



Transport
Canada

Transports
Canada



TP 14727F
(01/2026)

CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DU PILOTE, VÉRIFICATION DE COMPÉTENCE EN LIGNE ET QUALIFICATION DE TYPE D'AÉRONEF

Guide de test en vol (Avion)

Deuxième édition

Le 1er janvier 2026

Canada

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2026.

This publication is also available in English under the following title : Pilot Proficiency Check, Line Check and Aircraft Type Rating - Flight Test Guide (Aeroplane).

Transports Canada autorise la copie ou la reproduction du contenu de la présente publication à des fins d'utilisation personnelle ou publique non commerciale. Les utilisateurs doivent reproduire les documents avec exactitude, citer Transports Canada comme en étant la source et ne pas les présenter comme étant une version officielle des documents copiés, ni comme une production en collaboration ou avec l'approbation de Transports Canada.

Pour demander l'autorisation de reproduire des éléments de la présente publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire Web suivant : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur> ou communiquez avec TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

TP 14727^E (SGDDI 20166538)

TP 14727^F (SGDDI 20166496)

N° de cat : T52-4/254-2024E-PDF

ISBN : 978-0-660-70894-2

TP 14727^F
(01/2026)

SGDDI n° 20166496

Avant-propos

Le présent document d'orientation se rapporte aux exercices de test en vol dans le cadre des contrôles de la compétence du pilote (CCP) et des vérifications de compétence en ligne tels que prévus dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), partie VII et dans les *Normes de service aérien commercial* (NSAC) correspondantes, et il s'adresse principalement aux pilotes vérificateurs agréés (PVA) et aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) de Transports Canada.

Certaines politiques, procédures et lignes directrices concernant les CCP et les vérifications de compétences en ligne sont tirées du document suivant : Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533.

Les autorités de délivrance de l'Aviation civile de Transports Canada agréent les PVA et les ISAC et les autorisent à effectuer des CCP et des vérifications de compétence en ligne. Dans le cadre de leurs fonctions, les PVA et les ISAC agissent à titre de délégués du Ministre, conformément au paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, et ils doivent respecter les procédures qui figurent dans le Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533 et dans le présent guide.

Description des changements

La présente révision améliore la qualité et la normalisation des politiques existantes et intègre les modifications de programme en conformité avec le Manuel du pilote vérificateur agréé, le document TP 6533 et d'autres documents. Tous les domaines de la deuxième édition ont connu des changements. Il est recommandé de lire ce document dans son intégralité. Pour obtenir plus de renseignements, consultez le bulletin PVA numéro 01/24.

Contrôles de la compétence du pilote

Les exercices de test en vol présentés dans ce guide se fondent sur les examens, les manœuvres et les procédures spécifiés dans la partie VII du RAC, les NSAC et les annexes portant sur le CCP. Leur numérotation est conforme à celle du rapport de test en vol – CCP en ligne de Transports Canada (anciennement formulaire 26-0249).

CCP progressif alternatif – Les exploitants aériens régis par les articles 702 à 704 du RAC peuvent utiliser le CCP progressif alternatif. La circulaire d'information (CI) 700-062 contient des informations importantes en plus du Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533 ainsi que le présent guide.

Formation axée sur les compétences (CBT) / Formation fondée sur des données probantes (EBT) intégrées au CCP – (Réserver)

Exigences de tests de compétences se trouvent dans la partie IV du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Les contrôles de compétence du pilote (CCP) peuvent servir à satisfaire aux exigences de tests de compétences pour certaines licences d'équipage de conduite, comme la licence de pilote de ligne (ATPL), et de qualifications, comme la qualification d'aéronef et la qualification de vol aux instruments. Dans de tels cas, les renseignements importants se trouvent dans le Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533 et le présent guide.

Vérifications de compétence en ligne

Les exercices de test en vol présentés dans ce guide sont conformes aux exigences de vérification de compétence en ligne prévues dans la sous-partie 705 de la partie VII du RAC et dans les NSAC correspondantes. Ces exigences comprennent les vérifications de compétence en ligne des pilotes et des pilotes de relève en croisière (PRC) et les vérifications de compétence en ligne requises pour les procédures d'exploitation des biréacteurs long-courriers (ETOPS), et les situations dans lesquelles une vérification de compétence en ligne sert à satisfaire aux exigences de test en vol de l'utilisation des systèmes de navigation de surface (RNAV).

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :
Normes de l'aviation commerciale (AARTF)
Transports Canada
Courriel : AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca

Jamie-Lee MacDermid
Directrice exécutive, Direction des normes
Aviation civile

Table des matières

Avant-propos	1
Table des matières	3
Acronymes	5
Définitions	8
Généralités	13
Exercices de test en vol – Normaux	19
1. Connaissances techniques	19
2. Planification du vol (FLP)	21
3. Prévol (PRF)	23
4. Démarrage moteur/départ (ESD)	25
5. Roulage départ (TXO).....	27
6. Décollage (TOF)	28
7. Décollage interrompu (RTO)	30
8. Montée initiale (ICL).....	32
9. Montée en route (ECL).....	33
10. Croisière (CRZ).....	34
11. Virages serrés.....	35
12. Décrochages.....	36
13. Attente	38
14. Descente (DST)	39
15. Approche (APR).....	41
16. Approche (APR).....	45
17. Remise des gaz (GOA)	46
18. Atterrissage (LND)	47
19. Arrivée au sol.....	50
20. Fermeture du vol (FLC).....	51
21. Tâches du PM.....	52
Exercices de test en vol – Situations anormales ou d'urgence	53
22. Défaillance de moteur	53
23. Situations anormales ou d'urgence (panne moteur)	55
24-27. Situations anormales ou d'urgence	58
Exercices de test en vol – Supplémentaires	59
A – Atterrissage interrompu à 50 pieds	59
B – Perte de puissance lors de la montée initiale	59

C – Autorisations spéciales ou approbations spécifiques	59
D – Éléments auxquels apporter une attention particulière/caractéristiques de vol spéciales	59
E – Formation sur la prévention et le rétablissement en cas de perte de contrôle (UPRT) ...	59

Acronymes

ABAS	Système de renforcement embarqué
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
AFM	Manuel de vol de l'aéronef
AIM de TC	Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (TP 14371)
AOM	Manuel d'exploitation de l'aéronef
APU	Groupe auxiliaire de bord
APV	Approche avec guidage vertical
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATPL	Licence de pilote de ligne, AA – Avion; AH – Hélicoptère
CBT	Formation axée sur les compétences
CCP	Contrôle de la compétence du pilote
CDB	Commandant de bord
CEA	Certificat d'exploitant aérien
CFS	Supplément de vol – Canada
CPL	Licence de pilote professionnel (CA – avion ou CH – hélicoptère)
CRM	Gestion des ressources de l'équipage
CTC	Centre de Transports Canada
DA	Altitude de décision
DH	Hauteur de décision
EBT	Formation fondée sur des données probantes
ETOPS	Procédures d'exploitation des biréacteurs long-courriers
EFIS	Systèmes d'instruments de vol électroniques
FAA	Federal Aviation Administration
FAR	<i>Federal Aviation Regulations</i>
FCOM	Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite
FFS	Simulateur de vol complet
FMGC	Système de gestion et de guidage de vol
FMS	Système de gestion de vol
FOM	Manuel des opérations aériennes
FSTD	Dispositif de formation simulant le vol
FTD	Dispositif d'entraînement au vol
GME	Gestion des menaces et des erreurs
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPS	Système mondial de localisation
GSCD	Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux
IAP	Procédure d'approche aux instruments

IFR	Règles de vol aux instruments
IFT	Test de vol aux instruments
INS	Système de navigation inertielle
IRS	Système de référence inertielle
ISAC	Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile
LNAV	Navigation latérale
LNAV/VNAV	Navigation latérale/navigation verticale
LP	Performance d'alignement de piste sans guidage vertical
LPV	Performance d'alignement de piste avec guidage vertical
MAP	Point d'approche interrompue
MDA	Altitude minimale de descente
MEC	Manuel d'exploitation de la compagnie
MEL	Liste d'équipement minimal
MMI	Éléments manquants, fonctionnant mal ou inopérants
NPA	Approche de non-précision
NSAC	<i>Normes de service aérien commercial</i>
NSEP	Programme national d'évaluation des simulateurs
OM	Manuel des opérations
PA	Approche de précision
PBN	Navigation fondée sur les performances
PC	Pilote aux commandes
PM	Pilote surveillant
POH	Manuel d'utilisation du pilote
PRC	Pilote de relève en croisière
PVA	Pilote vérificateur agréé
QRH	Index des procédures
RAC	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>
RAIM	Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RF	Rayon jusqu'à un repère
RNAV	Navigation de surface
RNP APCH	Qualité de navigation requise – Approche
RNP	Qualité de navigation requise
ROC	Marge de franchissement d'obstacles nécessaire
SBAS	Système de renforcement satellitaire
SCDA	Approche stabilisée avec angle de descente constant
SIC	Commandant en second
SID	Procédure normalisée aux instruments
SOP	Procédure d'utilisation normalisée

STAR	Arrivée normalisée en région terminale
TATC	Tribunal d'appel des transports du Canada
UAS	État indésirable de l'aéronef
VPA	Angle de trajectoire verticale
WAAS	Système de renforcement à couverture étendue

Définitions

Agents de délivrance de licences – voir Personne autorisée. [*Licensing Agents*]

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*]

Autorisation spéciale – Autorisation documentée dans les spécifications d'exploitation. Le terme est interchangeable avec approbation spécifique. Ce terme remplace le terme « spécifications d'exploitation ». Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document TP 4711. [*Special Authorization*]

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*]

CCP réalisé sur simulateur – CCP effectué dans un simulateur de vol complet. [*Simulator PPC*]

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 portant sur le CCP. D'autres renseignements, comme les communications sur le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et des instructions liées aux dispositifs et aux simulateurs, sont fournis. Pour plus de renseignements, consultez le Bulletin PVA 04/20. [*Scripted PPC*]

CCP sur aéronef – CCP qui est effectué à bord d'un aéronef en vol. Remarque : Par souci de cohérence avec les annexes sur le CCP des NSAC, le terme « Avion » est utilisé dans les énoncés d'applicabilité du CCP dans le présent guide. Voir CCP en vol. [*Aircraft PPC*]

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 de vol aux instruments, notamment pour la délivrance du certificat initial.

Remarque : Un CCP/IFR peut également inclure des manœuvres VFR. [*PPC/IFR*]

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*]

Certificat – Aux fins de ce document, il s'agit du certificat d'exploitation aérienne. [*Certificate*]

Commandant de bord (CDB) – Pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'exploitation et de la sécurité d'un aéronef. [*Pilot-In-Command (PIC)*]

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. [*Second-In-Command (SIC)*]

Compétence – Niveau d'habileté et de compétence qu'une personne peut démontrer dans l'exécution d'une tâche. Voir Compétence professionnelle. [*Proficiency*]

Compétence professionnelle – Dimension du rendement humain utilisée afin de prédire de façon fiable le rendement au travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements mobilisant les connaissances, les aptitudes et les attitudes pertinentes pour réaliser des activités ou des tâches dans des conditions déterminées. Source de la définition : Doc. 9868 de l'OACI. Voir Compétence. [*Competency*]

Contrôle de compétence de vol aux instruments (IPC) – 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 (CI) 401-004. [*Instrument Proficiency Check (IPC)*]

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 à l'horaire approprié du CCP précisé dans les normes de la partie VII du RAC. [*Pilot Proficiency Check (PPC)*]

Dispositif de formation simulant le vol (FSTD) – Simulateur de vol complet approuvé par Transports Canada ou dispositif d'entraînement au vol défini dans le Manuel des simulateurs d'avions et d'hélicoptères (TP 9685), et certifié conformément au paragraphe 606.03 du RAC. [*Flight Simulation Training Device (FSTD)*]

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 aéroport, un équipement ou un service. [*Canadian aviation document*]

Écart – Variation de la précision par rapport à un paramètre spécifié dans l'échelle d'évaluation à quatre points. Voir Erreur. [*Deviation*]

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 de la licence du candidat. [*Conduct*]

Éléments de compétences non techniques – Dans le présent guide, cela renvoie aux compétences de collaboration, de leadership et de gestion, à la connaissance de la situation et à la prise de décision. Ces éléments sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à quatre points. [*Non-Technical Proficiency Elements*]

Éléments de compétences techniques – Dans le présent guide, cela renvoie aux connaissances et compétences techniques et de pilotage de l'avion. Ces éléments sont incorporés dans l'échelle d'évaluation à quatre points. [*Technical Proficiency Elements*]

Éléments manquants, fonctionnant mal ou défectueux (MMI) – Dans le cadre de la FAA, élément du dispositif de formation simulant le vol (FSTD) 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 d'hélicoptères. [*Missing, Malfunction or Inoperative (MMI)*]

Employé de la compagnie – Personne employée à temps partiel ou à temps plein, ou encore à contrat de façon saisonnière. [*Company Employee*]

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*]

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*]

État indésirable de l'aéronef (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)*]

Exercice de test en vol – Manœuvre, tâche ou élément répertorié dans le présent guide. [*Flight Test Exercise*]

Exploitant – Titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne en vertu de la partie VII du RAC ou titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé en vertu de la sous-partie 604 du RAC. [*Operator*]

Formation basée sur des données probantes (EBT) – Formation et évaluation basées sur des données opérationnelles et caractérisées par le développement et l'évaluation de l'aptitude globale d'un stagiaire sur une gamme de compétences déterminantes plutôt que par une mesure de la performance dans des événements ou manœuvres individuels. Source : Doc 9995 de l'OACI. [*Evidence Based Training (EBT)*]

Formation fondée sur la compétence (CBT) – Formation et évaluation qui se caractérisent par une orientation sur la performance, l'accent sur des normes de performance et leur mesure, ainsi que l'élaboration de la formation selon des normes de performance spécifiées. Définition identique à celle de formation et évaluation fondées sur la compétence (CBTA). Source : Doc 9868 de l'OACI. [*Competency Based Training (CBT)*]

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 un état indésirable de l'aéronef (UAS) et causer un incident ou un accident. La GME suppose que les menaces, les erreurs et même les états indésirables de l'aéronef (comme l'écart d'altitude) sont des événements quotidiens que les pilotes doivent gérer pour assurer la sécurité. La GME est essentielle à la CRM actualisée. [*Threat and Error Management (TEM)*]

Gestion des ressources de l'équipage (CRM) – Utilisation efficace des ressources disponibles pour réaliser des opérations sécuritaires et rentables. L'objectif de la CRM 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)*]

Gestion des ressources de l'équipage actualisée (CRM actualisée) – Expression de la gestion actuelle des ressources de l'équipage (CRM). La CRM 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 Gestion des ressources de l'équipage (CRM). [*Contemporary Crew Resource Management (Contemporary CRM)*]

Gestionnaire, Programme des simulateurs (GPS) – Personne responsable (à Transports Canada) de l'administration générale et du fonctionnement du Programme national d'évaluation des simulateurs (PNES). [*Manager, Simulator Program (MSP)*]

Guide d'utilisation des simulateurs ayant un composant défectueux (GS CD) – Pour Transports Canada, 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 d'hélicoptères. Voir Éléments manquants, fonctionnant mal ou inopérants pour la définition de la FAA. [*Simulator Component Inoperative Guide (SCIG)*]

Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) – Un groupe d'inspecteurs ayant des antécédents divers en matière d'aviation. Dans le présent document, 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., inspecteur de l'aviation civile [IAC]). [*Civil Aviation Safety Inspector (CASI)*]

Manuel d'exploitation de l'aéronef (AOM) – Manuel de pilotage, manuel d'utilisation du pilote (POH), manuel d'exploitation de 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)*]

Manuel du pilote vérificateur de transporteurs aériens (TP 6533) – Prédécesseur du Manuel du pilote vérificateur agréé (TP 6533). [*Company Check Pilot Manual (TP 6533)*]

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 le présent guide. [*Commercial Air Service Standards (CASS)*]

Personne autorisée – Personne à qui a été délégué le pouvoir d'agir en tant qu'agent de délivrance de licence pour l'octroi d'avantages temporaires (c.-à-d., des qualifications de type et/ou des qualifications de vol aux instruments) dans le carnet de documents d'aviation (CDA) 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 cet avantage dans un champ d'activités défini. [*Authorized person*]

Personne qualifiée – Dans le cas d'un CCP effectué dans un simulateur, cela signifie :

- (a) 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;
- (b) soit un pilote instructeur 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.
- (c) soit une personne qui a été recommandée en vue d'une vérification en vol sur ce type d'aéronef; [*Qualified Person*]

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 multiple. [*Pilot Flying (PF)*]

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*]

Pilote de vérification de ligne – Personne qui est employée à titre de commandant de bord par un exploitant assujéti à la sous-partie 705 du RAC et qui est nommée pour effectuer des vérifications de compétence en ligne dans le cadre du programme de vérifications de compétence en ligne. Ces vérifications de compétence en ligne excluent celles qui sont exigées pour les procédures d'exploitation des biréacteurs long-courriers (ETOPS), les opérations du pilote de relève en croisière (PRC) et les opérations RNAV. [*Line Check Pilot*]

Pilote instructeur – Pilote qui satisfait aux exigences des *Normes de service aérien commercial* (NSAC) applicables (partie VII du RAC). [*Training Pilot*]

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 le présent guide. Voir Pilote surveillant (PM). [*Pilot Not Flying (PNF)*]

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)*]

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)*]

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 ou de

l'ISAC pour l'évaluation d'un candidat. Un plan d'action contient au moins une liste d'exercices de test en vol tirée de la partie VII – *Normes de service aérien commercial* (NSAC) du RAC – annexe portant sur le CCP et du Guide de test en vol. 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*]

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 (AFM), le manuel d'exploitation de l'aéronef (AOM) et/ou le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC). [*Standard Operating Procedure(s) (SOPs)*]

PVA (Type A) – PVA autorisé à effectuer des CCP et des vérifications de compétence en ligne (sous-partie 705 du RAC seulement). [*ACP (Type A)*]

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)*]

PVA (Type B) – PVA autorisé à effectuer des vérifications de compétence en ligne (sous-partie 705 du RAC seulement). [*ACP (Type B)*]

PVA (Type M) – PVA autorisé à effectuer des contrôles de PVA (périodique) d'un PVA de (Type A). [*ACP (Type M)*]

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*]

Remplaçant – Pilote normalement qualifié et en règle sur le type, qui a été désigné pour occuper un siège de pilote pendant un CCP à équipage multiple dans le seul but d'apporter un soutien compétent au candidat en cours d'évaluation. [*Seat Substitute*]

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 en région terminale (STAR), les approches aux instruments ou les approches interrompues. [*IFR-Related Sequence*]

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)*]

Vérification de compétence en ligne – Vérification en vol effectuée conformément à l'alinéa 705.106(1)d) du RAC qui est entreprise à l'achèvement de la formation préparatoire en ligne. [*Line Check*]

Vérification en vol – Dans le présent document, cela renvoie au CCP ou à la vérification de compétence en ligne. [*Flight Check*]

Vol manuel – Contrôlé par le pilote sans attelage des commandes de vol à l'un ou l'autre des modes d'automatisation du pilote automatique, tel qu'il s'applique au type d'aéronef. [*Manually Flown*]

Généralités

Manuel du pilote vérificateur agréé (PVA), TP 6533

- (1) Le Manuel du pilote vérificateur agréé (PVA), TP 6533 est un document parent au présent guide. Il doit être consulté en ce qui concerne le CCP ou la vérification de compétence en ligne.
- (2) À l'exception de l'échelle à quatre points (matrice de notation) et de certains renseignements plus loin, les renseignements provenant du Manuel du pilote vérificateur agréé (PVA), le TP 6533 ne sera plus reproduit dans le présent guide.

Objectif d'un CCP

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) Pour obtenir plus de renseignements, consultez le Manuel de PVA, TP 6533.

But de la vérification de compétence en ligne

- (1) 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.
- (2) 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.

Évaluation du rendement

- (1) Chaque exercice de test en vol présenté dans ce guide comporte les sections suivantes :
 - a) **Applicabilité du CCP** – Informations sur les exercices de test en vol du CCP obligatoires ou facultatifs (p. ex., examens, manœuvres et procédures).
 - b) **But** – Objectif de l'exercice de test en vol.
 - c) **Description** – Manière d'effectuer l'exercice de test en vol.
 - d) **Critères d'exécution** – Éléments à observer pour évaluer le niveau de compétence d'un candidat.
- (2) Les critères d'exécution fournis sont souvent de nature générale et supposent que l'avion est exploité conformément aux spécifications du constructeur, y compris les vitesses et configurations recommandées figurant dans le manuel d'utilisation du pilote (POH), le manuel de vol de l'aéronef (AFM), le manuel d'exploitation de l'avion (AOM) et/ou d'autres informations similaires approuvées.

Remarque : Exploitation d'hydravions – Le présent guide de test en vol ne **fournit pas** de critères de rendement propres à l'exploitation d'hydravions. Les normes d'achèvement qui se trouvent dans le Guide de l'instructeur – Qualification d'hydravion (TP 12668) devraient être citées en référence au besoin, au cours des exercices de test en vol 1. Connaissances

techniques, 3. Prévol, 5. Démarrage moteur/départ, 6. Roulage départ, 18. Atterrissage et 19. Arrivée au sol.

- (3) Les directives sur l'évaluation du rendement fournies dans le présent document doivent se lire conjointement avec les informations sur les principes d'évaluation et la conduite d'une vérification en vol figurant dans le Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533.

Exercices et éléments obligatoires ou facultatifs

(1) Contrôle de la compétence du pilote (CCP) – Généralités

- a) L'élaboration et la conduite des CCP en avion doivent se faire en référence aux diverses annexes portant sur le CCP figurant dans la partie VII du RAC, *Normes de service aérien commercial* (NSAC) et dans d'autres documents pertinents.

Remarque : Les autres documents pertinents comprennent les autorisations spéciales ou les approbations spécifiques applicables (p. ex., RNP AR APCH), et les éléments auxquels apporter une attention particulière/caractéristiques de vol spéciales indiqués dans les rapports du CEO, du FSB ou de DAO applicables.

b) Exercices de test en vol obligatoires

- i) Les exercices de test en vol obligatoires sont généralement ceux qui sont prévus dans les annexes des NSAC.

c) Exercices de test en vol facultatifs

Remarque : Dans le présent guide, le mot « facultatif » signifie « non requis », « non obligatoire », ou signifie que certaines options d'évaluation existent basées sur les calendriers sur les CCP des NSAC.

- i) Les exercices de test en vol facultatifs sont ceux qui ne sont pas généralement exigés dans les annexes portant sur le CCP des NSAC. Les exercices de test en vol facultatifs sont souvent associés aux CCP périodiques, par opposition aux CCP initiaux ou aux CCP d'avancement. Les options d'évaluation pourraient être aussi énumérées. Pour obtenir plus de renseignements, voir les notes connexes.

- ii) Bien qu'un pilote vérificateur agréé (PVA) qui dirige un CCP puisse exiger toute manœuvre ou procédure prévue dans les annexes appropriée pour déterminer la compétence d'un candidat ou d'un équipage et pour confirmer qu'un candidat ou un équipage peut conduire l'avion en toute sécurité, cette tolérance devrait être exercée judicieusement.

d) Critères de rendement facultatifs

- i) Il n'est pas nécessaire de vérifier tous les éléments des critères de rendement pour évaluer un niveau de compétence. Le PVA ou l'ISAC doit déterminer si suffisamment d'observations ont été obtenues pour mener une évaluation.
- ii) Le présent guide donne des indications sur la possibilité d'omettre certains éléments des critères d'exécution. Cela se produit souvent lorsque deux candidats passent un CCP périodique au sein d'un équipage multiple, ou pendant un vol de vérification compétence dans un simulateur. Les directives sur les CCP scénarisés (fournies dans le Bulletin PVA 04/20) peuvent offrir des options flexibles supplémentaires.

(2) Contrôles de compétence du pilote (CCP) – Pilotes de relève en croisière

- a) La partie VII du RAC, NSAC 725.106, annexe III, précise les exigences du CCP pour les pilotes de relève en croisière (PRC).

- b) En ce qui concerne les exigences du CCP pour les CRP, l'information sur les exercices de test en vol facultatifs n'est **pas** comprise pour le moment. Consultez les NSAC 725.106, annexe III.
- (3) **Vérifications de compétence en ligne**
- a) La partie VII du RAC, NSAC 725.106(3) a) et b) précise les exigences relatives aux vérifications en ligne. Aucun exercice n'est indiqué comme n'étant pas obligatoire ou non obligatoire.
- b) En ce qui concerne les exigences relatives aux vérifications en ligne, l'information sur les exercices facultatifs de test en vol n'est **pas** comprise pour le moment. Consultez les NSAC 725.106(3)a) et b).

Tolérances de tests en vol

Sauf indication contraire, les tolérances suivantes s'appliquent aux tests en vol.

Élément	Tolérance
Cap, route et relèvement Tous les moteurs en marche et avec panne(s) moteur Angle de roulis Virages serrés	±10 degrés ±5 degrés
Altitude Vol normal et virages serrés Approche	±100 pieds Atteignant ou dépassant les minimums (voir la remarque 1)
Vitesse Vol normal Décollage, montée initiale/montée en route et atterrissage Approche, remise des gaz et atterrissage interrompu	±10 nœuds - 5/+10 nœuds - 5/+10 nœuds
Trajectoire, relèvement et alignement/trajectoire de descente Approche et attente – RNAV (GNSS), ILS, LOC et VOR Approche – NDB Attente – NDB	±½ repère ±5 degrés ±10 degrés

Remarque 1 : Descente au-dessous des minimums – Au cours de certaines procédures d'approche stabilisée avec angle de descente constant (SCDA) autorisées (p. ex., exemption RCN 008-2020 du RAC), une descente momentanée au-dessous des minimums est permise. Pendant les manœuvres d'approche indirecte, alors que la tolérance est de – 0/+ 100 pieds, les PVA doivent faire preuve de discernement en ce qui concerne les notes des éléments de compétences techniques en fonction des conditions environnementales, comme indiqué dans le Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533.

Remarque 2 : Virages serrés – Les tolérances de vol normal pour le cap et l'altitude s'appliquent, le cas échéant, pendant la manœuvre, en plus de la tolérance de l'angle de roulis spécifiée.

Remarque 3 : Atterrissage – L'atterrissage sur la piste doit être effectué avec l'axe de piste entre le train d'atterrissage principal à la vitesse et à l'assiette de tangage appropriées aux marques de point de visée de la piste -250/+500 pieds, ou lorsqu'il n'y a pas de marques de piste, à 750 à 1 500 pieds du seuil

d'approche de la piste. Lorsqu'un arrêt complet est prévu, la vitesse de roulage devrait être atteinte à l'intérieur de la distance d'atterrissage calculée plus 25 % pour les conditions réelles avec l'axe de piste entre le train d'atterrissage principal. Ces paramètres sont approximatifs et servent à titre de référence, les PVA peuvent utiliser les marquages de poser et /ou de feux de piste pour juger des distances.

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) du Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533.
- (2) Consultez le Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533 pour obtenir plus de renseignements concernant son utilisation.

		Échelle d'évaluation à quatre points (matrice de notation) – Page 1 sur 2			
		4	3	2	1
Compétences techniques	Compétences techniques et connaissances	- Les connaissances pratiques ont été efficaces. - Le respect des SOP, des règles et des règlements a été efficace.	- Les connaissances pratiques étaient acceptables. - Le respect des SOP, des règles ou des règlements était acceptable.	- Les connaissances pratiques étaient médiocres. - Le respect des SOP, des règles ou des règlements était médiocre.	- Les connaissances pratiques étaient inacceptables. - Le respect des SOP, des règles ou des règlements était inacceptable.
		Légère erreur 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.	Erreur mineure 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.	Erreur majeure 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).	Erreur critique/UAS 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	Sous réserve de la notation au titre des connaissances et compétences techniques et du pilotage de l'aéronef. 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.			
	Pilotage de l'aéronef (pilote aux commandes)	Respect efficace de la réglementation et des limitations de l'aéronef.	Respect acceptable de la réglementation et des limitations de l'aéronef.	Respect médiocre de la réglementation et des limitations de l'aéronef.	Respect inacceptable des règlements et des limitations de l'aéronef.
Léger écart 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.		Écart mineur Variation de la précision inférieure ou égale à la tolérance de l'exercice de vérification en vol <u>et</u> la qualité du pilotage de l'aéronef était acceptable.	Écart majeur Variation de la précision qui dépasse, sans toutefois dépasser le double, la tolérance d'un exercice de vérification en vol <u>et/ou</u> la qualité du pilotage de l'aéronef était médiocre.	Écart critique - Variation de la précision qui dépasse, sans toutefois dépasser le double, la tolérance d'un exercice de vérification en vol <u>et/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.	

Deuxième édition
18

Exercices de test en vol – Normaux

1. Connaissances techniques

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Obligatoires
704 et 705	Facultatifs – Voir les remarques 2 et 3 de la section Description.

But

Évaluer les connaissances pratiques du candidat sur les systèmes et composants sélectionnés, les procédures normales, anormales et d'urgence conformément au manuel d'utilisation du pilote (POH), au manuel de vol de l'aéronef (AFM), au manuel d'exploitation de l'aéronef (AOM) et/ou à d'autres informations similaires approuvées.

Description

Le PVA ou l'ISAC va effectuer un examen de l'équipement qui obligera le candidat à démontrer une connaissance pratique de la cellule, du moteur, des principaux composants et systèmes incluant les procédures et les limites en situation normale, anormale, de rechange et d'urgence s'y rapportant.

Remarque 1 : L'examen oral technique doit comporter environ 10 questions pour chaque candidat et est considéré comme réussi si le candidat répond correctement à au moins 70 % des questions. L'utilisation de matériel de référence est autorisée.

Remarque 2 : L'évaluation des connaissances techniques (c.-à-d. l'examen de l'équipement) est facultative lorsque le dossier de formation du pilote contient un examen écrit valide, tiré de la formation initiale ou annuelle.

Remarque 3 : Examen des compétences/RAC, Partie IV - Une évaluation des connaissances techniques (c.-à-d. un examen de l'équipement) est requise pendant les CCP initiaux, qui serviront également d'examen des compétences en application de la Partie IV du RAC pour obtenir une nouvelle licence ou qualification **autre qu'une** qualification de type particulier d'aéronef. Cette évaluation comprend des cas où un CCP/IFR sert d'examen des compétences pour la partie IV du RAC à l'appui d'une qualification de vol aux instruments nouvelle ou révisée.

Critères d'exécution

Évaluer la capacité du candidat à expliquer le fonctionnement des systèmes suivants :

- train d'atterrissage;
- installation motrice;
- hélices;
- circuit de carburant;
- circuit de lubrification;
- circuit hydraulique;
- circuit électrique;
- circuits de conditionnement d'air;
- L'équipement de communication et d'avionique tels que le pilote automatique, le directeur de vol, les systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), le système de gestion de vol (FMS), le radar, les systèmes de navigation inertielle (INS), le système mondial de navigation par satellite (GNSS), les systèmes et composants de navigation au sol, la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), les systèmes d'évitement et d'alarme anticollision, les systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact, les communications par satellite ultra haute fréquence (UHF)/très haute fréquence (VHF)/haute fréquence (HF), les liaisons de données, les

- communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), les dispositifs indicateurs, le transpondeur, la radiobalise de repérage d'urgence (ELT) et l'affichage tête haute (HUD).
- j) protection contre le givre;
 - k) équipement des membres de l'équipage et des passagers (circuit d'oxygène, équipement de survie, issues de secours, procédures d'évacuation et tâches de l'équipage en la matière, et masque à oxygène à pose rapide des membres d'équipage et des passagers);
 - l) commandes de vol (ailerons, gouverne(s) de profondeur, gouverne(s) de direction, ailettes d'extrémité d'aile, canards, compensateurs de commande, compensateurs d'équilibrage, stabilisateurs, volets, déporteurs, becs/volets de bord d'attaque et compensateurs);
 - m) circuit anémobarométrique et instruments connexes, et source d'alimentation des instruments de vol;
 - n) systèmes et composants énumérés ci-dessus en rapport avec le POH, l'AFM, l'AOM et/ou la liste d'équipement minimal (MEL), le cas échéant, et les spécifications d'exploitation, s'il y a lieu.

2. Planification du vol (FLP)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Obligatoires
704 et 705	Facultatifs – Voir les remarques 2 et 3 de la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à planifier un vol en utilisant des tableaux de performances, des calculs de masse et centrage, à se conformer aux règles de vol VFR ou IFR, selon le cas, et à trouver et interpréter les renseignements de météorologie aéronautique nécessaires au déroulement du vol en toute sécurité.

Description

Le PVA effectuera un examen pratique de la planification du vol qui obligera le candidat à démontrer une connaissance des procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant aérien et du POH, de l'AFM ou de l'AOM, y compris des cartes de performances de l'avion et de la piste s'il y a lieu, des procédures de chargement et de masse et centrage et des suppléments au manuel de vol.

Remarque 1 : L'examen pratique de planification du vol doit comporter environ 10 questions pour chaque candidat et est considéré comme réussi si le candidat répond correctement à au moins 70 % des questions. L'utilisation de matériel de référence est autorisée.

Remarque 2 : L'évaluation de la planification du vol est facultative si le dossier de formation du pilote renferme un examen écrit valide provenant de la formation initiale ou annuelle.

Remarque 3 : Examen des compétences/RAC, Partie IV - Une évaluation des connaissances techniques (c.-à-d. un examen de l'équipement) est requise pendant les CCP initiaux, qui serviront également d'examen des compétences en application de la partie IV du RAC pour obtenir une nouvelle licence ou qualification **autre qu'une** qualification de type particulier d'aéronef. Cette évaluation comprend des cas où un CCP/IFR sert d'examen des compétences pour la partie IV du RAC à l'appui d'une qualification de vol aux instruments nouvelle ou révisée.

Remarque 4 : Examen des compétences en qualification de vol aux instruments/RAC, Partie IV - Lorsqu'un CCP/IFR sert d'examen des compétences pour la partie IV du RAC à l'appui d'une qualification de vol aux instruments nouvelle ou révisée, en plus du point d. des critères de rendement ci-dessous, les PVA doivent consulter la section intitulée Connaissances opérationnelles IFR du Guide de test en vol, Qualification de vol aux instruments groupes 1, 2 et 3 (TP 9939) pour connaître les exigences supplémentaires concernant les connaissances IFR de base.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance pratique des performances et des limites, y compris des effets néfastes découlant d'un dépassement des limites;
- b) démontrer une utilisation efficace (selon ce qui se rapporte à l'avion) des tableaux, des schémas, des graphiques des performances, et de toute autre donnée se rapportant notamment à ce qui suit :
 - i) distance accélération-arrêt,
 - ii) distance accélération-décollage,
 - iii) rendement au décollage - tous les moteurs en fonctionnement.
 - iv) rendement en montée, y compris les profils de départ de franchissement d'obstacles et les procédures de réduction du bruit; avec tous les moteurs en fonctionnement, avec un ou plusieurs moteurs inopérants et avec d'autres dysfonctionnements des moteurs, selon le cas.
 - v) plafond de service - tous les moteurs, moteurs inopérants, y compris la descente progressive, s'il y a lieu.

- vi) performances en croisière,
- vii) consommation de carburant, rayon d'action et autonomie,
- viii) performances en descente,
- ix) remise des gaz en cas d'atterrissage interrompu,
- x) autres données sur les performances (se rapportant à l'avion);
- c) décrire (selon ce qui se rapporte à l'avion) les vitesses utilisées pendant des phases de vol bien précises;
- d) récupérer et interpréter des éléments tels que les rapports et les prévisions météorologiques, les rapports des pilotes et radar, les cartes d'analyse de surface, les pronostics météorologiques importants, les vents et les températures en altitude, les cartes de niveau de congélation et les renseignements météorologiques significatifs (SIGMET). Décrire les effets des conditions météorologiques sur les caractéristiques de rendement et appliquer correctement ces facteurs à une carte, un tableau, un graphique ou d'autres données de rendement - **Voir la remarque 4 dans la section Description.**
- e) calculer l'emplacement du centre de gravité en fonction d'une condition de charge particulière, incluant l'ajout, l'enlèvement ou le déplacement de poids.
- f) déterminer si le centre de gravité calculé se trouve dans les limites de centrage avant et arrière et si l'équilibre latéral du carburant se trouve dans les limites de décollage et d'atterrissage du vol proposé;
- g) démontrer une planification et des connaissances des procédures d'un niveau acceptable en appliquant des facteurs opérationnels ayant une incidence sur les performances de l'avion;
- h) choisir une route, une altitude et un terrain de dégagement appropriés;
- i) localiser et appliquer des renseignements essentiels au vol;
- j) obtenir et interpréter correctement les renseignements et les références aéronautiques (par ex. les NOTAM);
- k) calculer le temps estimé en route et les exigences en matière de carburant total en se basant sur des facteurs comme le réglage de puissance, l'altitude ou le niveau de vol, le vent et les exigences relatives aux réserves de carburant;
- l) l. déterminer que les performances nécessaires au vol prévu se situent à l'intérieur des capacités et des limites opérationnelles de l'aéronef;
- m) prendre une décision judicieuse de partir ou de ne pas partir fondée sur les renseignements disponibles entourant le vol prévu;
- n) remplir un plan de vol d'une manière qui reflète les conditions du vol proposé;
- o) démontrer une connaissance opérationnelle pratique suffisante des exigences réglementaires liées, selon le cas, au vol aux instruments ou au vol à vue;

3. Prévol (PRF)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Obligatoires
704 et 705	Facultatifs (simulateur) – Voir la remarque dans la section Description. Obligatoires (avion)

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer systématiquement des vérifications intérieures et extérieures conformément au POH, à l'AFM, à l'AOM et aux SOP afin de s'assurer que l'avion est prêt pour le vol prévu. Le candidat démontrera également des connaissances lui permettant de composer, le cas échéant, avec les anomalies découvertes.

Description

Le candidat déterminera si l'avion est prêt pour le vol prévu. L'inspection prévol de l'avion inclura une inspection visuelle de l'extérieur et de l'intérieur de l'avion, avec localisation de chaque élément requis et explication de l'objet de l'inspection conformément au POH, à l'AFM, à l'AOM et/ou aux SOP.

Le candidat effectuera, conformément au POH, à l'AFM ou à l'AOM, une inspection visuelle de la quantité de carburant, du bon indice d'octane, de l'absence de contamination du carburant et des niveaux d'huile. Si, de par la conception de l'aéronef, le POH, l'AFM ou l'AOM ne demande pas de vérification visuelle des niveaux de carburant, le candidat se servira des fiches ou des dossiers de carburant, ou de toute autre procédure crédible, afin de déterminer la quantité de carburant à bord de l'aéronef.

À la demande du PVA ou l'ISAC, le candidat donnera un exposé de sécurité oral aux passagers, s'il y a lieu.

Remarque : Examen de compétences/RAC, Partie IV - Bien qu'une vérification visuelle avant vol soit normalement facultative, elle est requise pendant les CCP initiaux qui serviront également d'examen de compétences de la partie IV du RAC pour obtenir une nouvelle licence ou qualification. L'utilisation d'aides visuelles et de vidéos est autorisée dans un simulateur.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance des procédures d'inspection avant vol, tout en expliquant brièvement le but de l'inspection des points, lesquels doivent être vérifiés, comment détecter les défauts possibles et les mesures correctives à prendre;
- b) démontrer sa connaissance de l'état opérationnel de l'avion en localisant et en expliquant l'importance des documents connexes, comme les certificats de navigabilité et d'immatriculation, les limites d'exploitation, les guides et les manuels, la liste d'équipement minimal (MEL) (le cas échéant), les données de masse et de centrage et les exigences d'entretien, les essais et les dossiers appropriés applicables au vol ou à l'exploitation proposés; et l'entretien qui peut être effectué par le pilote ou un autre membre d'équipage désigné;
- c) inspecter l'avion à l'extérieur et à l'intérieur conformément à la liste de vérifications approuvée ;
- d) utiliser la méthode des questions et réponses ou toute autre méthode approuvée avec le ou les autres membres d'équipage, s'il y a lieu, pour suivre les procédures des listes de vérifications;
- e) vérifier que l'avion peut voler sans danger en mettant l'accent (le cas échéant) sur la nécessité de procéder à un examen et sur l'objet de l'inspection d'éléments comme :
 - i) l'installation motrice, y compris les commandes et les indicateurs,
 - ii) au niveau du carburant, la quantité, l'indice d'octane, le type, les mesures de protection contre la contamination et les procédures d'entretien courant,
 - iii) la quantité, le grade et le type de l'huile,

- iv) la quantité, le grade et le type de liquide hydraulique et les procédures d'entretien courant,
 - v) la quantité et les pressions d'oxygène, les procédures d'entretien courant, ainsi que les systèmes et l'équipement connexes servant à l'équipage et aux passagers,
 - vi) la coque, le train d'atterrissage, les flotteurs, les freins et le système d'orientation,
 - vii) l'état, le gonflage et le bon montage des pneus, le cas échéant,
 - viii) le bon fonctionnement, l'entretien courant, les pressions et les indications de décharge des systèmes de protection contre les incendies et de détection des incendies,
 - ix) les pressions et l'entretien courant du circuit pneumatique,
 - x) le bon entretien courant et le bon fonctionnement des systèmes de conditionnement d'air,
 - xi) le bon entretien courant et le bon fonctionnement du groupe auxiliaire de bord (APU),
 - xii) les commandes de vol, y compris les compensateurs, les déporteurs et les volets de bord d'attaque et de fuite,
 - xiii) les systèmes d'antigivrage et de dégivrage, les systèmes avertisseurs de givrage, leur entretien courant et leur fonctionnement;
- f) voir à la coordination avec le personnel de piste et s'assurer que la voie est libre avant de déplacer un dispositif comme une porte, une trappe et une gouverne;
- g) respecter les dispositions des spécifications d'exploitation appropriées, le cas échéant, qui se rapportent à l'avion ou à son utilisation en particulier;
- h) Démontrer la préparation de l'équipement de communication et d'avionique tels que le pilote automatique, le directeur de vol, les systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), le système de gestion de vol (FMS), le radar, les systèmes de navigation inertielle (INS), le système mondial de navigation par satellite (GNSS), les systèmes et composants de navigation au sol, la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), les systèmes d'évitement et d'alarme anticollision, les systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact, les communications par satellite ultra haute fréquence (UHF)/très haute fréquence (VHF)/haute fréquence (HF), les liaisons de données, les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), les dispositifs indicateurs, le transpondeur, la radiobalise de repérage d'urgence (ELT) et l'affichage tête haute (HUD).
- i) démontrer le bon fonctionnement de tous les systèmes pertinents de l'avion;
- j) prendre note de toute anomalie, déterminer si l'avion est en état de navigabilité et sécuritaire pour le vol ou prendre les mesures correctives appropriées en ce qui concerne les conditions insatisfaisantes constatées;
- k) vérifier les lieux entourant l'avion afin de s'assurer de l'absence de tout danger pouvant compromettre la sécurité de l'avion et du personnel.
- l) S'assurer que l'avion et les surfaces sont exempts de glace, de neige et de givre. En cas de givrage, démontrer une connaissance satisfaisante des procédures de dégivrage.

4. Démarrage moteur/départ (ESD)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Facultatifs (simulateur) – Voir la remarque dans la section Description. Obligatoires (avion)
704 et 705	Facultatifs (simulateur) – Voir la remarque dans la section Description. Obligatoires (avion)

But

Évaluer l'aptitude du candidat à suivre les bonnes procédures de démarrage des moteurs, y compris du groupe auxiliaire de bord (APU) ou d'une source d'alimentation externe, dans diverses conditions atmosphériques, à faire chauffer le ou les moteurs, à faire un point fixe, à vérifier les systèmes, à reconnaître les situations normales et anormales, et à prendre les bonnes mesures en cas de mauvais fonctionnement.

Description

Le candidat démontrera une bonne utilisation des listes de vérifications avant le démarrage, au démarrage et avant le roulage, et il vérifiera l'équipement approprié de radiocommunication, de navigation et électronique ainsi que la sélection des fréquences appropriées de communication et de navigation avant le vol.

Remarque : Lorsque deux candidats sont jumelés dans un environnement à équipage multiple, le premier candidat peut effectuer des exercices de démarrage moteur/départ et de roulage départ, tandis que le second candidat peut effectuer un roulage arrivé et un arrêt complet sur l'aire de trafic – voir les exercices de test en vol 5 et 19.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- s'assurer du respect de procédures au sol sécuritaires pendant les phases avant démarrage, au démarrage et après démarrage;
- s'assurer de l'utilisation approprié du personnel de piste pendant les procédures de démarrage;
- s'acquitter de tous les éléments des procédures de démarrage en suivant systématiquement les éléments de la liste de vérifications approuvée couvrant les phases avant démarrage, au démarrage et après démarrage;
- démontrer un jugement éclairé et de bonnes pratiques d'exploitation dans les cas où aucune instruction ou liste de vérifications spécifique n'a été publiée;
- utiliser la méthode des questions et réponses ou toute autre méthode approuvée avec le ou les autres membres d'équipage, s'il y a lieu, pour suivre les procédures des listes de vérifications;
- voir à la coordination avec le personnel de piste et s'assurer que la voie est libre avant de déplacer un dispositif comme une porte, une trappe et une gouverne;
- démontrer une connaissance suffisante des vérifications avant décollage en expliquant pourquoi vérifier les éléments figurant dans la liste de vérifications approuvée et en expliquant comment déceler un éventuel mauvais fonctionnement;
- bien répartir son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage;
- s'assurer que tous les systèmes se trouvent dans leur plage normale de fonctionnement avant le début, en cours d'exécution et à la fin des vérifications exigées par la liste de vérifications;
- expliquer, selon ce que lui demande le PVA, les caractéristiques ou les limites de tout système en fonctionnement normal ou anormal, ainsi que les mesures correctives à prendre pour un mauvais fonctionnement précis;

- k) vérifier, au besoin, que l'avion est sécuritaire pour le vol proposé ou s'il nécessite des travaux d'entretien ;
- l) vérifier, au besoin, le rendement de décollage de l'avion, en tenant compte de facteurs tels que le vent, l'altitude-densité, le poids, la température, l'altitude-pression, ainsi que l'état et la longueur de la piste;
- m) vérifier, le cas échéant, que la vitesse anémométrique/caractéristique est respectée et régler correctement toutes les références des instruments, les commandes du directeur de vol et du pilote automatique, ainsi que l'équipement de navigation et de communication;
- n) passer en revue les procédures en situations anormales et d'urgence susceptibles de se produire au décollage, et énoncer les mesures correctives que doit prendre le commandant de bord et tout autre membre d'équipage concerné;
- o) effectuer, dans le poste de pilotage, une vérification de l'avionique et de l'équipement de navigation;
- p) obtenir et bien interpréter l'autorisation de décollage et de départ donnée par l'ATC.

5. Roulage départ (TXO)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires – Voir les remarques 1 et 2 dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à manœuvrer l'avion en toute sécurité au sol et à éviter toute interférence inutile avec les déplacements des autres aéronefs entourant l'avion, y compris, s'il y a lieu, pendant le refoulement ou le recul à l'aide du ou des moteurs.

Description

Le candidat déplacera l'avion en direction ou en provenance de la piste en service ou selon toute autre indication donnée pendant le CCP. Pendant la circulation à la surface, le candidat doit suivre les procédures qui s'appliquent au roulage. De plus, la vérification au roulage inclura l'utilisation de la liste de vérifications, le roulage conforme aux autorisations et aux instructions données par l'unité de contrôle de la circulation aérienne appropriée ou par le PVA ou l'ISAC.

Remarque 1 : CCP de commandant en second (SIC) – L'évaluation de la circulation à la surface doit être effectuée dans la mesure du possible à partir d'un siège SIC normalement occupé et en conformité avec les PON.

Remarque 2 : CCP périodiques – Lorsque deux candidats sont jumelés dans un environnement à équipage multiple, le premier candidat peut effectuer des exercices de démarrage moteur/départ et de roulage départ, tandis que le second candidat peut effectuer un roulage arrivé et un arrêt complet sur l'aire de trafic – voir les exercices de test en vol 4 et 19.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- démontrer une connaissance suffisante de procédures de roulage sécuritaires (appropriées à l'avion, y compris, s'il y a lieu, en cas de refoulement ou de recul à l'aide du ou des moteurs);
- démontrer sa compétence en conservant une bonne maîtrise de l'avion;
- maintenir un bon espacement avec les autres aéronefs, les obstacles et les personnes;
- mettre en application les éléments de la liste de vérifications pertinente et suivre les procédures recommandées;
- maintenir la trajectoire et la vitesse désirées;
- effectuer une vérification des instruments;
- se conformer aux instructions ou aux autorisations données par l'ATC;
- respecter les lignes d'attente de la piste, les zones critiques des faisceaux d'alignement et de pente de descente ainsi que le reste du marquage et du balisage lumineux de contrôle à la surface;
- maintenir une vigilance constante et la maîtrise de l'avion pendant l'opération de roulage.

6. Décollage (TOF)

Remarque : Reportez-vous à l'exercice de test en vol 7 pour voir les directives sur le décollage interrompu et à l'exercice de test en vol 23 pour voir les directives sur la panne de moteur après le décollage ou la panne de moteur à une vitesse supérieure à V1.

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 703	Obligatoire (simulateur) - Voir les remarques 1 et 2 Facultatif (avion) - Voir les remarques 2, 3 et 4
704 et 705	Obligatoire (simulateur) - Voir les remarques 1 et 2 Facultatif (avion) - Voir les remarques 2, 3 et 4

But

Évaluer la capacité du candidat à décoller en toute sécurité à l'aide de techniques et de procédures appropriées compte tenu de la surface, de la longueur et des conditions de vent de la piste, en anticipant (le cas échéant) d'autres facteurs tels que le cisaillement du vent et la turbulence de sillage.

Description

Le candidat doit effectuer un décollage normal aux instruments et par vent de travers, conforme au manuel de vol de l'aéronef. La visibilité minimale approuvée pour l'opérateur et une composante minimale de vent de travers de 10 kt sont normalement requises. Le PVA ou l'ISAC peut combiner les décollages, s'il y a lieu.

Remarque 1 : Il est acceptable de satisfaire aux exigences de décollage aux instruments avec la visibilité minimale requise dans l'exercice de test en vol 7 (c.-à-d. décollage interrompu) **et** dans l'exercice de test en vol 23 (c.-à-d. panne moteur après le décollage ou panne moteur à une vitesse supérieure à V1).

Remarque 2 : Un décollage aux instruments n'est pas requis lorsqu'un certificat d'exploitation aérienne (AOC) autorise les opérations en VFR de jour seulement ou que l'exploitant aérien affecte le pilote au vol VFR de jour seulement.

Remarque 3 : S'il s'agit d'un avion, le candidat doit faire la démonstration d'un décollage aux instruments de la même manière qu'un décollage normal, dans des conditions de vol aux instruments simulées, à une altitude de 200 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou après avoir atteint cette altitude.

Remarque 4 : Lorsqu'elle est effectuée dans un avion, la composante vent de travers est limitée à ce qui est pratique dans les conditions météorologiques, aéroportuaires ou de trafic aéroportuaire existantes.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- démontrer une connaissance suffisante des décollages et des montées en situation normale et par vent traversier, incluant (selon ce qui est pertinent à l'avion) les vitesses, les configurations ainsi que les procédures en situation d'urgence ou anormale;
- remarquer l'état de la surface, les obstacles ou tout danger pouvant compromettre la sécurité du décollage;
- vérifier et bien appliquer la correction sur les performances au décollage tenant compte de la composante de vent existante;
- effectuer les vérifications requises avant le début du décollage afin de s'assurer de la présence des performances attendues de l'installation motrice. Effectuer toutes les vérifications avant le décollage exigées dans les éléments de la liste de vérifications pertinente;
- aligner l'avion dans l'axe de la piste;
- manipuler les commandes correctement afin de garder l'alignement longitudinal de l'avion par rapport à l'axe de piste avant et pendant le décollage;

- g) régler les commandes de l'installation motrice selon les recommandations du POH, de l'AFM ou de l'AOM ou de toute autre ligne directrice approuvée tenant compte des conditions existantes;
- h) surveiller les commandes et les réglages de l'installation motrice ainsi que les instruments pendant le décollage afin de s'assurer du maintien des paramètres prédéterminés;
- i) régler les commandes afin de prendre la bonne assiette en tangage à la vitesse/vitesse V prédéterminée afin d'obtenir les performances souhaitées pendant ce segment précis du décollage;
- j) effectuer les modifications nécessaires de l'assiette en tangage et, s'il y a lieu, effectuer (ou demander d'effectuer et vérifier si cela est bien fait) la rentrée du train et des volets, les réglages de puissance et les autres activités exigées de la part du pilote aux vitesses/vitesses V exigées dans le respect des tolérances indiquées dans le POH, l'AFM ou l'AOM;
- k) utiliser, au besoin, les procédures applicables d'atténuation du bruit et d'évitement de la turbulence de sillage;
- l) mettre en application (ou demander la mise en application et vérifier si cela est bien fait) les éléments de la liste de vérifications appropriée;
- m) maintenir le cap souhaité dans les tolérances de tests en vol ou demeurer dans la plage de vitesses V appropriée.

7. Décollage interrompu (RTO)

Remarque : Reportez-vous à l'exercice de test en vol 6 pour voir les directives sur les décollages normaux et à l'exercice de test en vol 23 pour voir les directives sur la panne moteur après le décollage ou la panne moteur à une vitesse supérieure à V1.

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Obligatoire (simulateur) - Voir les remarques 1 et 2 dans la section Description. Facultatifs (avion) – Voir la remarque 3 dans la section Description.
704 et 705	Obligatoire (simulateur) - Voir les remarques 1 et 4 dans la section Description. Facultatifs (avion) – Voir la remarque 3 dans la section Description.

But

Évaluer la compétence du candidat à reconnaître une situation anormale nécessitant d'interrompre un décollage et à effectuer la procédure appropriée conformément au POH, à l'AFM, à l'AOM ou aux PON.

Description

Si le CCP a lieu en simulateur, le candidat doit faire la démonstration d'un décollage interrompu avant la vitesse d'envol ou, si le CCP a lieu dans l'avion, le candidat expliquera oralement cette manœuvre pendant l'exposé.

Remarque 1 : Il est acceptable de satisfaire aux exigences relatives au décollage aux instruments à la visibilité minimale requise précisée dans l'exercice de test en vol 6 (c.-à-d. décollage) dans le présent exercice de test en vol **et** l'exercice de test en vol 23 (c.-à-d. une panne moteur après le décollage ou une panne moteur à une vitesse supérieure à V1).

Remarque 2 : Le candidat doit effectuer un décollage interrompu avant d'atteindre la vitesse d'envol.

Remarque 3 : Lorsqu'il est effectué dans un avion, un décollage interrompu est expliqué par le candidat avant le vol.

Remarque 4 : Le candidat doit effectuer un décollage interrompu à partir d'une vitesse d'au moins 90 % de la V1 calculée ou moins, en fonction du type d'avion.

Remarque 5 : CCP du commandant en second (SIC) - L'évaluation d'un décollage interrompu doit être effectuée dans la mesure du possible à partir d'un siège de SIC normalement occupé et conformément aux PON.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- démontrer une connaissance suffisante des techniques et des procédures servant à accomplir un décollage interrompu après une panne/des alarmes de panne moteur/système(s), y compris des facteurs de sécurité connexes;
- tenir compte, avant le début du décollage, des facteurs opérationnels qui pourraient avoir une incidence sur la manœuvre, comme les systèmes d'alarme au décollage ou d'autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les conditions de surface, le vent, les obstacles qui pourraient nuire aux performances au décollage et à la sécurité;
- aligner l'avion dans l'axe de la piste;
- effectuer toutes les vérifications avant décollage requises, tel que l'exigent les éléments de la liste de vérifications appropriée;
- régler les commandes de l'installation motrice tel que le recommandent les conditions existantes;

- f) manipuler les commandes correctement afin de garder l'alignement longitudinal de l'avion par rapport à l'axe de piste;
- g) Interrompre le décollage si, dans le cas d'un avion monomoteur, la défaillance du groupe motopropulseur se produit avant le décollage ou, dans le cas d'un avion multimoteur, si la défaillance du groupe motopropulseur se produit à un moment du décollage où la procédure de décollage interrompu peut être engagée et où l'avion peut être arrêté en toute sécurité sur la piste ou l'aire d'arrêt restante;
- h) réduire les gaz en douceur mais sans attendre, si cela est approprié à l'avion, dès que la panne de l'installation motrice est reconnue;
- i) Utiliser les déporteurs, l'inversion de l'hélice, l'inversion de poussée, les freins de roue et d'autres dispositifs de traînée/freinage, selon le cas, en conservant la maîtrise de l'avion de manière à l'immobiliser. Suivre les procédures appropriées en cas de panne de l'installation motrice ou autre et/ou les listes de vérifications prévues par le POH, l'AFM, l'AOM et/ou les SOP.

8. Montée initiale (ICL)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires – Voir la remarque dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à accomplir les procédures de montée initiale et de départ.

Description

Les montées initiales sont associées à des profils de départ avec franchissement d'obstacles et/ou à des procédures d'atténuation du bruit au départ. Le candidat suivra les procédures de montée initiale et de départ IFR ou VFR.

Remarque : La montée initiale peut être effectuée manuellement ou en recourant à l'automatisation. Lorsqu'elle est effectuée manuellement, il convient de consulter le programme de formation de l'opérateur aérien pour s'assurer qu'une formation adéquate a été dispensée.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- passer de conditions météorologiques de vol à vue à des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées, selon le cas;
- surveiller les commandes et les réglages de l'installation motrice ainsi que les instruments pendant la montée initiale afin de s'assurer du maintien des paramètres prédéterminés;
- régler les commandes pour obtenir l'assiette en tangage souhaitée à la vitesse anémométrique/caractéristique prédéterminée afin d'atteindre le rendement souhaité pour le décollage et la montée en question;
- effectuer les modifications nécessaires de l'assiette en tangage et, s'il y a lieu, effectuer (ou demander d'effectuer et vérifier si cela est bien fait) la rentrée du train et des volets, les réglages de puissance et les autres activités exigées de la part du pilote aux vitesses/vitesses V exigées dans le respect des tolérances indiquées dans le POH, l'AFM, l'AOM et/ou les SOP;
- utiliser, au besoin, les procédures applicables de franchissement d'obstacles, d'atténuation du bruit et d'évitement de la turbulence de sillage;
- mettre en application (ou demander la mise en application et vérifier si cela est bien fait) les éléments de la liste de vérifications appropriée;
- maintenir le cap souhaité dans les tolérances de tests en vol ou demeurer dans la plage de vitesses V appropriée.
- se conformer aux autorisations et aux instructions émises par l'ATC.
- utiliser de l'équipement avionique approprié pour la montée initiale.

9. Montée en route (ECL)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires (IFR) – Voir la remarque 1 dans la section Description. Facultatifs (VFR) – Voir la remarque 2 dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à accomplir les procédures de départ et de montée en route.

Description

Les montées en route sont associées au segment de montée suivant les profils de départ avec franchissement d'obstacles et/ou les procédures d'atténuation du bruit jusqu'à une altitude de croisière initiale.

Le candidat doit effectuer les procédures de départ (p. ex., terminal et zone) et établir l'avion sur la trajectoire en route conformément aux IFR ou aux VFR (selon le cas).

Remarque 1 : La montée en route peut être effectuée manuellement ou en recourant à l'automatisation. Lorsqu'elle est effectuée manuellement, il convient de consulter le programme de formation de l'opérateur aérien pour s'assurer qu'une formation adéquate a été dispensée.

Remarque 2 : Les évaluations de montée en route ne sont normalement pas associées aux opérations VFR de jour seulement ou lorsqu'un pilote est affecté à des vols VFR uniquement. Les évaluations de la montée en route peuvent toutefois être effectuées au sein de circuits VFR et/ou de segments de montée en route VFR lorsqu'ils sont prévus.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- établir des communications avec l'ATC en utilisant la bonne phraséologie;
- sélectionner et reconnaître les bons systèmes de communication et de navigation associés à la phase de départ proposée;
- mettre en application les éléments de la liste de vérifications relative à cette phase du vol;
- intercepter en temps opportun la totalité des routes, des radiales et des relèvements appropriés à la procédure, à la route ou à l'autorisation;
- respecter les procédures de départ, d'atténuation du bruit et de transition ainsi que les instructions de l'ATC;
- se conformer en temps opportun à toutes les instructions et les restrictions de l'espace aérien;
- maintenir une bonne maîtrise de l'avion et du vol à l'intérieur des configurations et des limites d'exploitation;
- maintenir les caps assignés dans les tolérances des exercices de test en vol;
- maintenir les routes et les relèvements assignés dans les tolérances des exercices de test en vol;
- maintenir l'altitude dans les tolérances des exercices de test en vol;
- montrer une connaissance suffisante des procédures en cas de panne des communications radio bidirectionnelles;
- mener la phase de départ jusqu'à un point où, de l'avis de l'examineur, la transition à l'environnement en route est terminée;
- utiliser de l'équipement avionique approprié pour la montée en route.

10. Croisière (CRZ)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires (IFR) Facultatifs (VFR) – Voir la remarque dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à établir l'avion en croisière aux réglages de puissance préétablis conformément au POH, à l'AFM ou à l'AOM et déterminer l'aptitude du candidat à se conformer aux procédures en route qui lui ont été données.

Description

Le candidat doit établir l'avion en vol de croisière conformément aux tableaux de performances du POH, de l'AFM, de l'AOM, des affichettes placées dans l'avion ou de tout autre moyen précisé par le constructeur. De plus, le candidat doit maintenir l'avion sur la trajectoire en route et se conformer aux procédures en route, telles qu'autorisées, conformément aux vols VFR ou IFR, selon le cas.

Remarque : Les évaluations de croisière en route ne sont normalement pas requises pour les opérations VFR de jour seulement ou lorsqu'un pilote est affecté à des vols VFR uniquement. Les évaluations de croisière en route peuvent toutefois être effectuées au sein de circuits VFR et/ou de segments de croisière VFR lorsqu'ils sont prévus.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- sélectionner et identifier les bonnes fréquences de communication;
- sélectionner et identifier les aides à la navigation associées à la phase en route proposée;
- mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef se rapportant à la phase de vol;
- intercepter en temps opportun la totalité des routes, des radiales et des caps appropriés à la route ou à l'autorisation;
- se conformer aux procédures en route;
- maintenir une bonne maîtrise de l'avion et du vol à l'intérieur des limites d'exploitation;
- maintenir le cap, la route (ou le relèvement) et l'altitude assignés dans les tolérances des exercices de test en vol;
- régler les commandes de puissance/de gaz, d'hélice et de mélange au réglage de puissance préétabli, tel que le recommande le POH, l'AFM ou l'AOM;
- synchroniser les hélices;
- appliquer toute mesure additionnelle recommandée par le constructeur quant au respect de la configuration de l'avion ou pour toute autre considération;
- confirmer les performances en croisière et démontrer un bon processus de prise de décisions permettant de composer avec les conséquences des variantes par rapport aux performances attendues (révision de l'ETA, gestion du carburant);
- utiliser de l'équipement avionique approprié à la croisière.

11. Virages serrés

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Obligatoires
704 et 705	Facultatif (simulateur) - Voir la remarque dans la section Description. Obligatoire (avion)

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer des virages serrés en palier et coordonnés.

Description

Le candidat doit effectuer au moins un virage serré dans chaque direction à un angle d'inclinaison latérale de 45° et un changement de cap d'au moins 180°, mais ne dépassant pas 360°. Le candidat précisera l'altitude, la vitesse et le cap initial choisis avant de se mettre en virage.

Dans le cas d'un équipage multiple, l'assistance du pilote surveillant (PM) est autorisée.

Remarque : CCP effectués sur simulateur (sous-parties 704 et 705 du RAC) - Les virages serrés ne sont pas nécessaires lorsqu'un CCP est effectué à l'aide d'un scénario LOFT, d'un CCP scénarisé ou d'un avion à commande de vol électrique, et :

CCP initiaux - Les virages serrés ont été démontrés de façon satisfaisante au cours de la formation initiale, ou

CCP périodiques – Les virages serrés sont exigés dans un programme de formation annuel et ont fait l'objet d'une démonstration satisfaisante ou ne sont pas exigés dans un programme de formation annuel.

Scénario LOFT - Un plan d'action intégrant des scénarios LOFT dans le but de ne pas exiger de virages serrés ou de décrochages pendant un CCP doivent être acceptables pour l'autorité de délivrance TCAC d'un PVA. À l'heure actuelle, il n'y a pas de critères établis pour définir ce qu'induit un scénario LOFT. Il est conseillé aux PVA qui souhaitent élaborer un plan d'action avec un scénario LOFT de consulter l'information sur les CCP scénarisés qui se trouve dans les sections D, E et F du bulletin n° 04/20 du PVA. Des renseignements supplémentaires sont disponibles dans l'AC 120-35D de la FAA, chapitre 3 (concernant les LOFT en général) et le chapitre 7, section 7-12 (concernant l'élaboration d'un plan d'action).

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- le cas échéant, répartir judicieusement son attention entre les références visuelles extérieures et les indications des instruments;
- rouler dans les virages et en sortir, en utilisant des commandes de tangage, d'inclinaison, de lacet et de puissance fluides et coordonnées pour maintenir l'altitude précisée et la vitesse souhaitée sans dépasser les tolérances de test en vol;
- établir la vitesse recommandée de mise en virage;
- maintenir l'angle d'inclinaison latéral de 45° à l'intérieur des tolérances d'exercice de test en vol pendant un vol stabilisé fluide et coordonné ;
- après un virage de 180°, faire une sortie de virage selon une cadence approximativement égale à celle utilisée pendant la mise en virage, et inverser le sens du virage pour répéter la manœuvre en direction opposée;
- faire une sortie de virage au cap opposé et au cap d'entrée dans les tolérances de tests en vol;
- éviter toute indication de décrochage imminent, toute assiette de vol anormale ou tout dépassement des limites structurales ou opérationnelles pendant une partie ou une autre de la manœuvre.

12. Décrochages

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Facultatif (simulateur) - Voir les remarques 1 et 2 dans la section Description. Facultatif (avion) - Voir la remarque 1 dans la section Description.
704 et 705	Facultatif (simulateur) - Voir les remarques 1, 2 et 3 dans la section Description. Facultatif (avion) - Voir la remarque 1 dans la section Description.

But

Évaluer la capacité du candidat à reconnaître et à récupérer rapidement et correctement d'une approche de décrochage dans diverses configurations et à éviter un décrochage complet.

Description

Pour l'application de cette manœuvre, une approche de décrochage peut être identifiée à :

- a) une première indication de tremblement aérodynamique, une absence de maîtrise en tangage, une absence de contrôle en roulis, une incapacité à freiner un taux de descente, et/ou
- b) l'activation de mécanismes d'avertissement de décrochage, vibreur de manche et/ou poussoir de manche (lorsque posés).

Remarque 1 : CCP initiaux et CCP d'avancement – Les approches de décrochage suivantes sont requises : configuration de décollage (sauf lorsqu'une configuration de décollage sans volets est normalement utilisée dans ce modèle et ce type d'avion), configuration lisse et configuration d'atterrissage.

Remarque 2 : L'une des approches de décrochage sera effectuée dans un virage avec un angle d'inclinaison latéral compris entre 15° et 30°.

Remarque 3 : CCP effectués sur simulateur (sous-parties 704 et 705 du RAC) - Les approches de décrochage ne sont pas nécessaires lorsqu'un CCP est effectué à l'aide d'un scénario LOFT, d'un CCP scénarisé ou d'un avion à commande de vol électrique, et :

CCP initiaux - Les approches de décrochage ont été démontrées de façon satisfaisante au cours de la formation initiale, ou

CCP récurrents - Les approches de décrochage sont requises dans un programme de formation annuel et ont fait l'objet d'une démonstration satisfaisante, ou ne sont pas requises dans un programme de formation annuel.

Scénario LOFT - Un plan d'action intégrant des scénarios LOFT dans le but de ne pas exiger de virages serrés ou de décrochages pendant un CCP doivent être acceptables pour l'autorité de délivrance TCAC d'un PVA. À l'heure actuelle, il n'y a pas de critères établis pour définir ce qu'induit un scénario LOFT. Il est conseillé aux PVA qui souhaitent élaborer un plan d'action avec un scénario LOFT de consulter l'information sur les CCP scénarisés qui se trouve dans les sections D, E et F du bulletin no 04/20 du PVA. Des renseignements supplémentaires sont disponibles dans l'AC 120-35D de la FAA, chapitre 3 (concernant les LOFT en général) et le chapitre 7, section 7-12 (concernant l'élaboration d'un plan d'action).

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) reconnaître la première indication de l'imminence d'un décrochage (telle qu'énoncée dans la section Description ci-haut);
- b) débrayer le pilote automatique et l'automanette (lorsque posé et enclenché);
- c) appliquer une commande de piqué jusqu'à ce que les signes de décrochage et/ou l'avertissement de décrochage diminuent de façon importante ou disparaissent, et utiliser le compensateur au besoin;

- d) replacer les ailes à l'horizontale à l'aide des ailerons et actionner la gouverne de direction seulement lorsque nécessaire pour maîtriser les glissades sur l'aile;
- e) ajouter ou ajuster la puissance/poussée nécessaire;
- f) procéder aux changements de configuration tel que recommandé et s'assurer que les aérofreins/freins aérodynamiques (si posés) sont rentrés;
- g) retourner à une vitesse sécuritaire et en vol stabilisé;
- h) s'assurer que l'avion se trouve dans une configuration convenable en vérifiant les items pertinents d'une liste de vérification appropriée.

13. Attente

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires (IFR) – Voir la remarque dans la section Description. Facultatif (VFR) – Non requis

Remarque : Le présent guide ne fournit pas d'informations sur les exercices obligatoires ou facultatifs pour les CCP et les vérifications de compétence en ligne du pilote de relève en croisière (PRC). En ce qui concerne tous les CCP, il convient de consulter l'annexe appropriée des NSAC.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à établir l'aéronef dans un circuit d'attente à partir d'une autorisation ATC réelle ou simulée.

Description

Dans des conditions de vol aux instruments réelles ou simulées, le candidat doit démontrer une connaissance suffisante de la procédure d'attente d'une approche standard ou non standard, d'un circuit d'attente publié ou non publié. Si cela est approprié, le candidat doit démontrer une connaissance suffisante de l'autonomie en attente, incluant notamment le carburant à bord, le débit carburant en attente, le carburant nécessaire pour se rendre au terrain de dégagement, etc.

À partir d'une autorisation réelle ou simulée, le candidat choisira une procédure d'entrée convenable, il se mettra en attente et il établira l'avion dans le circuit d'attente.

Remarque : Deux candidats dans un environnement à équipage multiple – En mode automatique, il n'est pas nécessaire de respecter tous les critères de performance du circuit d'attente ci-dessous une fois la programmation terminée correctement en ce qui concerne l'évaluation du **deuxième** candidat en tant que pilote aux commandes.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- passer à la vitesse d'attente recommandée appropriée à l'avion et à l'altitude d'attente, de manière que le survol du repère d'attente se fasse à la vitesse maximale d'attente maximale ou au-dessous;
- reconnaître son arrivée à la limite d'autorisation ou au repère d'attente et se mettre en attente dans le circuit d'attente;
- suivre les procédures d'entrée appropriées, un circuit d'attente standard, non standard, publié ou non publié;
- se conformer aux exigences de compte rendu de l'ATC;
- appliquer les critères de synchronisation requis par l'altitude d'attente et l'ATC ;
- respecter la longueur des branches du circuit d'attente lorsqu'une distance DME est spécifiée;
- utiliser les bonnes techniques de correction de la dérive du vent afin de conserver avec précision le radial, la route, le cap ou le relèvement souhaité;
- arriver au repère d'attente le plus près possible de l'heure de la prochaine autorisation attendue;
- maintenir une vitesse/vitesse V, une altitude, des caps/routes/trajectoires appropriés dans les tolérances de tests en vol;
- maintenir une bonne maîtrise de l'avion et du vol à l'intérieur des configurations et des limites d'exploitation pendant l'attente.
- utiliser l'équipement avionique approprié à l'attente.

14. Descente (DST)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires (IFR) Facultatifs (VFR) – Voir la remarque dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à respecter les procédures d'arrivée à vue ou aux instruments, selon le cas.

Description

La descente commence lorsque l'avion quitte l'altitude de croisière pour effectuer une approche à sa destination et se termine lorsque le candidat amorce des changements de configuration ou de vitesse de l'avion pour faciliter l'atterrissage sur une piste.

Le candidat effectuera les procédures d'arrivée dans le respect des autorisations reçues, conformément aux règles de vol aux instruments ou aux règles de vol à vue, selon le cas.

Remarque : Les évaluations de descente ne sont normalement pas requises pour les opérations VFR de jour seulement ou lorsqu'un pilote est affecté à des vols VFR uniquement. Les évaluations de descente peuvent toutefois être effectuées au sein de circuits VFR et/ou de segments de descente VFR lorsqu'ils sont prévus.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- démontrer une connaissance suffisante des cartes en route à basse et haute altitude, des procédures STAR/FMS, des cartes des procédures d'approche aux instruments, des cartes VFR, selon le cas, et des responsabilités connexes des pilotes et des contrôleurs;
- sélectionner et identifier les aides à la navigation associées à la phase d'arrivée proposée;
- sélectionner et bien identifier toutes les références des instruments, les commandes du directeur de vol et du pilote automatique ainsi que l'équipement de navigation et de communication associés à l'arrivée;
- mettre en application les éléments de la liste de vérification de l'avion se rapportant à l'arrivée;
- sélectionner les fréquences et établir des communications avec l'ATC en utilisant une bonne phraséologie;
- se conformer en temps opportun à toutes les autorisations, instructions et restrictions de l'ATC;
- démontrer une connaissance suffisante des procédures en cas de panne des communications radio bidirectionnelles;
- intercepter en temps opportun la totalité des routes, des radiales et des caps appropriés à la procédure, à la route ou à l'autorisation ATC, ou selon les instructions du PVA ou l'ISAC;
- bien respecter les procédures d'arrivée à vue ou aux instruments;
- respecter les restrictions ou les ajustements de vitesse exigés par la réglementation, l'ATC, le POH, l'AFM, l'AOM et/ou les SOP ou le PVA ou l'ISAC;
- établir, lorsqu'il le faut, un taux de descente compatible avec les caractéristiques d'exploitation et la sécurité de l'avion;
- maintenir une vitesse/vitesse V, un cap, une altitude appropriés dans les tolérances de tests en vol;
- se conformer aux dispositions du profil de descente, de la STAR et de toute autre procédure d'arrivée, selon le cas;
- maintenir une bonne maîtrise de l'avion et du vol à l'intérieur des limites d'exploitation;

- o) utiliser l'équipement avionique approprié à la descente.

15. Approche (APR)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires – Voir les remarques dans les sections Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer une approche aux instruments ou à vue.

I – Approches aux instruments (IFR)

Description

Comme le prévoit la partie I du RAC, une approche de non-précision s'appuie nécessairement sur les données de position latérale. Une approche de précision s'appuie nécessairement sur les données de position latérale et de trajectoire de descente. Bien que les systèmes RNAV (GNSS) modernes permettent des approches par guidage vertical, on ne considère pas qu'il s'agit toujours d'approches de précision. Aux fins du CCP, les classifications et les allocations d'approche suivantes sont fournies :

Approche de précision (PA) – Approche aux instruments qui fournit des informations sur les écarts de trajectoire et de trajectoire de descente conformes aux normes de précision de l'annexe 10 de l'OACI. Par exemple, ILS, PAR et GLS.

On peut considérer la performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV) comme une approche de précision aux fins du CCP.

Approche avec guidage vertical (APV) – Approche aux instruments basée sur un système de navigation qui n'est pas tenu de respecter les normes d'approche de précision de l'annexe 10 de l'OACI, mais qui fournit des informations sur les écarts de trajectoire et de trajectoire de descente. Par exemple, baro-VNAV, LDA avec trajectoire de descente, LNAV/VNAV et LPV sont des approches APV.

La LPV peut ne pas être considérée comme une approche de non-précision aux fins du CCP. D'autres APV peuvent être considérées comme une approche de non-précision aux fins du CCP lorsque ce CCP ne sert pas aussi à tester les compétences dans une nouvelle qualification de vol aux instruments.

Approche de non-précision (NPA) – Approche aux instruments basée sur un système de navigation qui fournit des informations sur les écarts de trajectoire, mais pas sur les écarts de trajectoire de descente. Par exemple, les approches VOR, TACAN, LNAV, NDB, LOC et ASR sont des exemples de procédures NPA.

Le candidat apportera la preuve d'au moins deux approches aux instruments conformément aux procédures et aux limites du Canada Air Pilot, dans des publications étrangères équivalentes, ou la procédure d'approche employée par une compagnie et approuvée pour l'installation où l'approche est effectuée. À moins d'avis contraire, le candidat effectuera dans la mesure du possible une approche de précision, une de non-précision et, si les conditions le permettent et qu'elle est autorisée, une approche indirecte.

Gestion du profil de descente – Le candidat peut voler à des altitudes supérieures aux altitudes minimales indiquées sur la carte d'approche, mais la descente au cours du segment final de l'approche devrait aboutir à l'atteinte de l'altitude minimale de descente (MDA) compatible avec la réalisation d'une descente continue jusqu'au point approximatif de 50 pi au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou jusqu'au point où la manœuvre d'arrondi devrait commencer pour ce type d'aéronef. .

Descente au-dessous de la MDA pendant une approche de non-précision – Conformément à l'exemption à l'alinéa 602.128(2)b) du RAC, RCN 008-2020, un pilote peut descendre au-dessous de la MDA, ce qui est susceptible de se produire pendant une approche interrompue à la suite d'une approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant. Consulter l'exemption RCN 008-2020 pour plus d'informations.

Remarque 1 : Approches effectuées manuellement – Une approche manuelle à l'aide d'un directeur de vol est recommandée à condition que le programme de formation de l'exploitant aérien s'assure qu'une formation adéquate a été fournie. Le pilotage manuel devrait commencer au plus tard lorsque l'avion est établi sur la trajectoire d'approche finale et se poursuivre jusqu'au toucher des roues ou en approche interrompue.

Remarque 2 : CCP sur multimoteur – Sous réserve des exigences des NSAC, au moins une approche devra avoir lieu avec une panne simulée d'une installation motrice. Cette panne simulée devrait survenir avant l'entrée dans le segment d'approche finale et doit se poursuivre jusqu'à l'atterrissage ou tout au long de la procédure d'approche interrompue. Lorsqu'une situation anormale ou d'urgence est utilisée pour simuler une panne de moteur, il convient d'envisager une évaluation distincte dans le cadre de l'exercice de test en vol 22. L'évaluation d'une approche doit toutefois être réalisée dans le cadre de cet exercice de test en vol. Il convient d'éviter d'exposer le candidat deux fois, ce qui signifie que les observations conduisant à une évaluation ne doivent pas être documentées deux fois au titre de cet exercice et de l'exercice de test en vol 22.

Remarque 3 : CCP en vertu des sous-parties 704 et 705 du RAC (simulateur) – Il y aura une approche de précision et une approche de non-précision. De plus, s'il est autorisé à faire des approches indirectes dans son MEC, l'équipage de conduite fera une démonstration, au cours d'une vérification de qualification initiale et chaque année par la suite, d'une approche et d'une manœuvre d'atterrissage utilisant une scène approuvée d'approche indirecte.

Remarque 4 : Test de qualification de vol aux instruments/Partie IV du RAC – Lorsqu'un CCP doit aussi servir de test de compétence à l'appui d'une qualification de vol aux instruments initiale ou révisée en vertu de la partie IV du RAC, le candidat au CCP faire preuve de deux types d'approches aux instruments. Lors d'un premier test de qualification de vol aux instruments, une approche de précision (ILS ou LPV) est obligatoire. Au cours du premier essai et de l'essai revu de la qualification de vol aux instruments, une approche de non-précision sans guidage vertical est requise. De plus, au moins une des approches doit être une approche RNAV (GNSS). Ces exigences sont conformes au Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments groupes 1, 2 et 3 – Avion – TP 9939.

Remarque 5 : Si elle n'est pas pratique dans un avion (c.-à-d. milieu aéroporté) et si elle n'est pas requise pour un test de qualification de vol aux instruments, une APV aux limites d'approche les plus basses possible peut être effectuée.

Critères d'exécution

Évaluer l'aptitude du candidat à :

- a) **Approche par RNAV(GNSS)** – confirmer le chargement correct de l'approche depuis la base de données, vérifier les points de cheminement et effectuer une vérification RAIM (le cas échéant);
- b) régler et identifier l'équipement de navigation au sol et embarqué applicable à l'approche, et en surveiller l'état opérationnel;
- c) obtenir et interpréter les renseignements et les références aéronautiques appropriées (par ex. les NOTAM) et appliquer les corrections de température, le cas échéant;
- d) effectuer un exposé sur l'approche conformément aux SOP;
- e) remplir avec exactitude la ou les listes de vérifications applicables et s'assurer que l'avion est dans la bonne configuration (y compris les systèmes de servitude tels que l'antigivrage);
- f) effectuer l'approche aux instruments conformément à la carte d'approche applicable;

- g) effectuer les appels radio requis en utilisant la terminologie appropriée et se conformer aux instructions et autorisations de l'ATC;
- h) respecter les critères d'approche stabilisée spécifiés dans les SOP.
- i) **approche de non-précision aux instruments** – dans le cas d'une approche stabilisée avec angle de descente constant, calculer une trajectoire d'approche stable et effectuer une descente continue tout en restant à des altitudes IFR minimales ou au-dessus avant d'atteindre l'altitude de décision (DA);
- j) maintenir le cap, la route, la vitesse et les altitudes conformément à la procédure d'approche et aux autorisations applicables de l'ATC;
- k) surveiller l'instrumentation, les systèmes et l'automatisation et réagir de manière appropriée aux défauts et aux situations anormales, y compris aux alertes RAIM ou une RNP dégradée ;
- l) maîtriser l'utilisation de tout système lié à l'automatisation d'un avion, comme le directeur de vol, le pilote automatique, le FMS ou le GNSS;
- m) respecter les SOP de la compagnie, y compris l'utilisation correcte des appels normalisés;
- n) **approche de non-précision aux instruments** – maintenir la MDA jusqu'au MAP ou jusqu'au point où la partie visuelle de l'approche peut être effectuée, à un taux de descente normal et avec un minimum de manœuvres. Dans le cas d'une approche stabilisée avec angle de descente constant, maintenir un profil vertical approprié par rapport à la MDA/DA;
- o) **approche de précision aux instruments** – maintenir une descente stabilisée vers la hauteur de décision (DH)/DA pour permettre l'achèvement de la partie visuelle de l'approche et l'atterrissage avec un minimum de manœuvres;
- p) lancer une procédure d'approche interrompue si la référence visuelle requise pour la piste prévue n'est pas obtenue au MAP, à la MDA/DH/DA, selon le cas;
- q) effectuer un atterrissage normal si la référence visuelle requise est obtenue .

II – Approches visuelles (VFR)

Description

Bien que les approches soient le plus souvent associées aux procédures IFR, il existe des cas où l'approche de l'atterrissage doit se faire sans renseignements externes ou internes provenant de l'alignement de descente (c'est-à-dire une approche visuelle).

Remarque : En vertu des articles 702, 703, 704 (avion) et 705 (avion) du RAC, une approche visuelle est requise lors d'un atterrissage normal. Consultez l'annexe appropriée de la Partie VII des NSAC, du CPP du RAC concernant les atterrissages et les approches aux atterrissages.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) obtenir et interpréter les renseignements et les références aéronautiques appropriées (par ex. les NOTAM), le cas échéant;
- b) effectuer un exposé sur l'approche conformément aux SOP;
- c) remplir avec exactitude la ou les listes de vérifications applicables et s'assurer que l'avion est dans la bonne configuration (y compris les systèmes de servitude tels que l'antigivrage);
- d) Effectuer l'approche visuelle conformément aux procédures de l'aéroport, qui se trouvent dans le Supplément de vol – Canada (CFS);

- e) effectuer les appels radio requis en utilisant la terminologie appropriée et se conformer aux instructions de l'ATC;
- f) respecter les critères d'approche stabilisée spécifiés dans les SOP.
- g) maintenir le cap, la route, la vitesse et les altitudes conformément aux instructions de l'ATC applicables;
- h) surveiller l'instrumentation, les systèmes et l'automatisation et réagir de manière appropriée en cas de défaillance ou de situation anormale;
- i) respecter les SOP de la compagnie, y compris l'utilisation correcte des appels normalisés;
- j) lancer une procédure d'approche interrompue s'il n'est pas possible d'atterrir en toute sécurité;
- k) effectuer un atterrissage normal s'il est possible de le faire en toute sécurité.

16. Approche (APR)

Remarque : Toutes les informations relatives aux approches se trouvent dans l'exercice de test en vol 15. Ces informations correspondent au rapport de test en vol du CCP en ligne de Transports Canada.

17. Remise des gaz (GOA)

Remarque : Se reporter à l'exercice de test en vol 18 pour obtenir des orientations sur les atterrissages interrompus (50 pi).

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Facultatif – Voir la remarque 1 dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à mener à bien une remise des gaz (c.-à-d. approche interrompue).

Description

Après une approche aux instruments, le candidat effectuera une approche interrompue à un moment ou à un autre entre l'interception de l'approche finale et l'atterrissage sur la piste. Sauf si l'ATC apporte des modifications, le candidat doit suivre le profil de l'approche interrompue publiée.

Remarque 1 : Consultez l'annexe appropriée de la Partie VII des NSAC, du CPP du RAC concernant les exigences d'approches d'interrompues. Dans certains cas, une approche interrompue peut être combiné avec un atterrissage interrompu à (50 pi).

Remarque 2 : Une approche interrompue peut être effectuée manuellement ou de manière automatisée. Il faut consulter le programme de formation de l'exploitant aérien pour s'assurer qu'une formation adéquate a été dispensée.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance suffisante des procédures d'approche interrompue associées aux approches aux instruments standard;
- b) entreprendre une procédure d'approche interrompue rapidement en augmentant en temps opportun la puissance, en prenant la bonne assiette de montée et en réduisant la traînée conformément aux procédures approuvées;
- c) signaler le début de la procédure d'approche interrompue quant approprié;
- d) respecter la procédure d'approche interrompue publiée ou modifiée;
- e) signaler à l'ATC chaque occasion au cours de laquelle l'avion est incapable de respecter une autorisation, une restriction ou un taux de montée;
- f) mettre en application tous les éléments de la liste de vérifications recommandée de l'avion pertinente à la procédure d'approche interrompue;
- g) demander, si cela est judicieux, l'autorisation de se rendre au terrain de dégagement, de faire une autre approche, de se rendre à un repère d'attente, d'avoir une limite d'autorisation, ou suivre les instructions du PVA ou l'ISAC;
- h) maintenir les vitesses recommandées dans les tolérances de tests en vol;
- i) maintenir le cap, la route ou le relèvement dans les tolérances de tests en vol;
- j) monter à l'altitude d'approche interrompue publiée et y rester, ou à l'altitude autorisée par l'ATC ou l'examineur, dans les limites des tolérances de test en vol;
- k) utiliser l'équipement avionique approprié à l'approche interrompue.

18. Atterrissage (LND)

Remarque : Se reporter à l'exercice de test en vol 17 pour obtenir des orientations sur les remises des gaz normales avant l'atterrissage et à cet exercice de test en vol pour obtenir des orientations sur les atterrissages normaux et les atterrissages interrompus (50 pi).

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires – Voir les remarques dans la section Description.

I – Atterrissages normaux et autres atterrissages

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer un atterrissage normal et par vent traversier et, lorsque cela est possible, un atterrissage à partir d'une approche aux instruments avec descente à vue depuis la MDA ou la DA de l'approche. Si le manuel d'exploitation l'exige, pendant la réalisation de l'approche, effectuer avec succès une approche indirecte.

Description

Le candidat fera une démonstration :

- a) d'un atterrissage normal qui, si cela est possible, sera effectué sans renseignements externes ou internes provenant de l'alignement de descente;
- b) d'un atterrissage après une approche aux instruments et, si les conditions qui prévalent empêchent de faire un atterrissage réel, d'une approche jusqu'à un point où l'atterrissage aurait pu être effectué. Ce point n'est pas exigé si le certificat de l'exploitant aérien ne permet que des vols en VFR de jour, ou si l'exploitant aérien ne confie au pilote que des vols en VFR de jour;
- c) d'un atterrissage par vent traversier, si possible, dans les conditions existantes au niveau de la météo, de la piste et de la circulation à l'aéroport;
- d) d'un atterrissage et d'une manœuvre en prévision de cet atterrissage avec panne simulée de 50 pour cent des moteurs disponibles;
- e) d'un atterrissage dans des conditions simulées d'approche indirecte, sauf si les conditions qui prévalent empêchent un atterrissage, une approche jusqu'à un point où un atterrissage aurait pu être effectué.

Remarque 1 – Les articles 704 et 705 du RAC : Dans un simulateur, un atterrissage normal sans renseignements externes ou internes provenant de l'alignement de descente n'est pas requis.

Remarque 2 : Tous les atterrissages et toutes les approches à l'atterrissage indiqués dans cette rubrique peuvent être combinés. Un minimum de deux atterrissages est exigé.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance suffisante des approches et des atterrissages normaux et par vent traversier, y compris les angles d'approche recommandé, les vitesses, les vitesses V, les configurations, performances et les instructions de l'ATC ou de l'examineur;
- b) prendre en considération les facteurs à appliquer à l'approche et à l'atterrissage, comme les seuils décalés, les conditions météorologiques, la turbulence de sillage, le cisaillement du vent, les micro-rafales, les facteurs de rafales/vent, la visibilité, la surface de la piste, les conditions de freinage et tout autre facteur de sécurité (en fonction de l'avion);
- c) établir une configuration d'approche et d'atterrissage appropriée à la piste et aux conditions météorologiques, et régler les commandes de l'installation motrice selon les besoins;

- d) mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef se rapportant à la phase de vol;
- e) maintenir une trajectoire par rapport au sol qui assure que l'aéronef suivra le circuit d'aérodrome souhaité, avec prise en compte des obstacles et des instructions de l'ATC ou du PVA;
- f) vérifier les conditions actuelles du vent, bien corriger la dérive et maintenir une trajectoire précise par rapport au sol;
- g) maintenir une approche stabilisée ainsi que la vitesse/vitesse V souhaitée dans les tolérances de tests en vol;
- h) effectuer un atterrissage à partir de la MDA ou de la DA de l'approche après obtention des références visuelles requises pour la piste prévue;
- i) accomplir une transition maîtrisée en douceur mais franche entre l'approche finale et l'atterrissage ou jusqu'à un point où, de l'avis du PVA ou l'ISAC, un atterrissage avec arrêt complet aurait pu être fait en toute sécurité;
- j) maintenir une bonne maîtrise en direction de l'aéronef et bien corriger le vent traversier pendant la course après l'atterrissage;
- k) utiliser les déporteurs, l'inversion de pas de la ou des hélices, l'inversion de poussée, les freins de roue et tout autre dispositif générateur de traînée ou de freinage, selon le cas, de manière à ce que celui-ci puisse s'immobiliser l'avion en toute sécurité;
- l) mettre en application les éléments appropriée de la liste de vérifications après atterrissage en temps opportun et conformément aux recommandations du constructeur.

II – Atterrissage interrompu (50 pi)

But

Évaluer l'aptitude du candidat à mener à bien un atterrissage interrompu réussi.

Description

Le candidat effectuera un atterrissage interrompu après avoir terminé la partie aux instruments de l'approche avec la piste en vue; l'avion configuré pour l'atterrissage et en descente finale vers la piste. Cette manœuvre doit être entreprise à environ 50 pieds au-dessus de la piste et approximativement au-dessus du seuil de la piste.

Remarque : Le cas échéant, le PVA ou l'ISAC peut combiner l'atterrissage interrompu avec l'approche interrompue. Consultez l'annexe appropriée de la Partie VII des NSAC, du CPP du RAC.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance suffisante de la procédure d'atterrissage interrompu, y compris les conditions qui commandent un atterrissage interrompu, l'importance de prendre une décision en temps opportun, les vitesses/vitesse V recommandées, ainsi que la procédure applicable pour « tout rentrer »;
- b) décider en temps opportun d'interrompre l'atterrissage à cause de circonstances réelles ou simulées et aviser comme il se doit lorsque la sécurité du vol n'est pas en cause;
- c) faire un réglage de la puissance adapté aux conditions du vol et prendre l'assiette en tangage nécessaire pour obtenir les performances souhaitées;
- d) rentrer les volets/les dispositifs générateurs de traînée et le train d'atterrissage, le cas échéant dans le bon ordre et à une altitude sécuritaire, établir un taux de montée positif et prendre la vitesse/vitesse V appropriée dans les tolérances de tests en vol;

- e) compenser l'avion au besoin et maintenir la bonne trajectoire au sol pendant la procédure d'atterrissage interrompu;
- f) mettre en application les éléments appropriée de la liste de vérifications en temps opportun et conformément aux procédures approuvées.

19. Arrivée au sol

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Facultatifs – Voir les remarques 1 et 2 dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer, après le roulage à l'arrivée, les procédures appropriées d'arrivée/d'arrêt moteur, après vol et de fermeture du vol.

Description

Le candidat démontrera son aptitude à manœuvrer l'avion au moteur jusqu'à une aire d'arrivée pour s'y stationner, à couper le ou les moteurs et les systèmes auxiliaires et à suivre les procédures après vol comme la sécurisation de l'avion.

Remarque 1 : Les évaluations de l'arrivée au sol sont facultatives, sauf si elles sont utilisées pour satisfaire à d'autres exigences du CCP.

Remarque 2 : CCP périodiques – Lorsque deux candidats sont jumelés dans un environnement à équipage multiple, le premier candidat peut effectuer des exercices de démarrage moteur/départ et de roulage départ, tandis que le second candidat peut effectuer un roulage arrivé et un arrêt complet sur l'aire de trafic – voir les exercices de test en vol 4 et 5.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) maintenir la maîtrise de l'avion;
- b) prendre en considération la sécurité des personnes ou des biens à proximité en maintenant une bonne surveillance extérieure et un bon espacement avec les autres avions et les obstacles;
- c) mettre en application les éléments de la liste de vérifications pertinente et suivre les procédures recommandées;
- d) maintenir la vitesse de roulage souhaitée;
- e) se conformer aux instructions de l'ATC (ou de l'examineur simulant l'ATC);
- f) respecter les lignes d'attente de la piste, les zones critiques des faisceaux d'alignement et de pente de descente ainsi que le reste du marquage et du balisage lumineux de contrôle à la surface afin de prévenir toute incursion sur piste;
- g) maintenir constamment une vigilance et une maîtrise de l'avion pendant l'opération de roulage;
- h) arrêter complètement le moteur et effectuer les vérifications de sécurité;
- i) remplir les formulaires/les carnets et noter le temps de vol/les anomalies.

20. Fermeture du vol (FLC)

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Facultatifs – Voir la remarque dans la section Description.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer les tâches après vol après l'arrêt complet du moteur et l'arrimage de l'avion.

Description

Le candidat doit démontrer qu'il est capable de prendre les mesures nécessaires après l'arrêt complet des moteurs et l'arrimage de l'avion.

Remarque : Non requis durant un CCP, mais cet exercice de test en vol est pertinent pour les vérifications en ligne en vertu des alinéas 705.106 (3)a) et b) des NSAC.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) effectuer une inspection après vol, consigner les anomalies, les exigences de correction et autres exigences d'entretien;
- b) remplir les carnets de vol et autres registres;
- c) arrimer l'avion.

21. Tâches du PM

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 et 703	Obligatoires
704 et 705	Obligatoires

Remarque : Le terme pilote surveillant (PM) sous-entend le pilote qui n'est pas aux commandes (PNF), comme on le trouve dans d'autres documents.

But

Évaluer l'aptitude du candidat à démontrer une bonne division des tâches du PM conformément au MEC et aux SOP.

Description

Chaque pilote effectuera des tâches de PM en nombre suffisant pour qu'il soit possible d'établir qu'il y a respect et connaissance des procédures de l'avion et des SOP de la compagnie. On y trouvera des procédures en situation normale et anormale pendant que le pilote agira à titre de PM.

L'équipage de conduite peut effectuer des tâches de PM dans une position assise qu'il n'occupe pas normalement (p. ex. CCP avec deux pilotes aux commandes ou deux commandants en second). Dans une telle situation, l'unité de formation dispensera une formation de PM aux candidats dans le siège qu'ils occuperont pendant le CCP.

Remarque 1 : Ne s'applique pas aux opérations à un seul pilote.

Remarque 2 : Candidat seul dans un environnement à équipage multiple – Au minimum, l'exécution des tâches de PM doit être évaluée pendant un décollage, une montée initiale, une situation anormale ou une situation d'urgence nécessitant l'utilisation d'une liste de vérifications, une approche et un atterrissage. Dans la mesure du possible et s'il y a lieu selon l'étendue des activités, ce segment de vérification devrait être effectué selon les règles de vol aux instruments.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) se conformer aux tâches de PM telles qu'elles figurent dans le MEC et/ou les SOP;
- b) effectuer les tâches nécessaires assignées par le pilote aux commandes;
- c) maintenir une discipline d'équipage pendant les procédures en situation normale ou anormale;
- d) démontrer une bonne connaissance des procédures de l'index des procédures (QRH) ou de la liste de vérifications papier;
- e) démontrer qu'il connaît les entrées à faire dans le FMS, le cas échéant;
- f) maintenir une bonne connaissance de la situation à titre de membre d'équipage;
- g) bien partager la tâche de travail dans le poste de pilotage;
- h) maintenir une bonne conscience d'équipage ou faire attention aux annonces du mode de vol.

Exercices de test en vol – Situations anormales ou d'urgence

22. Défaillance de moteur

Remarque : Cet exercice de test en vol donne des directives sur les pannes de moteur qui ne sont PAS associées au décollage.

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires

But

Évaluer l'aptitude du candidat à maintenir la maîtrise de l'avion et à suivre les bonnes procédures en cas de panne moteur, conformément au POH, à l'AFM, à l'AOM et/ou aux SOP.

Description

Le pilote démontrera son aptitude à conserver la maîtrise de l'avion et à composer en toute sécurité avec les problèmes de fonctionnement pendant une ou plusieurs pannes moteur à n'importe quel moment pendant la vérification.

I – Panne moteur (non associée au décollage) – Avion multimoteur

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- reconnaître une panne moteur ou la nécessité de couper un moteur, selon ce que simule le PVA ou l'ISAC;
- faire, de mémoire, les vérifications des mesures vitales en cas de panne moteur;
- maintenir une bonne maîtrise de l'avion. Prendre une assiette en roulis d'environ 5°, si nécessaire ou tel que recommandé par le constructeur, afin de rester en vol coordonné et bien compenser l'aéronef pour ce genre de situation;
- régler les commandes de puissance, réduire la traînée au besoin, bien identifier et vérifier la ou les installations motrices inopérantes après la panne (ou la panne simulée);
- maintenir la ou les installations motrices en marche à l'intérieur de limites opérationnelles acceptables;
- établir la vitesse optimale un moteur inopérant, tel que l'impose l'avion ou la situation;
- établir et maintenir l'assiette de vol et la configuration recommandées pour obtenir les meilleures performances pendant toutes les manœuvres nécessaires à la phase de vol;
- suivre la liste de vérifications de l'avion qui est prescrite et vérifier les procédures d'arrêt complet de la ou des installations motrices inopérantes;
- déterminer la cause de la panne de la ou des installations motrices et décider si un redémarrage est une option viable;
- maintenir l'altitude souhaitée dans les tolérances de tests en vol, si une altitude constante est spécifiée et si l'avion en est capable;
- maintenir la vitesse souhaitée dans les tolérances de tests en vol;
- maintenir le cap souhaité dans les tolérances de tests en vol du cap spécifié;
- démontrer les procédures de redémarrage de l'installation motrice (si cela est pertinent) conformément à la procédure ou à la liste de vérifications approuvée, ou aux procédures recommandées du constructeur et aux éléments de la liste de vérifications pertinente;

- n) surveiller toutes les fonctions du moteur en marche et faire les réglages nécessaires.

II – Panne moteur (non liée au décollage) – Avion monomoteur

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance suffisante des caractéristiques de vol, des procédures d'approche et d'atterrissage forcé (d'urgence) et des procédures connexes à utiliser en cas de panne de l'installation motrice (selon ce qui est pertinent à l'avion);
- b) garder la maîtrise tout au long de la manœuvre;
- c) établir et maintenir la meilleure vitesse de plané recommandée dans les tolérances de tests en vol ainsi que la meilleure configuration pendant une panne simulée de l'installation motrice;
- d) choisir un aéroport ou une aire d'atterrissage convenable se trouvant dans les capacités de l'avion, compte tenu de ses performances;
- e) établir un bon circuit de vol vers l'aéroport ou l'aire d'atterrissage choisie, compte tenu de l'altitude, du vent, du relief, des obstacles et de tout autre facteur opérationnel pertinent;
- f) suivre les éléments appropriée de la liste de vérifications à l'avion;
- g) déterminer la cause de la panne simulée de l'installation motrice (si l'altitude le permet) et si un redémarrage est une option viable;
- h) utiliser les dispositifs jouant sur la configuration, comme le train d'atterrissage et les volets, de la manière recommandée par le constructeur.

23. Situations anormales ou d'urgence (panne moteur)

Remarque : Cet exercice de test en vol donne des directives sur les pannes de moteur qui sont associées au décollage. Reportez-vous à l'exercice de test en vol 7 pour obtenir les directives sur le décollage interrompu.

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoire (avions multimoteurs) Facultatif (avions monomoteurs) – Voir la remarque 2 dans la section Description.

But

Évaluer la capacité du candidat à se remettre d'une panne moteur à l'étape la plus critique du vol tout en maintenant la maîtrise de l'avion et en suivant les procédures de panne moteur appropriées conformément au manuel d'exploitation, au manuel de vol de l'aéronef et aux procédures opérationnelles normalisées.

Description

Le pilote effectuera une démonstration de décollage avec panne d'un moteur conformément au tableau ci-dessous.

Remarque 1 : Les informations suivantes ont été regroupées à titre de référence uniquement. Consultez l'annexe appropriée sur le CCP des NSAC.

Sous-partie du RAC – Dispositif	Paramètres de panne moteur
702 et 703 – Simulateur	Une panne du moteur le plus défavorable doit se produire à la vitesse de sécurité au décollage majorée de 10 kt ou en vertu de la sous-section 703 du RAC uniquement , la panne du moteur le plus défavorable doit se produire à une vitesse supérieure à V1 et à une altitude inférieure à 50 pieds au-dessus du sol (AGL); ou à une vitesse aussi proche que possible de V1, mais supérieure à V1 lorsque V1 et V2, ou V1 et Vr sont identiques.
702 et 703 – Avion	Une simulation de panne moteur à une altitude de sécurité aussi proche que possible de la vitesse de sécurité au décollage majorée de 10 kt (ou, en vertu de la sous-partie 703 du RAC uniquement , V2 + 10 kt) qui est sûre et appropriée au type d'avion dans les conditions qui prévalent. Pour plus d'informations, consultez les bonnes méthodes de vérification en vol figurant à l'annexe A du Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533.
704 et 705 – Simulateur	Décollage avec panne du moteur le plus défavorable à une vitesse non supérieure à V1 et à une altitude non inférieure à 50 pieds AGL; ou à une vitesse aussi proche que possible de V1, mais supérieure à V1, lorsque V1 et V2 ou V1 et Vr sont identiques.
704 et 705 – Avion	Une panne moteur simulée après le décollage à une altitude de sécurité et comme suit : en vertu de la sous-partie 704 du RAC uniquement – à une vitesse non inférieure à la vitesse V2 + 10 et appropriée au type d'avion dans les conditions qui prévalent ou, si les vitesses V ne sont pas publiées dans le manuel de vol de l'avion, à une vitesse aussi proche de la vitesse de sécurité au décollage qu'il est sécuritaire et approprié de prendre en fonction du type d'avion et des conditions qui prévalent. En vertu de la sous-partie 705 du RAC uniquement – une vitesse appropriée au type d'avion dans les conditions qui prévalent. Pour plus d'informations, consultez les bonnes méthodes de vérification en vol figurant à l'annexe A du Manuel du pilote vérificateur agréé, TP 6533.

Remarque 2 : Avions monomoteurs – Les annexes des NSAC relatives au CCP font référence à la vitesse de sécurité au décollage ou V₂, qui ne s'applique pas aux aéronefs monomoteurs, mais les critères de performance sont fournis ci-dessous.

Remarque 3 : Il est acceptable de satisfaire aux exigences relatives au décollage aux instruments à la visibilité minimale requise précisée dans l'exercice de test en vol 6 (c.-à-d. le décollage) dans le présent exercice de test en vol **et** l'exercice de test en vol 7 (c.-à-d. décollage interrompu).

I – Panne moteur (au décollage) – Avion multimoteur

Critères d'exécution

Remarque : Les tolérances sont publiées et s'appliquent à la déviation latérale qu'un avion peut **subir initialement** lors d'une panne moteur. Les pilotes vérificateurs agréés devraient toutefois tenir compte, dans leur évaluation, du type d'avion et des conditions de défaillance en question.

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) reconnaître rapidement la panne moteur;
- b) maîtriser l'avion;
- c) régler les commandes de puissance et réduire la traînée en utilisant la bonne séquence d'application des commandes;
- d) identifier le moteur en panne et vérifier;
- e) s'incliner du côté du moteur en état de fonctionnement, tel que cela est recommandé pour obtenir les meilleures performances;
- f) conserver la maîtrise en direction dans les tolérances de tests en vol du cap assigné;
- g) établir un taux de montée positif, si l'avion en est capable;
- h) accélérer et maintenir les vitesses/vitesses V recommandées, un moteur inopérant, et compenser l'avion en conséquence;
- i) localiser les commandes et les interrupteurs nécessaires pour entreprendre et compléter les procédures d'urgence conformément à la liste de vérifications des procédures d'urgence approuvée :
 - i) effectuer de mémoire toutes les vérifications portant sur les mesures vitales à prendre en cas de panne moteur,
 - ii) effectuer la procédure d'urgence conformément à la liste de vérifications d'urgence,
 - iii) effectuer les vérifications de coupure du moteur et toutes les autres vérifications nécessaires conformément à la ou aux listes de vérifications d'urgence appropriées;
- j) surveiller le moteur en état de fonctionnement et prendre les mesures appropriées pour maintenir les paramètres de ce moteur dans les limites de fonctionnement.

II – Panne moteur (au décollage) – Avion monomoteur

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) reconnaître rapidement la panne moteur;
- b) maîtriser l'avion;

- c) régler les commandes de puissance et réduire la traînée en utilisant la bonne séquence d'application des commandes selon ce qui se rapport à l'avion;
- d) reconnaître et vérifier que le moteur est en panne;
- e) établir une descente moteur coupé, à peu près en ligne droite, si la panne de l'installation motrice se produit après le décollage et avant l'atteinte d'une altitude permettant d'effectuer un virage en toute sécurité;
- f) localiser les commandes et les interrupteurs nécessaires pour entreprendre et compléter les procédures d'urgence conformément à la liste de vérifications des procédures d'urgence approuvée :
 - i) effectuer de mémoire toutes les vérifications portant sur les mesures vitales à prendre en cas de panne moteur,
 - ii) effectuer la procédure d'urgence conformément à la liste de vérifications d'urgence,
 - iii) effectuer les vérifications de coupure du moteur et toutes les autres vérifications nécessaires conformément à la ou aux listes de vérifications d'urgence appropriées;
- g) Effectuer un atterrissage forcé – Non requis lorsqu'un atterrissage réussi aurait eu lieu.

24-27. Situations anormales ou d'urgence

Mauvais fonctionnement d'un système et autres situations

Applicabilité du CCP

Sous-partie du RAC	Applicabilité
702 à 705	Obligatoires

But

Évaluer l'aptitude du candidat à effectuer les vérifications et procédures recommandées conformément au POH, à l'AFM, à l'AOM et/ou aux SOP, ainsi qu'à d'autres publications applicables en cas de mauvais fonctionnement d'un système ou d'autres situations.

Description

Remarque : Les exercices de test en vol 24 à 27 portent sur les mauvais fonctionnements des systèmes et d'autres situations nécessitant l'utilisation de SOP, de procédures anormales et de procédures d'urgence.

Les mauvais fonctionnements de systèmes consisteront en un choix judicieux permettant de déterminer si le candidat a une bonne connaissance des problèmes de fonctionnement et est capable de les régler en toute sécurité. Le candidat sera tenu de démontrer l'utilisation d'autant de procédures simulées en situation anormale et d'urgence qu'il le faudra pour confirmer qu'il possède des connaissances et des aptitudes suffisantes pour effectuer ces procédures.

Critères d'exécution

Évaluer les capacités du candidat à :

- a) démontrer une connaissance suffisante des procédures d'urgence appropriées du POH, de l'AFM ou de l'AOM approuvé (tel que peut l'établir le PVA ou l'ISAC) se rapportant au type d'avion en particulier;
- b) identifier rapidement les mauvais fonctionnements;
- c) effectuer rapidement les bonnes vérifications et les bonnes procédures conformément au POH, à l'AFM, à l'AOM ou à toute autre publication approuvée;
- d) envisager et mettre en application toute restriction ou limite au fonctionnement d'un ou de plusieurs systèmes et suivre les procédures permettant de poursuivre le vol;
- e) démontrer connaissances et discipline en matière d'utilisation des listes de vérifications et du dispositif d'alerte électroniques, le cas échéant;
- f) élaborer un plan d'action raisonnable pour le reste du vol.

Exercices de test en vol – Supplémentaires

A – Atterrissage interrompu à 50 PIEDS

Remarque : Contenu déplacé – voir l'exercice de test en vol 18.

B – Perte de puissance lors de la montée initiale

Remarque : Contenu déplacé – voir l'exercice de test en vol 23.

C – Autorisations spéciales ou approbations spécifiques

Remarque : Les autorisations spéciales et les approbations spécifiques peuvent spécifier des exigences de vérification supplémentaires concernant (par exemple) l'EFVS et le RNP AR APCH. Les PVA doivent sélectionner et utiliser l'exercice de test en vol approprié pour les critères d'évaluation.

D – Éléments auxquels apporter une attention particulière/caractéristiques de vol spéciales

Remarque : Les vérifications des éléments auxquels apporter une attention particulière/caractéristiques de vol spéciales peuvent être spécifiées dans les rapports du CEO de TCAC (ou dans les rapports FSB de la FAA ou dans les rapports de DAO de l'AESA). Les PVA doivent sélectionner et utiliser l'exercice de test en vol approprié pour les critères d'évaluation.

E – Formation sur la prévention et le rétablissement en cas de perte de contrôle (UPRT)

Remarque : (Réservé.)