



Transport
Canada

Transports
Canada



TP 6533F
(05/2024)

Manuel du pilote vérificateur agréé

Dixième édition – première révision

1^{er} mai 2024

Canada 

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2024.

Transports Canada autorise la reproduction du contenu de la présente publication, en tout ou en partie, pourvu que 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.

This publication is also available in English under the following title: Approved Check Pilot Manual

TP 6533^E (SGDDI 15208112)

TP 6533^F (SGDDI 15208221)

ISBN : 978-0-660-70035-9

N° de cat.: T52-4/92-2024F-PDF

TC-1005832

AVANT - P R O P O S

Ce manuel renferme les politiques, les procédures et les directives du programme de pilote vérificateur agréé (PVA). Il est publié pour être utilisé par les PVA et par les inspecteurs de la sécurité de l'Aviation civile (ISAC) de Transports Canada.

Délégation et portée des pouvoirs ministériels

Transports Canada sélectionne et accrédite les PVA dans le but d'effectuer des vérifications en vol. 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 politiques et les procédures prescrites dans ce manuel soient respectées. Les ISAC de Transports Canada doivent se conformer aux politiques et aux procédures décrites dans ce manuel, sauf si elles sont remplacées par des informations se trouvant dans l'instruction visant le personnel (IP) 700-002.

10^e édition- première révision

Cette révision améliore la qualité et la normalisation des politiques existantes et intègre les changements de programme introduits précédemment dans les bulletins et les circulaires d'informations (CI) du PVA/Évaluateur de programme avancé de qualification (EPAQ).

D'autres changements ont été ajoutés, qui font du programme de vérification traditionnel (c.-à-d. autonome) la base des modèles de vérification améliorés actuels et futurs.

Dispenses

Toute dispense (permission spéciale) de l'application des politiques énoncées dans ce manuel doit 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* et respecter l'intérêt public.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Chef, Normes de l'aviation commerciale (AARTF)
Transports Canada
Courriel : AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Introduction	10
1.1	Objectif	10
1.2	Applicabilité	10
1.3	Élaboration de la politique du programme PVA et surveillance des opérations	10
1.4	Assurance de la qualité et normalisation	10
1.5	Avis de changement.....	10
2.0	Références, définitions et abréviations	11
2.1	Documentation contrôlée – Transports Canada	11
2.2	Documents de référence.....	11
2.3	Site Web de Transports Canada sur le programme de PVA et le PAQ	12
2.4	Documents annulés	12
2.5	Définitions et abréviations	12
3.0	Programme et services de pilote vérificateur agréé (PVA).....	21
3.1	Pouvoirs du PVA	21
3.2	Responsabilités principales.....	26
3.3	Conflit d'intérêts	26
3.4	Responsabilité.....	27
3.5	Personnes autorisées (agents de délivrance de licences)	28
3.6	PVA à contrat	29
3.7	PVA parrainés	29
3.8	Demander les services de PVA	30
3.9	Exigences en matière d'avis liées aux vérifications en vol	32
3.10	Pilotes vérificateurs agréés à l'étranger.....	32
4.0	Accréditation du pilote vérificateur agréé (PVA)	34
4.1	Exigences générales du PVA.....	34
4.2	Exigences en matière de contrôle de la compétence du pilote (CCP) du PVA	39
4.3	Exigences relatives au certificat médical du PVA	40
4.4	PVA (simulateur seulement)	40
4.5	Établissement des besoins	40
4.6	Accréditations de PVA – Généralités.....	41

4.7	Accréditation initiale du PVA	42
4.8	Étape 1 – Demande d'accréditation initiale du PVA et évaluation préalable des candidats	42
4.9	Étape 2 – Cours de PVA (initial)	42
4.10	Étape 3 – Évaluation des connaissances	45
4.11	Étape 4 – Contrôle du PVA (initial)	47
4.12	Étape 5 – Exposé de Transports Canada.....	48
4.13	Accréditation périodique du PVA	49
4.14	Étape 1 – Demande d'accréditation périodique du PVA.....	49
4.15	Étape 2 – Cours de PVA (périodique).....	49
4.16	Étape 3 – Contrôle de PVA (périodique).....	50
4.17	Lettre d'accréditation de PVA.....	52
4.18	Validité de l'accréditation d'un PVA	53
4.19	Révocation de l'accréditation d'un PVA	53
4.20	Annulation, suspension, refus de renouvellement, refus de délivrance ou de modification d'une accréditation de PVA.....	53
4.21	Accréditation non valide ou expiration d'une accréditation.....	54
4.22	Contrôle de PVA – Recouvrement de coûts	54
4.23	Contrôle de PVA (requalification).....	54
4.24	Contrôle de PVA (révision).....	54
4.25	Contrôle de PVA (administratif).....	55
4.26	Contrôles de PVA non programmés	55
4.27	Comportement du PVA – Plaintes et non-conformités	55
5.0	Principes d'évaluation	56
5.1	Processus d'évaluation	56
5.2	Étapes de l'évaluation	56
5.3	Facteurs influant sur les évaluations.....	56
5.4	Erreurs d'évaluation	57
5.5	Questions orales	59
5.6	Échelle d'évaluation à quatre points – Généralités.....	60
5.7	Échelle d'évaluation à quatre points – Éléments d'évaluation.....	61
5.8	Connaissances et compétences techniques.....	61
5.9	Pilotage de l'aéronef (pilote aux commandes seulement).....	62
5.10	Connaissance de la situation	62
5.11	Coopération.....	63

5.12	Prise de décisions	64
5.13	Aptitudes en leadership et en gestion	64
5.14	État indésirable de l'aéronef (UAS).....	65
5.15	Définitions des termes « efficace, acceptable, médiocre et inacceptable »	66
5.16	Erreurs et écarts.....	66
5.17	Échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation)	66
5.18	Observation et évaluation d'éléments de compétence technique	69
5.19	Observation et évaluation des éléments de compétence non techniques	69
5.20	Pouvoir discrétionnaire du PVA relatif aux notes des éléments des compétences techniques .	70
5.21	Notation d'un exercice de test en vol	70
5.22	Compétences supplémentaires.....	71
5.23	Compétence technique connexe – Automatisation	72
5.24	Compétence non technique connexe – Pression et stress.....	72
5.25	Compétence non technique connexe – Fatigue	72
5.26	Compétence non technique connexe – Communication	72
5.27	Compétence non technique connexe – Gestion de la charge de travail	72
5.28	Compétence non technique connexe – Gestion des menaces et des erreurs (GME)	73
6.0	Déroulement de la vérification en vol	76
6.1	Vérifications en vol	76
6.2	Contrôle de la compétence du pilote (CCP)	76
6.3	Contrôle de compétence de pilote alternatif – CCP progressif.....	78
6.4	Vérification en ligne	78
6.5	CCP combinant un seul pilote et plusieurs membres d'équipage	78
6.6	Jumelage de CCP avec d'autres évaluations et/ou SOP	79
6.7	CCP sur simulateur	79
6.8	CCP et vérification en ligne – Avion.....	82
6.9	CCP effectué à bord d'un aéronef et dans un simulateur	85
6.10	Fonction de remplaçant dans le cadre d'un CCP	85
6.11	Appariement des membres d'équipage de conduite pour un CCP sur simulateur	86
6.12	Risque partagé par l'équipage de conduite lors d'un CCP	86
6.13	Reprise d'un exercice de test en vol	87
6.14	Publications actuelles et base de données du FMS	89
6.15	Groupe d'aéronefs (avion) – Regroupement aux fins de CCP	89

6.16	Créer une atmosphère propice à l'observation (comportement du PVA)	89
6.17	Participants et observateurs.....	90
6.18	Prise de notes	90
6.19	Entraînement en vol et vérification en vol	91
6.20	Nombre maximal de vérifications en vol	91
6.21	Interaction avant la formation en vue d'un CCP	92
6.22	Connaissance de la documentation de l'exploitant.....	92
6.23	Phases d'une vérification en vol – CCP	92
6.24	Phases d'une vérification en vol – Vérification en ligne	92
6.25	Présentation et questions administratives – CCP et vérification en ligne.....	93
6.26	Établir l'admissibilité de chaque candidat au CCP.....	93
6.27	Conditions d'admissibilité du candidat pour la vérification en ligne	96
6.28	Séance d'information sur la vérification en vol – CCP	97
6.29	Séance d'information sur la vérification en vol – Vérification en ligne	102
6.30	Évaluation au sol – CCP	103
6.31	Évaluation au sol – Vérification en ligne	104
6.32	Exposé avant vol – CCP	104
6.33	Exposé avant vol – Vérification en ligne	104
6.34	Évaluation en vol – CCP	105
6.35	Évaluation en vol – Vérification en ligne	105
6.36	Compte rendu après vol – CCP	105
6.37	Compte rendu après vol – Vérification en ligne	105
6.38	Tentative de vérification en vol non terminée	105
6.39	Notation d'une vérification en vol – Général	106
6.40	CCP – Critères de réussite et d'échec	106
6.41	Vérification en ligne – Critères de réussite et d'échec.....	106
6.42	Option CCP du commandant de bord qui n'a pas réussi au commandant en second qui a réussi 107	
6.43	Compte rendu sur la vérification en vol.....	107
6.44	Le compte rendu traditionnel (vérification en vol)	109
6.45	Le compte rendu dirigé (vérification en vol)	109
6.46	La méthode C-A-L.....	112
6.47	Compte rendu après un échec à une tentative de vérification en vol – CCP et vérification en ligne	113

6.48	Formation après un échec à une tentative de CCP	114
6.49	Formation après un échec à une tentative de CCP – Vérification en ligne	115
6.50	Nouvelles tentatives de vérification en vol	115
7.0	Administration	116
7.1	Responsabilité du PVA en matière de tenue des dossiers	116
7.2	Accord de privilèges temporaires – Responsabilités de la personne autorisée	117
7.3	Qualification de type particulier	117
7.4	Qualification de vol aux instruments	117
7.5	Procédures administratives générales – tentative de CCP réussie	117
7.6	Procédures administratives générales – Échec à un CCP	118
7.7	Droits d’appel – CCP	119
7.8	Calcul des dates d’expiration du CCP et de la vérification en ligne	119
Annexe A	– Bonnes méthodes de vérification en vol	122

1.0 Introduction

- (1) Le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* de l'OACI (document 8335 de l'OACI (AN/879)) indique que les autorités de l'aviation civile ont pour pratique normale de déléguer la responsabilité de certaines activités liées aux qualifications de type, aux qualifications de vol aux instruments et aux contrôles de la compétence du pilote (CCP).
- (2) Le programme de pilote vérificateur agréé (PVA) est un service délégué qui assure la vérification en vol rapide et crédible en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

1.1 Objectif

- (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 la compétence du pilote (CCP) et aux vérifications en ligne.

1.2 Applicabilité

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

1.3 Élaboration de la politique du programme PVA et surveillance des opérations

- (1) La politique du programme PVA et les outils de données sont la responsabilité des Normes de l'aviation commerciale (AARTF) de Transports Canada à Ottawa.
- (2) La surveillance des opérations du programme de PVA, y compris la sélection des PVA, les évaluations sur place, les séances d'information, l'accréditation des PVA et la surveillance, est la responsabilité de diverses autorités de délivrance des bureaux régionaux et des Opérations nationales de Transports Canada.

1.4 Assurance de la qualité et normalisation

- (1) L'assurance de la qualité et la normalisation représentent un engagement de rendement envers les normes et la politique établies. Cela comprend le processus continu de correction, d'amélioration et de développement de tous les outils de documentation et de données liés à un programme.
- (2) Les suggestions ou corrections relatives à l'élaboration de la politique doivent être envoyées à l'adresse Normes de l'aviation commerciale (AARTF) de Transports Canada à Ottawa.

1.5 Avis de changement

- (1) Consulter les bulletins ACP/AQP affichés sur le site Web de Transports Canada consacré au Programme de pilote vérificateur agréé et au Programme avancé de qualification.

2.0 Références, définitions et abréviations

2.1 Documentation contrôlée – Transports Canada

- (1) Des versions non contrôlées de la documentation de Transports Canada sont disponibles auprès de diverses sources, y compris le site Web des publications du gouvernement du Canada. Pour toute activité liée au vol, des documents contrôlés doivent être utilisés. La documentation de Transports Canada est disponible à l'adresse suivante :

<https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/documents-systeme-gestion-integree-sgi-aviation-civile>

2.2 Documents de référence

- (1) Les documents de référence suivants doivent être utilisés avec ce manuel :

- (a) *Loi sur l'aéronautique* (LRC, 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 VII, sous-partie 702 du RAC – Opérations de travail aérien
- (d) Partie VII, sous-partie 703 du RAC – Exploitation d'un taxi aérien
- (e) Partie VII, sous-partie 704 du RAC – Exploitation d'un service aérien de navette
- (f) Partie VII, sous-partie 705 du RAC – Exploitation d'une entreprise de transport aérien
- (g) Publication de Transports Canada (TP), TP 4711 – Manuel du certificat d'exploitation aérienne (AOC)
- (h) 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 de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptères)
- (k) Circulaire d'information (CI) 700-042 – Gestion des ressources de l'équipage (CRM)
- (l) CI 700-051 – Vérifications de contrôle des pilotes vérificateurs agréés et des évaluateurs du programme avancé de qualification
- (m) CI 700-062 – Contrôle de la compétence du pilote alternatif – CCP progressif
- (n) CI 705-003 – Vérifications en ligne et assurance de la qualité des opérations aériennes commerciales assujetties à la sous-partie 705

- (2) Vous trouverez ci-dessous des références supplémentaires susceptibles d'être utiles :

- (a) Partie VI, sous-partie 604 du RAC – Exploitants privés et transport de passagers
- (b) TP 9939 – Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments groupes 1, 2 et 3 (Avion)
- (c) TP 15099 – Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments – Groupe 4 (Hélicoptère)
- (d) TP 1490 – Manuel d'exploitation tous temps (catégories II et III)
- (e) TP 15419 – Manuel de la politique relative aux personnes autorisées (avion et hélicoptère)

Remarque : D'autres publications associées à l'évaluation des connaissances du PVA sont énumérées plus loin dans ce manuel.

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

- (1) Le site Web du programme avancé de qualification/pilote vérificateur agréé de Transports Canada contient des renseignements supplémentaires (comme des informations de référence sur le programme et des bulletins PVA) s'adressant à la communauté des PVA. Ces renseignements sont disponibles ici :

<https://tc.canada.ca/fr/aviation/services-aeriens-commerciaux/programme-pilote-verificateur-agree-pva-programme-avance-qualification-paq>

2.4 Documents annulés

- (1) Manuel du PVA (10^e édition).
- (2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition (ou révision) d'un document annule automatiquement toute version antérieure.

2.5 Définitions et abréviations

- (1) Les **définitions** suivantes s'appliquent au présent document :
- (a) **Accréditation** – Autorisation officielle d'effectuer des vérifications en vol qui dépendent des qualifications d'une personne qui la reçoit et du besoin continu d'aide au ministre dans l'exécution de ses pouvoirs et fonctions. Voir Délégation (par ministre). [Accreditation]
 - (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 SOP, selon le cas. [Vital action]
 - (c) **Agents de délivrance de licences** – voir Personne autorisée. [Licensing Agents]
 - (d) **Approbation spécifique** – Approbation documentée dans les spécifications d'exploitation. Le terme est interchangeable avec autorisation spéciale. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document TP 4711. [Specific Approval]
 - (e) **Autorisation spéciale** – Autorisation documentée dans les spécifications d'exploitation. Le terme est interchangeable avec autorisation spécifique. Ce terme remplace le terme « spécifications d'exploitation ». Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document TP 4711. [Special Authorization]
 - (f) **Autorité de délivrance** – Voir Autorité de délivrance de Transports Canada. [Issuing Authority]
 - (g) **Autorité de délivrance de Transports Canada** – Gestionnaire de l'aviation civile chef d'une équipe technique (CET) de Transports Canada ou directeur associé des opérations qui peut délivrer une délégation PVA ou délivrer des avis de refus de délivrance, de suspension, de refus de renouvellement ou d'annulation relative à une délégation du PVA et/ou autres documents d'aviation canadiens (DAC) définis dans le cadre du programme de PVA. [Transport Canada Issuing Authority]
 - (h) **Catégorie (d'aéronef)** – Comme défini dans le RAC, Partie I en ce qui concerne la délivrance des licences d'équipage de conduite, la classification d'un aéronef comme avion ou hélicoptère dans le cadre du programme PVA. [Category (of Aircraft)]

- (i) **CCP en vol** – Partie d'un CCP à bord d'un aéronef effectué 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. Voir CCP sur aéronef. [Airborne PPC]
- (j) **CCP progressif** - Applicable aux sous-parties du RAC 702-704 exploitant aérien, une politique de CCP qui diffère de la vérification traditionnelle. Cette politique fournit aux candidats au CCP la possibilité d'améliorer les rendements inférieurs aux normes avant de déclarer leur échec au CCP. Consultez la circulaire d'information (CI) 700-062. [Phased PPC]
- (k) **CCP réalisé sur simulateur** – CCP effectué dans un simulateur de vol complet. [Simulator PPC]
- (l) **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 obligatoire (c.-à-d. les manœuvres) conformément à la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC – annexe sur le 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. Pour plus de renseignements, consultez le Bulletin PVA 04/20. [Scripted PPC]
- (m) **CCP sur aéronef** – CCP qui est effectué à bord d'un aéronef en vol. Voir CCP en vol. [Aircraft PPC]
- (n) **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]
- (o) **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 VFR seulement. [PPC/VFR]
- (p) **Certificat** – Aux fins de ce document, il s'agit du certificat d'exploitation aérienne. [Certificate]
- (q) **Classe (d'avion)** – Comme défini dans le RAC, Partie I, relativement à la classification des avions, avions dont les caractéristiques d'utilisation sont similaires à celles des avions monomoteurs, des avions multimoteurs, des avions à moteurs en tandem, des avions terrestres ou des hydravions. [Class (of Aeroplane)]
- (r) **Commandant de bord (CDB)** – Pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef. [Pilot-In-Command (PIC)]
- (s) **Commandant en second (SIC)** – Pilote qui relève du commandant de bord (CDB) 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)]
- (t) **Compatibilité professionnelle** – En ce qui concerne le programme PVA, un délégué qui possède les connaissances, la compétence, le jugement, l'intégrité et les aptitudes à communiquer (à l'oral et à l'écrit) nécessaires pour représenter le ministre de façon favorable et qui a déjà prouvé sa volonté de travailler en équipe avec Transports Canada pour appliquer les principes de la sécurité aérienne. [Professional Suitability]
- (u) **Compétence** – Le niveau d'habileté et de compétence qui peut être démontré par un individu dans l'exécution d'une tâche. Voir Compétence professionnelle. [Proficiency]

- (v) **Compétence professionnelle** – Dimension du rendement humain utilisée afin de prédire de façon fiable le rendement au travail. Une capacité se manifeste et s'évalue selon les comportements qui mobilisent les connaissances, les aptitudes et les attitudes demandées par certaines activités ou tâches sous certaines conditions particulières. Source de la définition : Doc. 9868 de l'OACI. Voir compétence. [Competency]
- (w) **Conflit d'intérêts** – Toute relation, qu'elle soit familiale, financière ou autre, susceptible d'influencer un PVA à agir, sciemment ou non, d'une manière qui n'accorde pas la-priorité absolue à la sécurité du public voyageur. [Conflict of Interest]
- (x) **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]
- (y) **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 rendement requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments. Consulter la Circulaire d'information (AC) 401-004. [Pilot Proficiency Check (PPC)]
- (z) **Contrôle de la compétence du pilote (CCP)** – 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 la partie VII du RAC – *Normes de service aérien commercial* (NSAC). [Pilot Proficiency Check (PPC)]
- (aa) **Contrôle de PVA (administratif)** – Évaluation à distance par une autorité de délivrance de Transports Canada pour assurer la cohérence de la notation, la qualité des commentaires écrits et l'exactitude administrative globale. Ces évaluations sont effectuées par un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) de Transports Canada. [ACP Monitor (Administrative)]
- (bb) **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]
- (cc) **Contrôle de PVA (révision)** – Évaluation effectuée par un ISAC sur un PVA/EPAQ dans le but de réviser les autorisations sur une lettre d'accréditation PVA. Ce contrôle peut être associé à un contrôle de PVA (périodique). [ACP Monitor (Revision)]
- (dd) **Contrôle du PVA (périodique)** – Évaluation périodique pour confirmer qu'un candidat PVA peut effectuer une vérification en vol de façon adéquate et remplir les documents nécessaires. Ces évaluations sont effectuées par un ISAC de Transports Canada ou un PVA (Type M). [PVA (Recurrent) Monitor]
- (ee) **Contrôle du PVA (requalification)** – Évaluation effectuée par un ISAC sur un PVA lorsque la période de validité de son dernier contrôle a expiré de 24 mois au maximum. [ACP Monitor (Requalification)]
- (ff) **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 (SGDDI n° 5440462). [PVA (Initial) Cours]
- (gg) **Cours PVA (périodique)** – Cours conçu pour le candidat PVA habituel qui a atteint les objectifs de compétence détaillés dans le Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours (SGDDI n° 5440462). [PVA (Recurrent) Course]
- (hh) **Délégation (par le ministre)** – Approbation du ministre autorisant toute personne, individuellement ou au titre de son appartenance à telle catégorie de personnes, à

exercer, sous réserve des restrictions et conditions qu'il précise, les pouvoirs et fonctions du ministre en application de la première partie de la *Loi sur l'aéronautique*, sauf le pouvoir de prendre des règlements, arrêtés, mesures de sûreté ou directives d'urgence. Voir Accréditation. [Delegation (by Minister)]

- (ii) **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)]
- (jj) **Document d'aviation canadien (DAC)** – Sous réserve du paragraphe (3) de la *Loi sur l'aéronautique*, tout document (permis, licence, brevet, agrément, autorisation, 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].
- (kk) **Écart** – Variation de la précision par rapport à un paramètre spécifié dans l'échelle d'évaluation à quatre points. Voir Erreur. [Deviation]
- (ll) **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]
- (mm) **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 maîtrise non techniques sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à quatre points. [Non-Technical Proficiency Elements]
- (nn) **Éléments de compétences techniques** – Dans ce manuel, cela renvoie aux connaissances et compétences techniques et de pilotage de l'avion. Les éléments de compétences techniques sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à 4 points. [Technical Proficiency Elements]
- (oo) **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. Se reporter au bulletin d'orientation du programme national de simulateurs (National Simulator Program) de la FAA n° 08-01. Voir le Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux (GSCD) dans le TP 9685 – Manuel des simulateurs d'avions et de giravions. [Missing, Malfunction or Inoperative (MMI) Components]
- (pp) **Employé de la compagnie** – Personne employée à temps partiel ou à temps plein, ou encore à contrat de façon saisonnière. [Company Employee]
- (qq) **Erreur** – Dans l'échelle d'évaluation à quatre points, action ou inaction qui entraîne un écart par rapport aux normes de l'équipage de conduite. Voir Écart. [Error]
- (rr) **ESV/PVA** – PVA qui acquiert sa qualification sur la base de sa qualification et de son expérience d'examineur à l'entraîneur synthétique de vol (ESV) de l'EASA ou de l'AAC du R.-U. [ACP/SFE]
- (ss) **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 pilote et qualification de type d'aéronef (Avions);
- (iii) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptères);
- (iv) Rapport de test en vol pour le CCP en ligne (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) de Transports Canada. [Flight Test Exercise]
- (tt) **Exploitant** – Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne en vertu de la partie VII du RAC ou le titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé en vertu de la sous-partie 604 du RAC. [Operator]
- (uu) **Formation de familiarisation avec l'aéronef** – Dans le cadre du programme PVA, les activités qui permettent à un PVA de se familiariser avec les caractéristiques de vol, les limites d'utilisation et les données de rendement opérationnel précisées dans un manuel de vol d'aéronef ou un document équivalent. Ces activités peuvent, avec l'approbation préalable de l'autorité de délivrance de Transports Canada, remplacer l'exigence d'un CPP sur aéronef particulier à des fins de vérification en vol. [Aircraft Familiarization]
- (vv) **Formation d'avancement** – Formation suivie par le commandant en second (SIC) pour devenir commandant de bord (CDB). [Upgrade Training]
- (ww) **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)]
- (xx) **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 événements quotidiens que les pilotes doivent gérer pour assurer la sécurité. La GME est essentielle à la GRE actualisée. [Threat and Error Management (TEM)]
- (yy) **Gestion des ressources de l'équipage actualisée (GRE actualisée)** – Expression de la gestion actuelle 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). Voir GRE. [Contemporary Crew Resource Management (Contemporary CRM)]
- (zz) **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. Voir Gestion des ressources de l'équipage actualisée. [Crew Resource Management (CRM)]
- (aaa) **Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux (GSCD)** – Pour Transports Canada, un guide permettant d'être exempté des exigences initiales d'approbation pour les simulateurs. Pour de plus amples renseignements, reportez-vous au TP 9685 – Manuel des simulateurs d'avions et de giravions. Voir les éléments manquants, défectueux ou hors d'usage pour la définition de la FAA. [Simulator Component Inoperative Guide (SCIG)]

- (bbb) **Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC)** – Un groupe d'inspecteurs ayant des antécédents divers en matière d'aviation. Dans le présent manuel, un ISAC désigne un inspecteur de Transports Canada formé et autorisé à effectuer des opérations de vérification en vol et des contrôles de PVA (p. ex. Inspecteurs de l'aviation civile (IAC)). [Civil Aviation Safety Inspector (CASI)]
- (ccc) **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)]
- (ddd) **Lettre d'accréditation de PVA** – Lettre prévue à la partie I, paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui permet au PVA 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). [Letter of ACP Accreditation]
- (eee) **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)]
- (fff) **Manuel du pilote vérificateur de transporteurs aériens (TP6533)** – Prédécesseur du Manuel du pilote vérificateur agréé (TP6533). [Company Check Pilot Manual (TP6533)]
- (ggg) **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)]
- (hhh) **Personne autorisée (PA)** – 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). Dans le cadre du programme de PVA, les PVA (Type A) se voient normalement déléguer ce privilège dans un champ d'activités défini. [Authorized Person]
- (iii) **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]
- (jjj) **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)]
- (kkk) **Pilote de sécurité** – Dans le cas d'un aéronef à équipage multiple, pilote instructeur ou pilote qui détient un CCP valide sur le même type d'aéronef pour lequel le candidat fait l'objet d'une vérification. [Safety Pilot]

- (lll) **Pilote de vérification de ligne** – Individu qui est employé à titre de commandant de bord par un exploitant assujéti 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]
- (mmm) **Pilote instructeur** – Pilote qui satisfait aux exigences des *Normes de service aérien commercial* (NSAC) applicables (partie VII du RAC). [Training Pilot]
- (nnn) **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. Cette définition est fournie en raison de l'utilisation du PNF dans la définition du pilote surveillant (PM). [Pilot Not Flying (PNF)]
- (ooo) **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)]
- (ppp) **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)]
- (qqq) **Pilote vérificateur agréé (PVA) sous contrat** – Un PVA qui fournit des services de vérification à un exploitant aérien, mais qui est par ailleurs indépendant de cet exploitant aérien. Voir Pilote vérificateur agréé (PVA) parrainé. [Contract Approved Check Pilot (ACP)]
- (rrr) **Pilote vérificateur agréé (PVA) parrainé** – Un PVA qui fournit des services de vérification à un exploitant aérien (et qui est employé par celui-ci). Voir Contrat du vérificateur agréé (PVA). [Sponsored Approved Check Pilot (ACP)]
- (sss) **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 au moins une liste d'exercices de test en vol tirée de la de la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC. Le plan d'action peut comprendre (le cas échéant) un ou plusieurs scénarios regroupant plusieurs des exercices de test en vol exigés. [Plan of Action]
- (ttt) **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)]
- (uuu) **PVA (simulateur seulement)** – PVA sans certificat médical valide et autorisé à effectuer des CCP dans un simulateur ou effectuer un vol de vérification compétence pour un pilote aux commandes d'un aéronef monoplace avec pilote seulement. [ACP (Simulator Only)]
- (vvv) **PVA (Type A)** – PVA autorisé à effectuer des CPP et des vérifications en ligne (sous-partie 705 du RAC seulement). [ACP (Type A)]
- (www) **PVA (Type B)** – PVA autorisé à effectuer des vérifications en ligne (sous-partie 705 du RAC seulement). [ACP (Type B)]
- (xxx) **PVA (Type M)** – PVA autorisé à effectuer un contrôle de PVA (périodique) sur un PVA (Type A). [ACP (Type M)]

- (yyy) **PVA (Type A – VFR seulement)** – PVA autorisé à effectuer des CCP et des vérifications en vol selon les règles de vol à vue (VFR) seulement. [ACP (Type A - VFR Only)]
- (zzz) **PVA/ECF** – 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). [ACP/TCE]
- (aaaa) **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]
- (bbbb) **Situation d'aéronef indésirable (UAS)** – position, vitesse, assiette 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)]
- (cccc) **Spécifications d'exploitation** : Autorisations, conditions et restrictions associées au certificat d'exploitant et assujetties aux conditions figurant dans le manuel d'exploitation. **Remarque** : Ne pas confondre avec « Spécification d'exploitation ». Voir TP 4711. [Operations Specifications]
- (dddd) **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. [Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC)]
- (eeee) **Vérification en ligne** – Vérification en vol effectuée conformément à l'alinéa 705.106(1)d) du RAC qui est entreprise à l'achèvement d'un entraînement en ligne. [Line Check]
- (ffff) **Vérification en vol** – Dans ce manuel, cela renvoie au CCP ou à la vérification en ligne. [Flight Check]
- (2) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent document :
- (a) **AESA** – Agence européenne de la sécurité aérienne
 - (b) **AFM** – Manuel de vol de l'aéronef
 - (c) **AIM de TC** – Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (TP 14371)
 - (d) **AOM** – Manuel d'utilisation 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) **CRM** – Gestion des ressources de l'équipage
 - (m) **CTC** – Centre de Transports Canada
 - (n) **DAO** – Directeur associé des Opérations

- (o) **DEEP** – Document d'enregistrement d'exploitant privé
- (p) **DFSV** – Dispositif de formation simulant le vol
- (q) **ETOPS** – Vol de biréacteurs long-courriers
- (r) **FAA** – Federal Aviation Administration
- (s) **FAR** – *Federal Aviation Regulations*
- (t) **FCOM** – Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite
- (u) **FOM** – Manuel des opérations aériennes
- (v) **GME** – Gestion des menaces et des erreurs
- (w) **GSCD** – Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux
- (x) **IAP** – Procédure d'approche aux instruments
- (y) **IFR** – Règles de vol aux instruments
- (z) **IFT** – Test de vol aux instruments
- (aa) **ISAC** – Inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile
- (bb) **MAP** – point d'approche interrompue
- (cc) **MEC** – Manuel d'exploitation de la compagnie
- (dd) **MMI** – Éléments manquants, fonctionnant mal ou inopérants
- (ee) **MPDLP** – Manuel des procédures de délivrance des licences du personnel
- (ff) **MVG** – Manuel de vol du giravion
- (gg) **MVH** – Manuel de vol de 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** – Procédure d'utilisation normalisées
- (oo) **STAR** – Arrivée normalisée en région terminale
- (pp) **TATC** – Tribunal d'appel des transports du Canada
- (qq) **UAS** – État indésirable de l'aéronef

3.0 Programme et services de pilote vérificateur agréé (PVA)

3.1 Pouvoirs du PVA

- (1) Services de PVA offerts aux exploitants assujettis à la partie VII du RAC
- (a) Un PVA peut être autorisé à effectuer des vérifications en vol sur certains aéronefs pour lesquels il détient une qualification de type approprié (général ou particulier) 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) Types d'autorité – PVA (Type A), (Type B) et (Type M)
- (a) Les PVA sont classés en type A, type B et/ou type M.
- (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 lorsque l'exploitant aérien qui les parraine exige ce qui suit :
- (i) évaluations des compétences en matière de navigation de surface en route (RNAV);
 - (ii) certification de pilote de relève en 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) Les PVA (type M) sont autorisés à effectuer des contrôles de PVA (périodiques) sur un PVA (type A) au sein des mêmes Titulaires d'un certificat d'exploitant aérien (CEA). Pour de plus amples renseignements, consulter la circulaire d'information 700-051.
- (e) Vous trouverez ci-dessous un résumé des pouvoirs du PVA :

Pouvoirs du PVA	Type B	Type A	Type M
Vérification en ligne (Conformément à la sous-partie 705 du RAC uniquement)	✓	(✓)	(✓)
CCP/VFR		✓	(✓)
CCP/IFR		✓	(✓)
CCP/IFR (simulateur seulement)		✓	(✓)

Contrôle de PVA (périodique)			✓
------------------------------	--	--	---

Remarque : Une autorisation CCP/IFR implique une autorisation PPC/IFR+VFR. Une autorisation CCP/VFR implique une autorité CCP/VFR uniquement.

(f) Autorité de vérification en ligne – PVA (Type A)

- (i) L'autorisation de vérification en ligne est normalement accordée aux PVA (type A).
- (ii) Si l'autorisation du PVA (type A) perd sa validité 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 autorisés – Avions

(a) Classifications des désignations de type d'avion

- (i) Tous les avions ont une désignation de type. Ces désignations sont classées comme individuelles ou générales. Les avions pour lesquels une qualification de type **individuelle** est applicable comprennent les avions à deux équipages et les avions à haute performance.
- (ii) Lorsque les avions qualifiés de type **général** sont évalués dans le Carnet de documents d'aviation (CDA), ils sont normalement indiqués comme une classe d'avion. Ces classements comprennent ce qui suit :
 - (A) monomoteur;
 - (B) monomoteur et multimoteur à moteur en tandem;
 - (C) monomoteur et multimoteur.
- (iii) Ces classes sont encore amplifiées par la présence de la terre (L) et/ou de la mer (S). Par exemple, SMEL et SESS.

Remarque : Consulter aux NSAC 421,40 pour obtenir plus d'information.

(b) Nombre maximal de types d'autorisation – Avions

Nombre maximal de types d'autorisation – Avions	
(i)	Une accréditation de PVA spécifique normalement un maximum de trois (3) types d'avions.
(ii)	Un PVA peut demander deux (2) types d'avions supplémentaires, soit un total de cinq (5). Dans ce cas, un PVA devra fournir des renseignements à l'appui d'une évaluation des risques pour les quatrième (4e) et cinquième (5e) types d'avions.
(iii)	<p>Types d'avion général – Un type d'avion agréé peut représenter plusieurs types d'avion général. Chaque indicatif de type général par qualification de classe appropriée doit figurer sur l'accréditation du PVA.</p> <p>Remarque 1 : L'obligation d'énumérer chaque indicatif général de type d'aéronef approuvé sera mise en œuvre dans le cadre des émissions normales et des réémissions de la lettre d'accréditation du PVA.</p> <p>Remarque 2 : D'autres limitations au nombre maximum de types d'avions autorisés peuvent s'appliquer – voir ci-dessous.</p>

(4) Types d'aéronefs autorisés – Hélicoptères

(a) Classifications des désignations de types d'hélicoptères

- (i) Tous les hélicoptères ont des désignations de types.
- (ii) Toutes les désignations d'hélicoptères sont catégorisées comme étant individuelles.

(b) Nombre maximal de types autorisés – Hélicoptères

Nombre maximal de types autorisés – Hélicoptères	
(i)	Une accréditation de PVA spécifie normalement un maximum de trois (3) types d'hélicoptères multimoteurs.
(ii)	Un PVA peut demander deux (2) types de multimoteurs supplémentaires, soit un total de cinq (5). Dans ce cas, les types supplémentaires devront être une variante d'un autre type figurant sur l'accréditation du PVA.
(iii)	Types d'hélicoptères monomoteurs – Un maximum de huit (8) types d'hélicoptères monomoteurs peut être demandé. Ce nombre est réduit d'un (1) pour chaque type d'hélicoptère multimoteur autorisé. Remarque : D'autres limitations au nombre maximum de types d'hélicoptères autorisés peuvent s'appliquer – voir ci-dessous.

(5) Types d'aéronefs autorisés – Limitation du nombre maximal

- (a) Des limitations du nombre maximal de types d'avions et d'hélicoptères autorisés peuvent être imposées pour les raisons suivantes :

Limitation du nombre maximal de types autorisés – Avion et hélicoptère	
(i)	Modèles/séries spécifiques de types d'aéronefs (A) Des modèles/séries spécifiques de types d'aéronefs peuvent présenter des différences significatives par rapport à d'autres modèles/séries relevant de la même qualification de type de pilote.
(ii)	Automatisation et technologie (A) Les aéronefs équipés de suites avioniques intégrées, de FMS, d'EFIS, de systèmes RNAV/GPS ou d'autres technologies avancées peuvent nécessiter des connaissances et des compétences spécifiques.
(iii)	Complexité des opérations aériennes (A) Certaines opérations aériennes complexes peuvent s'appuyer sur des SOP complexes nécessitant des connaissances approfondies.
(iv)	Autres raisons jugées importantes par l'autorité de délivrance de Transports Canada.

(6) CCP effectués dans le seul but de délivrer une qualification de type particulier

- (a) Les PVA (type A) sont autorisés à effectuer un CCP dans le seul but de délivrer une licence de pilote de ligne, à condition qu'ils aient l'autorisation d'une autorité de délivrance 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 fournisseur de formation assujéti à la FAR 142; et
 - (ii) Présentation du nombre minimal d'heures de vol sur aéronef indiqué dans la Partie IV du RAC (p. ex., les sections 401.40 ou 421.40) pour la qualification de type applicable.
 - (c) S'il réussit le CCP, le PVA peut obtenir des avantages provisoires, y compris une qualification de type particulier ou une qualification de vol aux instruments, à condition que les exigences de l'article 401.06 du RAC soient respectées.
Remarque : Le PVA (Type A) ne doit pas attribuer de date de fin de validité au CCP relative à une sous-partie de la Partie VII du RAC.
- (7) CCP effectués dans le seul but de délivrer une licence de pilote de ligne
- (a) Les PVA (type A) sont autorisés à effectuer un CCP dans le but de délivrer une licence de pilote de ligne, à condition qu'ils aient l'autorisation d'une autorité de délivrance de Transports Canada pour le faire.
 - (b) Consulter le NSAC 421.34 (Avions) et NSAC 421.35 (Hélicoptères) pour plus de renseignements.
- (8) 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/IFR du personnel qui n'est pas associé à un exploitant canadien, à condition qu'ils aient l'autorisation d'une autorité de délivrance de Transports Canada pour le faire.
 - (b) Un CCP/IFR réussi satisfait aux exigences de compétences nécessaires pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments.
 - (c) Consulter le Guide de test en vol – qualification de vol aux instruments (TP 9939) et incorporer les exigences des items 1 (Pré-vol), 2 (Connaissances opérationnelles IFR) et 3 (Autorisations du contrôle de la circulation aérienne) du test en vol.
- (9) Contrôles réalisés de manière autonome en raison de différences d'équipement et/ou d'autorisations spéciales
- (a) Normalement, un seul CCP englobe tous les éléments de contrôle nécessaires relatifs au programme approuvé de l'exploitant aérien. Il peut s'agir d'une partie du CCP sur simulateur et, séparément, d'une partie du CCP en vol.
 - (b) Il peut toutefois arriver qu'un CCP ait été achevé et qu'un événement distinct (indépendant du contrôle) soit organisé en complément du CCP achevé. Les raisons comprennent des différences d'équipement et des autorisations spéciales qui peuvent (ou non) être liées à des services de formation sous contrat. Voici une liste non exhaustive d'exemples :
 - (i) La période de validité du CCP est de 24 mois, mais les exigences de vérification CAT II/III doivent être satisfaites pendant 12 mois;
 - (ii) les différences de GPS ou de FMS entre un simulateur et l'installation aéronautique spécifique de l'opérateur aérien;
 - (iii) les exigences de contrôle de la RNP AR APCH;
 - (iv) Exigences de contrôle de l'EFVS.

(10) Autres autorisations au-delà du programme de PVA

- (a) En plus des pouvoirs décrits dans le présent manuel dans la partie VII du RAC, les PVA peuvent être autorisés par leur autorité de délivrance de Transports Canada à mener les activités suivantes :
- (i) Contrôle des compétences et formation au contrôle des compétences au titre de la sous-partie 604 du RAC.
Remarque : Les PVA qui effectuent des contrôles de compétences ou qui dispensent des formations sur ces contrôles doivent connaître les orientations suivantes (et s'y référer) : article 604.143 du RAC et Contrôle des compétences (exploitants privés) – Guide de tests en vol (TP 15335).
 - (ii) Contrôle de compétence de vol aux instruments (CCVI) conformément à division 401.05(3)(c)(iii)(B) du RAC et à la circulaire d'information (CI) 401-004;
 - (iii) Approbations d'approche indirecte supplémentaires associées au dispositif de formation sur un dispositif d'entraînement en vol (DEV) qualifié, conformément au Manuel des simulateurs d'avions et de giravions (TP 9685) et au bulletin des lignes directrices du programme national d'évaluation des simulateurs (NSEP 12-1).
- (b) Si ces activités sont menées, il est important d'obtenir des autorisations supplémentaires à des fins d'indemnisation.

(11) Indemnisation

- (a) Les PVA sont informés que l'indemnisation dépend d'une autorisation. Une autorisation dépend d'une formation adéquate.
- (b) Des renseignements sur les activités qui dépassent la portée normale du programme de PVA (p. ex., le contrôle des compétences de vol aux instruments (CCVI)) ne sont pas fournis dans ce manuel et ne sont pas non plus exigés par les prestataires de cours de PVA. La formation requise et les autorisations individuelles peuvent toutefois être coordonnées par l'autorité de délivrance de Transports Canada. Le financement peut être accordé dans l'un des cas suivants :
- (i) Autorisation unique;
 - (ii) Privilège supplémentaire sur une lettre d'accréditation de PVA.

(12) Autorisations uniques

- (a) Il peut y avoir des circonstances où un PVA reçoit une autorisation unique pour effectuer une vérification en vol au-delà des conditions indiquées dans sa lettre d'accréditation de PVA.
- (b) Contrôles de compétence (CCP et vérifications en ligne)
- (i) Lorsqu'un PVA ne remplit pas les exigences générales du PVA (voir chapitre 4) pour un type d'aéronef particulier, des autorisations ponctuelles peuvent être accordées au cas par cas par une autorité de délivrance de Transports Canada.
 - (ii) Normalement, l'autorité de délivrance de Transports Canada détermine si un ISAC est disponible pour effectuer l'épreuve de contrôle en vol.
- (c) Contrôles et activités au-delà du programme de PVA
- (i) Les autorisations uniques concernant les vérifications et les activités au-delà du programme de PVA (p. ex. les contrôles de compétence de vol aux instruments [CCVI]) ne nécessitent pas d'évaluation des risques lorsque le PVA remplit les exigences générales du PVA (voir chapitre 4) sur le type d'aéronef concerné.

- (13) Les candidats qui sont des PVA.
- (a) Un PVA peut effectuer un CCP pour un candidat PVA ou ISAC sans autorisation spéciale de l'autorité de délivrance 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 l'autorité de délivrance de Transports Canada s'il fait face à l'une des situations suivantes :
- (a) accident ou incident d'avion;
- (b) déclaré en infraction de la *Loi sur l'aéronautique* ou du RAC;
- (c) échec à sa vérification en vol;
- (d) certificat médical non valide;
- (e) changement de statut pouvant créer un conflit d'intérêts potentiel, comme le décrit le présent manuel.
- (3) Le PVA doit se rendre disponible pour son autorité de délivrance de Transports Canada lorsqu'elle celle-ci veut communiquer directement avec lui 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 imprévues n'exigent une annulation ou un report. Il incombe au PVA de replanifier une vérification en vol s'il demande un report.
- (c) Si le PVA annule une vérification en vol sans le replanifier, il doit recommander un autre PVA ou, au moins, diriger l'exploitant ou le pilote vers l'autorité de délivrance appropriée de Transports Canada.
- (d) À titre d'agent du ministre, le PVA doit traiter les candidats faisant l'objet d'une vérification en vol, ainsi que les exploitants qui les emploient, avec politesse et respect. En même temps, le PVA doit exercer un devoir de diligence et respecter la politique en matière de conflits d'intérêts.

3.3 Conflit d'intérêts

- (1) Par conflit d'intérêts, on entend toute relation, qu'elle soit familiale, financière ou autre, susceptible d'influencer un PVA à agir, sciemment ou non, d'une manière qui n'accorde pas la priorité absolue à la sécurité du public voyageur.
- (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 si, 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 le présent 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 pilote en chef;
 - (d) nombre important d'actions détenues dans la compagnie;
 - (e) participation à un syndicat ou à une association de pilotes;
 - (f) lien particulier entre le PVA et le candidat faisant l'objet d'une vérification en vol, surtout quand le candidat est le directeur des opérations, le responsable exécutif, le chef pilote ou PVA, le pilote, un autre PVA ou une relation de nature personnelle;
 - (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. L'autorité de délivrance de 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 son autorité de délivrance de 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 son autorité de délivrance de Transports Canada.
 - (d) En fin de compte, il incombe à l'autorité de délivrance de 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 leur autorité de délivrance de Transports Canada immédiatement si quelqu'un tente de les entraver ou de les influencer dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, l'autorité de délivrance de Transports Canada enquêtera sur l'incident et prendra les mesures qui s'imposent.

3.4 Responsabilité

- (1) Quand les PVA offrent ces 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*, indemniserá les PVA pour tout acte ou toute omission résultant de l'exécution de leurs fonctions.
- (3) Le gouvernement du Canada ne présentera aucune réclamation à l'endroit d'un PVA pour des dommages que l'État doit assumer et qui sont attribuables à sa responsabilité personnelle, pourvu que le PVA ait agi en toute honnêteté, sans intention de nuire, dans les limites de son accréditation et en respectant la norme de prudence qu'un individu raisonnable participant à la même activité aurait respectée.

- (4) Des renseignements supplémentaires sur la responsabilité des PVA peuvent être consultés dans le document intitulé *Politique sur les services juridiques et l'indemnisation* fourni par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada :

<https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=13937§ion=html>

Remarque : Le document intitulé Responsabilité dans l'exercice des pouvoirs délégués (TP11825) n'est plus une publication contrôlée.

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) Étendue normale 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.
- (b) Les PVA (type A) ayant une accréditation de PA pourraient réaliser les tâches suivantes à l'appui de la qualification de type d'aéronef particulier ou de vol aux instruments :
- (i) Certifier la documentation en tant que « copie certifiée conforme à l'original » à l'appui d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite – Demande d'annotation de qualification (formulaire 26-0083);
- (ii) Évaluer et certifier conforme un permis ou une licence d'équipage de conduite – Demande d'annotation de qualification (formulaire 26-0083);
- (iii) Accorder des privilèges temporaires (c.-à-d. 90 jours) dans un document d'aviation canadien (DAC) ou en fournissant une fiche d'attestation conférant des privilèges supplémentaires (formulaire 26-0267).
- (3) Document d'orientation et formation dispensée par les prestataires de cours du PVA
- (a) Les politiques des personnes autorisées (PA) se retrouvent dans la publication Manuel de la politique relative aux personnes autorisées – Aéronef et hélicoptère - TP 15419.
- (b) Les prestataires de cours PVA offrent une formation sur les activités de la PA dans le cadre des activités normales de le PVA. Les prestataires de cours PVA ne sont pas tenus de fournir une formation sur les privilèges AP concernant les avions à qualification de type général (p. ex. la délivrance de privilèges temporaires associés à une qualification de classe d'aéronef).
- (c) Privilèges des personnes autorisées (PA) – Avions de type général
- (i) La qualification d'avion de type général est normalement combinée avec une qualification de classe d'avion. Pour cette raison, une formation de PA supplémentaire est requise pour les PVA qui évalueront et délivreront des qualifications de classe d'avion associées (p. ex. une qualification d'hydravion). Cette formation n'est pas considérée comme exhaustive, mais doit être obtenue avant d'exercer ce privilège de PA.
- (ii) Les PVA qui souhaitent obtenir des privilèges de PA à l'égard d'avions de type général doivent communiquer avec leur autorité de délivrance de Transports Canada.

- (d) Les PVA (type A) acquièrent des connaissances en matière de PA lors du cours de PVA (initial ou périodique). Cette formation comprend les renseignements sur les sujets suivants :
 - (i) la délivrance des qualifications de type particulier (avion ou hélicoptère);
 - (ii) la délivrance des qualifications de vol aux instruments;
 - (iii) la demande d'annotation de qualification dûment remplie (formulaire 26-0083).
- (e) Information supplémentaire sur la personne autorisée (PA)
 - (i) Pour de plus amples renseignements sur les privilèges de la PA qui ne sont pas abordés dans le programme de PVA, contactez Transports Canada, Formation des pilotes et délivrance des licences (AART) à l'adresse suivante : fcl@tc.gc.ca (objet : AP manual).
- (4) Documentation et validité
 - (a) Les avantages de la personne autorisée pour le PVA sont émis avec la lettre d'accréditation du PVA.
 - (b) Si une autorisation du PVA devient caduque pour quelque raison que ce soit, les privilèges de la personne autorisée associée au PVA deviennent également caducs.
 - (c) 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.
- (5) Les PVA exerçant des avantages de 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 de tous les 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 PVA à contrat

- (1) Voir les définitions.
- (2) (Réservé)

3.7 PVA parrainés

- (1) Avec la permission préalable de leur autorité de délivrance de Transports Canada, les PVA peuvent être parrainés par un exploitant qui les emploie. Quel que soit 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) PVA parrainé (Type B)
 - (a) Une accréditation de PVA (Type B) n'est normalement disponible que dans le cadre d'un accord de parrainage avec l'exploitant aérien.
- (3) Des exploitants qui parrainent un ou plusieurs PVA peuvent, avec l'approbation de l'autorité de délivrance de Transports Canada, recourir aux services d'un PVA non parrainé à l'occasion.
- (4) Communications

- (a) L'autorité de délivrance de 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.
- (5) Aide de l'exploitant à l'autorité de délivrance de Transports Canada
 - (a) L'exploitant peut aider l'autorité de délivrance de 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.
- (6) Développement d'un CCP scénarisé ou d'un plan d'action
 - (a) L'exploitant doit coordonner des CCP scénarisés normalisés ou des plans d'action adaptés à son exploitation certifiée.
- (7) Soutien administratif
 - (a) Les PVA qui sont parrainés par un exploitant peuvent, avec l'accord de leur autorité de délivrance de Transports Canada, utiliser l'infrastructure administrative de l'exploitant pour accomplir les tâches décrites dans le présent manuel. Ces tâches comprennent, par exemple, la programmation des vérifications en vol, la programmation des contrôles de PVA, la soumission des rapports de tests en vol et la tenue des dossiers.
- (8) 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 fournie sous la forme d'une autorisation formelle (c.-à-d. qu'elle doit être consignée par écrit).
- (9) Résiliation du parrainage
 - (a) Un exploitant aérien doit informer l'autorité de délivrance de Transports Canada lorsqu'un PVA est sous réserve de ce qui suit :
 - (i) n'est plus employé ou parrainé par la compagnie; ou
 - (ii) ne sera pas tenu de fournir des services de vérification en vol au cours des 24 prochains mois.
 - (b) Les PVA qui rompent un accord de parrainage avec un exploitant ne reçoivent pas automatiquement une accréditation de PVA non parrainée. Au minimum, l'autorité de délivrance de Transports Canada procédera à une évaluation des besoins avant de délivrer une nouvelle lettre d'accréditation de PVA.

3.8 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;
 - (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.

- (2) Si l'exploitant ou le pilote ne peut pas coordonner les services d'un PVA, les autorités compétentes de Transports Canada et les Normes d'opérations aériennes commerciales, Aviation civile peuvent être consultées.
- (3) Les services de PVA doivent être coordonnés avant que le candidat ne commence sa formation aéronautique afin d'éviter toute interruption de programme.
- (4) Quand il demande des services de PVA, l'exploitant ou l'individu en question doit fournir les renseignements suivants au PVA :

Demande de services de PVA	
Point	Renseignements requis
a)	Nom du candidat pilote et numéro de licence (p. ex., numéro de dossier 5802)
b)	Indicatif du type d'aéronef
c)	CCP ou vérification en ligne (ou autre activité de contrôle)
d)	Contrôle initial, périodique ou de mise à niveau
e)	Vérification de la date d'expiration actuelle (c.-à-d., existante)
f)	Exploitant aérien concerné (y compris le numéro de dossier TC 5258) et sous-parties du RAC
g)	Affectation d'un commandant de bord (CDB), d'un commandant en second (SIC) ou d'un pilote de relève en croisière (PRC)
h)	Affectation des sièges du pilote aux commandes (PC) et du pilote surveillant (PM) (c'est-à-dire à gauche et/ou à droite)
i)	Nouvelles exigences en matière de qualification de type, de qualification de vol aux instruments et/ou de demande de licence de pilote de ligne (ATPL) Remarque : Une coordination préalable avec une autorité de délivrance chargée de délivrer les licences de Transports Canada est fortement recommandée pour s'assurer que toutes les exigences de la partie IV du RAC (p. ex., les examens applicables et les dates de validité) sont respectées par le candidat.
j)	Exigences en matière d'autorisation spéciale/d'approbation spécifique applicables à un CCP ou à une vérification en ligne (p. ex., 1200, 600, 300 RVR ou décollages inférieurs à la norme, approches aux instruments CAT II/III, approches aux instruments GPS (avion) ou RNAV (GNSS)/ARA (hélicoptère), équipage minimal sans commandant en second).
k)	Toute utilisation prévue d'une validation de licence étrangère.
l)	Emplacement prévu du simulateur de vol complet (FFS) et numéro d'identification du simulateur, et/ou emplacement et immatriculation de l'aéronef.
m)	Applicabilité et autorisation de l'exercice de l'option d'évaluation du CCP non réussie (CDB) par un exploitant aérien (détaillée dans le présent manuel).

- (5) Dans le cadre de leurs responsabilités de tenue des dossiers, les PVA doivent conserver les informations ci-dessus concernant la demande de services de vérification en vol.

3.9 Exigences en matière d'avis liées aux vérifications en vol

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

3.10 Pilotes vérificateurs agréés à l'étranger

- (1) De nombreux pilotes canadiens reçoivent leur formation aéronautique dans des centres de formation certifiés en vertu du titre 14 du Code of Federal Regulations (CFR), partie 142, qui fournissent des services aux exploitants américains en vertu des parties 91, 135 et 121. D'autres pilotes canadiens reçoivent une formation aéronautique, p. ex., auprès d'un organisme de formation en qualification de type (TRTO) certifié par l'AESA ou la CAA du R.-U. (p. ex., le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ou le document 24 de la CAA du R.-U.).
- (2) Le mécanisme d'accréditation des PVA étrangers a été développé pour améliorer les services de PVA aux exploitants des sous-parties 702, 703 et 704 du RAC et tire parti des connaissances déjà acquises par certains examinateurs étrangers en ce qui concerne des types d'aéronefs et des vérifications en vol (à savoir les CCP). Actuellement, une autorité de délivrance de Transports Canada peut offrir les deux accréditations suivantes :
- (a) ECF/PVA (c.-à-d. la FAA);
 - (b) ESV/PVA (c.-à-d. l'EASA).
- (3) Exigences de qualification
- (a) Quand une autorité de délivrance de Transports Canada envisage de déléguer la conduite de vérifications en vol 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 une licence et des qualifications, en possédant un niveau similaire d'expérience et en maintenant la compétence d'une manière jugée équivalente par une autorité de délivrance de 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/EASA et de Transports Canada, tout en profitant des connaissances et des compétences communes.

- (5) Contrôles du PVA
- (a) Les ECF/PVA et les ESV/PVA doivent respecter les exigences normales du contrôle du PVA.
- (6) 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 consécutive de la personne autorisée ne peuvent pas délivrer d'avantages temporaires liés aux licences.
- (b) Dans le cas où l'ECF/PVA ou le ESV/PVA n'est pas une personne autorisée, ce qui suit s'applique :
- (i) Rapports de test en vol
- (A) Une copie du Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) est remise au candidat/exploitant pour ses dossiers.
- (B) Le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada contrôlé (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) est soumis (et acheminé) à la région de surveillance de Transport Canada du client ou de l'exploitant pour acceptation.
- (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 candidat/exploitant qui devra communiquer avec son région de surveillance de 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) autorité de délivrance de Transports Canada;
- (C) Tout personnel du Centre de Transports Canada.
- (c) Dans certains cas où l'ECF/PVA ou l'ESV/PVA est une personne autorisée, les procédures administratives normales, y compris la délivrance d'avantages temporaires décrits dans le présent manuel, s'appliquent.
- (7) Restrictions et limites de l'accréditation
- (a) Les PVA/ECF et les PVA/SFE sont autorisés à effectuer des contrôles de compétence pilote (CCP) initiaux, périodiques et de mise à niveau dans des simulateurs de vol complets approuvés par TCAC et exploités au sein de l'organisme ou des organismes auxquels ils sont affiliés pour le personnel associé à un exploitant aérien canadien.
- (b) Le cas échéant, l'accréditation de la personne autorisée (PA) aux fins de la délivrance de privilèges temporaires pour une qualification de type et/ou un surclassement de la qualification de vol aux instruments (comme indiqué ci-dessus) peut être fournie dans la lettre d'accréditation du PVA.

4.0 Accréditation du pilote vérificateur agréé (PVA)

4.1 Exigences générales du PVA

- (1) Les PVA candidats et les PVA accrédités doivent posséder ce qui suit :
- (a) Licence de pilote
 - (i) Une licence canadienne de pilote professionnel ou de pilote de ligne valide – Avion ou hélicoptère.
 - (ii) Les candidats APV cherchant à obtenir des autorisations pour effectuer des CCP/IFR sur des types d'aéronefs certifiés à équipage multiple ou à haute performance doivent détenir une licence de pilote de ligne (LPL).
 - (b) Qualification de vol aux instruments
 - (i) Une qualification pertinente et valide de vol aux instruments lorsque des opérations IFR sont effectuées;
 - (c) Qualifications de type ou de classe d'aéronef
 - (i) Qualification de type sur chaque type d'aéronef qui demande une qualification de type particulier.
 - (ii) Qualification de classe d'aéronef appropriée pour un aéronef pour lequel on n'exige pas de qualification de type particulier (c.-à-d. avions de type général).
 - (d) Contrôle de compétence pilote (CCP) et formation de familiarisation avec les aéronefs
 - (i) La démonstration la plus immédiate de la crédibilité technique d'un PVA est une CCP de commandant de bord valide à bord du type d'avion spécifique conformément aux procédures d'utilisation normalisées (SOP) de l'exploitant aérien concerné, le cas échéant.
 - (ii) Certains PVA fournissent des services de contrôle sur plus d'un type d'aéronef. Sous réserve de certaines conditions, un seul CCP de CDB réussi et valide peut être maintenu entre plusieurs types d'aéronefs autorisés. Lorsqu'un CCP de CDB réussi et valide n'est pas requis sur un type d'aéronef spécifique, une formation de familiarisation avec l'aéronef s'applique.
 - (iii) Les exigences en matière de formation de CCP du PVA et de familiarisation avec les aéronefs sont fournies pour les avions et les hélicoptères. Les exigences diffèrent en fonction de la classification des types d'aéronefs, de l'applicabilité de la sous-partie du RAC et de l'importance des opérations nationales par rapport aux opérations étrangères.

(iv) Exigences du Contrôle de compétence pilote (CCP) – Avions

Exigences du Contrôle de compétence pilote (CCP) – Avions	
(A)	Les types d'avions sur lesquels un CCP de CDB doit être maintenu seront déterminés par l'autorité de délivrance de Transports Canada en consultation avec le PVA.
(B)	Un PVA peut être tenu de conserver plus d'un CCP, sous réserve des dispositions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> (I) le PVA manque d'expérience opérationnelle (p. ex., moins de 500 heures sur un type d'avion particulier); (II) les types d'avions autorisés par le PVA sont sensiblement différents (p. ex., B767 et C208); (III) les types d'avions autorisés sont individuellement complexes.
(C)	Normalement, les types les plus complexes seront sélectionnés, à moins qu'il ne soit avantageux d'effectuer une rotation des CCP parmi les types autorisés d'un PVA.
(D)	Opérations CAT II et/ou III – Un CCP détenu en tant que commandant de bord est nécessaire pour effectuer des CCP impliquant des opérations CAT II et/ou III.

(v) Familiarisation aux avions

- (A) La familiarisation avec les avions est applicable tant pour les avions à qualification de type particulier que pour les avions à qualification de type général :
- (I) **Avions à qualification de type particulier** – La familiarisation avec l'avion s'applique à chaque avion à qualification de type particulier spécifié dans l'autorisation d'un PVA.
 - (II) **Avions à qualification de type général** – La familiarisation avec l'avion sur l'un des avions à qualification de type général autorisés du PVA peut satisfaire à l'exigence de **tous** les avions à qualification de type général autorisés, à moins qu'une autorité de délivrance de Transports Canada n'en décide autrement.

Remarque : Des exigences supplémentaires de familiarisation avec l'avion sont basées sur des différences significatives entre les avions (systèmes d'avion et/ou avionique) et/ou sur l'expérience du pilote. Un exemple serait le PC-12/KA90 ou le KA100 par rapport à un Piper Navajo/Rockwell Commander.
- (B) La familiarisation avec l'avion comprend des éléments au sol et en vol.
- (C) Le temps de vol de familiarisation avec l'avion peut être effectué dans l'un des dispositifs suivants :
- (I) Dispositif d'entraînement au vol (DEV);
 - (II) Simulateur de vol complet;
 - (III) Aéronef.

- (D) Les exigences en matière de familiarisation avec l'avion sont subdivisées en fonction de l'expérience du PVA en matière de temps de vol sur un type d'avion particulier.

Exigences en matière de familiarisation avec l'avion	
(E)	Plus de (ou égal à) cinq cents (500) heures de vol
(I)	Un PVA doit avoir suivi une formation périodique au sol sur type au cours des vingt-quatre (24) derniers mois.
(II)	Un PVA doit avoir effectué de temps de vol tout en occupant un siège sur lequel sont installées des commandes pour couvrir tous les exercices de test en vol du CCP au cours des douze (12) derniers mois pour chaque type d'avion.
(F)	Moins de cinq cents (500) heures de vol
(I)	Un PVA doit avoir suivi une formation périodique au sol sur type au cours des douze (12) derniers mois.
(II)	Un PVA doit avoir effectué de temps de vol tout en occupant un siège sur lequel sont installées des commandes pour couvrir tous les exercices de test en vol du CCP au cours des douze (12) derniers mois pour chaque type d'avion.

- (vi) Contrôle de compétence pilote (CCP) – Hélicoptères

Exigences du contrôle de compétence pilote (CCP) – Hélicoptères	
(A)	Le type d'hélicoptère sur lequel un CCP de CDB doit être maintenu peut être choisi par un PVA en consultation avec l'autorité de délivrance de Transports Canada.
(B)	Les CCP de CDB successifs doivent varier selon les types d'hélicoptères autorisés par une lettre d'autorisation du PVA, à moins que l'autorité de délivrance de Transports Canada n'en décide autrement, afin de maintenir des compétences spécifiques, sous réserve de ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> (I) un PVA qui effectue des vérifications en vol sur des hélicoptères multimoteurs et monomoteurs doit faire varier son CCP de CDB entre les types d'hélicoptères multimoteurs et monomoteurs; (II) un PVA ne doit pas effectuer une vérification en vol sur un hélicoptère multimoteur s'il n'a pas effectué un CCP de CDB sur un hélicoptère multimoteur dans les 24 mois.
(C)	Opérations CAT II – Un CCP détenu en tant que commandant de bord est nécessaire pour effectuer des CCP impliquant des opérations CAT II.

- (vii) Familiarisation aux hélicoptères

- (A) La familiarisation aux hélicoptères s'applique aux hélicoptères monomoteurs et multimoteurs. Cette formation comprend des éléments au sol et en vol.

- (B) Les dispositifs suivants peuvent être utilisés pour répondre aux exigences en matière de familiarisation avec les hélicoptères et de temps de vol :
- (I) dispositif d'entraînement au vol (DEV);
 - (II) simulateur de vol complet (FFS);
 - (III) aéronef.
- (C) Les exigences en matière de familiarisation avec l'hélicoptère sont subdivisées en fonction de l'expérience du PVA en matière de temps de vol sur un type d'hélicoptère particulier.

Exigences en matière de familiarisation aux hélicoptères	
(D)	Plus de (ou égal à) cinq cents (500) heures de vol
(I)	Un PVA doit avoir suivi une formation technique périodique au sol sur chaque type, ainsi qu'une formation sur les différences pour les variantes, au cours des vingt-quatre (24) derniers mois.
(II)	Un PVA doit avoir effectué 0,5 heure de vol sur une période de 12 mois pour chaque type d'hélicoptère monomoteur (à l'exclusion des variantes) et une (1) heure de vol sur une période de 12 mois pour chaque type d'hélicoptère multimoteur (à l'exclusion des variantes), en occupant un siège sur lequel sont installées des commandes de vol.
(E)	Moins de cinq cents (500) heures de vol
(I)	Un PVA doit avoir suivi une formation technique périodique au sol sur chaque type d'appareil et une formation sur les différences pour les variantes, une fois tous les 24 mois.
(II)	Un PVA doit avoir effectué une (1) heure de vol sur une période de 12 mois pour chaque type d'hélicoptère monomoteur et 1,5 heure de vol sur une période de 12 mois pour chaque type d'hélicoptère multimoteur, en occupant un siège devant lequel se trouvent des commandes de vol.

- (e) Certifications appropriées et valides – Avions et hélicoptères
- (i) Un PVA doit conserver les certifications d'autorisation spéciale/approbation spécifique appropriées et valides s'il évalue des capacités techniques, p. ex., RNP, RNP AR APCH, RVR 1200/600/300, CAT II/III, approches aux instruments au large des côtes, collimateur de pilotage (HUD) ou systèmes de vision de vol améliorés (EFVS).
 - (ii) Ces certifications, en ce qui concerne les autorisations de PVA, ne dépendent pas d'un type d'aéronef.
 - (iii) Lorsqu'il n'est pas possible de maintenir des certifications appropriées et valides dans le cadre des exigences de CCP d'un PVA, une formation de familiarisation à l'utilisation d'un aéronef sur au moins l'un des types autorisés du PVA peut satisfaire à cette exigence.
 - (iv) Lorsqu'on effectue des vérifications de qualification de l'approche GPS, le PVA doit avoir fait l'objet d'une vérification de qualification sur un type de GPS

approuvé, et si la vérification effectuée ne se fait pas sur les mêmes marques et modèles, alors la formation annuelle sur les différences pratique doit avoir été terminée.

- (f) Expérience du commandant de bord
 - (i) Être ou avoir été employé comme commandant de bord sur les catégories, les types ou la classe générale des avions demandés dans la sous-partie appropriée du RAC.
- (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 et une attitude équivalentes en tant qu'instructeur de vol, pilote examinateur ou instructeur sur simulateur qualifié. Expérience de formation ou de vérification sur le type demandé est un atout, mais pas essentiel. Une expérience militaire ou à l'étranger équivalente est acceptable.
Remarque : Des exceptions à l'exigence susmentionnée peuvent être approuvées par l'autorité de délivrance de Transports Canada au cas par cas lorsque les circonstances le justifient.
- (h) Connaissances
 - (i) Connaître les manuels d'exploitation des compagnies, les procédures d'utilisation normalisées, les autorisations spéciales ou approbations spécifiques, 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 au total;
 - (ii) 1500 heures de vol en tant que commandant de bord (CDB).
 - (iii) Autorisation du PVA concernant les aéronefs multimoteurs :
 - (A) 500 heures de vol sur aéronefs multimoteurs en tant que CDB;
 - (B) 100 heures de vol sur aéronefs multimoteurs en tant que CDB dans la catégorie d'aéronefs applicable (p. ex., avion ou hélicoptère) et la classe (p. ex., terrestre ou maritime).
 - (iv) Autorisation du PVA concernant les CCP/IFR :
 - (A) Avions – 300 heures de vol aux instruments, dont 150 heures de vol aux instruments en tant que CDB dans la catégorie des avions;
 - (B) Hélicoptères – 200 heures de vol aux instruments, dont 100 heures de vol aux instruments en tant que CDB dans la catégorie des hélicoptères.
 - (v) En plus de l'expérience minimale de vol requise ci-dessus, les PVA doivent posséder l'expérience suivante :
 - (A) 100 heures de vol à titre de commandant de bord sur tous les **avions autorisés avec qualification de type particulier** et (qualifiés par type individuel) **hélicoptères multimoteurs**.

Remarque : Les autorités de délivrance de Transports Canada peuvent déroger à cette exigence lorsque l'emploi actuel et l'expérience passée du PVA peuvent raisonnablement compenser.

- (j) Exposition aux aéronefs
 - (i) L'expérience des opérations, de la formation et/ou de l'instruction sur chaque type d'aéronef est exigée. Une autorité de délivrance de Transports Canada pourra tenir compte de l'entraînement en ligne, du temps de vol, de l'exposition opérationnelle, de la complexité de l'aéronef et/ou de la formation en matière d'instruction pour établir l'expérience minimale requise pour chaque aéronef visé.
- (k) Expérience récente en matière de vérification
 - (i) Le maintien constant de la compétence de vérification en vol du pilote vérificateur agréé (PVA) est primordial. Voici les exigences relatives à l'expérience récente en matière de vérification :
 - (A) Vérifications en vol : au cours des 12 derniers mois, effectuer pas moins de six (total combiné) contrôles de la compétence du pilote (CCP) et vérifications en ligne.
- (l) Antécédents
 - (i) Aucun antécédent connu de condamnation en vertu du paragraphe 7.3 (1) de la *Loi sur l'aéronautique*.
 - (ii) Aucun antécédent connu impliquant deux condamnations ou sanctions administratives ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts relevant du *Règlement de l'aviation canadien*.
 - (iii) Bon dossier de sécurité en tant que pilote, en se fondant sur des faits consignés relatifs aux accidents ou aux incidents (notamment le système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile [CADORS]), lorsque ces documents existent.
 - (iv) Volonté démontrée de travailler à la fois en coopération et de manière constructive avec Transports Canada, Aviation civile (TCAC).
- (m) Aptitude professionnelle (telle que définie dans le présent manuel)
- (n) Conflit d'intérêts
 - (i) Aucun conflit d'intérêts susceptible de nuire à la capacité du candidat à remplir ses responsabilités de pilote vérificateur agréé (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 à remplir ses responsabilités de PVA n'est pas compromise.

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

- (1) Applicabilité de la sous-partie du RAC
 - (a) Le CPP d'un PVA est normalement effectué en vertu de la sous-partie de la partie VII du RAC applicable à la plupart des exploitants et/ou des pilotes qui reçoivent les services de vérification.
 - (b) Toute sous-partie de la partie VII du RAC, néanmoins, permettra aux PVA d'offrir des services en vertu d'autres 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 de PVA.
- (2) PVA parrainés

- (a) Les PVA qui sont parrainés par un exploitant effectueront leurs CCP en respectant la fréquence indiquée dans le programme de formation de l'exploitant avec lequel ils sont associés. Cela sera conforme à la sous-partie du RAC concernée.
- (3) PVA non parrainés
 - (a) Les PVA qui ne sont pas parrainés par un exploitant effectueront leurs CCP en respectant la fréquence indiquée dans la sous-partie du RAC, comme l'autorise leur accréditation.

4.3 Exigences relatives au certificat médical du PVA

- (1) Un CCP valide, qui comprend un certificat médical valide (catégorie médicale numéro 1), sont nécessaires à l'obtention et au maintien de l'accréditation du PVA.
- (2) CCP à bord d'aéronefs
 - (a) Lors de CCP à bord d'un aéronef, les PVA participeront (au moins) à titre de membre d'équipage (c.-à-d. pas à titre de passager) et contribueront à la sécurité du vol. Il est interdit aux PVA d'effectuer un CCP à bord d'un aéronef lorsqu'ils ont connaissance d'un état de santé qui les rend inaptes à exercer leurs fonctions, que la perte temporaire des privilèges médicaux ait été imposée ou non.
- (3) CCP sur simulateur
 - (a) Les PVA sont tenus d'informer par écrit leur autorité de délivrance de Transports Canada s'ils deviennent inaptes au service pendant une période prolongée (que le certificat médical doit être suspendu ou non), puis lorsqu'ils redeviennent aptes.

4.4 PVA (simulateur seulement)

- (1) Le programme de PVA reconnaît que dans les situations où les PVA effectuent des CCP sur simulateur seulement, ils peuvent ne pas avoir besoin d'un certificat médical valide (catégorie médicale numéro 1).
- (2) Si le certificat médical d'un PVA expire (catégorie médicale 1) ou que 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 présenté une demande d'autorisation pour simulateur seulement.
- (3) Les PVA qui ont reçu une autorisation de PVA (simulateur uniquement) doivent :
 - (a) être titulaire d'une licence de pilote CPL et ATPL valide, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type applicable;
 - (b) avoir de l'expérience en tant que pilotes de ligne pour le compte d'un exploitant;
 - (c) avoir de l'expérience en tant que commandant de bord à bord du type d'aéronef demandé.
- (4) Un PVA qui a reçu l'autorisation de PVA (simulateur seulement) est assujéti aux exigences normales de contrôle de la compétence du pilote (CCP) du PVA.

4.5 Établissement des besoins

- (1) Afin de réduire les dépenses administratives et d'assurer la mise en œuvre des mesures nécessaires tout en supervisant le programme de PVA, l'autorité de délivrance de Transports Canada doit établir les besoins à un endroit particulier ou chez un exploitant parrainant le PVA lorsqu'elle examine la demande d'un candidat PVA.

(2) L'établissement des besoins s'applique à la fois aux demandes initiales et aux demandes de renouvellement d'accréditation de PVA.

(3) L'établissement des besoins est déterminé par :

(a) le nombre de vérifications en vol que l'on s'attend à ce que le candidat PVA effectue annuellement;

(b) le nombre, la proximité et la disponibilité d'autres PVA pouvant offrir le même service.

Remarque : Le maintien constant de la compétence de vérification en vol du pilote vérificateur agréé (PVA) est primordial. Les PVA sont tenus de réaliser au minimum six (6) CCP par an.

4.6 Accréditations de PVA – Généralités

(1) Il existe quatre processus d'accréditation de PVA qui concernent les cours et/ou les contrôles. Ils sont classés en trois catégories : initiale, périodique (c.-à-d., renouvellement), révision et requalification.

(2) Toutes les procédures d'accréditation de PVA réussies aboutissent à une Lettre d'accréditation de PVA et y sont associées. La validité (c.-à-d., la date d'expiration) d'une lettre d'accréditation de PVA coïncide normalement avec la validité d'un cours de PVA.

(3) Accréditation de PVA initiale

(a) Les accréditations de PVA initiales sont décrites dans la section 4.7 ci-dessous.

(4) Accréditation de PVA périodique

(a) Les accréditations de PVA périodiques sont décrites dans la section 4.8 ci-dessous.

(b) La principale différence entre l'accréditation de PVA initiale et l'accréditation de PVA périodique (c'est-à-dire le renouvellement) est l'exigence d'une évaluation des connaissances.

(5) Révision (d'une) accréditation de PVA

(a) La révision d'une accréditation de PVA (p. ex., l'ajout d'une nouvelle désignation de type d'aéronef) peut, dans certaines circonstances, être effectuée de manière administrative ou en combinaison avec un contrôle de PVA (périodique).

(6) Requalification (d'une) accréditation de PVA

(a) La requalification d'une accréditation de PVA est applicable lorsque **tous** les éléments suivants n'ont pas expiré depuis plus de **24 mois** :

(i) Lettre d'accréditation de PVA;

(ii) Cours de PVA;

(iii) Contrôle de PVA (si nécessaire).

(b) Normalement, la requalification se fait par la revalidation d'un contrôle de PVA et /ou d'un cours de PVA périmé.

Remarque 1 : Les exigences générales en matière de PVA énoncées à la section 4.1 (p. ex. le CCP ou la familiarisation avec les aéronefs) peuvent devenir caduques dans le cadre d'une accréditation de PVA valide, mais elles doivent être valides au moment de l'exécution des vols de vérification compétence.

Remarque 2 : Lorsqu'une lettre d'accréditation de PVA **ou** un cours de PVA **ou** un contrôle de PVA a expiré depuis plus de 24 mois, la procédure d'accréditation de PVA initiale s'applique.

4.7 **Accréditation initiale du PVA**

- (1) L'accréditation initiale du PVA comporte cinq étapes fondamentales :
 - (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.

4.8 **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 qui souhaitent obtenir une accréditation de PVA doivent d'abord contacter Transports Canada. Les candidats PVA seront invités à remplir et à transmettre une demande initiale.

Remarque : Les candidats doivent soumettre une demande de PVA (formulaire 26-0837) ou un formulaire similaire fourni par leur autorité de délivrance de Transports Canada.
- (2) L'autorité de délivrance compétente de Transports Canada procédera à une évaluation préalable du candidat qui comprendra une évaluation des éléments suivants :
 - (a) besoin;
 - (b) attentes et exigences;
 - (c) compatibilité professionnelle;
 - (d) autre(s) facteur(s) propre(s) au candidat PVA.
- (3) Dans le cadre du processus d'évaluation préalable du candidat, l'autorité de délivrance de Transports Canada peut, outre l'examen de la documentation (p. ex. les rapports de formation remplis par le candidat PVA), communiquer avec les employeurs actuels et précédents. Une entrevue peut également être programmée.
- (4) Après cette évaluation, l'autorité de délivrance de Transports Canada répondra au candidat PVA et lui indiquera si l'accréditation du PVA peut être poursuivie.
- (5) L'autorité de délivrance de Transports Canada doit être contactée au moins 30 jours avant toute proposition de cours de PVA, de contrôle de PVA ou d'autres activités d'évaluation par Transports Canada.

4.9 **Étape 2 – Cours de PVA (initial)**

- (1) Les candidats PVA doivent réussir le cours de PVA approuvé par Transports Canada (initial) (phases théorique et pratique) avant de passer l'évaluation des connaissances et des compétences effectuée par Transports Canada. La phase théorique est offerte en classe (physique ou virtuelle), tandis que la phase pratique est menée dans un dispositif d'entraînement en vol (DEV), un simulateur FFS ou un aéronef.
- (2) Le programme du cours de PVA (initial) est détaillé dans le document intitulé Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours (SGDDI n° 5154456).
- (3) Formation pratique supplémentaire
 - (a) La phase pratique du cours de PVA (initial) est conçue pour développer uniquement les compétences d'évaluation d'un PVA. La phase pratique n'est pas conçue pour développer les compétences associées à ce qui suit :

- (i) Gestion d'un poste d'instructeur dans un simulateur de vol complet ou
 - (ii) Fonctions de pilote de sécurité dans un aéronef.
 - (b) Le contrôle de PVA (initial) d'un candidat et les contrôles ultérieurs se dérouleront dans les conditions de l'emploi envisagé. Si les conditions de l'emploi envisagé impliquent ce qui précède, cette formation doit être dispensée avant un contrôle de PVA.
 - (c) Afin d'améliorer et de développer davantage leurs compétences de PVA, les candidats PVA devraient prévoir d'observer des vérifications en vol supplémentaires au-delà de la formation pratique prescrite dans le Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours (SGDDI n° 5154456).
 - (d) Ces expositions supplémentaires doivent être programmées avant l'évaluation des connaissances et des compétences effectuée 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]]).
 - (e) Les expositions supplémentaires doivent toujours être effectuées avec le consentement des candidats pilotes et de l'exploitant concernés.
- (4) Disponibilité des cours
- (a) Les pilotes parrainés par un exploitant suivront souvent un cours de PVA approuvé (initial) dispensé par l'exploitant lui-même. Cette formation peut aussi être offerte en sous-traitance.
 - (b) Tous les cours de PVA approuvés (initiaux) offerts aux candidats PVA non parrainés par un exploitant (c.-à-d. les cours publics) sont disponibles sur le site Web de Transports Canada sur le programme de PVA et le PAQ.
- (5) Période de validité du cours de PVA (initial)
- (a) Avant de recevoir une lettre valide d'accréditation de PVA
 - (i) La période de validité du cours de PVA (initial) est de 12 mois. Cela signifie qu'un candidat PVA doit terminer son contrôle de PVA (initial) dans les 12 mois suivant la date d'achèvement du cours de PVA (initial). La date d'expiration est calculée comme suit :
 - (A) 23 h 59, heure locale, le premier (1^{er}) jour du treizième (13^e) mois suivant la date d'achèvement du cours de PVA (initial).
 - (b) Après avoir reçu une lettre valide d'accréditation de PVA
 - (i) La période de validité du cours de PVA (initial ou périodique) est de 36 mois. La date d'expiration est calculée comme suit :
 - (A) 23 h 59, heure locale, le premier (1^{er}) jour du trente-septième (37^e) mois suivant la date d'achèvement du cours de PVA (initial ou périodique).
 - (ii) Un cours de PVA (initial ou périodique) peut être renouvelé dans les 90 derniers jours de sa période de validité. Dans ce cas, la période de validité suivante est prolongée de 36 mois en fonction de la date d'expiration initiale.
 - (c) Prolongations
 - (i) Une autorité de délivrance de Transports Canada peut prolonger la période de validité d'un cours de PVA (initial) d'un maximum de soixante (60) jours lorsque, d'après l'autorité de délivrance de Transports Canada, cela ne risque pas de porter atteinte à la sécurité aéronautique.

Remarque : Les PVA sont tenus d'informer leur autorité de délivrance de Transports Canada bien avant la date d'expiration. Un délai minimum de soixante (60) jours est recommandé.

(6) Variantes de cours

- (a) Le cours de PVA (initial) le plus fréquent et le plus largement applicable est celui conçu pour les PVA (type A) qui effectueront des CCP/IFR dans un simulateur. Les renseignements ci-dessous concernent les variantes de cours pour les PVA (Type A – VFR uniquement) et les PVA (Type B).
- (b) Ces cours sont dispensés par un certain nombre de prestataires de cours publics agréés par Transports Canada.
- (c) Formation des PVA (Type A – VFR seulement)
 - (i) Phase théorique
 - (A) Les candidats PVA (Type A – VFR seulement) ont la possibilité de suivre soit un cours de PVA approuvé (initial) conçu pour traiter les CCP/IFR, soit un cours approuvé spécifiquement conçu pour traiter les CCP/VFR.
 - (ii) Phase pratique – Option de cours publics
 - (A) Les candidats PVA (Type A – VFR seulement) sont uniquement tenus d'être formés et évalués sur la façon de mener un CCP/VFR.
 - (iii) Phase pratique – Option Exploitant aérien
 - (A) Les candidats PVA (type A – VFR uniquement) sont uniquement tenus d'être formés et évalués sur la manière de mener un CCP/VFR. Cette formation peut être dispensée par un exploitant aérien avec l'aide d'un PVA.
 - (B) Exigences en matière de formation
 - (I) **Observation d'un CCP** – Le candidat doit observer le déroulement d'un CCP complet (ou d'un CCP fictif) effectué par un PVA dans un aéronef ou un DEV. Cela comprend un exposé, un compte rendu et toutes les tâches administratives.
 - (II) **Effectuer un CCP (sous supervision)** – Le candidat doit effectuer un CCP complet ou une partie représentative d'un CCP simulé dans un aéronef ou un dispositif d'entraînement de vol (DEV) sous la supervision d'un PVA. Cela comprend un exposé, un compte rendu et toutes les tâches administratives, suivis d'un compte rendu du PVA qui supervise l'activité.
Remarque : Si la performance du candidat n'est pas jugée satisfaisante, une ou plusieurs épreuves ultérieures doivent être organisées pour obtenir un rendement satisfaisant.
 - (C) Exigences de prestation de la formation du PVA
 - (I) Le PVA qui dispense la formation doit posséder au moins deux ans d'expérience en tant que PVA et utiliser les objectifs de formation pratique énoncés dans la Norme de cours PVA, SGDDI 5154456.
 - (D) Registres de formation

- (I) Le candidat PVA doit conserver une copie des documents sur les pratiques qui ont été accomplies pendant la formation avant le contrôle de PVA (initial) à des fins de validation.
- (E) Vol d'évaluation des candidats PVA
 - (I) Une autorité de délivrance de Transports Canada peut effectuer un vol d'évaluation sur un candidat PVA (Type A – VFR uniquement) qui peut précéder ou être combiné avec un contrôle de PVA (initial). L'objectif de cette évaluation est de déterminer le niveau de compétence du candidat PVA en tant que pilote de sécurité lors de manœuvres de VFR.
- (d) Formation de PVA (type A) – Option de l'exploitant aérien de parrainage
 - (i) Étape théorique
 - (A) (Réservé)
 - (ii) Étape pratique
 - (A) (Réservé)
- (e) Formation de PVA (type B) – Option Exploitant aérien de parrainage
 - (i) Phase théorique
 - (A) Les PVA (type A) et les PVA (type B) doivent posséder un certain nombre d'aptitudes et de compétences similaires. La phase théorique d'un cours de PVA (initial) conçu pour traiter les CCP/IFR répond probablement aux exigences d'un candidat PVA (type B). Il convient de consulter les prestataires de cours de PVA.
 - (ii) Phase pratique
 - (A) Les candidats PVA (Type B) sont uniquement tenus d'être formés et évalués pour effectuer une vérification en ligne.
 - (iii) Des renseignements supplémentaires concernant les exigences de formation des PVA (Type B) figurent dans la circulaire d'information (CI) 705-003.

4.10 Étape 3 – Évaluation des connaissances

- (1) Objectif
 - (a) L'objectif de l'évaluation des connaissances est de s'assurer qu'un candidat PVA possède une connaissance suffisante des publications et des politiques associées qui s'appliquent à la réalisation (et à l'administration) d'une vérification en vol.
 - (b) La compréhension pratique de ces renseignements et la connaissance des règlements (et pratiques) de l'aviation sont observées ultérieurement au cours du contrôle de PVA du candidat.
- (2) Calendrier
 - (a) L'évaluation des connaissances et le contrôle de PVA (initial) peuvent être effectués au cours du même événement programmé ou séparément. Au minimum, l'évaluation des connaissances et le contrôle de PVA (initial) doivent tous deux avoir lieu dans les 30 jours, sauf approbation différente de l'autorité de délivrance de Transports Canada l'approuve.

- (b) Après avoir réussi un cours de PVA approuvé (initial), les candidats PVA (ou leurs organismes parrains) doivent coordonner une évaluation des connaissances des PVA effectuée par Transports Canada.
- (3) Préparation et réalisation
- (a) Un ISAC assigné par Transports Canada évaluera le niveau de connaissances du candidat PVA en fonction de l'accréditation de PVA demandée (p. ex. PCA [Type A – VFR uniquement] en vertu de la sous-partie 702 du RAC).
 - (b) L'évaluation des connaissances se fera oralement ou par écrit à l'aide de questions tirées principalement des références fournies ci-dessous. Les questions préparées/documentées utilisées pour effectuer l'évaluation des connaissances peuvent être complétées par une discussion orale destinée à aborder tout domaine non inclus dans l'évaluation des connaissances documentée.
 - (c) Les candidats peuvent consulter la documentation source pour répondre aux questions. Les candidats sont tenus de fournir toute documentation de référence nécessaire.
- (4) Évaluation des connaissances/Orientation des études
- (a) L'évaluation des connaissances comprendra des questions tirées de l'un des sujets et documents de référence suivants :
 - (i) les procédures et la technique liées à la conduite d'une vérification en vol;
 - (ii) la technique et les normes utilisées dans l'évaluation et dans l'évaluation de la vérification en vol;
 - (iii) les procédures et les exigences relatives aux exposés et aux comptes rendus;
 - (iv) le remplissage des formulaires de vérification en vol (p. ex. le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279));
 - (v) le remplissage du Formulaire d'annotation d'une qualification (formulaire 26-0083);
 - (vi) le contenu et l'application des documents suivants :
 - (A) Partie I du RAC – Notamment le tableau des redevances;
 - (B) Partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel;
 - (C) Sous-parties 601, 602, 604, 605, 702, 703, 704, 705 du RAC, et partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC associées, le cas échéant;
 - (D) Publication de Transports Canada, TP 6533 – Manuel du pilote vérificateur agréé;
 - (E) TP 14727 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef (avions), s'il y a lieu;
 - (F) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptères), s'il y a lieu;
 - (G) Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC);
 - (H) Accréditation de la personne autorisée (dans le Manuel du pilote vérificateur agréé);
 - (I) Canada Air Pilot (CAP) ou publication similaire acceptable pour le ministre;

- (J) Instrument Procedures Manual, Aviation Publishers Co. Ltd, (ISBN 978-0-9730036-9-7);
Remarque : Des versions périmées de ce manuel peuvent être disponibles sur Internet par l'intermédiaire des Publications du gouvernement du Canada. Pour les activités liées au vol, une version à jour de ce manuel doit être utilisée.
 - (K) Manuel d'exploitation tous temps (TP1490), le cas échéant.
 - (L) Supplément de vol-Canada;
 - (M) Manuel d'exploitation de la compagnie (COM) de l'exploitant, certificat d'exploitation et spécifications d'exploitation, procédures d'utilisation normalisées (SOP) et manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM)/manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM), selon le cas;
 - (N) Partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC appropriées – annexes du CCP;
 - (O) Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires, circulaires consultatives, bulletins PVA et autres documents d'orientation pertinents connexes.
 - (P) Connaissance des conflits d'intérêts;
 - (Q) Connaissance de la responsabilité par l'exercice de l'accréditation d'un PVA (qui se trouve dans le Manuel du pilote vérificateur agréé).
- (5) Échec de l'évaluation des connaissances
- (a) Si le candidat PVA ne réussit pas l'évaluation des connaissances, il ne passera pas à l'évaluation des compétences (c.-à-d. au contrôle de PVA [initial]).
 - (b) Le candidat PVA bénéficiera d'un compte rendu sur les domaines qui nécessitent une formation corrective et/ou une autoformation supplémentaire, et une évaluation ultérieure des connaissances et des compétences sera nécessaire.
 - (c) Lors d'une évaluation ultérieure des connaissances, le candidat devra présenter à l'ISAC de Transports Canada des preuves de formation corrective et/ou d'autoformation supplémentaire.

4.11 Étape 4 – Contrôle du PVA (initial)

- (1) L'évaluation des compétences se fait 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.
- (3) Les vérifications en vol utilisées à cette fin doivent impliquer des équipages opérationnels de la ligne régulière. Le recours à des PVA, des pilotes instructeurs ou des pilotes superviseurs est fortement déconseillé.
- (4) Les candidats PVA cherchant à obtenir les autorisations pour plusieurs types d'aéronefs doivent montrer qu'ils peuvent effectuer une vérification en vol (au moins) à bord de l'un des types d'aéronefs pour lesquels l'autorisation est demandée. Des contrôles des PVA supplémentaires à bord d'autres types d'aéronefs pourraient être exigés par l'autorité de délivrance de Transports Canada. Le choix du ou des types d'aéronefs sera laissé à la discrétion de l'autorité de délivrance de Transports Canada et sera fondé (en partie) sur la portée de l'accréditation du PVA recherchée.
- (5) Pilote vérificateur officiel

- (a) Un candidat PVA initial n'est pas qualifié pour réaliser un CCP. Le pilote vérificateur officiel sera donc l'ISAC.
 - (b) Après avoir réussi un contrôle de PVA (initial), l'ISAC soumettra le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279).
- (6) Jeu de rôle du candidat (au besoin)
- (a) Pour certains types et/ou configurations d'aéronefs, la réalisation d'un contrôle de PVA (initial) pendant un CCP en temps réel peut ne pas être pratique. Dans ce cas, un ISAC de Transports Canada peut être chargé de jouer le rôle du candidat à la vérification en vol.
 - (b) Les scénarios peuvent donner lieu ou non à une évaluation de vérification en vol non réussie, mais doivent afficher un rendement raisonnable avec quelques erreurs/écarts mineurs et/ou majeurs.
- (7) Échec de l'évaluation des compétences – Contrôle de PVA (initial)
- (a) En cas d'échec à l'évaluation des compétences (c'est-à-dire au contrôle de PVA initial), l'ISAC informe le candidat PVA des domaines nécessitant une formation de rattrapage avant qu'il ne se présente à une nouvelle évaluation.
Remarque : En cas d'échec du rapport de contrôle du PVA, les droits de recours sont similaires à ceux d'un échec du rapport de test en vol du CCP. Consulter la CI 700-051 pour obtenir plus d'information.
 - (b) Lors d'une évaluation ultérieure des compétences, le candidat devra présenter à l'ISAC de Transports Canada des preuves de formation corrective et/ou d'autoformation supplémentaire. En outre, une évaluation ultérieure des compétences peut nécessiter une réévaluation partielle ou complète des connaissances.
- (8) Des informations supplémentaires sur les contrôles de PVA (y compris les normes de performance) sont disponibles dans la circulaire d'information CI 700-051.

4.12 Étape 5 – Exposé de Transports Canada

- (1) L'exposé de Transports Canada peut être combiné avec un compte rendu général de l'évaluation des connaissances et le contrôle de PVA (initial) ou être fourni à la suite de l'évaluation des connaissances.
- (2) L'ISAC fournira au candidat PVA l'exposé de Transports Canada qui est conçu pour compléter les connaissances du candidat PVA. Il peut inclure les sujets suivants, en fonction de l'accréditation du candidat PVA :
 - (a) Délégation par le ministre (c.-à-d. accréditation du PVA);
 - (b) Principes d'évaluation;
 - (c) Réalisation de CPP et/ou de vérifications de ligne au nom du ministre;
 - (d) Procédures administratives/de la personne autorisée;
 - (e) Autres conseils.
- (3) L'enchaînement de cet exposé par rapport à l'évaluation des connaissances et au contrôle du PVA (initial) dépendra de plusieurs facteurs, notamment :
 - (a) de la réalisation du contrôle du PVA (initial) dans un simulateur ou dans un aéronef;
 - (b) de la région de Transports Canada (ou Opérations nationales) qui effectue l'évaluation.

4.13 Accréditation périodique du PVA

Remarque : Certains formulaires de PVA utilisent le terme « renouvellement » plutôt que « périodique ». La signification est identique.

- (1) L'accréditation périodique d'un PVA compte trois étapes fondamentales :
 - (a) Étape 1 – Demande d'accréditation périodique du PVA;
 - (b) Étape 2 – Cours de PVA (périodique);
 - (c) Étape 3 – Contrôle de PVA (périodique).

4.14 Étape 1 – Demande d'accréditation périodique du PVA

- (1) Transports Canada n'informe pas le PVA de l'expiration de son accréditation.
- (2) Lors d'une demande de renouvellement d'une accréditation de PVA, le PVA doit continuer à satisfaire aux exigences suivantes :
 - (a) Besoin
 - (b) Exigences générales du PVA :
 - (c) Exigences relatives au cours de PVA (périodique);
 - (d) Exigences relatives au contrôle de PVA (périodique).
- (3) Le renouvellement d'une accréditation de PVA doit être demandé par écrit par le PVA au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date d'expiration de la période de validité. La demande doit comporter les éléments suivants :
 - (a) un exemplaire du certificat d'achèvement du cours de PVA (périodique);
 - (b) la liste des types d'aéronefs demandés;
 - (c) les sous-parties du RAC et les domaines d'activité du PVA demandés.

Remarque 1 : Les PVA doivent utiliser le formulaire de demande de PVA (formulaire 26-0837) ou un formulaire similaire fourni par leur autorité de compétence de Transports Canada. Les renseignements fournis doivent être rédigés exactement comme le PVA souhaiterait qu'ils figurent sur sa lettre d'accréditation.

Remarque 2 : En l'absence d'un certificat d'achèvement du cours de PVA, les détails de l'inscription au cours doivent être fournis.

- (4) Expiration des périodes de validité
 - (a) Lorsque la période de validité d'un cours de PVA a expiré depuis 24 mois ou plus, le PVA doit se requalifier en suivant les parties théorique et pratique d'un cours de PVA (initial).
- (5) Lorsqu'une nouvelle accréditation de PVA est délivrée, la période de validité est déterminée à partir de la date la plus récente d'achèvement du cours de PVA.

4.15 Étape 2 – Cours de PVA (périodique)

- (1) Le programme du cours de PVA (périodique) est détaillé dans le document intitulé Programme de pilote vérificateur agréé – Norme de cours (SGDDI n° 5154456).
- (2) La phase théorique d'un cours de PVA (initial) répond aux exigences d'un 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 36 mois. La date d'expiration est calculée comme suit :
 - (i) 23 h 59, heure locale, le premier (1^{er}) jour du trente-septième (37^e) mois suivant la date d'achèvement du cours de PVA initial ou périodique.
 - (b) Un cours de PVA (initial ou périodique) peut être renouvelé dans les 90 derniers jours de sa période de validité. Dans ce cas, la période de validité suivante est prolongée de 36 mois en fonction de la date d'expiration initiale.
- (4) Admissibilité
- (a) Un cours de PVA (périodique) peut être crédité en vue d'une accréditation de PVA si un cours de PVA précédent (périodique ou initial) n'a pas expiré depuis plus de 24 mois.
- (5) Prolongations
- (a) Une autorité de délivrance de Transports Canada peut prolonger la période de validité d'un cours de PVA (périodique) d'un maximum de soixante (60) jours lorsque, d'après l'autorité de délivrance de Transports Canada, cela ne risque pas de porter atteinte à la sécurité aéronautique.
- Remarque :** Les PVA sont tenus d'informer leur autorité de délivrance de Transports Canada bien avant la date d'expiration. Un délai minimum de soixante (60) jours est recommandé.

4.16 Étape 3 – Contrôle de PVA (périodique)

- (1) L'objectif du contrôle de PVA (périodique) est de vérifier qu'une norme uniforme est appliquée pendant les vérifications en vol. Un contrôle de PVA périodique est très semblable à un contrôle de PVA initial, à ceci près que, s'il est qualifié, le PVA contrôlé remplira et transmettra le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) et tout autre document requis.
- (2) Pilote vérificateur officiel
 - (a) Lorsqu'un candidat PVA est qualifié pour effectuer le CCP, le pilote vérificateur officiel sera normalement le candidat PVA.
- (3) CCP et vérifications de compétence en ligne
 - (a) Les contrôles de PVA (type A) seront toujours effectués pendant les événements réels ou simulés du CCP.
 - (b) Les contrôles de PVA (type B) **ne sont pas** obligatoires pour le maintien d'une accréditation de PVA (type B).
- (4) Type d'aéronef
 - (a) Lorsqu'un PVA (type A) est autorisé à effectuer des CCP sur plusieurs types d'aéronefs, le choix du type d'aéronef sur lequel le contrôle de PVA est effectué est laissé à la discrétion de son autorité de délivrance de Transports Canada.
 - (b) Un seul contrôle de PVA peut concerner ou non tous les types d'aéronefs autorisés.
- (5) Jeu de rôle du candidat (au besoin)
 - (a) Pour certains types et/ou configurations d'aéronefs, la réalisation d'un contrôle de PVA (périodique) pendant un CCP en temps réel peut ne pas être pratique. Dans ce cas, la personne responsable du contrôle peut être chargée de jouer le rôle du candidat à la vérification en vol.

- (b) Les scénarios peuvent ou non donner lieu à une évaluation de test en vol infructueuse, mais ils doivent inclure des performances raisonnables contenant quelques erreurs/écarts mineurs et/ou majeurs.
- (6) Utilisation d'un dispositif d'entraînement au vol (DEV) – sous-parties 702 et 703 du RAC
- (a) Dans le cas d'un contrôle de PVA (périodique) sur un PVA (Type A) qui effectue des CCP sur avion ou hélicoptère uniquement dans un aéronef (c.-à-d. pas dans un simulateur de vol complet) en vertu des sous-parties 702 et 703 du RAC, il est permis d'utiliser un dispositif d'entraînement au vol (DEV) de niveau 7 pour effectuer le contrôle si le DEV est doté d'un système de repères de mouvement en état de marche.
 - (b) Dans ce cas, il est admis que le CCP sera « simulé », en l'absence d'autorisation actuelle pour réaliser un CCP dans un DEV. Malgré sa nature simulée, le contrôle doit inclure toutes les phases d'un contrôle de PVA et doit représenter un CCP normal.
 - (c) Il est impossible d'utiliser un DEV pour un contrôle de PVA (initial) ou tout autre contrôle en l'absence d'un système opérationnel de repérage des mouvements.
- (7) Période de validité
- (a) La période de validité du contrôle (périodique) d'un PVA (Type A) est normalement de vingt-quatre (24) mois. Une autorité de délivrance de Transports Canada peut établir une période de validité de douze (12) mois pour un contrôle de PVA (périodique) afin de satisfaire à divers critères ayant un effet négatif sur les niveaux de risque. Cela comprend notamment :
 - (i) le rendement évalué;
 - (ii) l'utilisation d'un simulateur par rapport à un aéronef;
 - (iii) les vols IFR par rapport aux vols VFR;
 - (iv) la ou les sous-parties de la réglementation;
 - (v) la complexité de l'aéronef;
 - (vi) d'autres facteurs.

Remarque : La période de validité d'un contrôle de PVA (initial) est toujours de douze (12) mois.
 - (b) Dans le cas d'une période de validité de vingt-quatre (24) mois, la date d'expiration est calculée comme suit :
 - (i) 23 h 59, heure locale, le premier (1^{er}) jour du vingt-cinquième (25^e) mois suivant la date d'achèvement du cours de PVA (périodique).
 - (c) Dans le cas d'une période de validité de douze (12) mois, la date d'expiration est calculée comme suit :
 - (i) 23 h 59, heure locale, le premier (1^{er}) jour du treizième (13^e) mois suivant la date d'achèvement du cours de PVA (périodique).
- (8) Renouvellement
- (a) Un cours de PVA (périodique) peut être renouvelé dans les 90 derniers jours de sa période de validité. Dans ce cas, la période de validité suivante est prolongée de vingt-quatre (24) ou douze (12) mois en fonction de la date d'expiration initiale.
- (9) Prolongation de la période de validité d'un contrôle de PVA (Type A)
- (a) Une autorité de délivrance de Transports Canada peut prolonger la période de validité d'un contrôle de PVA d'un maximum de soixante (60) jours lorsque, d'après l'autorité de

délivrance de Transports Canada, cela ne risque pas de porter atteinte à la sécurité aéronautique.

- (b) Toute prolongation d'une période de validité doit être demandée par le PVA, par écrit, avant la date d'expiration du contrôle de PVA en cours.

Remarque : Les PVA sont tenus d'informer leur autorité de délivrance de Transports Canada bien avant la date d'expiration. Un délai minimum de soixante (60) jours est recommandé.

- (c) Lorsque la période de validité d'un contrôle de PVA est prolongée, puis renouvelée après la date d'expiration initiale, une nouvelle date d'expiration est calculée conformément à l'intervalle de contrôle applicable en fonction de la date d'achèvement du contrôle de PVA en temps réel.

Remarque : Les PVA sont tenus d'informer leur autorité de délivrance de Transports Canada bien avant la date d'expiration de leur contrôle de PVA. L'intervalle recommandé est de soixante (60) jours au moins.

(10) Évaluation des compétences – Échec du contrôle de PVA (périodique)

- (a) Si le contrôle de PVA (périodique) est jugé non réussi, l'ISAC informera le candidat PVA des domaines qui nécessitent une formation corrective avant de présenter une nouvelle demande pour une évaluation ultérieure.

Remarque : En cas d'échec du rapport de contrôle du PVA, les droits de recours sont similaires à ceux d'un échec du rapport de test en vol du CCP. Consulter la CI 700-051 pour obtenir plus d'information.

- (b) Lors d'une évaluation ultérieure, le PVA devra présenter à l'ISAC des preuves de formation corrective et/ou d'autoformation supplémentaire. Un contrôle de PVA ultérieur (périodique) peut nécessiter une évaluation des connaissances.

(11) Des informations supplémentaires sur les contrôles de PVA (y compris les normes de performance) sont disponibles dans la circulaire d'information CI 700-051.

4.17 Lettre d'accréditation de PVA

- (1) L'autorisation officielle d'un PVA de réaliser des vérifications en vol est accordée par la délivrance d'une lettre d'accréditation de PVA. La lettre d'accréditation de PVA est considérée comme un document d'aviation canadien (DAC).

- (2) La lettre d'accréditation de PVA précise les conditions de l'accréditation du PVA, qui comprennent normalement :

- (a) le type d'accréditation de PVA (p. ex., PVA [Type A], PVA [Type B], PVA [Type A – VFR uniquement], et/ou PVA (Type M));

- (b) le parrainage de l'exploitant aérien (le cas échéant);

- (c) la ou les sous-parties du RAC en application de laquelle le PVA est autorisé à effectuer des vérifications en vol;

- (d) le ou les types d'aéronefs autorisés et toute limitation spécifique;

- (e) le ou les types d'avions généraux autorisés, les classes d'aéronefs associées et toute limitation spécifique;

- (f) les privilèges de la personne autorisée, le cas échéant;

- (g) d'autres renseignements (p. ex. GPS, FMS et avionique particulière) jugés importants par une autorité de délivrance de Transports Canada.

- (3) Une accréditation de PVA peut être suspendue ou annulée pour toute violation d'une condition de délivrance, toute raison administrative ou toute autre raison prévue aux articles 6.9 à 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique* ou au RAC.
- (4) Après avoir réussi un contrôle de PVA (initial), un PVA peut normalement s'attendre à recevoir sa lettre d'accréditation de PVA dans un délai de 15 jours ouvrables, comme indiqué dans le document TP 14984. Le PVA ne doit pas programmer d'activités de vérification en vol avant d'être en possession de sa lettre.

4.18 Validité de l'accréditation d'un PVA

- (1) La période de validité d'une accréditation de PVA est normalement de 36 mois.
- (2) La période de validité d'une accréditation de PVA est normalement synchronisée avec la période de validité d'un cours de PVA (initial ou périodique) et documentée par une lettre d'accréditation du PVA.
- (3) Prolongations de la période de validité
 - (a) La période de validité d'une accréditation de PVA peut être prolongée par l'autorité de délivrance de Transports Canada jusqu'à un maximum de **soixante (60)** jours dans certaines circonstances.
- (4) Lorsqu'un PVA est parrainé par un exploitant aérien, la lettre d'accréditation du PVA peut ou non spécifier une date de fin de validité. Si aucune date d'expiration n'est indiquée, la lettre stipulera normalement, entre autres conditions, que la date d'expiration est basée sur la date d'achèvement du cours de PVA le plus récent et le plus applicable.

4.19 Révocation de l'accréditation d'un PVA

- (1) Une autorité de délivrance de Transports Canada remettra une lettre de révocation à un PVA en vertu de l'article 103.07 du RAC si le PVA avise le ministre que l'accréditation du PVA n'est plus souhaitée ou si le ministre considère que cette accréditation n'est plus nécessaire.

4.20 Annulation, suspension, refus de renouvellement, refus de délivrance ou de modification d'une accréditation de PVA

- (1) Une autorité de délivrance de Transports Canada peut réviser les accréditations d'un PVA pour un certain nombre de raisons, notamment :
 - (a) non-respect des exigences de qualification ou des conditions de maintien de l'accréditation de PVA;
 - (b) intérêt public.
- (2) En vertu du paragraphe 7.1(1) de la Loi, une autorité de délivrance de Transports Canada peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler l'accréditation d'un PVA. Une autorité de délivrance de Transports Canada peut, aux termes du paragraphe 6.71(1) de la Loi, refuser de délivrer ou de modifier l'accréditation d'un PVA. Avant de prendre une décision susceptible d'influer de la sorte sur l'accréditation d'un PVA, l'autorité de délivrance de Transports Canada s'assurera de ce qui suit :
 - (a) le PVA a eu la possibilité de réagir aux allégations;
 - (b) un rapport détaillé comportant des recommandations a été créé à l'intention de l'autorité de délivrance de Transports Canada.
- (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).

4.21 Accréditation non valide ou expiration d'une accréditation

- (1) La responsabilité de s'assurer que l'accréditation d'un PVA est valide lors de la vérification en vol et de l'exercice des privilèges de la personne autorisée (PA) relèvent de la compétence du PVA.
- (2) Ramifications des vérifications en vol
 - (a) Lorsqu'une vérification en vol est effectuée par un PVA dont l'accréditation n'est plus valide ou a expiré, la vérification en vol est considérée comme étant non valide.
 - (b) L'autorité de délivrance de Transports Canada peut valider à nouveau la vérification en vol si, après examen, il peut être déterminé que le niveau de risque ou le risque potentiel pour le public est minime.
- (3) Lors de l'examen des circonstances d'une accréditation de PVA non valide ou ayant expiré, le PVA doit transmettre des renseignements expliquant l'incident. Une autorité de délivrance de Transports Canada s'efforcera de déterminer s'il s'agissait d'un acte isolé et/ou d'une erreur non intentionnelle. Les manquements répétés et/ou intentionnels seront examinés de manière plus approfondie.
- (4) Dans tous les cas, l'autorité de délivrance de Transports Canada demandera une réunion avec le PVA afin d'examiner ses qualifications et ses responsabilités en matière de tenue de dossiers. La réalisation d'un CCP avec un contrôle de PVA ayant expiré pourrait raccourcir l'intervalle entre les contrôles et accroître la surveillance.

4.22 Contrôle de PVA – Recouvrement de coûts

- (1) Les contrôles de PVA effectués par l'ISAC sont soumis à la Directive de l'Aviation civile DAC FIN-003 (Recouvrement des coûts marginaux de la prestation de services à l'intérieur et à l'extérieur du Canada). Les circonstances qui entrent en ligne de compte pour le recouvrement des coûts sont décrites ci-après :
 - (a) prestation pendant ou après les heures normales de travail;
 - (b) prestation au Canada ou à l'étranger;
 - (c) subvention par une personne ou une entreprise.
- (2) Le recouvrement des coûts doit être coordonné avant la mise en place d'un contrôle de PVA. Les PVA sont invités à se familiariser avec les dernières politiques de recouvrement des coûts de leur région.

4.23 Contrôle de PVA (requalification)

- (1) Cette évaluation est requise lorsque la période de validité du dernier contrôle de PVA n'a pas expiré depuis plus de 24 mois. Elle est normalement menée par un ISAC.
- (2) La période de validité d'un contrôle de PVA (requalification) est normalement de 24 mois.
- (3) Consultez le document CI 700-051 et/ou contactez Transports Canada pour plus d'informations.

4.24 Contrôle de PVA (révision)

- (1) Cette évaluation est parfois nécessaire pour réviser les autorisations figurant sur une lettre d'accréditation de PVA. Elle est normalement menée par un ISAC. Une révision des autorisations de PVA peut également être effectuée de manière administrative.
- (2) La période de validité d'un contrôle de PVA (révision) est normalement de 24 mois.
- (3) Consultez le document CI 700-051 et/ou contactez Transports Canada pour plus d'informations.

4.25 Contrôle de PVA (administratif)

- (1) Un contrôle de PVA (administratif) est un examen à distance effectué par une autorité de délivrance de Transports Canada. Cet examen est normalement effectué dans le cadre d'un contrôle de PVA (périodique, requalification ou révision) et a lieu au moins tous les vingt-quatre (24) mois.
- (2) Une autorité de délivrance de Transports Canada peut prendre des mesures en cas de non-respect, par un PVA, du document Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef (avions) [TP 14727], du document Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef - Guide de test en vol (hélicoptères) [TP 14728] ou s'il présente l'un des éléments suivants :
 - (a) notes d'évaluation toujours nettement supérieures ou inférieures aux moyennes nationales;
 - (b) vérifications en vol toujours nettement plus courtes ou plus longues que les moyennes nationales;
 - (c) commentaires écrits de la vérification en vol dans le paragraphe ÉVALUATION GÉNÉRALE du formulaire Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) qui n'appuient pas de manière adéquate la note attribuée.

4.26 Contrôles de PVA non programmés

- (1) Les PVA et la conduite des vérifications en vol sont étroitement surveillés à la discrétion de l'autorité de délivrance de Transports Canada. Une autorité de délivrance de Transports Canada peut choisir de contrôler toute vérification en vol effectué par un PVA (Type A) au cours de la période de validité du contrôle de PVA.
- (2) Une période de validité révisée peut ou non être établie.

4.27 Comportement du PVA – Plaintes et non-conformités

- (1) Plaintes
 - (a) Un exploitant et/ou un candidat à une vérification en vol peuvent déposer une plainte concernant un PVA présentant une conduite ou un comportement déplacé ou non approprié. Les plaintes peuvent être adressées à la région de Transports Canada (ou Opérations nationales) dont relève le PVA.
 - (b) L'autorité de délivrance de Transports Canada examinera la nature de la plainte et déterminera si des mesures correctives sont requises. L'autorité de délivrance de Transports Canada peut rejeter la plainte ou coordonner la reprise complète de la vérification en vol par un autre PVA sans porter préjudice au dossier du candidat.
 - (c) Toutes les plaintes seront examinées avec soin, sans parti pris et dans l'intérêt du PVA, de l'exploitant et/ou du candidat à une vérification en vol.
- (2) Non-conformités et mesures
 - (a) Lorsqu'une non-conformité ou une préoccupation est identifiée, l'autorité de délivrance de Transports Canada détermine une réponse appropriée en fonction des circonstances et de la gravité.
 - (b) Les mesures prises peuvent être les suivantes : conseils, surveillance renforcée, limitation, suspension et/ou annulation d'une autorité.

5.0 Principes d'évaluation

5.1 Processus d'évaluation

- (1) L'évaluation est le processus global qui consiste 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, décrits dans les documents d'orientation applicables.
- (3) Le rendement observé doit être analysé et servir de fondement à une évaluation. Cette évaluation doit porter principalement sur les points suivants :
 - (a) les points faibles du candidat;
 - (b) les degrés précis de connaissances, d'habiletés et d'attitudes.
- (4) En plus du rendement du candidat, le PVA doit étudier les éléments suivants et adresser un rapport à l'exploitant en la matière :
 - (a) tout point d'instruction défaillant;
 - (b) les points faibles du programme de formation;
 - (c) toute partie de la documentation de vol d'un exploitant aérien incohérente et non approuvée par rapport aux sources d'information primaires (p. ex. les dernières modifications du manuel de vol de l'aéronef [MVA]).

5.2 Étapes de l'évaluation

- (1) Le processus générique d'évaluation des vols compte cinq composantes :
 - (a) Objectif
 - (i) La première composante consiste à déterminer l'objectif de chaque exercice de vérification en vol. Cela n'aurait pas de sens de vouloir évaluer le rendement d'un candidat sans avoir déterminé au préalable des objectifs en la matière; c'est pourquoi l'évaluation devrait commencer par des objectifs clairement définis.
 - (b) Norme
 - (i) Pour évaluer correctement le rendement d'un candidat au cours d'une vérification en vol, le PVA doit connaître la norme qui s'applique à chaque élément de la vérification.
 - (c) Rendement
 - (i) Un PVA attribue au candidat des tâches ou des manœuvres à exécuter.
 - (d) Observation
 - (i) Le PVA observe objectivement le rendement du candidat.
 - (e) Évaluation
 - (i) Le PVA évalue le rendement et attribue une note en fonction de l'observation du rendement du candidat.

5.3 Facteurs influant sur les évaluations

- (1) Les évaluations du rendement des pilotes sont assujetties aux facteurs suivants, que le PVA doit connaître pour garantir une analyse impartiale 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 sur la fiabilité des vérifications en vol.
 - (b) Les facteurs humains comprennent, entre autres, les éléments suivants :
 - (i) la fatigue : manque de sommeil ou de repos avant la vérification en vol;
 - (ii) les émotions : problèmes d'ordre professionnel ou personnel;
 - (iii) la santé : rhume ou 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 vol sont valides si elles mesurent uniquement 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 à 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 déterminer les différents niveaux de rendement parmi les candidats. Elle permet de faire la distinction entre un rendement normal et un rendement au-dessus ou sous le rendement normal.
 - (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 vérification 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 permanence et évaluer le rendement des vérifications en vol objectivement.

5.4 Erreurs d'évaluation

- (1) Pour qu'une évaluation soit efficace, les PVA doivent comprendre parfaitement les erreurs d'évaluation susceptibles de se produire lors d'une vérification en vol. Les erreurs d'évaluation se répartissent en plusieurs catégories, soit :
 - (a) préjugés personnels;

- (b) tendance centrale;
 - (c) générosité;
 - (d) sévérité;
 - (e) erreur due à l'effet de halo;
 - (f) stéréotype;
 - (g) logique;
 - (h) critère restrictif;
 - (i) notation en retard;
 - (j) 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 évaluer 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) À l'opposé, 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 engendre moins de possibilités de conflits.
- (4) Générosité
- (a) L'excès de générosité est la tendance qui consiste à attribuer la note la plus élevée de l'échelle d'évaluation à toutes les personnes. Cela pourrait être dû à la volonté du PVA de se présenter sous un jour favorable.
- (5) 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 d'évaluation. Le PVA peut penser que les normes publiées sont trop faibles et noter ainsi le rendement du candidat par rapport à son propre ensemble de normes.
- (6) Erreur due à l'effet de halo
- (a) Erreur qui se produit quand l'idée 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.
 - (b) 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 personnes. Par exemple, lorsqu'il évalue un ami, une connaissance ou 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.; 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) 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 de la vérification en vol ne signifie pas qu'un candidat est aussi compétent pour tous les éléments.
- (9) Critère restrictif
 - (a) Cette erreur risque de se produire lorsqu'un PVA doit évaluer un groupe de candidats. Le PVA risque, dans cette situation, d'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 le mérite.
 - (c) Quand le PVA travaille avec un groupe de candidats, il peut avoir tendance à les comparer les uns aux autres. Toutefois, lors d'une vérification en vol, il convient de 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 et/ou du fait que certaines données se sont estompées. En ne notant pas un exercice immédiatement, le PVA risque d'évaluer le rendement en se fondant sur une impression générale de la vérification en vol.
- (11) Normes
 - (a) Ce type d'erreur survient lorsqu'un PVA ne connaît pas bien les critères de rendement établis. Il est pratiquement impossible de procéder à une évaluation précise sans ces connaissances.

5.5 Questions orales

- (1) Des questions orales pour la partie au sol d'une vérification en vol devraient être envisagées et préparées pour assurer la validité, la pertinence et la clarté de l'évaluation. Une bonne question est facilement compréhensible et comporte des termes courants. Elle doit 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 posant les questions « 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 d'orienter 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) Le rôle du PVA est différent de celui d'un instructeur lorsqu'il évalue la réponse d'un candidat. Les PVA doivent observer et évaluer, mais ils ne doivent pas corriger.
 - (b) Lors de l'évaluation de la réponse d'un candidat, le rôle du PVA diffère de celui de l'instructeur. Les PVA sont tenus d'observer et d'évaluer, mais pas de corriger.
 - (c) 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. Si les PVA doivent éviter d'orienter les candidats vers la bonne réponse, les demandes de clarifications sont en revanche permises.

5.6 Échelle d'évaluation à quatre points – Généralités

- (1) Aperçu
 - (a) L'échelle d'évaluation à quatre points permet d'évaluer et de noter les compétences d'un candidat. Elle comprend des éléments d'évaluation des compétences techniques et non techniques et constitue le fondement d'une décision concernant la réussite ou l'échec d'une vérification en vol.
- (2) Éléments d'évaluation
 - (a) **Les éléments d'évaluation des compétences techniques** – Les éléments d'évaluation constituent la base des vérifications en vol depuis de nombreuses années. Historiquement, on se concentrait essentiellement sur les compétences strictes des pilotes. Les éléments d'évaluation des compétences techniques ont évolué avec, par exemple, les progrès de l'automatisation.
 - (b) **Les éléments d'évaluation des compétences non techniques** – Ces éléments d'évaluation reflètent des évaluations plus modernes ancrées dans la gestion des ressources dans le poste de pilotage (CRM) et les compétences de base. L'échelle d'évaluation à quatre points est alignée sur la Circulaire d'information (CI) 700-042 : Gestion des ressources de l'équipage (CRM).

Remarque : Les critères actuels d'évaluation des compétences non techniques s'appuient sur les renseignements figurant, par exemple, dans le rapport final JAR TEL, Consolidation des résultats, WP7, (28 octobre 2002). Les futurs critères d'évaluation des compétences techniques et non techniques continueront à s'aligner sur l'IC 700-042 et s'inspireront également du cadre de compétences figurant dans le document 9868 de l'OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation.
- (3) Compréhension et utilisation
 - (a) Une connaissance approfondie des éléments d'évaluation des compétences de l'échelle d'évaluation à quatre points est essentielle pour que les notes et les commentaires à l'appui puissent être définis de manière appropriée et résister à un examen rigoureux.

- (b) L'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) vise à aider les PVA pendant une évaluation.
- (c) Sous-éléments de compétence technique et non technique
 - (i) Les renseignements sur les sous-éléments de compétences qui figurent dans ce chapitre, mais qui ne sont pas repris dans l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation). Ces renseignements doivent toutefois être consultés si nécessaire lors de l'évaluation des observations et de la rédaction des commentaires sur l'exercice de test en vol dans un rapport de test en vol.

5.7 Échelle d'évaluation à quatre points – Éléments d'évaluation

- (1) L'échelle d'évaluation à quatre points contient les éléments de compétence pour les évaluations :
 - (a) Connaissances et compétences techniques;
 - (b) Pilotage de l'aéronef;
 - (c) Connaissance de la situation;
 - (d) Coopération;
 - (e) Prise de décisions;
 - (f) Compétences en matière de leadership et de gestion.

5.8 Connaissances et compétences techniques

- (1) Les connaissances et les compétences techniques constituent un élément d'évaluation des compétences techniques.
- (2) Les compétences et les connaissances techniques comprennent trois sous-éléments :
 - (a) Actions ou inactions de l'équipage de conduite – Évaluations des erreurs
 - (i) Les erreurs sont des évaluations qualitatives d'une action ou d'une inaction qui donnent lieu à un écart par rapport aux normes de l'équipage de conduite. Les erreurs ont été intégrées conformément à la définition d'un état indésirable de l'aéronef.
 - (ii) Les erreurs sont définies dans l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) et incorporent la définition de l'état indésirable de l'aéronef (UAS). Les erreurs sont classées comme légères, mineures, majeures ou critiques.
 - (b) Connaissances pratiques
 - (i) Compréhension et utilisation pratique des systèmes aéronautiques, des interfaces d'automatisation et des procédures opérationnelles.
 - (ii) Compréhension et utilisation pratique des renseignements applicables nécessaires pour la sécurité des vols, 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.
 - (c) 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 relatives à l'évaluation des compétences techniques de chacun des exercices de vérification en vol sont définies dans les documents suivants :

- (a) TP 14727 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef (avions);
 - (b) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptères);
 - (c) autres sources comme les MVA/MVH, SOP, MMEL, etc.
- (4) Les évaluations des connaissances et des compétences techniques sont essentiellement qualitatives.

5.9 Pilotage de l'aéronef (pilote aux commandes seulement)

- (1) Le pilotage de l'aéronef est un élément d'évaluation des compétences techniques.
- (2) Le pilotage de l'aéronef comprend deux sous-éléments :
- (a) Précision et pilotage – Évaluations des écarts
 - (i) Le vecteur de la trajectoire de vol de l'aéronef est évalué par rapport aux paramètres attribués. La stabilité du pilotage de l'aéronef est évaluée en fonction de la fluidité, de la coordination et de la justesse des interventions sur les commandes à tous les niveaux d'automatisation.
 - (ii) L'utilisation de techniques ou 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 prises en compte dans les évaluations de ce sous-élément.
 - (iii) La capacité de commander l'aéronef dans des situations anormales ou lors d'urgences est aussi évaluée.
 - (iv) Les écarts sont définis dans l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) et sont classés comme légers, mineurs, majeurs ou critiques.
 - (b) Respect de la conformité réglementaire et des limitations de l'aéronef.
- (3) Les tolérances pour les exercices de vérification 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 (avions);
 - (b) TP 14728 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptères).
- (4) Les évaluations du pilotage des aéronefs sont à la fois quantitatives et qualitatives.

5.10 Connaissance de la situation

- (1) La connaissance de la situation est un élément d'évaluation des compétences non techniques.
- (2) La connaissance de la situation se définit comme la capacité à percevoir avec précision ce qui se produit à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef ou, en termes simples, à 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 de bord.
 - (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.
- (iii) Communiquer les renseignements clés sur le milieu aux membres de l'équipage.
- (c) 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.

5.11 Coopération

- (1) La coopération est un élément d'évaluation des compétences non techniques.
- (2) La coopération se définit comme la capacité à travailler efficacement au sein d'un équipage. Elle ne désigne pas le travail effectué ni la quantité ou la qualité du résultat.
- (3) Une bonne coopération repose principalement sur une communication active et ouverte entre les membres de l'équipage et les entités externes (p. ex. ATC).
- (4) La coopération comprend quatre sous-éléments :
 - (a) Promotion et maintien du travail d'équipe
 - (i) Établir des relations interpersonnelles positives et des communications ouvertes, et favoriser la participation active des membres d'équipage 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 d'autrui
 - (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.

5.12 Prise de décisions

- (1) La prise de décisions est un élément d'évaluation des compétences non techniques.
- (2) La prise de décisions se définit comme un processus par lequel on fait appel à son jugement ou on choisit une option.
- (3) Les divers points de décision diffèrent considérablement en ce qui a trait aux exigences imposées à l'équipage, aux options et aux soutiens qui existent dans les SOP et les politiques pour la prise de décisions, et aux caractéristiques pouvant compliquer une situation ou entraîner des erreurs.
- (4) La prise de décisions comprend quatre sous-éléments :
 - (a) Définition et diagnostic des problèmes
 - (i) La définition d'un problème dépend de la connaissance de la situation et de l'attention portée aux renseignements critiques. Il faut aussi éviter les erreurs de perception.
 - (ii) Recueillir les renseignements (par une personne) pour déceler 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) Choix des options
 - (i) Confirmer et indiquer l'option choisie et/ou l'action convenue.
 - (e) Examen du résultat
 - (i) Intégrer 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.

5.13 Aptitudes en leadership et en gestion

- (1) Les compétences en leadership et en gestion constituent un élément d'évaluation des compétences non techniques.
- (2) Les compétences en leadership et en gestion sont la coordination active, axée sur les objectifs, des activités professionnelles de l'équipage. Même si tous les membres de l'équipage devraient amorcer la réalisation sécuritaire et efficace des objectifs de vol, la responsabilité finale et juridique de l'exploitation de l'ensemble incombe uniquement au commandant de bord.

- (3) L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit un chef comme une personne dont les idées et les actions influencent la réflexion et le comportement des autres. Le chef est un facteur 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 leadership et en gestion comprennent quatre sous-éléments :
- (a) Utilisation de l'autorité et de l'affirmation de soi (commandant de bord seulement)
 - (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.
Remarque : D'après la documentation originale, ce sous-élément s'applique uniquement aux évaluations des commandants de bord. Les modèles de compétences actuels et futurs peuvent ne pas faire cette distinction.
 - (b) Offre et maintien de 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 lorsque des écarts sont communiqués et/ou font l'objet de consultations 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) Établir la liste des priorités en définissant les tâches opérationnelles principales et les tâches opérationnelles secondaires.
 - (ii) Répartir les tâches de manière adéquate entre les membres de l'équipage grâce à une planification judicieuse.
 - (iii) Accorder le temps nécessaire pour accomplir les tâches requises.
 - (iv) Communiquer les signes de stress et de fatigue susceptibles d'influer sur le rendement et en tenir compte.
 - (v) Utiliser les ressources externes et internes disponibles (y compris l'automatisation) pour accomplir les tâches dans les délais requis.
- (5) Les évaluations des compétences en matière de leadership et de gestion sont qualitatives.

5.14 État indésirable de l'aéronef (UAS)

- (1) En 2006, dans un article de l'Université du Texas intitulé *Defensive Flying for Pilots : An Introduction to Threat and Error Management*, on a défini l'état indésirable de l'aéronef comme suit :
- (a) « ... *la position, la vitesse, l'assiette ou la configuration d'un aéronef qui : découle d'une erreur, d'une action ou d'une inaction de l'équipage de conduite; et réduit clairement les marges de sécurité.* »
- (2) Cette définition a été intégrée dans l'échelle d'évaluation à quatre points.

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

- (1) Les adjectifs suivants et les définitions associées sont utilisés dans l'échelle d'évaluation à quatre points :
 - (a) Efficace : résultat correct.
 - (b) Acceptable : résultat satisfaisant ou acceptable.
 - (c) Médiocre : résultat pire que ce qui est habituel, attendu ou souhaitable.
 - (d) Inacceptable : résultat qui n'est pas satisfaisant ou admissible.

5.16 Erreurs et écarts

- (1) Les erreurs et les écarts sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à quatre points.
 - (a) **Erreurs** – Se référer à l'élément de compétence technique/ connaissances et compétences techniques (ci-dessus) pour une description de cet élément d'évaluation et à l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) (ci-dessous) pour des conseils sur les évaluations.
 - (b) **Écarts** – Se référer à l'élément de compétence technique/information sur le maniement de l'aéronef (pilotage uniquement) (ci-dessus) pour une description de cet élément d'évaluation et à l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) (ci-dessous) pour des conseils sur les évaluations.

5.17 Échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation)

- (1) Les deux pages suivantes présentent l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation).

Échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) – Page 1 sur 2

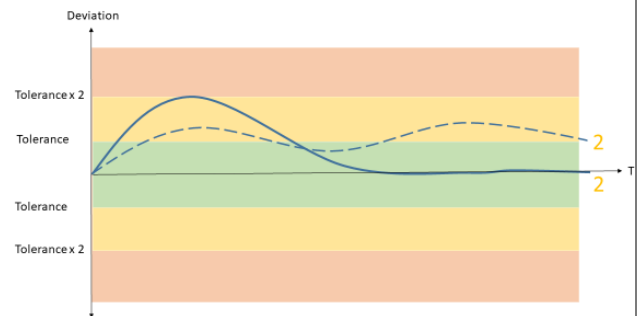
		4	3	2	1	
Compétences techniques	Connaissances et compétences techniques	<ul style="list-style-type: none"> Les connaissances pratiques ont été efficaces. Le respect des SOP, des règles et des règlements a été efficace. <p>Légère erreur</p> <ul style="list-style-type: none"> Les actions de l'équipage de conduite ont abouti à une position, une vitesse, une attitude <u>et</u> une configuration de l'avion qui ont permis de maintenir des marges de sécurité efficaces. 	<ul style="list-style-type: none"> Les connaissances pratiques étaient acceptables. Le respect des SOP, des règles ou des règlements était acceptable. <p>Erreur mineure</p> <ul style="list-style-type: none"> Les actions ou inactions de l'équipage de conduite ont permis d'obtenir une position, une vitesse, une assiette <u>ou</u> une configuration de l'aéronef qui ont maintenu des marges de sécurité acceptables. 	<ul style="list-style-type: none"> Les connaissances pratiques étaient médiocres. Le respect des SOP, des règles ou des règlements était médiocre. <p>Erreur majeure</p> <ul style="list-style-type: none"> Les actions ou inactions de l'équipage de conduite ont entraîné une position, une vitesse, une attitude <u>ou</u> une configuration de l'aéronef qui a maintenu des marges de sécurité médiocres (c.-à-d. réduites). 	<ul style="list-style-type: none"> Les connaissances pratiques étaient inacceptables. Le respect des SOP, des règles ou des règlements était inacceptable. <p>Erreur critique/UAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Les actions ou inactions de l'équipage de conduite ont entraîné une position, une vitesse, une attitude <u>ou</u> une configuration de l'aéronef qui a maintenu des marges de sécurité inacceptables (c.-à-d. clairement réduites). 	
	Automatisation	<p>Sous réserve de la notation au titre des connaissances et compétences techniques (ci-dessus). Cet élément peut également être discuté lors du compte rendu d'une vérification en vol sur la base des renseignements trouvés dans la circulaire d'information (CI) 700-042 et du programme de formation en CRM de l'exploitant aérien.</p>				
	Pilotage de l'aéronef (pilote aux commandes)	<ul style="list-style-type: none"> Respect efficace de la réglementation et des limitations de l'aéronef. <p>Léger écart</p> <ul style="list-style-type: none"> Variation de la précision inférieure ou égale à la tolérance de l'exercice de vérification en vol <u>et</u> le pilotage de l'aéronef a été efficace. 	<ul style="list-style-type: none"> Respect acceptable de la réglementation et des limitations de l'aéronef. <p>Écart mineur</p> <ul style="list-style-type: none"> Variation de la précision inférieure ou égale à la tolérance de l'exercice de vérification en vol <u>ou</u> la qualité du pilotage de l'aéronef était acceptable. 	<ul style="list-style-type: none"> Respect médiocre de la réglementation et des limitations de l'aéronef. <p>Écart majeur</p> <ul style="list-style-type: none"> Variation de la précision qui dépasse, sans toutefois dépasser le double, la tolérance d'un exercice de vérification en vol <u>ou</u> la qualité du pilotage de l'aéronef était médiocre. 	<ul style="list-style-type: none"> Respect inacceptable des règlements et des limitations de l'aéronef. <p>Écart critique</p> <ul style="list-style-type: none"> Variation de la précision qui dépasse, sans toutefois dépasser le double, la tolérance d'un exercice de vérification en vol <u>ou</u> la qualité du pilotage de l'aéronef était inacceptable. - OU - Une variation de la précision de plus du double de la tolérance à l'exercice d'un test en vol. 	

Illustration de l'évaluation du pilotage des aéronefs (écart)

Le pilotage de l'aéronef est initialement évalué sur la base de **paramètres assignés** (p. ex., maintenir une altitude de 12 000 pieds) plutôt que sur la base des **tolérances** (p. ex., ± 100 pieds) et de la **qualité du pilotage** (p. ex., douceur, coordination et pertinence des entrées de contrôle à tous les niveaux de l'automatisation).

Sont illustrés ici deux écarts possibles pour lesquels un PVA peut déterminer une note initiale de deux (2).

Toute note d'évaluation technique initiale pourrait être soumise à l'appréciation du PVA en fonction des conditions environnementales et/ou des démonstrations de GME.



Échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) – Page 2 sur 2

		4	3	2	[2]
Compétences non techniques	Connaissance de la situation	<ul style="list-style-type: none"> Connaissance efficace des systèmes Connaissance efficace du milieu Connaissance efficace du temps Anticipation efficace des événements futurs 	<ul style="list-style-type: none"> Connaissance acceptable des systèmes Connaissance acceptable du milieu Connaissance acceptable du temps Anticipation acceptable des événements futurs 	<ul style="list-style-type: none"> Connaissance médiocre des systèmes Connaissance médiocre du milieu Conscience médiocre du temps Anticipation médiocre des événements futurs 	<ul style="list-style-type: none"> Connaissance des systèmes inacceptable Connaissance inacceptable du milieu Conscience inacceptable du temps Anticipation inacceptable des événements futurs
	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 médiocre des conflits
	Prise de décisions	<ul style="list-style-type: none"> Définition et diagnostic efficaces des problèmes Offre efficace d'options 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 acceptable d'options 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 médiocre d'options 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 inacceptable d'options Évaluation des risques et choix d'options inacceptables Examen inacceptable des résultats
	Compétences en matière de leadership et de gestion	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation efficace d'autorité et de fermeté (PIC) 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 (PIC) 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 (PIC) 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 (PIC) Offre et maintien inacceptables de normes Planification et coordination inacceptables Gestion inacceptable de la charge de travail
	Pression et stress	Non soumis à l'évaluation. Ces éléments non techniques peuvent être abordés lors d'un compte rendu de vérification en vol sur la base des renseignements trouvés dans la circulaire d'information (CI) 700-042 et du programme de formation en GRE de l'exploitant aérien.			
Fatigue					
Communication					
Gestion de la charge de travail	Sous réserve de la notation au titre des Compétences en matière de leadership et de gestion (ci-dessus). Cet élément peut également être discuté lors du compte rendu d'une vérification en vol sur la base des renseignements trouvés dans la circulaire d'information (CI) 700-042 et du programme de formation CRM de l'exploitant aérien.				
Gestion des menaces et des erreurs (GME)	Non soumis à la notation en tant qu'élément autonome – la performance relative à la GME peut être prise en compte par le PVA lorsque celui-ci possède un certain pouvoir discrétionnaire dans l'évaluation. Le rendement relatif à la GME peut également faire l'objet d'une discussion lors d'un compte rendu de vérification en vol sur la base des renseignements contenus dans la circulaire d'information (CI) 700-042 et de la formation CRM de l'exploitant aérien.				

5.18 Observation et évaluation d'éléments de compétence technique

- (1) Lors de l'évaluation des éléments de compétence technique (c.-à-d. les compétences et les connaissances techniques, et le pilotage de l'aéronef), les PVA doivent se référer à l'échelle d'évaluation à 4 points.
- (2) Les renseignements sur les exercices de test en vol contenus dans le guide de test en vol *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef* et dans les autres documents pertinents, notamment les MVA/MVH, SOP, MMEL etc., doivent être utilisés.
- (3) Évaluations au sol des connaissances techniques et de la planification de vol
 - (a) Les PVA doivent exercer leur pouvoir discrétionnaire et faire preuve de jugement dans l'évaluation des connaissances techniques et de la planification de vol.
 - (b) En ce qui concerne les renseignements critiques (p. ex. les éléments de la liste de vérification à mémoriser et les calculs des rendements de décollage), les PVA peuvent évaluer le niveau des connaissances techniques et/ou de planification de vol comme étant inacceptable (c.-à-d. une note de un [1]) s'il existe un problème de sécurité connexe.
- (4) Se référer aux renseignements sur la discrétion du PVA ci-dessous.

5.19 Observation et évaluation des éléments de compétence non techniques

- (1) Lors de l'évaluation des éléments de compétence non techniques, les PVA doivent se référer à l'échelle d'évaluation à quatre points.
- (2) Les évaluations des éléments de compétences non techniques est plus difficile, car elles doivent reposer sur un comportement observable lors de chacun des exercices de test en vol. Ces évaluations sont (par nature) qualitatives.
- (3) Élément de compétence non technique – Objectivité
 - (a) Pour garantir l'objectivité d'une évaluation non technique, les comportements observables liés à un sous-élément non technique spécifique doivent être observés plus d'une fois.
Remarque : Par exemple, un PVA note qu'un pilote aux commandes (PC) demande à deux reprises que les volets soient sortis à 1° (Flap 1) alors qu'ils le sont déjà. Cela peut justifier l'attribution d'une note de deux (2) au titre du sous-élément non technique de la connaissance de la situation « mauvaise connaissance du système ».
- (4) Compétence non technique minimale – Note de l'élément
 - (a) La note minimale de l'exercice du test en vol, basée sur un élément de compétence non technique, est de deux (2).
- (5) 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.

5.20 Pouvoir discrétionnaire du PVA relatif aux notes des éléments des compétences techniques

- (1) Il existe deux cas dans lesquels le PVA peut exercer un pouvoir discrétionnaire concernant les notes des éléments de compétences techniques.
 - (a) Conditions environnementales
 - (i) Il est important que le PVA exerce son pouvoir discrétionnaire en cas de circonstances inhabituelles indépendantes de la volonté du candidat, comme la météo, les turbulences, le trafic, le vent ou une situation d'urgence **initiale**.
 - (ii) Dans ces cas, la note attribuée devrait refléter la compétence attendue du candidat dans des circonstances plus normales.
 - (b) Démonstration de la gestion des menaces et des erreurs
 - (i) Lorsque des actions observées indiquent l'application adéquate des principes de GRE, les PVA peuvent exercer un pouvoir discrétionnaire raisonnable pour augmenter d'un échelon une note initialement attribuée.
 - (ii) Ce pouvoir discrétionnaire permet ce qui suit :
 - (A) Une note de trois (3) peut devenir une note de quatre (4); ou
 - (B) Une note de deux (2) peut devenir une note de trois (3); ou
 - (C) Une note de (1) pour devenir une note de deux (2).

5.21 Notation d'un exercice de test en vol

- (1) La notation des exercices de test en vol peut s'avérer difficile étant donné le milieu d'observation (c.-à-d. le cockpit de l'aéronef) et parce que les PVA doivent parfois simuler l'ATC ou d'autres postes d'équipage ou de soutien.
- (2) **La note finale de l'exercice de test en vol reflétera le sous-élément technique ou non technique évalué le plus faible dans l'échelle d'évaluation à quatre points à la discrétion du PVA (uniquement pour les éléments de compétence technique).**
- (3) Méthode de notation recommandée
 - (a) La notation peut être difficile à réaliser dans un environnement de cockpit dynamique. La méthodologie suivante est recommandée pour des raisons de précision et d'efficacité.

Observation suffisante	S'assurer que l'observation a été suffisante pour permettre une bonne évaluation.
Limites réglementaires et	Évaluer le respect de la conformité réglementaire et des limitations de l'aéronef. En raison de l'objectivité de ce sous-

limites des aéronefs	élément de notation, les notes attribuées sont souvent quatre (4) ou un (1).
Sous-élément le plus faible	Déterminer les sous-éléments de compétences techniques ou non techniques qui décrivent le mieux la compétence la plus faible du pilote pour cet exercice de test en vol particulier.
Discrétion du PVA	Le PVA doit appliquer son pouvoir discrétionnaire (le cas échéant) en ce qui concerne les sous-éléments de compétences techniques en fonction des conditions environnementales et/ou de la démonstration des aptitudes de GME.
Consignation	Consigner la note appropriée.

(4) Notes minimales attribuées

- (a) La note minimale de l'exercice de test en vol qu'on peut évaluer, sur la base d'un élément de compétence **technique**, est de un (1).
- (b) La note minimale de l'exercice de test en vol qui peut être évaluée, sur la base d'un élément de compétence **non technique**, est de deux (2).

5.22 Compétences supplémentaires

- (1) Au fil du temps, les programmes traditionnels de facteurs humains tels que le CRM ont évolué pour inclure de nouveaux domaines d'intérêt (p. ex., les communications) et différentes approches de la gestion des erreurs humaines [p. ex., la gestion des menaces et des erreurs (GME)]. Plus récemment, les développements en matière de formation et d'évaluation basées sur les compétences (CBTA) ont permis de faire progresser les travaux accomplis précédemment dans les domaines du CRM et du CRM contemporain.
- (2) Pour refléter ce travail, des compétences techniques et non techniques supplémentaires sont désormais référencées dans l'échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation). Ces compétences supplémentaires sont fournies à des fins d'observation et de discussion uniquement, et **ne font pas** l'objet d'une évaluation formelle à l'heure actuelle :
 - (a) Compétences techniques supplémentaires
 - (i) Automatisation

Remarque : Bien qu'aucun critère d'évaluation spécifique ne soit défini pour les évaluations de l'automatisation (p. ex., l'utilisation d'un niveau d'automatisation approprié), les PVA doivent évaluer l'automatisation dans le cadre du pilotage des aéronefs et/ou des connaissances et des compétences techniques pour le moment.
 - (b) Compétences non techniques supplémentaires
 - (i) pression et le stress;
 - (ii) fatigue;
 - (iii) communication;
 - (iv) gestion de la charge de travail;
 - (v) gestion des menaces et des erreurs.

- (3) Il est important que les PVA connaissent ces compétences supplémentaires, tirées de la circulaire d'information (CI) 700-042, afin de faciliter les observations et les discussions lors du compte rendu.

5.23 Compétence technique connexe – Automatisation

- (1) L'automatisation devient de plus en plus répandue et fiable dans le domaine de l'aviation. 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) Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la circulaire d'information (CI) 700-042 et le programme de formation en GRE de l'exploitant aérien.

5.24 Compétence non technique connexe – Pression et stress

- (1) Les études montrent que les membres d'équipage connaissent souvent mal les effets négatifs (et cumulatifs) de la pression et du stress sur les fonctions cognitives individuelles et le rendement de l'équipe.
- (2) Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la circulaire d'information (CI) 700-042 et le programme de formation en GRE de l'exploitant aérien.

5.25 Compétence non technique connexe – Fatigue

- (1) La gestion de la fatigue a fait l'objet de récentes modifications réglementaires de Transports Canada. Il est essentiel de reconnaître les symptômes de la fatigue (immédiate et à long terme) pour assurer la sécurité des opérations aériennes.
- (2) Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la circulaire d'information (CI) 700-042 et le programme de formation en GRE de l'exploitant aérien.

5.26 Compétence non technique connexe – 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) Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la circulaire d'information (CI) 700-042 et le programme de formation en GRE de l'exploitant aérien.

5.27 Compétence non technique connexe – Gestion de la charge de travail

- (1) Compétence non technique connexe comprennent la distribution adéquate des tâches, l'imposition à soi-même et aux autres d'une charge de travail qui n'est pas trop lourde, l'établissement de priorités pendant les périodes très occupées et la prévention de facteurs non essentiels qui pourraient compromettre le respect des SOP, particulièrement dans le cas de tâches cruciales.
- (2) Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la circulaire d'information (CI) 700-042 et le programme de formation en GRE de l'exploitant aérien.

5.28 Compétence non technique connexe – Gestion des menaces et des erreurs (GME)

- (1) Bien qu'ils n'aient pas encore été formellement évalués à l'aide de l'échelle d'évaluation à 4 points, les PVA sont censés avoir des connaissances, des capacités d'observation et des compétences dans l'utilisation de la GME afin de les aider à évaluer les notes avec discrétion et en facilitant les discussions sur le TEM au cours d'un compte rendu.
- (2) Bien que des renseignements sur la GME soient fournis dans la circulaire d'information (CI) 700-042 et dans le programme de formation en GRE de l'exploitant aérien, **des renseignements supplémentaires sont fournis ici en raison de l'importance de la GME sur la discrétion que peut exercer le PVA concernant les notes finales.**
- (3) Généralités
 - (a) 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.
 - (b) La GME suppose que les menaces, les erreurs et même les situations d'aéronefs indésirables (comme l'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 en lisant les avis météorologiques, en effectuant des inspections préalables au vol, en planifiant des itinéraires de rechange ou en emportant du carburant supplémentaire si les conditions météorologiques sont mauvaises (par exemple).
- (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 événement 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) anticipation;
 - (ii) reconnaissance;

- (iii) rétablissement.
 - (b) L'essentiel en matière d'anticipation est d'accepter que même si un problème risque de survenir, on ne peut pas savoir exactement quand. Les efforts pour rester vigilants afin de reconnaître les menaces et les erreurs sont facilités par une utilisation adroite de mesures de protection concrètes et relevant de l'équipage.
 - (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 alarmes sonores, 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.
 - (f) La capacité de reconnaître un événement permet un rétablissement plus rapide de la situation. 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 évolue et ne se limite plus à la simple détection des erreurs au cours des vérifications en vol.
 - (b) Le PVA doit observer comment le candidat fait ce qui suit :
 - (i) anticiper et reconnaître les menaces (mauvaises conditions météorologiques, pannes de l'aéronef, remise en question des autorisations de l'ATC, caractéristiques du terrain, approches aux instruments exigeantes, 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) Lorsqu'une erreur et/ou un écart est observé, le PVA doit en prendre note et (si le temps le permet) observer les actions correctives du candidat. Ces observations doivent être intégrées dans l'évaluation de la vérification en vol et dans le compte rendu, dans la mesure du possible.
- (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 états indésirables de l'aéronef;
 - (e) si les situations d'états indésirables de l'aéronef sont atténuées, le rétablissement est possible;
 - (f) si les états indésirables de l'aéronef sont mal gérés, ils peuvent conduire à un événement opérationnel défavorable et potentiellement à un incident ou un accident.

6.0 Déroutement de la vérification en vol

6.1 Vérifications en vol

- (1) Une vérification en vol donne un aperçu des compétences du candidat et constitue indirectement une validation du programme de formation et de la documentation de l'exploitant (p. ex. les SOP).
- (2) Les contrôles effectués en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) se composent des contrôles de compétence pilote (CCP) et de vérifications en ligne. Les vérifications en ligne s'appliquent uniquement à 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 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.
 - (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 (p. ex. les 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 requises pour piloter un aéronef et utiliser ses systèmes et ses composantes dans le cadre d'un vol normal avec compétence.
 - (b) La vérification en ligne a également pour objectif d'améliorer des aspects de la sécurité et l'efficacité des politiques et procédures de l'exploitant qui ont un impact sur les opérations en ligne. Il s'agit notamment des mesures de contrôle opérationnel, du chargement des aéronefs, du ravitaillement en carburant, du dégivrage, des interactions avec l'ATC et des interactions entre le personnel de cabine et le personnel au sol.

6.2 Contrôle de la compétence du pilote (CCP)

- (1) Les CCP sont menés conformément à la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC. Les PVA doivent consulter spécifiquement les éléments suivants :
 - (a) la réglementation concernant les qualifications de l'équipage de conduite et les normes du RAC connexes;
 - (b) les annexes portant sur les CCP présentées dans la partie VII *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC (p. ex., l'annexe HÉLICOPTÈRE de l'article 724.108 du NSAC – Contrôle de compétence pilote);
 - (c) les autorisations spéciales/approbations spécifiques;
 - (d) les rapports du comité d'évaluation opérationnelle (CEO) de Transports Canada, portant sur un aéronef particulier (ou, si nécessaire, un équivalent étranger);
 - (e) le guide Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (avion) (TP 14727);
 - (f) le guide Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol (hélicoptère) (TP 14728).

Remarque 1 : Les autorisations spéciales/approbations spécifiques applicables à la spécification d'exploitation de l'exploitant aérien se trouvent dans le certificat/document de l'exploitant. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document TP 4711.

Remarque 2 : Le CEO de Transports Canada ne produit pas de rapport sur tous les types d'aéronefs. Les rapports de Flight Standardization Board (FSB) produits par la FAA et les rapports des données d'adéquation opérationnelle (DAO) coordonnés par l'AESA sont reconnus par Transports Canada comme d'importantes sources d'informations pour la vérification en vol. L'utilisation des rapports étrangers du CEO se fait conformément à la hiérarchie suivante :

- Rapport du CEO de TC, si disponible;
- Rapport du CEO du pays de fabrication de l'aéronef, s'il est disponible; sinon
- Rapport du CEO du pays dont le cadre présente le plus de similitudes avec celui du Canada.

- (2) La partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC – annexe du CCP, définit les exercices de test en vol qui s'appliquent aux CCP. Les renseignements relatifs aux exercices de test en vol figurent dans le guide « Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol » applicable.
- (3) Le CCP comporte plusieurs annexes pour les avions et les hélicoptères en vertu de la partie VII du RAC. Les références croisées sont présentées dans le tableau suivant.

Partie VII du RAC NSAC	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 relève en croisière

6.3 Contrôle de compétence de pilote alternatif – CCP progressif

- (1) La circulaire d'information (CI) 700-062 contient des orientations et des renseignements importants sur le nouveau CCP par phases pour les exploitants aériens des sous-parties 702 à 704 du RAC.

6.4 Vérification en ligne

- (1) Les vérifications 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) 705-003.
- (2) Les vérifications en ligne sont normalement effectuées au cours 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.
- (4) Lorsqu'un exploitant aérien fait appel à la fois à des PVA et à des non-PVA (c.-à-d. à des pilotes de vérification en ligne de la société) pour satisfaire aux exigences de la vérification en ligne, il est recommandé d'utiliser l'échelle d'évaluation à quatre points et les méthodologies associées, dans un souci de cohérence.

6.5 CCP combinant un seul 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 ou spécifique leur permettant d'utiliser l'aéronef avec un « équipage minimal, sans commandant en second ». Les exigences relatives à l'exploitation sont décrites à l'article 703.86 du RAC et dans la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) connexe du RAC.
- (2) Les pilotes appelés à mener des opérations dans ces conditions doivent démontrer leurs compétences en tant que pilote unique et en tant que pilote en équipage multiple au cours d'un seul CCP. 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 – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) 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 effectué par un seul pilote
 - (i) un décollage normal conformément au 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 partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) 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 % des moteurs disponibles.

Remarque 1 : Les opérations IFR avec un seul pilote sont applicables aux hélicoptères et 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 la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC – annexe du CCP;
- (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 la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC – annexe du CCP ne nécessitant pas d'affectation en équipage multiple.
- (d) Les CCP qui combinent à la fois les évaluations des compétences d'un seul pilote et d'un équipage multiple auront l'un des trois résultats suivants : succès, échec ou incomplet.

6.6 Jumelage de CCP avec d'autres évaluations et/ou SOP

- (1) Évaluations par une autre autorité réglementaire
 - (a) Les exigences réglementaires d'un CCP canadien diffèrent de celles des vérifications de compétence administrées et menées par d'autres autorités nationales (p. ex. FAA, AAC, etc.). Un CCP canadien doit être effectué indépendamment et n'être jumelé à aucune autre vérification de compétences relevant d'une autorité étrangère.
- (2) Évaluations par Transports Canada
 - (a) Un CCP peut être combiné à une autre évaluation canadienne (p. ex. le contrôle de compétence de vol aux instruments [CCVI]) à condition que tous les éléments de chaque évaluation soient couverts.
- (3) Évaluations utilisant les différentes SOP des exploitants aériens
 - (a) Lorsque deux candidats provenant d'exploitants aériens différents qui utilisent des SOP différentes sont jumelés, les CCP doivent être traités comme des CCP à candidat unique avec le soutien d'un pilote remplaçant.

6.7 CCP sur simulateur

- (1) Exigences relatives au simulateur
 - (a) Les dispositifs de formation simulant le vol (DFSV) sont évalués et certifiés par le Programme national d'évaluation des simulateurs (PNES) de Transports Canada. Le site Web suivant fournit des renseignements sur les exigences de certification et les DFSV actuellement approuvés :
<https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/CAS-SAC/aasftddevsaas.aspx?lang=eng&lang=eng&GoCTemplateCulture=fr-CA>
 - (b) Le Manuel des simulateurs d'avions et d'hélicoptères (TP 9685) contient des renseignements détaillés concernant les exigences de certification.
 - (c) Un simulateur utilisé pour un CCP doit répondre aux critères suivants :

- (i) Certification – Certifié conformément à l'article 606.03 du RAC – Équipement d'entraînement synthétique de vol et au Manuel des simulateurs d'avions et d'hélicoptères (TP 9685) pour les règles de vol applicables au PPC (VFR et/ou IFR).
 - (ii) Exigences des *Normes de service aérien commercial* – Répondre aux exigences applicables énoncées dans la norme appropriée
Remarque : consulter les renseignements sur le CCP contenus dans les programmes de formation des niveaux A à D et dans les annexes portant sur le CCP elles-mêmes.
 - (iii) Approches IFR – Le cas échéant, le certificat de qualification du simulateur délivré par Transports Canada doit contenir suffisamment d'approches de précision et de non-précision (y compris des approches RNP) pour satisfaire aux exigences du CCP.
 - (iv) Approches indirectes – Le cas échéant, faire figurer une approche indirecte sur le certificat de qualification du simulateur délivré par Transports Canada pour satisfaire aux exigences du CCP.
Remarque : Un PVA peut approuver une approche indirecte supplémentaire en utilisant les procédures du chapitre 7 du Manuel des simulateurs d'avions et de giravions (TP9685).
 - (v) Représentations visuelles – Il est interdit d'utiliser des représentations visuelles génériques. Seule l'utilisation de représentations visuelles approuvées pour la qualification et de représentations visuelles personnalisées approuvées est autorisée, comme l'indique le certificat de qualification du simulateur délivré par Transports Canada.
- (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. Pour les approches indirectes, un minimum de 50 pieds au-dessus des minimums est approprié et conforme au manuel des simulateurs d'avions et d'hélicoptères (TP 9685).
- (3) Communications
- (a) Le simulateur doit être doté d'un système d'intercommunication bidirectionnelle permettant d'établir une bonne communication avec le PVA et qui doit servir durant la vérification 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 dans un message radio.
 - (b) Le PVA doit :
 - (i) transmettre des autorisations et des instructions claires 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.

Remarque : Un bon exemple d'autorisation de l'ATC réaliste qui pourrait ne pas communiquer une attente claire à l'équipage est l'altitude d'autorisation d'attente. En cas de doute sur le niveau à atteindre, il incombe à l'équipage de demander des éclaircissements.

- (c) Les PVA peuvent souhaiter consulter l'un des nombreux guides de phraséologie fournis par NAV Canada sur les autorisations VFR, IFR, pour le trafic au sol et RNAV.
- (5) Exploitation du dispositif
- (a) La personne qui exploite le dispositif de formation simulant le 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 de la vérification en vol en conformité avec le profil ou la séquence des actions précisés 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 la vérification 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 du profil du vol, de la séquence des événements et des autorisations qui devront être accordées avant la vérification en vol. Le fait d'avoir l'assistance d'une personne pour faire fonctionner le dispositif n'exempte pas le PVA de sa responsabilité de s'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 de rendre l'exercice le plus près de la réalité, le CCP doit, autant que possible, se dérouler en temps réel. Le PVA doit faire preuve de jugement et limiter le recours au gel d'une position et au repositionnement.
 - (b) Avant de relancer un simulateur après un repositionnement ou un gel de position, les PVA doivent confirmer que le simulateur et les candidats sont prêts à reprendre le contrôle. Cela nécessitera souvent que le PVA demande des reconfigurations de l'aéronef (p. ex. sélection des positions du train et des volets) et des actions de programmation du SGV (p. ex. renvoi des vitesses dérivées du SGV). Les PVA doivent également s'assurer que les candidats ont bien la connaissance de la situation.
- (7) Documents disponibles
- (a) Le candidat à la vérification en vol 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. Lorsqu'un exploitant aérien n'a pas assigné de siège à chaque poste attribué (c.-à-d. qu'un CDB ou SIC peut occuper le siège de gauche ou de droite), le candidat au CCP peut occuper l'un ou l'autre siège.
- (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 pour lequel des situations de non-utilisabilité ou de déficiences 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 PVA.
 - (b) Dans le cas des simulateurs approuvés par la FAA, les cas de non-utilisabilité sont indiqués sur la liste des éléments manquants, fonctionnant mal ou défectueux (MMI) 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 (p. ex. une pompe hydraulique entraînée par moteur cessera de fonctionner si son moteur tombe en panne), ou bien résulter d'une action du candidat. Ne pas simuler de 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 la vérification 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 avec succès. Si elles sont consignées et disponibles, ces données devraient être communiquées au candidat au cours du compte rendu de vérification en vol et conservées par le PVA.
 - (b) Il est suggéré (mais non obligatoire) de conserver une copie papier de ces données et d'y faire référence dans la section des commentaires généraux du Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279). Ces renseignements pourraient être utiles en cas d'appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

6.8 CCP et vérification en ligne – Avion

- (1) Dans certaines conditions, les CCP et les vérifications en ligne peuvent être effectués dans un aéronef. 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. Il doit en tout temps demeurer alerte à tout danger potentiel et a le devoir d'intervenir de manière appropriée pour maintenir la sécurité du vol. 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) Il doit être certifié conformément aux règlements de navigabilité et par le fabricant pour fonctionner selon les règles de vol applicables à la vérification en vol (VFR et/ou IFR). Tous les équipements et instruments de l'aéronef applicables aux certifications doivent être approuvés, installés et en état de fonctionnement.
 - (ii) Si la vérification en vol comprend la délivrance d'une qualification de vol aux instruments initiale ou est effectuée aux fins d'un contrôle de compétence de vol aux instruments (CCVI), l'aéronef doit également satisfaire aux exigences relatives à l'aéronef et à l'équipement énoncées dans le Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments (TP 9939 ou TP 15099) ou dans la circulaire d'information (CI) 401-004 Conduite des contrôles des compétences de vol aux instruments, selon le cas.
 - (iii) L'aéronef doit être piloté conformément aux exigences de 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 vérifications en vol doivent être équipés de doubles commandes en parfait état de fonctionnement et de moyens de communication audio et verbale satisfaisants et appropriés.
- (4) Conditions météorologiques (CCP uniquement)
- (a) Les conditions météorologiques réelles et/ou prévues doivent permettre la réalisation en toute sécurité de tous les exercices de test en vol prévus.
- (5) Siège 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 (p. ex. CDB ou SIC), si des assignations de sièges spécifiques s'appliquent à l'aéronef ou SOP de l'exploitant.
- (6) Siège 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 au 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.
- (7) 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.

6.9 CCP effectué à bord d'un aéronef et dans 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.

6.10 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.
- (b) Une personne assignée au poste de remplaçant doit posséder une connaissance suffisante des SOP de l'exploitant, des procédures des listes de vérification et de toute autorisation spéciale/approbation spécifique applicable. En outre, un remplaçant doit avoir une connaissance suffisante de tous les documents énumérés dans la section 6.2 (1) du présent manuel.
- (c) Un CCP et un certificat médical (ou l'équivalent étranger) valides pour le type d'aéronef sont normalement exigés. Lorsqu'un remplaçant fournit une assistance dans un dispositif de formation simulant le vol, il peut respecter les exigences normales du CCP et les exigences médicales en se conformant à ces mêmes exigences telles qu'elles figurent dans le présent manuel pour les PVA délégués (simulateur seulement) ou qu'elles sont établies dans les *Normes de service aérien commercial* pour les pilotes en formation (dispositif d'entraînement synthétique).
- (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 candidate 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 est affectée à un poste d'aéronef dans le seul but 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 pour retirer des privilèges à cette personne si elle échoue à sa tâche d'offrir le niveau approprié de soutien attendu pendant le CCP.
- (c) Conformément aux points susmentionnés, aucune mesure administrative ou relative aux licences ne sera prise par une autorité de délivrance de Transports Canada contre une personne assumant les fonctions de remplaçant si celle-ci échoue à offrir 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 celui de l'équipage de conduite, il doit trouver un autre remplaçant.
- (b) Le mauvais rendement d'un remplaçant peut causer des inquiétudes sur le plan 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.
- (c) Un PVA a le pouvoir discrétionnaire d'évaluer la vérification en vol comme incomplète plutôt que comme une tentative infructueuse s'il détermine que le pilote remplaçant a été le seul facteur contribuant à la performance infructueuse de l'équipage. Dans ce cas, le retour d'information doit être communiqué par écrit à l'exploitant et/ou au prestataire de formation. L'autorité de délivrance de Transports Canada doit être informée.

6.11 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 ses fonctions, 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. Cela est acceptable sous réserve des conditions suivantes :
 - (i) Deux commandants de bord :
 - (A) S'il s'agit de deux commandants de bord (ou candidats), la personne qui assume le rôle de commandant en second connaît bien les tâches associées à cette fonction;
 - (ii) Deux commandants en second :
 - (A) S'il s'agit de deux pilotes commandants en second (ou candidats), 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.

6.12 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 commandant de bord et d'un commandant en second), ils sont tous deux assujettis à parts égales au risque d'échec de l'équipage de conduite dans le cadre de leurs évaluations respectives.
- (3) Exceptions au risque d'échec partagé par l'équipage de conduite
 - (a) Erreurs imputables au pilote aux commandes (PC)
 - (i) Les erreurs imputables au pilote aux commandes (PC), pour lesquelles 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) Les erreurs imputables au pilote aux commandes pour lesquelles le soutien du pilote surveillant (PM) a été approprié seront également attribuées au PC plutôt qu'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 assujéti au risque partagé par l'équipage de conduite.
- (c) Affectation non habituelle à un poste ou à une fonction
- (i) Rendement du pilote aux commandes
 - (A) Un candidat affecté à une fonction ou à poste non habituel, mais qui ne sera pas affecté à cette fonction ultérieurement, ne s'expose pas au risque de perte de privilège à l'égard de son rendement à titre de pilote aux commandes.
 - (ii) Rendement du pilote surveillant
 - (A) Puisque le poste et la fonction d'un candidat doivent être cohérents avec ses affectations opérationnelles ultérieures, un candidat qui se voit attribuer un siège standard et/ou une position de service (au cours d'un CCP) **est** susceptible de compromettre les performances du PM.

Remarque : Par exemple, un candidat commandant en second (SIC) occupant un siège de commandant de bord (CDB) et assumant ses fonctions (aux fins du jeu de rôle) **n'est pas** soumis à un risque **autre que** les évaluations du rendement en service du PM. Se référer aux critères de rendement en service du PM figurant dans le guide de test en vol approprié du CCP.

6.13 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.

Circonstance autorisée	Environnement	Remarques
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

Circonstance autorisée	Environnement	Remarques
		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.
Distraction 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 de performance	Simulateur ou aéronef	<p>Un PVA peut autoriser un candidat à reprendre un seul exercice de test en vol non réussi, sous réserve de toutes les conditions suivantes :</p> <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 l'aéronef (en avion seulement); 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; 5. L'infraction à la réglementation n'était pas intentionnelle. <p>Application</p> <p>Le PVA doit s'abstenir de faire des commentaires sur l'erreur et permettre au candidat de finir la vérification en vol afin de s'assurer qu'aucun autre exercice de test en vol n'a été noté deux (2) ou un (1).</p> <p>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.</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</p>

Circonstance autorisée	Environnement	Remarques
		<p>candidat de décrire son rendement pour l'exercice pour lequel la note de un (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 un (1).</p> <p>Suivi administratif</p> <p>Si un exercice de test en vol est répété, la note attribuée pour la reprise sera basée uniquement sur le rendement de la reprise.</p> <p>Il doit être indiqué dans le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26 0249/26 0279) que l'exercice a été répété. Voir les instructions pour remplir le document dans le chapitre 7 pour plus de détails.</p>

6.14 Publications actuelles et base de données du FMS

- (1) Que la vérification en vol soit effectuée dans un simulateur ou dans un aéronef, les publications d'approche et les bases de données FMS doivent être à jour. Les publications d'approche doivent être obtenues auprès de sources réputées telles que NAV Canada, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) ou Jeppesen.

6.15 Groupe d'aéronefs (avion) – Regroupement aux fins de CCP

- (1) Lorsqu'un exploitant assujéti à la sous-partie 703 ou 704 du RAC a été autorisé à incorporer le groupe d'avions aux fins de CCP (renouvellement seulement), le PVA se conformera au programme de la compagnie et à la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) connexe du RAC (p. ex., partie VII – NSAC du RAC, article 723.88, ANNEXE II - Regroupement aux fins du CCP).

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

- (1) En général, les PVA ont plus d'expérience dans l'exécution des vérifications en vol que les candidats n'en ont à subir une vérification. 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 de poser 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.

6.17 Participants et observateurs

- (1) Même les pilotes les plus expérimentés peuvent ressentir une certaine pression et de l'appréhension pendant les vérifications en vol. Le PVA doit créer une atmosphère propice à une bonne démonstration des aptitudes du candidat.
- (2) Afin de réduire 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.

6.18 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 (TATC) au sujet d'une vérification en vol. 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 montré que le fait de consigner des renseignements sous forme écrite tend à faciliter la mémorisation de ces renseignements. Consigner les renseignements par écrit peut aider à clarifier et à relier les faits dans un ordre chronologique. Des études indiquent 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 dont on peut se remémorer. Les notes manuscrites se sont avérées être les plus 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, notamment :
 - (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) Contenu

- (i) Les notes d'un PVA ne devraient faire état que des faits pertinents à l'événement. Les remarques, les commentaires et les opinions personnelles ne devraient pas être consignés.
- (b) Lisibilité et compréhensibilité
 - (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.

6.19 Entraînement en vol 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.

6.20 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 le rendement 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/VFR de trois (3) personnes à la fois, lorsque les candidats ne sont pas jumelés;
 - (c) CCP/IFR de deux (2) personnes à la fois (ou un CCP/IFR et un CCP/VFR), lorsque les candidats ne sont pas jumelés.
- (2) Les PVA représentent le ministre lorsqu'ils effectuent des vérifications en vol. Les PVA ne doivent pas laisser les pressions commerciales ou de calendrier exiger un effort déraisonnable de leur part.
- (3) Dans le cadre du suivi administratif des PVA, l'autorité de délivrance de Transports Canada examinera son calendrier des vérifications en vol et pourra répondre à ses préoccupations par

des discussions, des conseils oraux et, si nécessaire, la suspension des autorisations en raison de la persistance d'habitudes déraisonnables en matière de calendrier.

6.21 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 plus de 50 % de la formation initiale, périodique ou d'avancement en vol sur le type d'aéronef qui sera utilisé pour le CCP.
- (2) Le PVA ne doit pas avoir participé à une séance d'entraînement en vol (p. ex, une séance d'entraînement sur simulateur) immédiatement avant un CCP sur ce candidat.
- (3) L'autorité de délivrance de Transports Canada peut examiner ces exigences et possiblement l'annuler si le PVA lui présente une demande écrite et justifiée. S'il est dérogé aux exigences et que le CCP implique la délivrance d'une qualification, une copie de la renonciation écrite doit être jointe au formulaire 26-0083 (Demande d'annotation de qualification).

6.22 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 et approbations spécifiques;
 - (d) les listes de vérification de l'aéronef;
 - (e) les procédures d'utilisation normalisées (SOP).

6.23 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.

6.24 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 sur la vérification en vol;
- (g) Formalités administratives et conclusion.

6.25 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.

6.26 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 documents 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 un (1) qui respecte les normes médicales pour la licence;
 - (ii) S'il n'a pas de CDA, le candidat doit présenter une licence temporaire (formulaire 26-0265) et un certificat médical temporaire (formulaire 26-0055); ou
 - (iii) Un certificat de validation de licence étrangère en cours de validité délivré conformément aux articles 401.07 du RAC et 421.07 des *Normes de service aérien commercial*.

Remarque 1 : Restrictions médicales et preuves à l'appui – Lorsqu'une restriction médicale est indiquée dans un CDA ou un certificat médical temporaire (formulaire 26-0055), un PVA peut demander à voir les preuves à l'appui (p. ex., une lettre de Transports Canada détaillant la restriction). Les PVA ne sont pas autorisés ou qualifiés à évaluer la conformité d'un candidat pilote aux conditions décrites dans les preuves à l'appui et on ne s'attend pas à ce qu'il le fasse.

Remarque 2 : Restrictions médicales et CCP effectués en simulateur – Lorsqu'une restriction médicale impose à un candidat pilote d'être accompagné d'un autre pilote titulaire d'une licence de pilote sans restriction et valide sur le plan médical, avec la catégorie, la classe et la qualification appropriées pour le vol prévu, cette restriction ne s'applique pas dans le cadre d'un CCP effectué en simulateur.

Remarque 3 : Absence de certificat médical valide et CCP en simulateur –

Lorsqu'un candidat n'est pas titulaire d'un certificat médical valide et qu'aucune dispense préalable n'a été demandée, le CCP peut se dérouler en simulateur à condition que le candidat soit titulaire de la qualification de type et de la qualification de classe de l'aéronef, le cas échéant, et qu'il cherche à obtenir les éléments suivants :

- (A) Une accréditation de PVA (simulateur uniquement), et/ou
 - (B) Une autorisation de pilote d'entraînement (dispositif d'entraînement synthétique).
- (b) Privilèges de la licence de pilote par rapport au statut de membre d'équipage
- (i) Dans un service aérien commercial relevant de la partie VII du RAC, le statut du membre d'équipage est lié aux privilèges de sa licence. Cela s'applique également au CCP.
 - (ii) Une licence de pilote de ligne (ATPL), par exemple, est nécessaire pour être désigné comme commandant de bord sur un avion si le document relatif à l'équipage de conduite minimal pour cet avion spécifie un équipage de conduite minimal de deux pilotes. Le titulaire d'une licence de pilote professionnel, dans ce cas, ne peut être désigné que comme commandant en second.
 - (iii) Les CCP à l'appui d'une demande d'ATPL
 - (A) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel qui a l'intention d'utiliser un CCP à l'appui d'une demande d'ATPL peut être désigné comme commandant de bord (CDB) pendant un CCP avec la coordination et l'approbation préalable de l'autorité de délivrance de Transports Canada.
 - (B) Reportez-vous à la section « Demander les services de PVA » de ce manuel pour plus d'informations.

Remarque : Alors que de nombreux documents juridiques (p. ex., un CDA) perdent leur validité s'ils sont modifiés de quelque manière que ce soit, un certificat restreint d'opérateur radio avec compétence aéronautique (ROC-A), s'il est exigé pour un examen, peut être considéré comme valide s'il est plastifié (avec une signature).

- (4) 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. Cette procédure s'applique également aux vérifications en vol ultérieures après une vérification en vol infructueux. Dans le cas d'un contrôle de reprise, il revient à la personne qui a donné la formation supplémentaire de signer la lettre de recommandation.
- Remarque :** Lorsque les PVA sont parrainés par un exploitant aérien, un délégué (mentionné ci-dessus) peut être représenté par les procédures administratives de cet exploitant aérien. Le PVA demeure toutefois responsable de l'admissibilité d'un pilote à la vérification en vol.
- (b) Les éléments suivants ne sont pas inclus dans la formation au sol exigée :
 - (i) La formation préparatoire de la compagnie;

- (ii) la contamination des surfaces (saisonnier);
 - (iii) les marchandises dangereuses;
 - (iv) l'initiation au vol en haute altitude;
 - (v) la survie;
 - (vi) l'entretien courant de l'aéronef et l'assistance technique;
 - (vii) les travaux élémentaires.
- (c) La recommandation doit être signée et datée dans les 30 jours précédant le CCP, ce qui confirme que le dernier jour de formation en vol ou en simulateur a été effectué dans les 30 jours précédant le CCP.
- (d) La recommandation écrite doit être conservée dans le dossier de formation des candidats tenu par l'exploitant aérien.
- (e) Contrôle alternatif de compétente pilote - Contrôle de compétence pilote (CCP) par phases
- (i) Se reporter à la circulaire d'information (IC) 700-062 pour obtenir des renseignements sur les recommandations du CCP applicables aux CCP par phases.
- (6) Exigences supplémentaires
- (a) Si des privilèges temporaires sont demandés pour une nouvelle qualification de type, une qualification initiale de vol aux instruments, ATPL-A ou ATPL-H sont exigés, le formulaire de demande de TC approprié doit être dûment rempli et accompagné d'une preuve que le candidat satisfait aux exigences en matière de connaissances et d'expérience (p. ex., INRAT, IATRA, HATRA, ATPL-A, ATPL-H, SARON, SAMRA, HARON, HAMRA), et d'une recommandation écrite par une personne qualifiée. Il incombe au PVA d'examiner les sections applicables du RAC pour confirmer que les exigences en matière de connaissances et d'expérience susmentionnées ont été remplies avant d'effectuer le CCP.
 - (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.
 - (c) En plus des exigences ci-dessus, les exigences supplémentaires suivantes doivent être remplies pour mener un CCP dans le but de délivrer une qualification sur type à un candidat qui n'est pas associé à un exploitant aérien en vertu de la partie VII du RAC :
 - (i) Le programme et la personne qui dispense la formation au sol et en vol doivent être acceptés par l'autorité de délivrance de Transports Canada.
 - (ii) Un résumé du CCP proposé (scénario ou plan d'action) doit être accessible par l'autorité de délivrance de Transports Canada avant le CCP.
 - (iii) La déclaration suivante doit être écrite dans la section des commentaires du rapport de test en vol : « PPC non valide pour les opérations effectuées en vertu de la partie VII du RAC ».
- (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 se déclare apte à le faire.
- (8) Documents non disponibles

- (a) À moins que l'entreprise ait mis en place des procédures approuvées par l'autorité de délivrance de 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 toute 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) Par formation pertinente, on entend 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.

6.27 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) Voici les pièces d'identité avec photo qui sont acceptables :
 - (i) un carnet de documents 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 CDA valide, avec un certificat médical valide de catégorie un (1) respectant les normes médicales prescrites pour la délivrance de la licence;
 - (ii) S'il n'a pas de CDA, le candidat doit présenter une licence temporaire (formulaire 26-0265) et un certificat médical temporaire (formulaire 26-0055).
 - (iii) Un certificat de validation de licence étrangère valide délivré conformément aux articles 401.07 du RAC et 421.07 des *Normes de service aérien commercial*.
- (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 jugé apte à passer 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 se déclare apte à le faire.
- (7) Documents non disponibles
 - (a) À moins que l'entreprise ait mis en place des procédures approuvées par une autorité de délivrance de 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 toute la formation prescrite dans le plan de formation agréé de l'exploitant.

6.28 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. Il s'agit d'examiner les aspects fonctionnels de la vérification en vol et de mettre le candidat à l'aise. En règle générale et dans le cadre d'une vérification en vol, 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) L'exposé sur la vérification en vol doit établir une relation cordiale et professionnelle avec les candidats pour favoriser la confiance et la communication ouverte, et mettre les candidats à l'aise.
- (5) Les éléments suivants de la séance d'information sont obligatoires (le cas échéant).
 - (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 d'avancement.

- (I) 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
 - (I) 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 de l'équipage et assignation des sièges
 - (i) Le poste de travail de l'équipage du candidat (c.-à-d. commandant de bord [CDB] ou commandant en second [SIC]) doit être établi pendant la séance.
Remarque : Le statut d'un membre d'équipage de conduite d'un service aérien commercial doit être en lien avec les privilèges que lui confère sa licence. Par exemple, le titulaire d'une licence de pilote professionnel ne peut pas agir en tant que commandant de bord sur un aéronef certifié nécessitant plus d'un pilote. Par conséquent, dans le meilleur des cas, ils ne pouvaient que subir un CCP de commandant en second.
 - (ii) L'attribution des sièges (c.-à-d. le siège gauche par rapport au siège droit) doit également être établie.
- (c) Autorisations spéciales/approbations particulières
 - (i) Les éléments faisant l'objet d'une autorisation spéciale/spécification d'exploitation associée à une certification initiale et qui devront être exécutés dans le cadre du CCP doivent être définis.
- (d) Exercices de test en vol
 - (i) Le PVA devrait indiquer au candidat que les exercices de test en vol sont tirés de la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC – annexe du CCP, du guide de test en vol approprié et de toutes les exigences connexes relatives à la vérification de l'autorisation/à l'approbation particulière spéciale;
 - (ii) Le PVA doit décrire les séquences prévues, le cas échéant, tout en protégeant les informations relatives aux événements d'urgence ou anormaux, si nécessaire.
- (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 des tentatives suivantes :
 - (A) une réussite;

- (B) un échec;
 - (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 doit jamais se sentir obligé de se précipiter en raison de contraintes de calendrier, mais doit répondre à toute anomalie ou urgence simulée avec le niveau de précipitation 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 demander 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 minimums d'approche;
 - (ii) Le pilote ou l'équipage doit déterminer si la météo est propice 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 minimums 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 doivent être respectées. Elles peuvent avoir été établies par l'exploitant ou adoptées à partir des bonnes méthodes de vérification décrites dans le présent document.
- (n) Statut du PVA au sein de l'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 PVA 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) Réalisme – Simulateur
 - (i) L'utilisation de casques, de ceintures-baudriers et le réglage des fréquences radio seront les mêmes que pour les opérations normales, dans la mesure du possible.
- (r) Réalisme – Avions
 - (i) Si des scénarios réalistes doivent être présents lors de chaque exercice de test en vol, il est essentiel que le scénario de vérification n'entrave pas la sécurité des opérations de l'aéronef.
- (s) 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.
- (t) 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 une situation anormale ou d'urgence résultant d'une intervention erronée ou d'une réaction inappropriée de la part du ou des candidats.
- (u) 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.
- (v) Défaillance réelle du simulateur
 - (i) En cas d'une défaillance du simulateur, le CCP sera interrompu et l'équipage en sera informé immédiatement. Le PVA déterminera s'il est possible de reprendre le CCP.
- (w) 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 la vérification en vol (si possible).
- (x) Automatisation
 - (i) La manipulation et l'utilisation de l'automatisation seront discutées.
- (y) 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.
- (z) Différences entre un simulateur et un aéronef
 - (i) Toutes les différences entre le simulateur et l'aéronef susceptibles d'avoir une incidence sur le rendement de l'équipage de conduite doivent être abordées.
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 système de gestion de vol (SGV), les systèmes de surveillance électronique et autres sont parmi les éléments qui doivent être couverts.
- (aa) 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.
- (bb) Prise de notes
 - (i) Les candidats doivent être informés du fait que le PVA prendra des notes pendant la vérification en vol.
- (cc) 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 de la gestion des menaces et des erreurs (GME) par l'équipage de conduite, ainsi que dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire de la notation par les PVA.
- (dd) Position de départ - Simulateur
 - (i) Le PVA doit préciser si le CCP débutera de la même façon qu'un premier ou qu'un second vol de la journée 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.
- (ee) 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.
- (ff) Conclusion de la séance d'information sur la vérification en vol

- (i) Une fois la séance d'information terminée, le PVA donnera l'occasion aux candidats de demander toute clarification nécessaire avant de passer à la phase suivante de la vérification en vol.

6.29 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 pour un CCP. Elle est toutefois obligatoire et vise plusieurs objectifs. L'objectif est 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) La séance d'information est donnée à chaque candidat individuellement, sauf dans le cas de candidats jumelés pour former un équipage. Du temps doit être prévu pendant et après la vérification en vol pour répondre aux questions du candidat.
- (4) La séance d'information est donnée à chaque candidat individuellement, sauf dans le cas de candidats jumelés pour former un équipage. Les éléments suivants doivent être abordés pendant la séance d'information. Il se peut que le PVA réorganise, combine ou même déplace 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;
 - (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 ou pilote de relève en croisière).
 - (ii) Les sièges doivent être dûment assignés.
 - (c) Norme de rendement
 - (i) L'aéronef doit être utilisé conformément au MVA, aux 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;
 - (C) une tentative incomplète.
 - (e) Durée prévue
 - (i) La vérification en ligne débutera à l'enregistrement à l'arrivée et se poursuivra 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 d'ATC, les SOP et le manuel des opérations aériennes de l'exploitant.
- (h) Coordination normale de l'équipage et SOP
 - (i) Une coordination normale de l'équipage et l'utilisation de SOP sont exigées.
- (i) Prise de notes
 - (i) Le PVA prendra des notes brèves, factuelles et discrètes pendant le contrôle. Cela ne doit pas distraire 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 de la GME et du pouvoir discrétionnaire du PVA.
- (k) Conclusion de la séance d'information sur la vérification en vol
 - (i) Une fois la séance d'information terminée, le PVA donnera l'occasion aux candidats de demander toute clarification nécessaire avant de passer à la phase suivante de la vérification en vol.

6.30 Évaluation au sol – CCP

- (1) Les connaissances techniques et en matière de planification de 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/la planification de vol. Pour plus d'information, reportez-vous à l'annexe du CCP de la NSAC 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 créer un niveau de fatigue mentale qui pourrait influencer sur le rendement des candidats lors de l'évaluation en vol;
 - (b) Le champ d'application et les critères de rendement sont précisés dans la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC, le CCP applicable et la qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol.
 - (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 interreliés.
- (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.
- (4) CCP à équipage multiple
- (a) Lorsque l'exploitation d'un aéronef nécessite un équipage multiple, les candidats peuvent être évalués ensemble. Dans toutes les autres circonstances, les candidats à la vérification en vol doivent être évalués individuellement et séparément.
- (5) Ressources disponibles pour le 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 à la disposition des candidats peuvent comprendre les MVA/RFM, les manuels de référence rapide (QRH), le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) et les publications de règles de vol aux instruments (IFR) telles que les cartes et les tableaux d'approche.
- (6) Évaluation des connaissances techniques et de la planification de vol
- (a) Si un candidat échoue à l'évaluation des connaissances techniques ou de la planification de vol, la vérification en vol doit être interrompue sans passer à la phase d'évaluation en vol. Toutefois, un compte rendu sur la vérification en vol approprié est fourni.
- (7) Passage à l'étape du vol d'un CPP
- (a) Immédiatement après l'évaluation au sol, le candidat sera informé des résultats. Si l'évaluation est réussie, le PVA ne donnera pas de compte rendu sur les détails de l'évaluation avant que le CCP soit terminé. L'évaluation au sol doit être corrigée à 100 % lors du compte rendu du CPP.

6.31 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.

6.32 Exposé avant vol – CCP

- (1) Un exposé avant le vol (le cas échéant) doit être effectué conformément aux SOP de l'exploitant, que l'évaluation en vol soit effectuée dans un simulateur ou dans un avion. Ceci afin de favoriser les comportements normaux de l'équipage avant l'évaluation en vol. Le PVA se contentera d'observer et ne participera pas, sauf s'il agit également en tant que membre d'équipage.
- (2) Aucune évaluation formelle de l'exposé avant vol n'est à fournir.

6.33 Exposé avant vol – Vérification en ligne

- (1) Un exposé avant le vol (le cas échéant) doit être effectué conformément aux SOP de l'exploitant. Le PVA se contentera d'observer cet exposé, à moins qu'il n'agisse également en tant que membre d'équipage.
- (2) Une évaluation formelle de l'exposé avant vol (c.-à-d. l'exposé de l'équipage) doit être fournie.

6.34 Évaluation en vol – CCP

- (1) Se référer à la partie VII – NSAC du RAC – annexe du CCP, la version applicable du guide CCP et la qualification de type d'aéronef et d'autres sections du présent manuel pour des renseignements sur les politiques concernant la phase d'évaluation en vol.

6.35 Évaluation en vol – Vérification en ligne

- (1) Consultez la version applicable du guide de la partie VII – NSAC du RAC, du guide Contrôle de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – test en vol et d'autres sections de ce manuel pour obtenir des renseignements sur les politiques concernant la phase d'évaluation en vol.

6.36 Compte rendu après vol – CCP

- (1) Nonobstant les SOP de l'exploitant, le PVA peut combiner un compte rendu après vol avec le compte rendu sur la vérification en vol.

6.37 Compte rendu après vol – Vérification en ligne

- (1) Un compte rendu après vol doit être effectué conformément aux SOP de l'exploitant. Nonobstant les SOP de l'exploitant, le PVA peut combiner un compte rendu après vol avec le compte rendu sur la vérification en vol.

6.38 Tentative de vérification en vol non terminée

- (1) Il peut arriver qu'il ne soit pas possible d'effectuer une vérification en vol en raison des circonstances :
 - (a) indépendantes de la volonté du ou des candidats;
 - (b) pour des raisons autres qu'une performance infructueuse (p. ex. le rendement lent, mais acceptable du candidat a fait en sorte qu'il n'a pas été possible d'achever tous les éléments de la vérification en vol 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 difficultés personnelles réelles (p. ex. une 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 test en vol que le candidat a terminés et réussis. En règle générale, les exercices de test en vol ne devraient être évalués qu'une seule fois. Le PVA peut évaluer n'importe quel exercice de test en vol à la lumière des critères suivants :
 - (i) il a des doutes quant à la compétence du candidat;
 - (ii) l'exercice de test en vol a été effectué dans le cadre des exigences normales d'un vol (p. 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) Si la deuxième séance est également interrompue pour des circonstances indépendantes de la volonté du candidat ou du PVA, la vérification suivante doit être une vérification en vol complète.

6.39 Notation d'une vérification en vol – Général

- (1) Il existe certaines différences réglementaires et opérationnelles entre les CCP d'avion et d'hélicoptère. Ces différences sont intégrées dans les politiques de notation ci-dessous.
- (2) En aucun cas, une tentative infructueuse de CPP ne pourra être considérée comme un événement de formation réussi.
- (3) Un échec à un CCP/IFR ne peut jamais devenir une réussite à un CCP/VFR.
- (4) Il existe un cas où le CCP d'un CDB non réussi peut être évalué autrement. L'option d'évaluation du CCP échoué (CDB) est décrite ci-dessous.

6.40 CCP – Critères de réussite et d'échec

- (1) Un CCP sera évalué comme un échec en présence de l'une des conditions suivantes :
 - (a) Commandant de bord (CDB)
 - (i) **un** élément de la vérification en vol ayant obtenu la note de un (1);
 - (ii) **trois** éléments de la vérification en vol ayant obtenu la note de deux (2).
 - (b) Commandant en second (SIC)
 - (i) **un** élément de la vérification en vol ayant obtenu la note de un (1);
 - (ii) **cinq** éléments de la vérification en vol ayant obtenu la note de deux (2).
 - (c) Pilote de relève en croisière (PRC)
 - (i) **un** élément de la vérification en vol ayant obtenu la note de un (1);
 - (ii) **trois** éléments de la vérification en vol ayant obtenu la note de deux (2).
- (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 et que le premier échoue, il ne peut plus assumer les fonctions de coéquipier pour la deuxième partie du même CCP, ou de tout autre CCP, et ce, au moins jusqu'à ce qu'il ait fait une formation de recyclage et qu'il ait été recommandé pour une nouvelle évaluation.

6.41 Vérification en ligne – Critères de réussite et d'échec

- (1) Une vérification en ligne sera évaluée comme non réussie uniquement par rapport aux exercices de vérification en vol énumérés dans les NSAC 725.106 et dans l'une des conditions suivantes :
 - (a) Commandant de bord (CDB)
 - (i) **un** élément de la vérification en vol ayant obtenu la note de un (1);
 - (ii) **trois** éléments de la vérification en vol ayant obtenu la note de deux (2) – voir Remarque ci-dessous.

- (b) Commandant en second (SIC)
 - (i) **un** élément de la vérification en vol ayant obtenu la note de un (1) – voir Remarque ci-dessous
 - (ii) **cinq** éléments de la vérification en vol ayant obtenu la note de deux (2) – voir Remarque ci-dessous
- (c) pilote de relève en croisière (PRC)
 - (i) **un** élément de la vérification en vol ayant obtenu la note de un (1) – voir Remarque ci-dessous
 - (ii) **trois** éléments de la vérification en vol ayant obtenu la note de deux (2) – voir Remarque ci-dessous

Remarque : Le critère d'échec ci-dessus, basé sur le nombre de deux (2), concerne environ 30 exercices de test en vol distincts figurant dans un rapport de test en vol du CCP.

Les exploitants aériens peuvent augmenter ces seuils de critères numériques sur la base d'**un rapport inférieur** aux éléments suivants :

- un deux (2) pour 10 exercices de vérification en vol – CDB et PRC, et
- un deux (2) par 6 exercices de vérification en vol – SIC.

- (2) Lorsqu'un PVA décide que la vérification en vol se soldera par un échec, il doit y mettre fin immédiatement.

6.42 Option CCP du commandant de bord qui n'a pas réussi au commandant en second qui a réussi

- (1) En général, un CCP qui se traduit par un échec ne sera pas transformé en un événement réussi, quel qu'il soit. Cela renvoie à la notion d'échec pouvant entraîner la perte de privilège. Il y a toutefois une exception.
- (2) L'échec d'un CCP de CDB peut être évalué comme la réussite d'un CCP de SIC, sous réserve de tous les éléments suivants :
 - (a) L'exploitant aérien n'a pas établi de modèle d'attribution des sièges (p. ex. le CDB occupe normalement le siège gauche).
 - (b) La performance du candidat répond aux critères de réussite du CCP de CDB.
 - (c) L'exploitant aérien sanctionne le changement d'évaluation d'un CCP de CDB non réussi en un CCP de SIC réussi.
 - (d) Le candidat est d'accord avec le changement d'évaluation d'un CCP de CDB non réussi en un CCP de SIC réussi.
 - (e) L'attribution de réussite à un CCP de SIC est consignée dans la section Remarques générales du rapport de test en vol du CCP.

6.43 Compte rendu sur la vérification en vol

- (1) Un compte rendu sur 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 du 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 sur la vérification en vol peut être combiné à un autre ou servir de compte rendu après vol.
- (4) Les PVA doivent éviter un examen chronologique exhaustif du vol et se concentrer 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, le document intitulé *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide des vérifications en vol* et 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 de 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 GRE en lien avec le milieu 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 usuelle au cours de laquelle le pilote n'a commis que des erreurs mineures et où un compte rendu facilité n'apporterait que peu de valeur ajoutée.
- (c) Tentative manquée
- (i) Le compte rendu traditionnel peut être utilisé pour une vérification en vol qui se solde par un échec. La méthode C-A-L n'est pas intégrée dans ce cas.
- (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 à une vérification concernant un aéronef monopilote peuvent toujours bénéficier de la méthode de compte rendu dirigé, mais le PVA peut juger la méthode de compte rendu traditionnel plus appropriée.
- (e) Quelle que soit la méthode de compte rendu utilisée, son but est d'encourager l'apprentissage et d'accroître les connaissances et la confiance du ou des candidats.

6.44 Le compte rendu traditionnel (vérification en vol)

- (1) Lors d'un compte rendu traditionnel, le PVA dirige les points de discussion;
- (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 connaissance de la situation et la prise de décision) qui sont évalués selon une échelle d'évaluation à quatre points, 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 doivent 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 l'ordre 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 les bons points sont soulignés en premier.
- (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.

6.45 Le compte rendu dirigé (vérification en vol)

- (1) Le compte rendu dirigé vient souligner l'autocritique du candidat. Cette méthode tire profit de l'expérience professionnelle du candidat pour améliorer l'apprentissage.
- (2) Durant 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 éprouvés 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, le leadership et les aptitudes en gestion, la connaissance de la situation et la prise de décision) qui sont évalués selon une échelle d'évaluation à quatre points. Les concepts connexes techniques et 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 mesure :
 - (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 sont atteints demeure celle du PVA, qui doit s'en acquitter en orientant plutôt qu'en menant 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 leurs rendements respectifs.
 - (iii) Le PVA doit donc diriger la discussion de façon plus directe.
 - (d) Niveau de facilitation faible
 - (i) Un niveau de facilitation faible n'indique 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 niveaux plus élevés 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 réaliser 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 point suivant du compte rendu.
- (5) Réalisation d'un compte rendu dirigé
- (a) Introduction et forme

- (i) L'introduction jette les bases du compte rendu. On devrait y décrire de manière explicite la façon dont l'équipage et le PVA participeront. On devrait également y présenter les éléments suivants :
 - (A) expliquer le rôle du PVA et définir les attentes quant à la participation des membres d'équipage;
 - (B) expliquer la raison d'être du compte rendu dirigé;
 - (C) expliquer la forme ou le modèle qui sera utilisé (p. ex. méthode C-A-L);
 - (D) indiquer 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. Il peut être formel ou informel. L'ordre du jour doit inclure les domaines dans lesquels les performances sont bonnes ou mauvaises, mais surtout tout exercice de test en vol 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 le présent manuel.
- (6) **Techniques et pratiques recommandées**
 - (a) Voici des techniques et des pratiques recommandées. 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 donner un cours magistral ou de prononcer 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) Utiliser 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 le plus possible.
 - (viii) S'assurer de discuter des points techniques et des points non techniques.
 - (ix) Gardez la discussion 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 la parole le plus possible.
- (xii) Poser des questions commençant par quoi, comment et pourquoi (questions ouvertes).
- (xiii) Reformuler 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) Poser 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) Renforcez le bon rendement de l'équipage à la suite de l'analyse de l'équipage.

6.46 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 sur la vérification en vol.
- (2) C-A-L correspond à GRE (CRM en anglais), analyse (et évaluation) et vol de ligne (line flying).
- (3) La méthode C-A-L de compte rendu après vol garantit la participation des membres de l'équipage de conduite à l'examen et à l'analyse détaillés des éléments non techniques (comme la GRE) de l'évaluation. Elle va plus loin en établissant 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*, mars 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-il été géré de cette manière?
L	<p>Opérations en ligne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Discuter de la nature du lien qui existe 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 similaires sur la ligne?

6.47 Compte rendu après un échec à une tentative de vérification en vol – CCP et vérification en ligne

- (1) En cas d'échec d'une tentative de vérification en vol, les PVA doivent utiliser la méthode traditionnelle de compte rendu.
- (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 pas 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 PEN, 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) Une autorité de délivrance de 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 CCP, mais qui va maintenir son statut actuel :
 - (A) jusqu'à ce qu'une prochaine tentative pour le renouveler soit réussie;
 - (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.
 - (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) Les autorités de délivrance de Transports Canada ne délivrent 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.

6.48 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.

6.49 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.

6.50 Nouvelles tentatives de vérification en vol

- (1) Formation de rattrapage et recommandation
 - (a) Avant d'envisager une nouvelle tentative de vérification en vol, le candidat doit recevoir une formation de rattrapage sur tous les éléments ayant reçu une note de un (1) ou deux (2).
 - (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.
 - (c) La recommandation écrite doit être conservée dans le dossier de formation des candidats tenu par l'exploitant aérien.
- (2) Crédits pour les exercices de test en vol
 - (a) Aucun des exercices effectués dans le cadre de la première vérification en vol que le candidat a échoué ne peut être crédité pour la tentative suivante.
- (3) PVA assigné à une nouvelle tentative de CCP
 - (a) Dans le cas d'une deuxième tentative du candidat au CCP, l'autorité de délivrance de Transports Canada doit être informée. Le même PVA peut être assigné à la discrétion de l'exploitant.
 - (b) Dans le cas d'une troisième tentative du candidat au CCP, l'autorité de délivrance de Transports Canada doit être notifiée et guidera l'affectation, dans l'ordre suivant, de l'un des pilotes vérificateurs suivants :
 - (i) Un ISAC;
 - (ii) Un PVA différent;
 - (iii) Le PVA d'origine, avec l'accord du candidat.
- (4) PVA assigné à une nouvelle tentative de vérification en ligne
 - (a) La désignation d'un PVA pour toute nouvelle tentative de vérification en ligne est laissée à la discrétion de l'exploitant.

7.0 Administration

Instructions importantes pour remplir le document

Le manuel du PVA fournissait précédemment des instructions sur la manière de remplir les formulaires suivants :

- Rapport de test en vol – Contrôle de compétence du pilote (formulaires 26-0249/26-0279)
- Qualification de membre d'équipage de conduite/Licence – Formulaire d'annotation d'une qualification (formulaire 26-0083)
- Carnet de documents d'aviation (CDA)
- Licence temporaire (formulaire 26-0266)
- Fiche d'attestation conférant des avantages supplémentaires (formulaire 26-0267)

En raison de l'élaboration et du déploiement des formulaires de rapport en ligne, cette information a été déplacée vers le bulletin de PVA n° 01/24 qui se trouve sur le site Web du programme PVA/EPAQ, où les directives peuvent être mises à jour plus fréquemment.

Remarque : les formulaires 26-0249/26-0279 ont été remplacés par le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada.

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 protégés. Ces dossiers doivent être conservés dans un lieu sûr. Les documents électroniques et/ou papiers sont acceptés.
- (2) Les dossiers (p.ex. 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) (p.ex. certificat de cours);
 - (b) la date d'achèvement du programme de formation périodique d'équipage de conduite approuvé le plus récent (formation au sol et en vol) (p.ex. certificat de cours);
 - (c) la date du CCP réussi le plus récent du PVA (c.-à-d. Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) ou d'autres moyens de conformité approuvés (p. ex. lettre ou courriel du fournisseur de formation);
 - (d) une copie de la version la plus récente du formulaire 26-0844 – *Rapport de contrôle du PVA* que ce dernier a réussi;
 - (e) une liste des vérifications en vol précédentes que le PVA a effectuées;
 - (f) des copies du Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279), 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; et
- (h) la lettre d'accréditation de PVA.

Remarque : Le compte du portail monTC d'un PVA conserve des copies des Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada soumis/acceptés et (pourvu qu'ils ne soient pas effacés) incomplets. Ce service peut être utilisé pour la tenue de dossier. Toutefois, un journal de ces rapports devrait être tenu.

- (3) Exigences relatives à la conservation des documents
 - (a) Tous les documents du PVA pertinents (p. ex., les rapports d'essais en vol du CCP soumis) 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 prêts à produire ces dossiers lors de chaque contrôle des 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 remplies, 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 détaillées sont fournies dans la partie IV, sous-partie 421 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
- (3) Consulter le *Manuel de la politique relative aux personnes autorisées – Aéronef et hélicoptère – TP 15419* pour obtenir des renseignements supplémentaires sur la politique.

7.3 Qualification de type particulier

- (1) Les exigences relatives à la délivrance d'une qualification de type particulier sont décrites dans la partie IV, section 421.40 du RAC – Qualification de type général ou particulier.

7.4 Qualification de vol aux instruments

- (1) Les exigences relatives à la délivrance d'une qualification de vol aux instruments sont décrites dans la partie IV, article 421.46 du RAC – Exigences.

7.5 Procédures administratives générales – tentative de CCP réussie

- (1) Après un CCP réussi, le PVA doit appliquer les 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 en chef des résultats;
 - (c) Dans un délai de cinq (5) jours ouvrables après le CCP, remettre les rapports/formulaires applicables dûment remplis à Transports Canada : Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279), 26-0083 et 26-0267, le cas échéant;
 - (d) Les PVA qui ont le statut de personnes autorisées doivent signer le CDA 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 peuvent remettre une copie du Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) au candidat. Ils peuvent également en remettre une copie (à leur demande) aux autres parties concernées, telles que l'exploitant, l'organisme de formation ou le pilote en chef.

7.6 Procédures administratives générales – Échec à un CCP

- (1) À la suite d'un CCP infructueux, le PVA doit aviser l'autorité de délivrance de Transports Canada des circonstances par courriel, télécopieur, messagerie vocale ou selon la procédure établie par l'exploitant.
- (2) Le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) doit être remis dans les cinq (5) jours ouvrables.
- (3) **Ne pas** signer le 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 CDA. Le PVA doit prendre note de ce qui suit :
 - (a) Le carnet de 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 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, 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 le Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) dûment rempli à Transports Canada dans les cinq (5) jours ouvrables.
- (6) Si le but du CCP était un renouvellement d'une qualification, il existe deux cas pour lesquels une autorité de délivrance de 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 supplémentaires de l'autorité de délivrance de Transports Canada.
- (7) Les PVA peuvent remettre une copie du Rapport de test en vol pour le CCP en ligne de Transports Canada (anciennement les formulaires 26-0249/26-0279) 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) En cas d'échec de la tentative de CCP, les candidats recevront normalement une lettre intitulée « Avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien » de la part de Transports Canada.
- (2) Examen de l'autorité de délivrance de Transports Canada
 - (a) 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 une autorité de délivrance de Transports Canada. Si un candidat n'est pas satisfait de l'examen, il a toujours la possibilité de demander un examen par le TATC.
- (3) Requêtes en révision au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)
 - (a) Le candidat a le droit de demander une révision de l'évaluation par le TATC. Une date sera précisée dans l'avis de Transports Canada pour toute présentation de demande de révision
- (4) Consulter le site Web du TATC pour obtenir de plus amples renseignements.

7.8 Calcul des dates d'expiration du CCP et de la vérification en ligne

- (1) Périodes de validité et dates d'expiration
 - (a) Les périodes de validité sont de six (6), douze (12) ou vingt-quatre (24) mois. Elles dépendent des conditions énoncées dans les sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC.
 - (b) La date de fin de la période de validité est administrativement appelée « date d'expiration » et tombe normalement le 1^{er} jour d'un mois.
- (2) Expiration
 - (a) Une période de validité se poursuit jusqu'à la date d'expiration (p. ex., 23 h 59 UTC) conformément à la Loi d'interprétation canadienne (L.R.C. 1985 c. I-21; 27(3) – Début et fin des périodes prescrites). Cela coïncide normalement avec la fin du 1^{er} jour du mois.
- (3) Renouvellement
 - (a) Lorsqu'un CCP ou une vérification en ligne est renouvelé dans les 90 derniers jours d'une période de validité, la date d'expiration initiale (c'est-à-dire le jour et le mois) est utilisée pour calculer la date d'expiration ultérieure. La période de 90 jours précédant la date d'expiration est normalement calculée à partir du **début** d'une date d'expiration (par exemple, 00 h 01 GMT) pour des raisons de commodité.
- (4) Prolongation
 - (a) Le cas échéant, les autorités de délivrance de Transports Canada s'efforceront d'accorder une prolongation qui coïncide avec le premier jour d'un mois. Toutefois, toute prolongation jusqu'à 60 jours peut être accordée.
 - (b) Les prolongations ne sont normalement pas envisagées en ce qui concerne le renouvellement d'une période de validité.

Remarque : Les demandes de prolongation du CCP doivent être présentées 30 jours avant la date d'expiration actuelle afin d'éviter toute interruption des privilèges conférés par le CCP.

- (5) Le tableau ci-dessous fournit des orientations administratives sur la détermination d'une nouvelle date d'expiration lorsqu'elle existe et qu'il n'existe pas de date d'expiration actuelle (c.-à-d. existante).

Période de validité de six (6) mois – sous-partie 705 du RAC			
Initial	Périodique/avancement		
	Dans les 90 jours précédant une date d'expiration	Dans les 90 jours suivant la date d'expiration	Dès la date d'expiration
Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 7 ^e mois sur la base de la date du CCP.	Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 7 ^e mois en fonction de la date du CCP.	Valable pendant 6 mois à partir de la date d'expiration actuelle (c.-à-d. existante).	Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 7 ^e mois en fonction de la date du CCP.
Période de validité de douze (12) mois – sous-parties 703, 704 et 705* du RAC (voir la remarque 1 ci-dessous)			
Initial	Périodique/avancement		
	Dans les 90 jours précédant une date d'expiration	Dans les 90 jours suivant la date d'expiration	Dès la date d'expiration
Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 13 ^e mois en fonction de la date du CCP.	Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 13 ^e mois en fonction de la date du CCP.	Valable pendant 12 mois à partir de la date d'expiration actuelle (c.-à-d. existante).	Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 13 ^e mois en fonction de la date du CCP.
Période de validité de vingt-quatre (24) mois – sous-parties 702, 704* du RAC (voir remarque 2)			
Initial	Périodique/avancement		
	Dans les 90 jours précédant une date d'expiration	Dans les 90 jours suivant la date d'expiration	Dès la date d'expiration
Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 25 ^e mois en fonction de la date du CCP.	Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 25 ^e mois en fonction de la date du CCP.	Valable pendant 24 mois à partir de la date d'expiration actuelle (c.-à-d. existante).	Valable jusqu'au 1 ^{er} jour du 25 ^e mois en fonction de la date du CCP.

Remarque 1 : Sous-partie 705* du RAC – voir l'article 705.113(2)(b) du RAC concernant le crédit requis pour l' « entraînement périodique de six mois ».

Remarque 2 : Sous-partie 704* du RAC – voir l'exemption 704.111 du RAC concernant la « formation supplémentaire ». La « formation supplémentaire » est soit une formation LOFT, soit un profil de formation similaire au CCP, soit un autre profil de formation approuvé par Transports Canada. Voir l'exemption n° 048a-2007.

(6) Les tableaux suivants vous aideront à effectuer des calculs de date d'expiration :

CCP/Vérification en ligne INITIAL		
DATES D'EXPIRATION		
Mois achevé	Date d'expiration (6 mois)	Date d'expiration (12/24 mois)
JANV.	1 ^{er} AOÛT	1 ^{er} FÉVR.
FÉVR.	1 ^{er} SEPT.	1 ^{er} MARS
MARS	1 ^{er} OCT.	1 ^{er} AVR.
AVR.	1 ^{er} NOV.	1 ^{er} MAI
MAI	1 ^{er} DÉC.	1 ^{er} JUIN
JUIN	1 ^{er} JANV.	1 ^{er} JUILL.
JUILL.	1 ^{er} FÉVR.	1 ^{er} AOÛT
AOÛT	1 ^{er} MARS	1 ^{er} SEPT.
SEPT.	1 ^{er} AVR.	1 ^{er} OCT.
OCT.	1 ^{er} MAI	1 ^{er} NOV.
NOV.	1 ^{er} JUIN	1 ^{er} DÉC.
DÉC.	1 ^{er} JUILL.	1 ^{er} JANV.

CCP/Vérification en ligne PÉRIODIQUE (DANS LES 90 JOURS)			
DATES D'EXPIRATION			
Date d'expiration	Date d'achèvement	Date d'expiration (6 mois)	Date d'expiration (12/24 mois)
1 ^{er} JUILL.	Du 2 AVR. au 30 JUIN	1 ^{er} JANV.	1 ^{er} JUILL.
1 ^{er} AOÛT	Du 3 MAI au 31 JUILL.	1 ^{er} FÉVR.	1 ^{er} AOÛT
1 ^{er} SEPT.	Du 3 JUIN au 31 AOÛT	1 ^{er} MARS	1 ^{er} SEPT.
1 ^{er} OCT.	Du 3 JUILL. au 30 SEPTEMBRE	1 ^{er} AVR.	1 ^{er} OCT.
1 ^{er} NOV.	Du 3 AOÛT au 31 OCT.	1 ^{er} MAI	1 ^{er} NOV.
1 ^{er} DÉC.	Du 2 SEPT. au 30 NOV.	1 ^{er} JUIN	1 ^{er} DÉC.
1 ^{er} JANV.	Du 3 OCT. au 31 DÉC.	1 ^{er} JUILL.	1 ^{er} JANV.
1 ^{er} FÉVR.	Du 1 ^{er} NOV. au 31 JANV.	1 ^{er} AOÛT	1 ^{er} FÉVR.
1 ^{er} MARS	Du 1 ^{er} DÉC. au 28 FÉVR.	1 ^{er} SEPT.	1 ^{er} MARS
1 ^{er} AVR.	Du 1 ^{er} JANV. au 31 MARS	1 ^{er} OCT.	1 ^{er} AVR.
1 ^{er} MAI	Du 31 JANV. au 30 AVR.	1 ^{er} NOV.	1 ^{er} MAI
1 ^{er} JUIN	Du 3 MARS au 31 MAI	1 ^{er} DÉC.	1 ^{er} JUIN

Années bissextiles (29^e jour en février) – 2020, 2024, 2028, 2032			
CCP/Vérification en ligne PÉRIODIQUE (DANS LES 90 JOURS)			
DATES D'EXPIRATION			
Date d'expiration	Date d'achèvement	Date d'expiration 6 mois	Date d'expiration 12 ou 24 mois
1 ^{er} MARS	Du 2 DÉC. au 29 FÉVR.	1 ^{er} SEPT.	1 ^{er} MARS
1 ^{er} AVR.	Du 2 JANV. au 31 MARS	1 ^{er} OCT.	1 ^{er} AVR.
1 ^{er} MAI	1 ^{er} FÉVR. au 30 AVR.	1 ^{er} NOV.	1 ^{er} MAI

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. CCP) dans un simulateur. Même si cela est souhaitable, ce n'est pas toujours possible; c'est pourquoi l'on continue d'utiliser des d'aéronefs.
- (2) En ce qui concerne les CCP en vol, aucun ensemble d'instructions ne peut traiter tous les problèmes de sécurité possibles. 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 s'appuie fortement sur les éléments suivants :
 - (a) La capacité des PVA à exercer pleinement leur devoir de diligence en fournissant 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 vol

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

Exigences générales de la préparation

- (1) Les préparations générales qui suivent doivent être respectées :
 - (a) La disponibilité des doubles commandes de l'aéronef (y compris les freins) doit être vérifiée avant le vol;
Remarque : Plusieurs types d'aéronefs ont des pédales de frein d'un seul côté.
 - (b) Les communications radio entre les candidats et 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 en état de marche et branché;
 - (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 faire l'objet de discussions;
 - (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 faire l'objet de discussions.

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 CDB, sauf pour simuler des pannes et après avoir averti les membres de l'équipage de conduite.
- (2) Amorce de décrochage – Avion

Remarque : Non recommandé pour les aéronefs à ailes en flèche et/ou à décrochage abrupt. Pour plus de renseignements, consulter la CI 700-031 (annexe 4).

 - (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 faire :
 - (i) veiller à ce que la sortie de la manœuvre soit entreprise dès les premiers signes de décrochage;
 - (ii) ne pas surchauffer 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 5000 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL);
 - (B) dans les nuages;
 - (C) au-dessus des nuages, sauf si un horizon bien défini est visible;
 - (D) à moins de 2000 pieds au-dessus de nuages aux contours bien définis.
- (3) Atterrissage interrompu (tous les moteurs en marche) – Avion
 - (a) L'exercice ne doit pas être effectué à moins de 50 pieds AGL. Il doit être entrepris 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, si 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 5000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (MSL) ou à 3000 pieds 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 2000 au-dessus de l'altitude minimale en route (MEA), selon la valeur la plus élevée.
- (7) Pannes 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 PVA.
- (8) Panne(s) moteur au décollage (avant la vitesse de décision) – Hélicoptère
- (a) Cet exercice (c.-à-d. 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 AGL.
- (c) Avions multimoteurs assujettis aux sous-parties 703 et 704 du RAC
- Remarque :** Les aéronefs présentant des caractéristiques d'ailes en flèche ou de vitesse de décrochage élevée suivre les conseils fournis dans la sous-partie 705. **Remarque :** De plus grandes marges de sécurité seraient prévues en amorçant la réduction de la manette des gaz avant d'arriver à 200 pieds au-dessus de la piste et en deçà de V_2+20 .
- (i) Le train d'atterrissage et les volets doivent être rentrés complètement, et l'avion doit poursuivre le vol en toute sécurité avec un seul moteur. Cet exercice ne doit pas être effectué à moins de 400 pieds AGL.
- (d) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
- (i) Cet exercice ne doit pas être effectué à moins de 400 pieds 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 (V_2) 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 AGL; il doit toujours être amorcé à portée normale en autorotation jusqu'à une surface de posé, moteur en panne.
- (b) Pendant l'approche/atterrissage
- (i) Si l'appareil en est équipé, l'utilisation de l'interrupteur d'entraînement pour un moteur hors de fonctionnement (OEI) devrait être utilisé au maximum pendant les approches et les atterrissages OEI.
- (ii) Pour les hélicoptères dépourvus d'interrupteur OEI, la réduction de la puissance du second moteur pour simuler un événement OEI devrait se limiter aux

situations où il est impossible d'obtenir le même effet en donnant la consigne à l'oral de restreindre la puissance disponible pour la manœuvre.

(11) Approche interrompue avec moteur en panne – Avion

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 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 IAS servant normalement au réglage de sortie des volets en approche finale.

Remarque : S'assurer que la vitesse mentionnée (c.-à-d. réglage de sortie des volets) n'est pas inférieure à la vitesse requise pour une configuration d'approche avec un seul moteur.

- (c) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - (i) Cet exercice ne doit pas être entrepris à moins de 200 pieds AGL.
 - (ii) Cet exercice ne doit pas être entrepris au-dessous de la IAS servant normalement au réglage de sortie des volets en approche finale.

Remarque : S'assurer que la vitesse mentionnée (c.-à-d. réglage de sortie des volets) n'est pas inférieure à la vitesse requise pour une configuration d'approche avec un seul moteur.

(12) Approche sans volets – Avions (sous-partie 705 du RAC)

- (a) Cet exercice doit être annulé à 50 pieds 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 KIAS la vitesse d'approche normale avec volets.

(13) Commandes de vol – Reprise en main – Avion

- (a) Cet exercice doit être effectué dans un simulateur approprié uniquement.

(14) Hydravion

- (a) Dans des conditions autres que d'eau miroitante, les vagues doivent être inférieures à 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 uniquement dans le simulateur approprié.

(16) Emballement du compensateur/Grippage du stabilisateur – Avion

- (a) Avions assujettis aux sous-parties 702, 703 et 704 du RAC

Remarque : Les aéronefs à aile en flèche et/ou à décrochage abrupt doivent suivre les recommandations de la sous-partie 705.

- (i) Cet exercice ne doit pas être effectué à moins de 1000 pieds AGL.

- (b) Avions assujettis à la sous-partie 705 du RAC
 - (i) Cet exercice doit être effectué uniquement dans le simulateur approprié.
- (17) Atterrissage forcé simulé – Avion
 - (a) La manœuvre doit être terminée à 200 pieds AGL.
- (18) Avion monté sur ski
 - (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

Remarque : Les aéronefs à aile en flèche et/ou à décrochage abrupt doivent suivre les recommandations de la sous-partie 705.

 - (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

Remarque : Non recommandé sur les aéronefs présentant des caractéristiques d'aile en flèche et/ou de décrochage abrupt, sauf si l'exploitant aérien dispose de procédures documentées et si le pilote de sécurité (instructeur) a l'expérience de cette manœuvre. Ce n'est pas recommandé en l'absence d'un manuel de vol de l'aéronef ou des directives d'un manuel d'exploitation.

 - (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 relatives à la longueur de piste critique et à 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.