de pouvoirs.

Remarque : Ce formulaire comprend trois copies. La copie blanche est remise au candidat, la copie jaune à la personne autorisée qui doit la conserver pendant deux ans et la bleue est envoyé à Transports Canada avec le formulaire 26-0249 ou 26-0279 Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence pilote et le formulaire 26-0083 — Permis/licence d'équipage de conduite – demande d'annotation de qualification, s'il y a lieu.

ANNEXE A – BONNES MÉTHODES DE VÉRIFICATION EN VOL

Aperçu

- 1) La sécurité est l'un des plus grands avantages de la conduite de vérifications en vol [c.-à-d. contrôles des compétences du pilote (CCP)] dans un simulateur. Même si cela est souhaitable, ce n'est pas toujours possible, raison pour laquelle on continue d'utiliser les aéronefs.
- 2) Quand on envisage des CCP en vol, aucun ensemble d'instructions ne peut traiter de toutes les inquiétudes possibles en matière de sécurité. Même si Transports Canada fournit les instructions et les conseils suivants, cette information est générique et ne vise pas un aéronef en particulier. Pour assurer la sécurité, Transports Canada se fie grandement aux éléments suivants :
 - a) la capacité des pilotes vérificateurs agréés (PVA) de s'acquitter de leur devoir de diligence en offrant un environnement sécuritaire pour les vérifications en vol;
 - b) l'exploitant a conçu de bonnes méthodes de vérification en vol qui se basent sur l'expérience et les documents de référence d'un aéronef en particulier.
- 3) Les PVA sont tenus (au moins) de respecter les méthodes de vérification sécuritaires suivantes. Toute méthode ou procédure similaire applicable conçue par un exploitant doit également être suivie. En cas de conflit, les PVA doivent suivre la méthode la plus contraignante.
- 4) Les PVA doivent se rappeler que la sécurité du vol dans un environnement aéroporté doit toujours avoir priorité sur la conduite d'un exercice de test en vol.

Exigences de l'exposé avant le vol

- 1) Les PVA doivent faire un exposé détaillé de la vérification en vol au candidat, comme le décrit ce manuel. Ces instructions tiennent compte des aspects liés à la sécurité d'une vérification en vol dans un environnement aéroporté.

Exigences de la préparation générale

- 1) Les préparations générales suivantes doivent être respectées :
 - a) Vérifiez que les doubles commandes sont utilisables avant le vol (y compris les freins).

Remarque : Sur plusieurs appareils, il n'y a des pédales de freinage que d'un côté .

- b) Les communications radio entre les candidats les Services de la circulation aérienne (ATS) doivent pouvoir être surveillées par le PVA. Il faut vérifier que le casque d'écoute ou le haut-parleur du poste de pilotage/de la cabine est branché et en état de marche.
- c) Les mesures à prendre avant que les membres d'équipage de conduite ne quittent leur poste (p. ex. changement de place, absences de courte durée, etc.) doivent être discutées.
- d) Les annonces – qui peuvent être faites par le PVA ainsi que les vitesses, les altitudes minimales ou les autres conditions exigées pour chaque exercice ou séquence planifiée – doivent être discutées.

Exigences aériennes générales

- 1) Au cours du vol, les candidats et le PVA doivent bien surveiller les environs.

Bonnes méthodes de vérification en vol

- 1) Systèmes de l'aéronef – Avion et hélicoptère
 - a) Dès que la vérification en vol a débuté, il ne faut pas toucher aux commandes d'un système sans le consentement du commandant de bord, sauf pour simuler des pannes et après avoir averti les membres de l'équipage de conduite.
- 2) Amorce de décrochage

- a) Les décrochages doivent être effectués dans un simulateur approprié plutôt qu'à bord d'un aéronef, dans la mesure du possible. S'il faut faire la manœuvre à bord de l'aéronef, voici comment procéder :
 - i) veiller à ce que la sortie de la manœuvre soit entreprise dès les premiers signes de décrochage;
 - ii) ne pas surchauffer le moteur ni appliquer de couple excessif à la sortie de la manœuvre;
 - iii) ne pas entreprendre la manœuvre au-dessous de l'altitude minimale recommandée dans le manuel de vol de l'aéronef (MVA) ou dans le manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM), et en aucun cas :
 - A) au-dessous de 5 000 pieds AGL;
 - B) dans les nuages;
 - C) au-dessus des nuages, sauf si un horizon bien défini est visible;
 - D) à moins de 2 000 pieds au-dessus de nuages aux contours bien définis.
- 3) Atterrissage interrompu (tous les moteurs en marche) – Avion
 - a) Cet exercice ne doit pas être entrepris au-dessous de 50 pieds AGL, mais à la vitesse indiquée (IAS) servant normalement au réglage de sortie des volets en approche finale.
- 4) Disjoncteurs – Avion et hélicoptère
 - a) Ne jamais tirer sur un disjoncteur pour simuler une panne d'équipement.
- 5) Roulis hollandais – Avion
 - a) Cet exercice doit être effectué dans un simulateur approprié uniquement.
- 6) Descente rapide ou d'urgence – Avion
 - a) Cet exercice doit être effectué dans un simulateur approprié, lorsque disponible.
 - b) Avions assujettis aux sous-parties 702, 703 et 704 du RAC
 - i) cet exercice doit être effectué à l'écart des nuages;
 - ii) il doit commencer au moins à 5 000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (MSL) ou à 3 000 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL), selon la valeur la plus élevée.
 - c) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - i) cet exercice doit être amorcé au moins à 10 000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (MSL) ou 2 000 au-dessus de l'altitude minimale en route (MEA), selon la valeur la plus élevée.
- 7) Panne(s) moteur au décollage (avant la vitesse de décision) – Avion
 - a) Cet exercice [c.-à-d. décollage interrompu (RTO)] doit être effectué seulement sur un simulateur approprié. Si ce simulateur n'est pas disponible, les candidats à la vérification en vol exposeront au PVA les mesures que prendra le pilote aux commandes (PC), et, le cas échéant, les mesures que le pilote surveillant (PM) prendra, à partir d'un scénario de décollage interrompu décrit par le pilote vérificateur agréé (PVA).
- 8) Panne(s) moteur au décollage (avant la vitesse de décision) – Hélicoptère
 - a) Cet exercice [c.-à-d. décollage interrompu (RTO)] doit être effectué à la discrétion du PVA. Dans ce cas, le candidat devrait être informé avant la vérification en vol, de manière à prévoir un éventuel décollage interrompu.
 - b) Le PVA doit veiller à ce que le candidat ne fasse pas frapper l'arrière de l'appareil contre le sol à cause d'un cabré excessif pendant la séquence d'arrondi et de posé.

- 9) Panne moteur au décollage (après la vitesse de décision) – Avion
- a) Aucune simulation de panne moteur ne doit être entreprise, à moins de respecter les conditions suivantes.
 - b) Avions monomoteurs
 - i) Un endroit se prêtant à un atterrissage forcé doit se trouver à portée de l'avion. L'exercice ne doit pas être effectué à moins de 400 pieds au-dessus du sol (AGL).
 - c) Avions multimoteurs assujettis aux sous-parties 703 et 704 du RAC
 - i) Le train d'atterrissage et les volets doivent être rentrés complètement, et l'avion doit être capable de poursuivre le vol en toute sécurité avec un seul moteur. L'exercice ne doit pas être effectué à moins de 400 pieds au-dessus du sol (AGL).
 - d) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - i) Cet exercice ne doit pas être effectué à moins de 400 pieds au-dessus du sol (AGL).
 - ii) La vitesse de contrôle minimale au cours de cet exercice ne doit pas être inférieure à la vitesse de contrôle minimale en cas de panne du moteur critique (VMCA) plus 20 KIAS ni à la vitesse de sécurité au décollage (V2) plus 10 KIAS, selon le cas.
- 10) Panne moteur – Hélicoptère
- a) En vol stationnaire ou au décollage
 - i) Cet exercice doit être effectué dans un domaine de vol sécuritaire au-dessus d'une surface ferme et plane.
 - ii) En vol de croisière, cet exercice ne doit pas être effectué à moins de 500 pieds au-dessus du sol (AGL); il doit être amorcé à portée normale en autorotation jusqu'à une surface de posé, moteur en panne.
- 11) Procédures d'approche interrompue – Moteur en panne
- Remarque : Les procédures d'approche interrompue avec moteur en panne ne doivent pas être confondues avec la procédure d'interruption d'atterrissage.*
- a) Il ne faut pas entreprendre cet exercice, à moins que les conditions ci-après ne soient respectées :
 - b) Avions assujettis aux sous-parties 702, 703 et 704 du RAC
 - i) Cet exercice ne doit pas être entrepris à moins de 500 pieds au-dessus du sol (AGL) ou plus si nécessaire, afin de garantir la sécurité du vol sur un seul moteur.
 - ii) Cet exercice ne doit pas être entrepris au-dessous de la vitesse indiquée (IAS) servant normalement au réglage de sortie des volets en approche finale.
 - c) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - i) Cet exercice ne doit pas être entrepris à moins de 200 pieds au-dessus du sol (AGL).
 - ii) Cet exercice ne doit pas être entrepris au-dessous de la vitesse indiquée (IAS) servant normalement au réglage de sortie des volets en approche finale.
- 12) Approche sans volets – Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC

- a) Cet exercice doit être annulé à 50 pieds au-dessus du sol (AGL) et doit être suivi d'une approche interrompue au cours de laquelle la vitesse indiquée de l'approche sans volets dépasse d'au moins 20 nœuds KIAS la vitesse d'approche normale avec volets.
- 13) Commandes de vol – Reprise en main – Avion et hélicoptère
- a) Cet exercice doit être effectué dans un simulateur approprié.
- 14) Hydravion
- a) Dans des conditions autres que d'eau miroitante, les vagues ne doivent pas dépasser 18 pouces de hauteur en absence de houle prédominante.
 - b) Dans des conditions d'eau miroitante, des objets définis doivent servir de hauteur de référence. Une zone dégagée de deux milles marins (NM) est nécessaire pour le décollage et l'amerrissage.
- 15) Décollage interrompu – Avion
- a) Cet exercice doit être effectué dans un simulateur approprié.
- 16) Emballement du compensateur/Grippage du stabilisateur – Avion
- a) Avions assujettis aux sous-parties 702, 703 et 704 du RAC
 - i) Cet exercice ne doit pas être effectué à moins de 1 000 pieds au-dessus du sol (AGL).
 - (b) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - i) Cet exercice doit être effectué dans un simulateur approprié.
- 17) Atterrissage forcé simulé – Avion
- a) La manœuvre doit être terminée à 200 pieds d'altitude du sol (AGL).
- 18) Avion monté sur skis
- a) Effectuer la séquence suivante avant de faire un atterrissage avec arrêt complet :
 - i) inspection à basse altitude;
 - ii) posé-décollé;
 - iii) dernière inspection finale des traces.
- 19) Arrêt-décollé – Avion
- a) Avions assujettis aux sous-parties 702, 703 et 704 du RAC
 - i) Voir les exigences du « posé-décollé » (ci-après).
 - b) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - i) Cet exercice est interdit. Il faut utiliser toute la longueur de piste disponible.
- 20) Posé-décollé – Avion
- a) Avions assujettis aux sous-parties 702, 703 et 704 du RAC
 - i) Il doit rester une longueur de piste suffisante à partir du point de posée pour reconfigurer l'aéronef, afficher la puissance de décollage et accélérer à la vitesse de sécurité au décollage.
 - b) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - i) Il faut respecter les exigences de la longueur de piste critique et de la longueur de piste équivalente, selon le cas. Avant cet exercice, le PVA doit effectuer un exposé complet des procédures et des annonces verbales pertinentes.