



Transports
Canada

Transport
Canada



TP 14672F
(septembre 2021)

MANUEL DE L'ÉVALUATEUR PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION

PREMIÈRE ÉDITION - RÉVISION 1

SEPTEMBRE 2021

Canada

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

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

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

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2021.

This publication is also available in English under the following title, "**ADVANCED QUALIFICATION PROGRAM EVALUATOR MANUAL - First Edition - Revision 1**"

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

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

TP 14672F

(septembre 2021)

TC-1002290

AVANT-PROPOS

Le présent manuel renferme les politiques, les procédures et les lignes directrices se rapportant aux évaluateurs du Programme avancé de qualification (PAQ). Il est publié à l'intention des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (ISAC), des exploitants aériens et des évaluateurs PAQ.

Les évaluateurs PAQ sont autorisés à effectuer des validations et des évaluations PAQ pour le compte de Transports Canada. Ils reçoivent leurs pouvoirs et sont autorisés par le chef d'équipe technique, Certification et assurance de la qualité, Opérations nationales. Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les évaluateurs PAQ agissent avant tout comme délégués du ministre, en application du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*; c'est pourquoi il est impérieux que les politiques et les procédures exposées dans le présent manuel soient respectées.

Les ISAC doivent également respecter les politiques et les procédures adoptées relativement à l'agrément et au contrôle des évaluateurs PAQ ainsi qu'à la tenue des validations et des évaluations PAQ.

Document original signé par

Félix Meunier

Directeur des Normes

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
REGISTRE DES MODIFICATIONS	4
TABLE DES MATIÈRES	5
ACRONYMES	9
DÉFINITIONS	12
CHAPITRE 1 – PROGRAMME D’ÉVALUATEUR – PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION (PAQ)	20
1.1 Description du Programme	20
1.2 Évaluateurs.....	21
1.3 Agents autorisés.....	21
1.4 Conflit d’intérêts.....	21
CHAPITRE 2 – POLITIQUE RELATIVE À LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ ET TYPES DE POUVOIRS	23
2.1 Politique relative à la délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ	23
2.2 Types de pouvoirs.....	23
2.3 Évaluateur de type E.....	23
2.4 Évaluateur de type V.....	23
2.5 Évaluateur de type O.....	24
2.6 Pouvoirs de l’évaluateur	24
2.7 Limites des pouvoirs d’un évaluateur dans l’exécution d’une validation ou d’une évaluation	24
2.8 Délégation de pouvoirs invalide d’un évaluateur PAQ.....	25
2.9 Révocation administrative d’une délégation de pouvoirs d’un évaluateur PAQ	26
2.10 Suspension ou annulation de la délégation de pouvoirs d’un évaluateur PAQ.....	26
2.11 Rétablissement de l’accréditation	27
2.12 Demande de révision.....	27
2.13 Perte de certificat médical de catégorie 1	28
CHAPITRE 3 – PROCÉDURES DE DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ	29
3.1 Soumission du formulaire de demande de délégation de pouvoirs d’évaluateur – Programme avancé de qualification	29
3.2 Révision de la délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ	29
CHAPITRE 4 – PROCÉDURES D’AGRÈMENT DE TRANSPORTS CANADA	31
4.1 Examen du formulaire de demande de délégation de pouvoirs d’évaluateur – Programme avancé de qualification	31
4.2 Exposé de l’inspecteur de Transports Canada à l’occasion d’une nomination initiale.....	31
4.3 Contrôle initial d’un évaluateur – Programme avancé de qualification.....	32
4.4 Approbation d’une application d’évaluateur du Programme avancé de qualification	33
CHAPITRE 5 – DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ	34
5.1 Délivrance d’une délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ.....	34
5.2 Révision d’une délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ	34
CHAPITRE 6 – MAINTIEN DE LA QUALIFICATION DES ÉVALUATEURS	36
6.1 Généralités	36

6.2	Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type E.....	36
6.3	Procédures de contrôle d'un évaluateur de type E.....	36
6.4	Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type V	37
6.5	Procédures de contrôle d'un évaluateur de type V.....	38
6.6	Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type O	38
6.7	Procédures de contrôle d'un évaluateur de type O.....	39
6.8	Programme approuvé de formation périodique d'un évaluateur PAQ.....	39
6.9	Mise à jour des connaissances	40
CHAPITRE 7 – RESPONSABILITÉS D'UN EXPLOITANT		41
7.1	Dossiers d'un exploitant	41
7.2	Responsabilités d'un exploitant en matière de notification	41
CHAPITRE 8 – VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS		42
8.1	Généralités	42
8.2	Validations	42
8.3	Validation de la connaissance des systèmes	42
8.4	Validation de procédures	43
8.5	Validation de manœuvres	43
8.6	Validation de la compétence pour les manœuvres.....	44
8.7	Validation et formation – manœuvres.....	45
8.8	Manœuvres à l'improviste	46
8.9	Évaluations.....	46
8.10	Évaluation opérationnelle en ligne.....	46
8.11	Évaluation en ligne	48
CHAPITRE 9 – CONDUITE DES VALIDATIONS ET DES ÉVALUATIONS		50
9.1	Généralités	50
9.2	Principes d'évaluation.....	51
9.3	Concept d'équipage de conduite.....	51
9.4	Évaluations.....	52
9.5	Exposé pré-vol – Validation ou évaluation effectuée en simulateur.....	52
9.6	Exposé pré-vol – Évaluation en ligne	53
9.7	Procédures d'exposé après vol.....	54
9.8	Évaluation générale « Échec »	55
9.9	Procédures administratives en cas d'échec à une LOE.....	56
CHAPITRE 10 – NORMES D'ÉVALUATION		58
10.1	Généralités	58
10.2	Présentation de l'échelle d'évaluation et de cotation.....	58
10.3	Exemple d'échelle de cotation à quatre échelons	59
10.4	Raisons justificatives lors d'une évaluation.....	59
10.5	Éléments à évaluer	59
10.6	Tolérances.....	59
10.7	Validations et évaluations – généralités.....	60
10.8	Phases de vol normalisées.....	60
CHAPITRE 11 – PÉRIODES DE VALIDITÉ, RENOUVELLEMENTS ET PROLONGATIONS		61
11.1	Cycles de maintien de la qualification	61

11.2	Périodes d'évaluation.....	61
11.3	Périodes de formation.....	61
11.4	Renouvellements.....	62
11.5	Prolongations.....	63
11.6	Double qualification.....	63
11.7	Évaluation en ligne.....	63
11.8	Validation de programme.....	64
CHAPITRE 12 – EXIGENCES INITIALES RELATIVES À UN ÉVALUATEUR PAQ		65
12.1	Qualifications des évaluateurs de type E.....	65
12.2	Qualifications des évaluateurs de type V.....	66
12.3	Qualifications des évaluateurs de type O.....	68
12.4	Exigences en matière de formation théorique.....	70
12.5	Formation pratique et contrôles.....	70
12.6	Évaluateur de type E – formation de transition et surveillance.....	72
12.7	Évaluateur de type V – formation de transition et surveillance.....	72
12.8	Évaluateur de type O – formation de transition et surveillance.....	72
CHAPITRE 13 – ÉTABLISSEMENT DU RAPPORT ET DE LA DEMANDE		74
13.1	Rapport et demande requis pour la délivrance d'une licence.....	74
13.2	Remplir le rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote (26-0249).....	74
13.3	Remplir une demande d'approbation de qualification (26-0083).....	76
13.4	Approbation de la licence d'un candidat ayant réussi.....	77
13.5	Redevance.....	77
CHAPITRE 14 – GESTION DES DONNÉES DU PAQ		79
14.1	Renseignements généraux.....	79
14.2	Exigence réglementaire.....	79
14.3	Validation.....	79
14.4	Définition.....	79
14.5	Dossiers personnels de qualification.....	79
14.6	Données sur le rendement et la compétence.....	79
14.7	Vue d'ensemble.....	80
14.8	Collecte de données.....	80
14.9	Saisie des données.....	80
14.10	Présentation des données.....	80
14.11	Cursus de qualification.....	81
14.12	Cursus de maintien de la qualification.....	81
14.13	Analyse de données.....	81
14.14	Analyse des données par l'exploitant aérien.....	82
14.15	Analyse des données par Transports Canada.....	82
LISTE D'ANNEXES		83
ANNEXE A : DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR – PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION.....		84
ANNEXE B : DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR – PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION.....		85
ANNEXE C : CALENDRIER MENSUEL DES VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS.....		86

ANNEXE D : RAPPORT DE CONTRÔLE D'UN ÉVALUATEUR PAQ.....	87
ANNEXE E : RAPPORT DE TEST EN VOL – CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DU PILOTE (26-0249)	88
ANNEXE F : LETTRE DE RÉVOCATION.....	89

ACRONYMES

(Utilisés dans le PAQ et le présent document)

A/B – agent(e)(s) de bord

ACAS – système anticollision embarqué

AFM – manuel de vol de l'aéronef

AIM – manuel d'information aéronautique

AOM – manuel d'utilisation de l'aéronef

AQ – assurance de la qualité

AQOA – Assurance de la qualité des opérations aériennes

ATA – Association des transports aériens

ATC – contrôle de la circulation aérienne

ATO – formation additionnelle

ATPL – licence de pilote de ligne

BPR – bureau de première responsabilité

CBT – dispositif de formation assistée par ordinateur

CCP – contrôle de compétence pilote

CET – chef d'équipe technique

COM – manuel d'exploitation de la compagnie

CQ – maintien de la qualification

CQC – cursus de maintien de la qualification

CRM – gestion des ressources de l'équipage

DA – altitude de décision

EAQ – évaluateur de l'assurance de la qualité

EM – expert en la matière

ETOPS – opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée

FAA – Federal Aviation Administration (États-Unis)

FBS – simulateur à base fixe

FCOM – manuel d'exploitation de l'équipage de conduite

FCTM – manuel de formation de l'équipage de conduite

FFS – simulateur de vol complet

FLM – manœuvres à l'improviste

FMS – système de gestion de vol

FPI – formateur en procédures aux instruments

FTAE – Formation de vol et éducation aéronautique (base de données tenue à jour par Transports Canada)

FTD – dispositif d'entraînement de vol

HC – habiletés cognitives

IAP – procédure d'approche aux instruments

IAQ – instructeur de l'assurance de la qualité

I/E – instructeur/évaluateur

I&O – plan de mise en œuvre et d'exploitation
IOE – expérience opérationnelle initiale
IOETC – commandant instructeur – expérience opérationnelle initiale
ILS – système d'atterrissage aux instruments
IPO – inspecteur principal des opérations
IRR – homogénéité des évaluations
ISD – élaboration de systèmes pédagogiques
JTA – analyse des tâches du poste
KSA – connaissances, compétences et attitudes
LOE – évaluation opérationnelle en ligne
LOFT – entraînement type vol de ligne
LOS – simulation opérationnelle en ligne
MAP – point d'approche interrompue
MDA – altitude minimum de descente
MPV – validation de la compétence pour les manœuvres (cursus de qualification)
MT – formation aux manœuvres
MTV – validation et formation – manœuvres (cursus de maintien de la qualification)
MV – validation de manœuvres (sigle ayant la même signification que MPV ou MTV, mais abrégé pour la saisie de données)
NAVAID – aide à la navigation
NDB – radiophare non directionnel
NSAC – Normes de service aérien commercial
NTSB – National Transportation Safety Board (États-Unis)
OB – objectif de base
OCR – objectifs de compétence résultants
OCS – objectifs de compétence secondaires
ODR – différence demandée par l'exploitant
OE – évaluation en ligne
PADB – base de données de vérification de programme
PAQ – Programme avancé de qualification
PEPAQ – Programme d'évaluateur – Programme avancé de qualification
PF – pilote aux commandes
PIC – commandant de bord
PM – pilote surveillant
PPDB – base de données des rendements et compétences
PRC – pilote de relève en croisière
PS – habiletés psychomotrices
PV – validation de procédures
QC – cursus de qualification
QRH – manuel de référence rapide
RAC – *Règlement de l'aviation canadien*

RNAV – navigation de surface

RRR – fiabilité de l'évaluateur désigné

SGS – système de gestion de la sécurité

SGT – stages d'essai en petits groupes

SIC – commandant en second

SID – départ normalisé aux instruments

SKV – validation de la connaissance des systèmes

SOP – procédures d'utilisation normalisées

SPOT – formation aux opérations spéciales

STAR – arrivée normalisée en région terminale

SV – validation de systèmes (sigle ayant la même signification que SKV, mais abrégé pour la saisie de données)

TAWS – système d'avertissement et d'alarme d'impact

TC – Transports Canada

VOR – radiophare omnidirectionnel VHF

DÉFINITIONS

Les expressions suivantes, utilisées dans l'ensemble de ce document, sont définies comme suit :

ACTION VITALE – Une mesure que doit prendre l'équipage de conduite afin de corriger une situation susceptible de compromettre la sécurité du vol. Cette mesure doit être prise en temps opportun conformément aux dispositions de l'AOM ou des SOP, selon le cas.

AGENT AUTORISÉ – Une personne à qui a été délégué le pouvoir de délivrer des qualifications de type ou des qualifications de vol aux instruments en signant la rubrique des privilèges supplémentaires au dos de la licence du candidat.

APTITUDE PROFESSIONNELLE – Réfère à un délégué ayant les connaissances, la compétence, le jugement, l'intégrité et des compétences en communication lui permettant de représenter et d'appuyer le ministre, et qui a manifesté la volonté de collaborer avec TCAC à promouvoir la sécurité aérienne.

ANALYSE PÉDAGOGIQUE – Un processus suivi dans la conception du plan d'instruction pour déterminer les éléments de présentation ou d'apprentissage dont le stagiaire a besoin pour maîtriser toute la gamme de compétences, de connaissances, d'attitudes et d'habiletés, notamment de compétences en CRM, nécessaires à un bon rendement professionnel.

ANALYSE PRÉLIMINAIRE – Une expression générique désignant un processus suivi pour évaluer les besoins d'apprentissage d'un groupe de stagiaires. Ce processus peut comprendre des analyses des besoins, des postes, des tâches, des acquis du stagiaire, du rendement, des compétences, etc.

ASSURANCE DE LA QUALITÉ DES OPÉRATIONS AÉRIENNES (AQOA) – Un programme conçu pour recevoir et analyser les données des opérations aériennes, visant à identifier et atténuer des dangers potentiels pouvant compromettre la sécurité.

ATTITUDE – Une disposition psychologique durable qui influe sur les choix d'une personne dans ses actions personnelles à l'égard d'un objet, d'une personne ou d'un événement.

AUTORITÉ COMPÉTENTE – Le chef d'équipe technique – Certification et assurance de la qualité, Opérations nationales.

BASE DE DONNÉES DE VÉRIFICATION DE PROGRAMME (PADB) – Une base de données utilisée pour analyser les éléments d'un programme de formation, et l'analyse des tâches auxiliaires qui s'imposent au cours d'un cycle de formation quelconque. Elle peut servir à créer des plans de leçon et à traiter les lacunes de rendement et de compétences décelées à partir de la base de données des rendements et compétences (PPDB).

BASE DE DONNÉES DES RENDEMENTS ET COMPÉTENCES (PPDB) – Une base de données alimentée à partir des résultats des évaluations de rendement et de compétence qui sert à évaluer la qualité des programmes de formation.

CANDIDAT PROPOSÉ – Une personne désignée par un exploitant aérien comme candidat pour être nommé au poste d'évaluateur PAQ de TC.

COMPATIBILITÉ PROFESSIONNELLE – Une volonté avérée de travailler en équipe avec Transports Canada dans le but de soutenir les principes de la sécurité aérienne.

COMPORTEMENT OBSERVABLE – Un comportement dont la présence, au cours d'un événement aérien, indique que l'équipage agit correctement. Les comportements observables font partie des normes de rendement formulées pour chaque événement. Se reporter à « Norme de rendement ».

CONCEPTION DU CURSUS – Les activités nécessaires pour organiser, regrouper, ordonner et structurer les éléments de l'instruction (objectifs, leçons, évaluations, etc.) selon une progression rationnelle de l'apprentissage conçue pour faciliter la réussite des stagiaires.

CONDITIONS DE DÉCLENCHEMENT – Les conditions dont la présence caractérise le début d'un événement.

CONDUITE – Le rôle actif joué à toutes les étapes d'une validation ou d'une évaluation, y compris la préparation du vol, l'exposé pré-vol, l'ordonnancement et le rythme d'enchaînement des diverses séquences, l'évaluation du rendement du candidat, l'exposé après vol, la collecte des données et la production des documents requis, notamment la certification de la licence du candidat.

CONNAISSANCES – Des informations particulières requises pour qu'un stagiaire puisse acquérir les habiletés et les attitudes qui lui permettront de bien mémoriser les faits, d'assimiler les concepts, d'appliquer les règles ou les principes, de résoudre les problèmes et de faire preuve d'imagination. La connaissance étant immatérielle, c'est par l'intermédiaire d'activités pratiques que les stagiaires peuvent démontrer leurs connaissances.

CURSUS – Une partie d'un programme avancé de qualification couvrant l'un des deux domaines de programme suivants : qualification et maintien de la qualification. Les programmes de qualification et de maintien de qualification couvrent toutes les activités de formation et de qualification propres à chaque aéronef (ou variante du même aéronef), ainsi qu'à un rôle opérationnel particulier. Les programmes consacrés à la qualification et à son maintien peuvent notamment comprendre des cursus de perfectionnement, de transition, de différences et de requalification.

CYCLE DE MAINTIEN DE LA QUALIFICATION – La période au cours de laquelle tous les membres d'équipage, instructeurs ou évaluateurs, le cas échéant, suivent la formation et subissent l'évaluation se rapportant à tous les objectifs de compétence.

DEMANDEUR – Un exploitant aérien qui demande à effectuer des activités de formation et d'évaluation dans le cadre d'un PAQ.

DISPOSITIF D'ENTRAÎNEMENT DE VOL (FTD) – Une réplique grandeur nature d'un poste de pilotage, mais qui ne comporte pas nécessairement les systèmes de mouvement et de visualisation que comportent les simulateurs de vol.

DONNÉES ANONYMES – Des données qui ne peuvent être associées au nom d'une personne, également dites **DONNÉES DÉPERSONNALISÉES**.

DONNÉES DÉPERSONNALISÉES – Des données qui ne peuvent être associées au nom d'une personne.

ÉLABORATION DE SYSTÈMES PÉDAGOGIQUES – Une méthodologie rigoureuse d'établissement et de maintien des normes de qualification et du cursus connexe, qui est fondée sur une analyse documentée des tâches, des habiletés et des connaissances requises pour l'acquisition des compétences.

ÉLÉMENT – Une composante dans l'analyse ou la conception d'une formation. Dans le cas d'une analyse de tâches, cet élément peut servir de niveau d'analyse : phase de vol, tâche, sous-tâche, élément, sous-élément, etc. Dans la conception d'un cursus, l'élément peut être un niveau dans la structure de celui-ci : cursus, segment, module, leçon, élément de leçon, etc.

ÉLÉMENT DE LEÇON OU SUJET – Un sous-groupe d'activités faisant partie d'une leçon. Il s'agit du quatrième niveau de définition d'un cursus : segment, module, leçon, élément de leçon.

ÉNONCÉ DE RENDEMENT – L'une des trois composantes d'un objectif. Il s'agit de l'énoncé des activités physiques ou cognitives qui, une fois exécutées ou achevées, terminent le travail exigé pour une partie donnée d'une tâche (dans le cas d'un objectif de compétence), ou des activités requises pour un sous-objectif d'apprentissage (dans le cas d'un objectif d'apprentissage). Se reporter à « Objectif de compétence ».

ENTRAÎNEMENT TYPE VOL DE LIGNE (LOFT) – Un scénario de vol en simulation opérationnelle en ligne (LOS) conçu pour former le stagiaire à mettre à profit simultanément ses habiletés techniques et ses compétences en CRM. Le LOFT fait appel à un équipage de conduite aussi complet que possible et

se fait dans un dispositif de simulation approuvé par Transports Canada. Une séance d'entraînement LOFT n'est pas interrompue par l'instructeur, à moins que l'apprentissage ne s'engage dans une mauvaise voie.

ENVIRONNEMENT D'APPRENTISSAGE – L'une des trois composantes principales d'un objectif de compétence (rendement, environnement d'apprentissage et norme). L'environnement d'apprentissage réunit les circonstances dans lesquelles le rendement du stagiaire sera mesuré et évalué. L'environnement d'apprentissage peut comprendre l'environnement météorologique (plafond, visibilité, vent, turbulence, etc.), l'environnement opérationnel (aides à la navigation [NAVAID] inutilisables, avis de péril aviaire, conflits de circulation aérienne, changement de poste de stationnement, passagers non assis, etc.) ainsi que les contingences opérationnelles (situations anormales et urgences).

ÉQUIPEMENT D'ENTRAÎNEMENT DE VOL – Un aéronef réel et FTD ou simulateur de vol utilisé à l'une ou l'autre des fins suivantes : 1) évaluation requise des compétences d'équipage ou de chacun de ses membres; 2) activités de formation; 3) activités conçues pour répondre aux exigences d'actualisation de l'expérience; (4) simulations opérationnelles en ligne (LOS).

ÉVALUATEUR – Une personne déléguée par le ministre, ayant satisfait aux exigences de formation et d'évaluation qui sont imposées à un évaluateur de PAQ approuvé et qui permettent à cette personne d'évaluer le rendement des membres d'équipage de conduite, des instructeurs ou des autres évaluateurs.

ÉVALUATEUR DE L'ASSURANCE DE LA QUALITÉ (EAQ) – Un membre d'équipage de conduite de la compagnie et évaluateur PAQ expérimenté, dans les deux cas, qualifié sur type, que l'exploitant aérien a désigné pour remplir les fonctions d'assurance de la qualité en ce qui concerne ses programmes d'évaluation PAQ. Les fonctions de ces évaluateurs comprennent le contrôle (l'évaluation) des candidats évaluateurs PAQ proposés ainsi que les évaluateurs PAQ agréés. L'exploitant aérien peut employer d'autres expressions, par exemple celle d'« évaluateurs mentors » pour désigner les personnes qui remplissent ce rôle.

ÉVALUATION – L'appréciation soigneuse du rendement d'une personne par un évaluateur chargé de vérifier si les résultats obtenus répondent aux normes prévues pour un niveau de compétence en particulier.

ÉVALUATION DE COMPÉTENCE – Dans un PAQ, soit une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) ou une évaluation en ligne (OE).

ÉVALUATION EN LIGNE (OE) – Une évaluation effectuée par un évaluateur qualifié pendant un vol normal qui sert à évaluer les compétences d'un candidat quant à l'aéronef, à la fonction occupée et au type d'exploitation qui le concernent, ainsi que ses aptitudes et ses capacités à agir efficacement au sein d'un équipage.

ÉVALUATION FORMATIVE – Le processus de révision du matériel didactique destiné à en vérifier l'exactitude technique et la valeur pédagogique ainsi que le bien-fondé de son utilisation par les instructeurs, les évaluateurs et les stagiaires. Il s'agit d'un processus de validation de l'ensemble du cursus auprès d'un petit groupe de stagiaires en vue de tester l'efficacité et l'efficacité de la formation; par exemple, une mise à l'essai auprès de quelques stagiaires.

ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE EN LIGNE (LOE) – Une évaluation de compétence effectuée par un évaluateur qualifié dans un dispositif de simulation homologué qui porte sur la capacité d'une personne à démontrer les aptitudes techniques et en matière de gestion des ressources de l'équipage (CRM) pertinentes aux exigences de son travail dans un environnement faisant appel à un scénario de mission complète.

ÉVALUATION SOMMATIVE – Une évaluation d'un programme de formation effectuée dans une installation parfaitement opérationnelle. Cette évaluation se fait généralement au cours de la première étape d'une série de cours, lorsque l'effectif d'une classe est complet.

ÉVÉNEMENT LIÉ À LA DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE – Un événement préalable à la délivrance d'une licence au cours d'un programme de qualification. Les normes de qualification prévues pour les

programmes de pilote énumèrent les manœuvres, les procédures et les événements pour lesquels une formation et une évaluation sont des conditions préalables à la délivrance d'une licence de pilote.

ÉVÉNEMENT – Une activité de formation ou d'évaluation portant sur une tâche ou une sous-tâche qui doit être exécutée par l'équipage dans un ensemble de conditions prescrites.

EXPLOITANT AÉRIEN – Le détenteur d'un certificat d'exploitation aérienne.

FIABILITÉ DE L'ÉVALUATEUR DÉSIGNÉ (RRR) – La corrélation RRR indique la mesure dans laquelle la notation d'un évaluateur correspond à une certaine norme ou référence. Il s'agit d'une méthode pour apprécier l'acuité d'un évaluateur qui peut être utilisée lorsqu'il existe une base extérieure et objective sur laquelle fonder une notation de référence. Un exemple simple est une situation dans laquelle on établit la corrélation entre les estimations subjectives d'une personne quant au poids de différents objets et le poids réel de ceux-ci. Dans la mesure où les estimations subjectives correspondent aux poids réels ou varient en fonction de ceux-ci, les estimations sont justes et la corrélation RRR de la personne est élevée. Cette corrélation permet d'apprécier l'aptitude d'un évaluateur à évaluer avec justesse le rendement d'un membre d'équipage d'aéronef lorsqu'on dispose d'une base objective permettant de noter ce rendement.

FONCTION – L'ensemble des activités (tâches, sous-tâches, etc.) qu'exige le poste ou le travail d'une personne.

FORMATION ASSISTÉE PAR ORDINATEUR (FAO) – Une instruction donnée en salle de cours et suivie par des stagiaires munis d'un ordinateur personnel.

FORMATION AU SOL – Une formation qui se rapporte précisément à l'aviation ou à un aéronef et qui est donnée hors d'un poste de pilotage, à savoir dans une salle de classe, un centre d'apprentissage, une salle de conférences ou tout autre local utilisé pour de l'enseignement.

FORMATION AUX OPÉRATIONS SPÉCIALES (SPOT) – Un volet d'un scénario de formation par simulation opérationnelle en ligne (LOS) qui se compose de certaines tâches relevant d'une ou de plusieurs phases de vol, et qui a pour but d'inculquer les habiletés techniques et les compétences en CRM requises pour lesdites tâches. Une SPOT se déroule dans un dispositif de simulation avec un équipage de conduite aussi complet que possible.

FORMATION AXÉE SUR LA COMPÉTENCE – Une formation visant à faire atteindre un niveau de rendement égal ou supérieur à une certaine norme de qualification. Cette formation doit comprendre suffisamment de reprises et d'exercices pratiques pour faire en sorte que chaque candidat puisse respecter la norme tout au long de la période d'évaluation ou du cycle de maintien de la qualification.

FORMATION EN VOL – Une formation dispensée à bord d'un aéronef, dans un simulateur de vol, dans un dispositif d'entraînement de vol (FTD) ou dans tout autre cadre reproduisant le poste de pilotage. Se reporter à « Formation au sol ».

FORMATION D'AVANCEMENT – Une formation suivie par un deuxième officier, pilote de relève en croisière ou premier officier dans le but d'obtenir la qualification de premier officier ou commandant de bord, le cas échéant.

FRÉQUENCE – Le nombre d'occurrences d'une tâche ou d'une sous-tâche au cours d'une période de service donnée (un vol, un voyage, un mois, une année, etc.). Le nombre de fois où une tâche ou une sous-tâche est exécutée au cours de la période en question. La fréquence peut être utilisée pour déterminer le maintien de la compétence (voir « Maintien de la compétence ») par comparaison de la fréquence des activités en ligne avec la fréquence requise pour maintenir la compétence sans formation supplémentaire.

GESTION DES RESSOURCES DE L'ÉQUIPAGE (CRM) – L'utilisation efficace de toutes les ressources disponibles à bord – ressources humaines, matérielles et informationnelles – en vue d'assurer la sécurité et le bon déroulement d'un vol.

HABILITÉ – La capacité d'accomplir une activité ou une action. On fait souvent une distinction entre les habiletés motrices ou pratiques, et les habiletés cognitives.

HABILETÉS COGNITIVES (CS) – Les habiletés intellectuelles requises pour effectuer une tâche, une sous-tâche, un élément ou un sous-élément. Les trois catégories principales d'habiletés cognitives sont le discernement, l'assimilation des concepts et l'application des règles.

HABILETÉ MOTRICE – Les habiletés physiques requises pour accomplir une tâche, une sous-tâche ou un élément en particulier. Les stagiaires ont acquis une habileté motrice non seulement lorsqu'ils peuvent effectuer la procédure prescrite, mais en plus lorsqu'ils peuvent effectuer des manœuvres avec des gestes pondérés, souples et opportuns. Ces habiletés pratiques sont un préalable pour l'exécution d'une tâche, d'une sous-tâche, d'un élément ou d'un sous-élément.

HABILETÉS TECHNIQUES – Dans le cadre d'un PAQ, les habiletés techniques désignent les manœuvres, les procédures et tout comportement à prépondérance psychomotrice. Par contre, les compétences en CRM désignent les comportements liés à la communication, à la prise de décision et à la gestion de la charge de travail, qui sont à prépondérance cognitive.

HIÉRARCHIE OCR/OCS – La hiérarchie d'ensemble des OCR et des OCS organisés par phase de vol.

HOMOGENÉITÉ DES ÉVALUATIONS – Un programme exécuté périodiquement pour étalonner les normes d'évaluation des instructeurs et des évaluateurs afin qu'ils notent le rendement en se conformant le plus possible à la norme.

INSTRUCTEUR – Une personne ayant satisfait aux exigences de formation et d'évaluation qui sont imposées à un instructeur de PAQ approuvé et qui permettent à cette personne de dispenser de l'instruction à des membres d'équipage de conduite, à d'autres instructeurs de même qu'à des évaluateurs.

JEU D'ÉVÉNEMENTS – Un segment relativement indépendant dans un scénario composé de plusieurs événements, y compris d'un déclencheur d'événement, de distracteurs éventuels et d'événements secondaires.

LEÇON – Un volet important du programme d'apprentissage, compatible avec la méthode d'étude, d'apprentissage ou de contrôle des objectifs de rendement (compétence). Il s'agit du troisième niveau de définition d'un cursus : segment, module, leçon, élément de leçon. Les leçons comportent généralement des objectifs, des séances de formation, du matériel d'apprentissage, du matériel d'instruction ainsi qu'un mode ou un formulaire d'évaluation.

MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE – Une caractéristique d'un objectif de compétence résultant ou secondaire pour lequel l'équipage ou chacun de ses membres peut maintenir son savoir-faire en répétant l'exécution de l'élément concerné dans le cadre normal des activités en ligne. Pour les pilotes, la plupart des éléments de routine peuvent être validés au cours des évaluations en ligne (OE), mais la capacité d'exécuter la plupart des éléments hors routine doit être démontrée au cours de séances de formation, de validation et d'évaluation dans un simulateur ou dans un dispositif d'entraînement de vol (FTD).

MAINTIEN DE LA QUALIFICATION – Un programme de formation périodique qui suit une qualification initiale.

MANŒUVRES À L'IMPROVISTE – La performance et l'évaluation de tâches, procédures ou manœuvres de vol particulières, conformément à une documentation de programme approuvée, comme moyen d'évaluation de la performance et de la compétence dans l'exécution de tâches, procédures ou manœuvres de vol désignées avant que ne prenne place quelque instruction ou formation que ce soit, dans le but de déterminer s'il y a ou non une tendance vers une diminution des compétences chez les membres d'équipage de conduite d'une flotte d'appareils donnée.

MATÉRIEL DIDACTIQUE – Tous les moyens d'enseignement nécessaires à un candidat pour accomplir un cursus, quelle que soit la nature des supports, notamment : manuels, aides visuelles, plans de leçon, descriptions d'événements en vol, logiciels, programmes audiovisuels, cahiers d'exercice et documents de cours, etc.

MISE À JOUR DES CONNAISSANCES – Dans le présent manuel, il s’agit des exigences continues des qualifications d’un évaluateur PAQ et non pas des exigences réglementaires relatives à la mise à jour des connaissances et au maintien de la compétence qui sont énoncées à la partie IV du RAC.

MODULE – Un groupe de sujets relevant d’un segment particulier du cursus. Il s’agit du deuxième des quatre niveaux de définition d’un cursus : segment, module, leçon, élément. Il correspond souvent à une journée de formation ou à un événement lié à un dispositif; par exemple : FTD n° 3 ou simulateur n° 6.

NORMES DE QUALIFICATION – Les objectifs de rendement résultants et secondaires associés à des stratégies de contrôle et d’évaluation (en fonction de l’endroit, de la manière et de la personne qui évaluera la qualification). Ces normes de qualification et l’expérience acquise constituent la base de référence qui permet d’évaluer la maîtrise des tâches rattachées à un rôle opérationnel. Pour obtenir la certification, le candidat doit démontrer qu’il satisfait à certaines ou à toutes ces normes.

NORMES DE RENDEMENT – Des paramètres de rendement observables et mesurables, assortis de tolérances; par exemple, un écart de route exprimé en degrés en plus ou en moins. Ces normes régissent aussi les procédures, les manœuvres et les comportements observables.

OBJECTIF DE BASE (OB) – Un objectif pédagogique se rattachant à un élément, à une habileté, à des connaissances ou à une attitude; par exemple, la capacité de décrire les fonctions d’un système hydraulique. Un OB est un objectif d’apprentissage élémentaire qui aidera les stagiaires à atteindre un objectif plus important tel qu’un objectif de compétence résultant ou secondaire. Les connaissances et les habiletés exigées comme conditions préalables pour les manœuvres et les procédures sont généralement enseignées sous forme d’objectifs de base.

OBJECTIF DE COMPÉTENCE – Un énoncé décrivant précisément le comportement que doit avoir le candidat, les conditions dans lesquelles il devra faire la démonstration de ce comportement et la norme minimale constituant un comportement acceptable. Un objectif d’apprentissage (en général, un objectif de base) peut être démontré en salle de cours ou dans un milieu d’enseignement formel, alors qu’un objectif de rendement (en général, un objectif de compétence résultant ou un objectif de compétence secondaire) doit être démontré dans un milieu équivalent à un milieu opérationnel.

OBJECTIF DE COMPÉTENCE RÉSULTANT (OCR) – Un objectif de compétence se rattachant à une tâche; par exemple : effectuer une approche de précision réacteur coupé.

OBJECTIF DE COMPÉTENCE SECONDAIRE (OCS) – Un objectif de compétence se rattachant à une sous-tâche; par exemple : exécuter les procédures de préparation à une approche de précision réacteur coupé.

PÉRIODE D’ÉVALUATION – Une période du cycle de maintien de la qualification au cours de laquelle chaque personne doit participer à au moins une séance de formation et subir au moins une validation de formation aux manœuvres/évaluation opérationnelle en ligne (MTV/LOE).

PÉRIODE DE FORMATION – Au moins une période programmée à mi-parcours de chaque période d’évaluation permettant de dispenser des activités de formation à chaque personne suivant un PAQ.

PERSONNE QUALIFIÉE – Dans le cas d’un simulateur, un pilote détenant un CPP ou une LOE valide (ou son équivalent étranger) pour le même type d’aéronef que celui pour lequel le candidat est évalué; une personne qui a été recommandée en vue d’une validation ou d’une évaluation pour le même type d’aéronef que celui pour lequel le candidat est évalué ou un pilote d’entraînement qualifié pour le même type d’aéronef que celui pour lequel le candidat est évalué, si cette personne est jugée acceptable tant par l’exploitant que par le candidat à la validation ou à l’évaluation.

PHASE DE VOL – L’ensemble des activités normalisées de haut niveau que les équipages doivent exécuter au cours de chaque vol opérationnel; par exemple : opérations pré-vol, démarrage moteur, refoulement, circulation au sol, décollage, montée, croisière, descente, attente, approche, atterrissage, circulation au sol et opérations après vol.

PILOTE D'ENTRAÎNEMENT – Un pilote instructeur qui répond aux exigences de la norme du RAC ou des normes de qualification pertinentes et qui, aux fins d'une expérience opérationnelle initiale, est commandant de bord.

PILOTE DE SÉCURITÉ – Dans le cas d'un aéronef comprenant deux membres d'équipage, un pilote d'entraînement pour le même type d'aéronef que celui pour lequel le candidat est évalué; sinon, un pilote détenant un CCP ou une LOE valide pour le même type d'aéronef que celui pour lequel le candidat est évalué.

POSTE – Un poste regroupe l'ensemble des fonctions, c.-à-d. des tâches et des sous-tâches, remplies par une personne.

PROCÉDURES D'UTILISATION NORMALISÉES (SOP) – Des procédures d'utilisation normalisées qui sont adoptées par un exploitant aérien et qui permettent aux membres d'un équipage d'utiliser un aéronef conformément aux limites précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION (PAQ) – Un programme facultatif et une autre méthode servant à la formation, à l'évaluation et à la qualification de membres d'équipage de conduite, d'instructeurs et d'évaluateurs en faisant appel à une méthodologie systématique pour l'élaboration de programmes de formation et d'évaluation axés sur les compétences à la place des programmes de formation classiques.

REMPLEANT QUALIFIÉ – Un membre d'équipage qui remplace un candidat empêché de participer à une séance d'évaluation et qui permet à l'équipage d'être complet pour les besoins de l'évaluation de celui-ci (c'est un événement sans danger pour le remplaçant qualifié).

RÔLE OPÉRATIONNEL – La fonction d'un membre d'équipage de conduite ou d'une autre personne. Les rôles opérationnels couverts par ce programme sont les suivants : commandant de bord, premier officier, pilote de réserve en croisière (PRC), second officier, mécanicien navigant, instructeur ou évaluateur.

SÉANCE DE FORMATION – Une période continue consacrée à des activités de formation qui ont lieu dans une installation habilitée à cette fin par Transports Canada.

SEGMENT DE CURSUS – Un volet d'un cursus qui peut être évalué et approuvé séparément, mais qui, par lui-même, ne suffit pas pour qualifier une personne pour un rôle opérationnel donné (par exemple : formation au sol, formation en vol, évaluation...). Il s'agit du premier niveau de définition d'un cursus (segment, module, leçon, élément de leçon...).

SIMULATEUR – Une réplique grandeur nature du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef, comprenant des systèmes de mouvement et de visualisation.

SIMULATION OPÉRATIONNELLE EN LIGNE (LOS) – La LOS est une séance sur simulateur ou FTD effectuée dans un « environnement de ligne aérienne ». La LOS comprend le LOFT, la LOE et la formation aux opérations spéciales (SPOT). L'instruction et la formation sont basées sur des objectifs d'apprentissage, sur l'observation du comportement, sur l'évaluation des progrès et sur un exposé ou une critique (rétroaction) de l'instructeur. Les objectifs de formation prévus par le PAQ sont des OCR, et ils portent entre autres sur des questions techniques ou des questions de CRM relevées dans l'analyse des tâches. La simulation opérationnelle en ligne (LOS) suppose que les membres d'équipage ont une formation complète au niveau de compétence requis. Toutefois, dans le cadre de la LOE, le rendement de l'équipage et la CRM font l'objet d'une évaluation formelle.

SITUATION D'AÉRONEF INDÉSIRABLE – Une position, vitesse, altitude ou configuration d'aéronef découlant d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite qui réduit clairement les marges de sécurité.

SOMMAIRE DU CURSUS – Le document qui présente la structure des objectifs de formation, hiérarchisée selon les cursus, segments, modules, leçons, éléments de leçon, etc.

SOUS-ÉLÉMENT – Une composante d'un élément donné. Se reporter à « Élément ».

SOUS-TÂCHE – Une étape ou activité précise requise dans l’accomplissement d’une tâche. Il peut s’agir d’une catégorie relevant d’une tâche; par exemple, l’exécution d’une approche de non-précision en utilisant VOR, NDB, LOC, etc.

SUIVI SPÉCIFIQUE – Un système servant à contrôler périodiquement la compétence d’une personne. Il permet de suivre des personnes qui ont échoué à démontrer leur compétence lors d’une évaluation (LOE), mais aussi d’autres personnes, au besoin.

SUPPORT – Un moyen matériel conçu pour fournir le contenu et l’expérience didactiques à un stagiaire. Ce terme s’applique à l’ensemble des moyens de présentation didactiques; par exemple : cahier d’exercice, bande vidéo, rétroprojecteur, dispositif de formation assistée par ordinateur (FAO), maquette, FTD, simulateur, etc.

TÂCHE – Une unité de travail qui fait partie d’une fonction donnée, comportant un début et une fin définis, qui s’achève sur un produit, un résultat ou un comportement mesurable; par exemple, dans un PAQ : exécution d’un décollage normal.

TÂCHE CRITIQUE – Une tâche relevant d’un objectif de compétence résultant ou secondaire dont l’exécution, si elle ne respectait pas la norme, compromettrait la sécurité. Cette expression renvoie aux exigences qui s’ensuivent en matière de vigilance, d’attention, d’exactitude, de précision ou de correction dans l’exécution de la tâche. Au cours d’une formation ou d’une évaluation, les tâches critiques doivent être répétées plus fréquemment que d’autres. Toutes les tâches critiques doivent être accomplies au cours de chaque période d’évaluation.

VALIDATION – Une opération permettant de s’assurer que les résultats exigés ont été obtenus.

VALIDATION DE LA COMPÉTENCE POUR LES MANŒUVRES (MPV) – Se reporter au chapitre 8 – Validations et évaluations.

VALIDATION DE LA CONNAISSANCE DES SYSTÈMES – Se reporter au chapitre 8 – Validations et évaluations.

VALIDATION DE PROCÉDURES (PV) – Se reporter au chapitre 8 – Validations et évaluations.

VALIDATION ET FORMATION – MANŒUVRES (MTV) – Se reporter au chapitre 8 – Validations et évaluations.

VALIDATION DE MANŒUVRES (MV) – Une séance de simulateur au cours de laquelle certaines manœuvres sont exécutées et évaluées par rapport aux normes de compétence. Se reporter au chapitre 8 – Validations et évaluations.

VARIANTE – Un aéronef ou un groupe d’aéronefs possédant des caractéristiques similaires, mais présentant des différences pertinentes par rapport à un aéronef de base. Les différences pertinentes sont celles qui nécessitent de la part des membres d’équipage de conduite des connaissances, des habiletés ou des compétences différentes ou additionnelles ayant une incidence sur la sécurité d’un vol.

CHAPITRE 1 – PROGRAMME D'ÉVALUATEUR – PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION (PAQ)

1.1 Description du Programme

- 1.1.1 Le Programme d'évaluateur PAQ (PEPAQ) permet à un exploitant aérien de mettre sur pied et de maintenir un programme de validation et d'évaluation dans le cadre d'un PAQ, sans égard à la disponibilité des inspecteurs de l'Aviation civile de Transports Canada (appelés ci-après inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile [ISAC]).
- 1.1.2 Le PEPAQ s'adresse aux évaluateurs du PAQ (ci-après appelés « évaluateurs »), à qui a été délégué le pouvoir d'effectuer des validations PAQ (ci-après appelées « validations ») ou des évaluations PAQ (ci-après appelées « évaluations ») au nom du ministre. Les types d'évaluateurs et leurs pouvoirs respectifs sont décrits au chapitre 2.
- 1.1.3 L'autorité compétente peut limiter le nombre de types d'aéronef pour lesquels un évaluateur se voit déléguer des pouvoirs ou encore limiter les modèles d'aéronef dans un type ou un groupe pour l'une des raisons suivantes :
- (a) l'automatisation et la technologie.
 - (i) À titre d'exemple, il pourrait s'agir de modèles d'un type d'aéronef utilisant des systèmes de gestion de vol, des systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS), des systèmes de navigation tels qu'un système mondial de navigation par satellite (GNSS) ou d'autres technologies, si le candidat évaluateur PAQ n'a pas l'expérience suffisante pour évaluer efficacement le rendement du pilote ou de l'équipage qui utilise de tels types de système.
 - (b) les types et la complexité des opérations aériennes de l'exploitant.
 - (i) Au fur et à mesure que les opérations aériennes se complexifient, il devient de plus en plus important de recourir à des procédures d'utilisation normalisées, ce qui oblige les évaluateurs à posséder une connaissance approfondie des procédures employées par les membres d'équipage qu'ils évaluent.
- 1.1.4 Pour demander qu'un candidat soit agréé comme évaluateur, l'exploitant doit avoir en place, ou être en voie de mettre en place, un PAQ approuvé offrant des programmes satisfaisants de formation et de tenue de dossiers.
- 1.1.5 La délégation des pouvoirs d'évaluateur PAQ est une autorisation officielle d'effectuer des vérifications en vol qui est conditionnelle à la qualification de la personne et au maintien de l'exigence quant à l'aide apportée pour exécuter les pouvoirs, les tâches et les fonctions du ministre.
- 1.1.6 Les agréments sont assujettis au paragraphe 6.71(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui énonce entre autres que : « Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :
- a) le demandeur est inapte;
 - b) le demandeur [...] que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;
 - c) le ministre estime que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du demandeur [...], le requiert. »
- 1.1.7 L'annulation, la suspension ou le refus de renouveler des pouvoirs d'évaluateur sont expliqués en détail à 2.6. Une suspension ou un refus de délivrance peut faire l'objet d'une révision devant le Tribunal d'appel des transports du Canada.
- 1.1.8 Le nombre d'évaluateurs ainsi que leur conduite des validations et des évaluations font l'objet d'une surveillance étroite de la part de Transports Canada, et à la discrétion du Ministère. Un ISAC peut effectuer n'importe quelle validation ou évaluation dont il est question dans le présent manuel. Un ISAC peut également faire subir un contrôle à n'importe quel évaluateur qui effectue une validation ou une évaluation.

1.2 Évaluateurs

- 1.2.1 Un évaluateur est autorisé à faire subir des validations et des évaluations aux pilotes à l'emploi d'un exploitant aérien.
- 1.2.2 Un évaluateur doit être :
- (a) un employé d'un exploitant qui agit comme commandant de bord, comme commandant en second ou comme pilote de relève en croisière au cours d'opérations aériennes courantes d'une entreprise et qui maintient une très grande compétence pour le ou les types d'aéronef et pour le ou les types d'opération pour lesquels il effectue, à titre d'évaluateur, des validations ou des évaluations;
 - (b) une personne engagée à forfait par un exploitant précisément pour effectuer des validations. Cette personne maintient une très grande compétence pour le ou les types d'aéronef et pour le ou les types d'opération pour lesquels il effectue, à titre d'évaluateur, des validations.
 - (c) Il est prévu que des évaluateurs ne détenant pas un certificat médical de catégorie 1 pourront effectuer des validations et des évaluations dans des simulateurs seulement. Se reporter à 2.13.
- 1.2.3 Un évaluateur peut effectuer des validations et des évaluations uniquement pour des pilotes employés par l'exploitant aérien précisé dans sa délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ.
- 1.2.4 Même si un évaluateur détient une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ, l'évaluateur doit obtenir l'autorisation de l'exploitant aérien pour effectuer une validation ou une évaluation au nom du ministre.
- 1.2.5 Il incombe à l'entreprise qui emploie un évaluateur de vérifier la validité de la délégation de pouvoirs de celui-ci avant de planifier pour lui une validation ou une évaluation à effectuer. L'exploitant aérien doit également tenir un dossier des activités de l'évaluateur. Ces exigences sont énoncées à 7.1.
- 1.2.6 Les qualifications d'un évaluateur ainsi que les exigences auxquelles il doit satisfaire initialement, puis qu'il doit maintenir à jour sont énoncées au chapitre 12 du présent manuel, et le processus d'obtention des agréments nécessaires est énoncé à 3.1. Les éléments relevant de la mise à jour des connaissances sont traités à 6.9.

1.3 Agents autorisés

- 1.3.1 Le Programme de formation d'évaluateur à titre d'agent autorisé a été mis en place dans le but de simplifier le processus de délivrance de licence en autorisant les évaluateurs à annoter les attestations de compétences d'un pilote; celui-ci pourra donc exercer les privilèges d'une nouvelle qualification de type d'aéronef ou d'une qualification de vol aux instruments dès qu'il aura rempli toutes les exigences relatives à la qualification, dans l'attente de la délivrance du document officiel.
- 1.3.2 Un évaluateur de type E (se reporter à 2.3) est qualifié d'agent autorisé une fois qu'il a suivi un cours de formation initiale d'évaluateur PAQ. La délégation du titre d'agent autorisé s'effectue par la délivrance de la délégation de pouvoirs d'évaluateur de type E. Le fait d'avoir suivi le cours théorique de formation périodique d'évaluateur d'un PAQ approuvé a pour effet de maintenir automatiquement la validité de la délégation du titre d'agent autorisé.

1.4 Conflit d'intérêts

- 1.4.1 Par conflit d'intérêts, on entend toute relation susceptible d'influencer un évaluateur à agir, sciemment ou non, d'une manière qui n'accorde pas la priorité absolue à la sécurité du public voyageur.
- 1.4.2 Tout évaluateur est considéré comme en conflit d'intérêts apparent puisqu'il est simultanément employé (permanent ou à forfait) de l'exploitant aérien et délégué du ministre lorsqu'il accomplit ses fonctions de contrôle. Pour éviter un conflit d'intérêts réel, il est impérieux que l'évaluateur

respecte rigoureusement la politique et les lignes directrices énoncées dans le présent manuel. Le défaut de respecter le contenu du présent manuel peut entraîner la suspension ou l'annulation de la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ d'un évaluateur.

- 1.4.3 Au cours des validations et des évaluations effectuées pour le compte d'un exploitant aérien, voici quelques exemples (la liste n'est pas exhaustive) de facteurs susceptibles de créer un conflit d'intérêts pour un évaluateur relativement aux pouvoirs qui lui sont délégués :
- (a) le niveau des intérêts financiers détenus par l'évaluateur dans l'entreprise, par exemple :
 - (i) la participation directe de l'évaluateur à la propriété de l'entreprise,
 - (ii) la détention par l'évaluateur d'un nombre important d'actions avec droit de vote dans l'entreprise;
 - (b) le degré de participation de l'évaluateur à un syndicat ou à une association de pilotes;
 - (c) la relation entre l'évaluateur et le candidat dont la compétence est contrôlée;
 - (d) les liens familiaux de l'évaluateur avec des propriétaires de l'entreprise;
 - (e) tout privilège ou toute faveur susceptible d'entacher l'aptitude de l'évaluateur à remplir ses fonctions avec objectivité.
- 1.4.4 Dans le but d'établir si le conflit d'intérêts d'un candidat évaluateur est réel ou apparent, chaque candidat doit déclarer dans son curriculum vitæ (qui doit être joint à son formulaire de demande) tout conflit d'intérêts dont il a connaissance, et il doit être prêt à discuter de chaque modification de son statut à cet égard à l'occasion de chaque contrôle annuel. De plus, l'entreprise doit examiner périodiquement le statut de chaque évaluateur afin de vérifier que celui-ci ne se trouve pas en conflit d'intérêts. Le résultat de cet examen doit être consigné au dossier de l'évaluateur.
- 1.4.5 Si un évaluateur se retrouve dans une situation dans laquelle il pourrait être en conflit d'intérêts réel, selon lui, il doit soumettre immédiatement à l'examen de l'autorité compétente un rapport complet sur les circonstances.
- 1.4.6 L'autorité compétente décide en dernier ressort s'il existe un conflit d'intérêts susceptible d'entacher l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des validations ou des évaluations de façon impartiale. Le fait pour un candidat de posséder des intérêts dans une entreprise ne le rend pas automatiquement inadmissible à bénéficier d'une délégation de pouvoirs. L'autorité compétente évalue chaque cas en tenant compte de toutes les circonstances afférentes.
- 1.4.7 Il faut souligner que toute tentative d'un exploitant aérien visant à influencer un évaluateur ou à lui faire obstacle dans l'accomplissement de ses obligations à l'égard du ministre entraînera le retrait du privilège accordé à cet exploitant d'employer un évaluateur. La validité de toute validation ou évaluation ainsi effectuée par l'évaluateur concerné sera révoquée.

CHAPITRE 2 – POLITIQUE RELATIVE À LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ ET TYPES DE POUVOIRS

2.1 Politique relative à la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ

- 2.1.1 L'autorité compétente peut délivrer une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ à du personnel qualifié.
- 2.1.2 Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, une délégation de pouvoirs répond à la définition de document d'aviation canadien (DAC) en vertu des pouvoirs délégués à son titulaire. Cette délégation de pouvoirs (Annexe B : *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*) est délivrée à un évaluateur et l'autorise à accomplir ses fonctions moyennant certaines conditions qui y sont énoncées. **En tout temps, l'évaluateur doit avoir à l'esprit qu'il remplit ses fonctions de validation et d'évaluation à titre de délégué du ministre, en vertu du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.**
- 2.1.3 Lors de ses fonctions au nom du ministre, l'évaluateur portera sa délégation de pouvoirs et doit être en mesure de la produire sur demande, conformément au paragraphe 103.02(2) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

2.2 Types de pouvoirs

- 2.2.1 Il existe trois types d'évaluateur PAQ. L'évaluateur PAQ de chaque type détient une autorisation particulière de Transports Canada (TC), appelée délégation ministérielle, en vertu de laquelle il peut évaluer le rendement d'un équipage de vol lors d'une validation ou d'une évaluation PAQ. Les trois types d'évaluateur PAQ sont les suivants :
- (a) évaluateur de type E;
 - (b) évaluateur de type V;
 - (c) évaluateur de type O.

2.3 Évaluateur de type E

- 2.3.1 Un évaluateur de type E est autorisé par le ministre à faire subir et à effectuer des évaluations opérationnelles en ligne (LOE), des validations de manœuvres (MV), des manœuvres à l'improviste (FLM) et des évaluations en ligne (OE) (à condition d'avoir rempli les exigences relatives à la formation pratique et aux contrôles décrites à 12.5).
- 2.3.2 Un évaluateur de type E d'expérience ayant perdu son certificat médical de catégorie 1 peut être autorisé à continuer d'effectuer des validations et des évaluations uniquement dans des simulateurs. Veuillez consulter la section 2.13 à ce sujet.
- 2.3.3 Un évaluateur de type E est également réputé être un agent autorisé et peut annoter la licence d'un pilote d'une qualification de type et d'une qualification de vol aux instruments, s'il y a lieu. De tels privilèges temporaires sont valides pour une période de 90 jours ou jusqu'à ce que le titulaire reçoit une nouvelle licence affichant la nouvelle qualification, selon la première éventualité.

2.4 Évaluateur de type V

- 2.4.1 Un évaluateur de type V est autorisé par le ministre à faire subir et à effectuer des validations de manœuvres (MV) et des manœuvres à l'improviste (FLM).
- 2.4.2 Un évaluateur de type V qui ne détient pas un certificat médical de catégorie 1 ou qui n'est pas autorisé à voler comme pilote de ligne pour l'exploitant aérien tiendra à jour ses connaissances de base et obtiendra une exposition opérationnelle en complétant ce qui suit :
- (a) Le programme périodique approuvé de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien;

- (b) Une exposition suffisante aux opérations en ligne sous forme d'au moins quatre secteurs en vol à titre d'observateur (sur le strapontin) au cours des 12 derniers mois (à bord d'un ou des aéronefs du type pour lequel l'évaluateur détient une délégation de pouvoirs, avec un total cumulatif d'au moins huit heures). Il faut que chacun des types d'aéronef faisant l'objet d'une délégation de pouvoirs soit de service dans au moins un secteur. Ces secteurs sont surtout à prévoir pour coïncider avec l'introduction :
- (i) de SOP modifiées ou de nouveaux secteurs des opérations,
 - (ii) de modifications à l'équipement des aéronefs,
 - (iii) de modifications à la structure de l'espace aérien et de routes,
 - (iv) d'autorisations spéciales,
 - (v) de modifications aux politiques du manuel d'exploitation des aéronefs (FOM)/manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM).

2.5 Évaluateur de type O

- 2.5.1 Un évaluateur de type O est autorisé par le ministre à faire subir et à effectuer des évaluations en ligne.

2.6 Pouvoirs de l'évaluateur

- 2.6.1 L'évaluateur peut être autorisé à effectuer les validations et les évaluations présentées au tableau suivant :

Évaluation/type d'évaluateur	Type E	Type V	Type O
Évaluation opérationnelle en ligne (LOE)	X		
Validation de manœuvres (MV)	X	X	
Manœuvres à l'improviste (FLM)	X	X	
Évaluation en ligne (OE)	X		X

2.7 Limites des pouvoirs d'un évaluateur dans l'exécution d'une validation ou d'une évaluation

- 2.7.1 La délégation de pouvoirs d'un évaluateur lui permettant d'agir au nom de TC ne s'étend pas au-delà de l'autorité qui lui est conférée dans sa propre *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.
- 2.7.2 Un même évaluateur peut faire reprendre une validation de manœuvres (MV) ou une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) insatisfaisante, à la condition que TC en soit informé au préalable. Une deuxième reprise d'une MV ou d'une LOE insatisfaisante doit être effectuée par un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC).
- 2.7.3 Sous réserve de 2.7.5, un évaluateur ne doit pas effectuer en simulateur la validation ou l'évaluation d'un candidat à qui il a dispensé la majorité de sa formation initiale ou d'avancement en simulateur, ou sa dernière séance d'entraînement avant la tenue de la MV ou LOE.
- 2.7.4 Dans le cadre d'un cursus de maintien de la qualification, un évaluateur peut effectuer à la fois la MV et la LOE du même candidat. Dans une telle éventualité, la LOE suivante doit être effectuée par un évaluateur différent.
- 2.7.5 Un évaluateur n'effectuera pas la LOE d'un ISAC à moins d'y avoir été autorisé précisément par le chef d'équipe technique – Certification et assurance de la qualité, Opérations nationales.

2.8 Délégation de pouvoirs invalide d'un évaluateur PAQ

2.8.1 Les privilèges d'un évaluateur ne sont plus valides lorsque :

- (a) la formation ou la période d'évaluation de l'évaluateur vient à échéance avant que l'ensemble des exigences de formation, de validation ou d'évaluation ne soit respecté;
- (b) le certificat médical de l'évaluateur vient à échéance ou devient invalide, à moins que des mesures ne soient prises pour obtenir de l'autorité compétente une autorisation pour effectuer des validations ou des évaluations en simulateur uniquement (se reporter à 2.13);
- (c) la qualification de vol aux instruments de l'évaluateur est invalide;
- (d) la période de validité du cours théorique de formation périodique d'évaluateur PAQ approuvé (y compris le volet sur l'homogénéité des évaluations [IRR] ou sur la fiabilité de l'évaluateur désigné [RRR]) est venue à échéance.

2.8.2 Outre les exigences énoncées à 2.8.1, les privilèges d'un évaluateur PAQ de type E seront invalides lorsque :

- (a) la LOE de l'évaluateur PAQ n'a pas été effectuée avec succès au cours de la période prescrite;
- (b) la période de validité du contrôle de l'évaluateur de type E prescrite à 6.2 vient à échéance.

Remarque : L'autorité compétente délivrera une délégation de pouvoirs pour les privilèges de type E, ou les privilèges de type E et O sur demande par l'exploitant aérien lorsque toutes les exigences aux fins de privilèges de type O ont été respectées en plus des exigences aux fins de privilèges de type E. Dans de tels cas, les privilèges de type O restent en vigueur lorsque les privilèges de type E deviennent périmés.

2.8.3 Outre les exigences énoncées à 2.8.1, les privilèges d'un évaluateur de type V seront invalides lorsque :

- (a) la LOE de l'évaluateur de type V n'a pas été effectuée avec succès au cours de la période prescrite;
- (b) la période de validité du contrôle de l'évaluateur de type V prescrite à 6.4 vient à échéance.

2.8.4 Outre les exigences énoncées à 2.8.1, les privilèges d'un évaluateur de type O ne sont pas valides si la période de validité du contrôle de l'évaluateur de type O prescrite à 6.6 est venue à échéance.

2.8.5 Lorsque les pouvoirs d'un évaluateur cessent d'être valides parce qu'un cours théorique de formation périodique d'évaluateur de PAQ approuvé ou parce qu'un contrôle de l'évaluateur ou une LOE vient à échéance, toute validation ou évaluation effectuée par l'évaluateur au cours de la période durant laquelle ses pouvoirs n'étaient pas valides peut être considérée comme valide par l'autorité compétente si :

- (a) l'évaluateur n'a pas effectué de validation ou d'évaluation antérieurement alors que son cours de formation périodique, son contrôle ou sa LOE n'était pas valide;
- (b) aucun évaluateur de la même entreprise n'a effectué antérieurement de validation ou d'évaluation alors que son cours de formation périodique, son contrôle ou sa LOE n'était pas valide.

Remarque : Si les validations ou les évaluations en question posent une difficulté quelconque, l'autorité compétente doit les invalider et veiller à ce que toutes les exigences soient satisfaites avant d'en approuver de nouvelles.

2.8.6 Pour réactiver une délégation de pouvoirs périmée, il faut faire ce qui suit :

- (a) Pour une délégation de pouvoirs de type E, V ou O qui est périmée depuis moins de 24 mois, l'évaluateur PAQ doit participer à une formation théorique périodique appropriée sous forme de formation à l'homogénéité des évaluations ou l'équivalent (si

elle est périmée), faire l'objet d'un contrôle alors qu'il effectue une LOE (pour des privilèges de type E), une MV (pour des privilèges de type V) ou une OE (pour des privilèges de type O) et obtenir un résultat satisfaisant. Un ISAC effectuera le contrôle pour des privilèges de type E ou V. Un contrôle pour des privilèges de type O peut être effectué par un ISAC, ou par un mentor ou un évaluateur de l'assurance de la qualité de l'exploitant aérien, conformément aux politiques applicables.

- (b) Pour une délégation de pouvoirs de type E, V ou O qui est périmée depuis 24 mois ou plus, mais moins de 36 mois, l'évaluateur PAQ doit participer à une formation théorique périodique appropriée sous forme de formation à l'homogénéité des évaluations ou l'équivalent (si elle est périmée), mener une séance sous la supervision d'un mentor et faire l'objet d'un contrôle alors qu'il effectue une LOE (pour des privilèges de type E), une MV (pour des privilèges de type V) ou une OE (pour des privilèges de type O) et obtenir un résultat satisfaisant. Un ISAC effectuera le contrôle pour des privilèges de type E ou V. Un contrôle pour des privilèges de type O peut être effectué par un ISAC, ou par un mentor ou un évaluateur de l'assurance de la qualité de l'exploitant aérien, conformément aux politiques applicables.
- (c) Pour une délégation de pouvoirs de type E, V ou O qui est périmée depuis 36 mois ou plus, l'évaluateur PAQ doit participer à une formation théorique initiale pertinente à la délégation recherchée, faire l'objet d'un contrôle alors qu'il effectue une LOE (pour des privilèges de type E), une MV (pour des privilèges de type V) ou une OE (pour des privilèges de type O) et obtenir un résultat satisfaisant. Un contrôle de type E ou V sera effectué par un ISAC. Un contrôle de type O peut être effectué par un ISAC ou par un mentor ou évaluateur de l'assurance de la qualité de l'exploitant aérien, conformément aux politiques applicables.

2.9 Révocation administrative d'une délégation de pouvoirs d'un évaluateur PAQ

2.9.1 L'autorité compétente fera parvenir une lettre de révocation (annexe F) à un évaluateur :

- (a) si un exploitant aérien informe TC que la délégation de pouvoirs n'est plus requise;
- (b) sur demande écrite de la part de l'évaluateur PAQ;
- (c) si TC détermine que la délégation de pouvoirs d'évaluateur n'est plus nécessaire.

Remarque : Il est prévu que cette disposition soit appliquée uniquement lorsque la révocation d'une délégation de pouvoirs d'évaluateur n'est pas litigieuse.

2.10 Suspension ou annulation de la délégation de pouvoirs d'un évaluateur PAQ

2.10.1 L'autorité compétente peut, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, annuler les pouvoirs d'un évaluateur PAQ d'effectuer des validations ou des évaluations en se fondant sur l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- (a) un dossier d'infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*, ou deux condamnations, amendes pour contravention ou suspensions punitives ou plus, se produisant au cours d'événements distincts sans lien, en vertu du RAC;
- (b) des preuves de mauvaise pratique ou d'une utilisation frauduleuse de sa désignation.

2.10.2 L'autorité compétente peut, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, suspendre, refuser de renouveler ou refuser d'émettre les pouvoirs d'un évaluateur PAQ en matière d'administration de validations ou d'évaluations pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- (a) un dossier d'infraction au RAC entraînant l'une ou l'autre des sanctions suivantes, ou les deux :

- (i) une sanction administrative pécuniaire imposée conformément aux articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, lorsqu'il y a eu contravention à un texte désigné;
- (ii) la suspension punitive d'un document d'aviation canadien conformément à l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* en ce qui concerne toute contravention d'une disposition de la partie 1 de la *Loi*;
- (b) la nécessité d'évaluer les circonstances à la suite d'un incident ou d'un accident;
- (c) l'évaluateur PAQ ne se conforme plus aux conditions de délivrance en ce qui a trait à l'affiliation à un exploitant aérien en particulier;
- (d) le défaut d'assister à un cours périodique obligatoire d'évaluateur PAQ;
- (e) le défaut de tenir à jour une qualification de vol aux instruments, sauf là où on le permet;
- (f) le besoin de directives répétées quant au bon déroulement et à l'administration des évaluations ou validations;
- (g) tout motif que l'autorité compétente juge pertinent et d'intérêt public.

2.10.3 Lorsqu'il est allégué qu'un évaluateur a agi d'une manière énoncée à 2.10.2, l'autorité compétente prendra des mesures raisonnables pour vérifier les allégations avant de passer à l'action, s'il est jugé nécessaire. Si la décision de l'autorité compétente est de suspendre ou d'annuler la délégation de pouvoirs de l'évaluateur, un avis en ce sens doit lui être envoyé, conformément à l'alinéa 7.1(1)b) ou c) de la *Loi sur l'aéronautique*. La même *Loi* accorde à l'évaluateur des garanties de procédure, y compris le recours au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

2.11 Rétablissement de l'accréditation

2.11.1 L'autorité compétente peut envisager le rétablissement de l'accréditation à tout moment qu'il juge opportun pour répondre à un besoin et pour desservir le public. Les critères relatifs à la nomination initiale doivent être respectés.

2.12 Demande de révision

2.12.1 Les pouvoirs de suspension, d'annulation, de refus de délivrance ou de renouvellement d'un document d'aviation canadien (DAC) sont mentionnés dans la *Loi sur l'aéronautique* modifiée. Les quatre types de motifs d'utilisation de ces pouvoirs sont les suivants :

- (a) la suspension ou l'annulation pour contravention à une disposition de la partie 1 de la *Loi sur l'aéronautique* ou des règlements pris en vertu de la *Loi* (par exemple, le RAC);
- (b) la suspension parce qu'il y a ou qu'il risque d'y avoir une menace immédiate à la sécurité aérienne;
- (c) la suspension, l'annulation, le refus de délivrance ou de renouvellement pour les motifs suivants :
 - (i) l'incompétence,
 - (ii) le non-respect des qualifications ou des conditions de délivrance du document,
 - (iii) des motifs d'intérêt public;
- (d) la suspension ou le refus de délivrance ou de renouvellement pour défaut de paiement de sanctions pécuniaires pour lesquelles le Tribunal a émis un certificat de non-paiement.

2.12.2 Le titulaire d'un document a le droit de demander que le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) révise les décisions du ministre quant à la suspension, à l'annulation ou au refus de délivrance ou de renouvellement d'un DAC.

Pour communiquer avec le TATC, les coordonnées sont les suivantes :

2.13 Perte de certificat médical de catégorie 1

- 2.13.1 Si le certificat médical de catégorie 1 d'un évaluateur vient à échéance ou que le ministre suspend ou refuse de renouveler le certificat médical d'un évaluateur, ce dernier peut être autorisé à continuer à exercer les fonctions d'évaluateur, **mais uniquement en simulateur**, sous réserve de l'envoi du formulaire de demande exigé à 3.2.1(b).
- 2.13.2 Un évaluateur à qui les pouvoirs d'évaluateur PAQ ont été accordés (en simulateur seulement) tiendra à jour ses connaissances de base et obtiendra une exposition opérationnelle en complétant ce qui suit :
- (a) Un programme périodique approuvé de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien;
 - (b) Une exposition suffisante aux opérations en ligne sous forme d'au moins quatre secteurs en vol à titre d'observateur (sur le strapontin) séparés d'un maximum de 12 mois (à bord d'un ou des aéronefs du type pour lequel l'évaluateur détient une délégation de pouvoirs, avec un total cumulatif d'au moins huit heures). Il faut que chacun des types d'aéronef faisant l'objet d'une délégation de pouvoirs soit de service dans au moins un secteur. Ces secteurs sont surtout à prévoir pour coïncider avec l'introduction :
 - (i) de procédures d'utilisation normalisées (SOP) modifiées ou de nouveaux secteurs des opérations,
 - (ii) de modifications à l'équipement des aéronefs,
 - (iii) de modifications à la structure de l'espace aérien et de routes,
 - (iv) d'autorisations spéciales,
 - (v) de modifications aux politiques du FOM/FCOM.
- 2.13.3 Il faut souligner que la nomination initiale d'un évaluateur PAQ dont le certificat médical n'est pas en règle est prévue. Pour l'explication en détail, se reporter à 12.2.
- 2.13.4 L'exploitant aérien doit veiller à ce que le pourcentage d'évaluateurs dans chaque flotte dont le certificat médical n'est pas valide ne dépasse pas un pourcentage établi et suivi en continu par l'exploitant aérien.
- 2.13.5 Un évaluateur de type E dont la catégorie médicale n'est pas valide ne peut chercher à obtenir la révision ou l'addition d'un type d'aéronef à sa délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ.

CHAPITRE 3 – PROCÉDURES DE DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ

3.1 Soumission du formulaire de demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur – Programme avancé de qualification

3.1.1 Le formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* se trouve à l'annexe A; il doit être rempli et envoyé au bureau approprié de Transports Canada (TC) et les documents suivants doivent y être joints :

- (a) un curriculum vitæ contenant :
 - (i) les antécédents, les qualifications et l'expérience du candidat, y compris son expérience en supervision ou en vérifications en vol,
 - (ii) une justification pour toute dérogation aux exigences en qualifications et en expérience énoncées au chapitre 12 du présent manuel,
 - (iii) la déclaration de tout intérêt dans l'entreprise ou de tout autre élément susceptible de le placer en conflit d'intérêts;
- (b) dans le cas d'un candidat proposé qui a achevé sa formation, une copie du ou des dossiers de formation ou certificats du cours approuvé de formation initiale d'évaluateur PAQ, attestant que le candidat a achevé les parties théorique et pratique du cours et portant la date d'achèvement de chaque partie.

3.1.2 Si le candidat proposé n'a pas encore suivi le cours approuvé de formation initiale d'évaluateur PAQ, la case « Prévu » à la zone correspondante du formulaire de demande doit être cochée, et le lieu et la date du cours prévu doivent être précisés.

Remarque : *Il est dans l'intérêt de l'exploitant aérien de vérifier l'admissibilité des candidats qu'il propose comme évaluateurs PAQ et donc de se renseigner par écrit auprès de l'autorité compétente à leur sujet.*

3.1.3 La *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* doit être signée par le candidat évaluateur et les personnes suivantes :

- (a) s'il s'agit d'un candidat évaluateur, le formulaire doit être signé par le gestionnaire des opérations (agissant à titre de directeur des opérations aériennes ou occupant un poste semblable) de l'exploitant aérien qui demande l'agrément de l'évaluateur (l'exploitant répondant);
- (b) si le candidat évaluateur est le gestionnaire des opérations, le formulaire doit être signé par un haut dirigeant de l'entreprise.

3.2 Révision de la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ

3.2.1 Si une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ valide doit être révisée, l'exploitant doit soumettre ce qui suit à l'autorité compétente :

- (a) si la demande porte sur l'addition d'un pouvoir, une *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* contenant uniquement les renseignements additionnels se rapportant à l'addition d'un type d'aéronef ou au pouvoir demandé, de même que les documents requis sous 3.1.1, soit une copie des dossiers de formation ou des certificats applicables et un curriculum vitæ mis à jour;
- (b) si le pouvoir demandé ne doit être exercé qu'en simulateur à la suite de la perte du certificat médical de catégorie 1 de l'évaluateur, une *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* accompagnée d'une déclaration selon laquelle le candidat proposé demeure compétent pour effectuer des validations ou des évaluations dans un simulateur;
- (c) si la demande concerne un évaluateur de type E et vise uniquement la conversion aux privilèges de type O, une *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*

accompagnée d'une déclaration selon laquelle le candidat proposé demeure compétent pour effectuer des évaluations à bord d'un aéronef;

- (d) si la demande porte sur le retrait d'un pouvoir, un avis écrit identifiant l'évaluateur et précisant les pouvoirs à retirer.

Remarque : *La case Révision doit être cochée dans le cas de formulaires soumis en vertu des points (a), (b) et (c), et la demande doit être signée et soumise de la même manière qu'une demande initiale.*

3.2.2 Le processus d'agrément d'une révision est décrit à 5.2.

CHAPITRE 4 – PROCÉDURES D'AGRÉMENT DE TRANSPORTS CANADA

4.1 Examen du formulaire de demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur – Programme avancé de qualification

- 4.1.1 Sur réception du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*, le bureau concerné de Transports Canada (TC) vérifie que le candidat évaluateur PAQ :
- (a) est admissible en raison de son expérience, de ses compétences ainsi que de ses qualités professionnelles et personnelles;
 - (b) satisfait aux exigences en matière de qualifications et de formation énoncées au chapitre 12, s'il y a lieu, ou que toute dérogation à ces exigences est justifiée et acceptable.
- 4.1.2 Lorsqu'un exploitant demande une délégation de pouvoirs d'évaluateur, l'autorité compétente peut évaluer le besoin d'un évaluateur en tenant compte :
- (a) du nombre et de la diversité des aéronefs exploités;
 - (b) de l'emplacement et de l'accessibilité des bases de l'exploitant aérien;
 - (c) du type d'exploitation;
 - (d) du nombre d'évaluateurs employés par l'exploitant aérien (le cas échéant).
- 4.1.3 Dans le cadre de sa procédure de nomination d'évaluateurs, TC peut également surveiller le dossier de l'exploitant aérien en matière de sécurité ainsi que le rendement de ce dernier en matière de formation et de tenue des dossiers, tel qu'il est exigé au chapitre 7.
- 4.1.4 TC entrera en contact avec l'exploitant aérien pour prévoir une entrevue entre chaque candidat évaluateur de type E et V et un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) en vue d'un exposé de nomination initiale. Dans les cas où des pouvoirs additionnels sont demandés, TC peut renoncer à cette exigence si le candidat est connu chez TC et selon son niveau d'expérience.

4.2 Exposé de l'inspecteur de Transports Canada à l'occasion d'une nomination initiale

- 4.2.1 Un ISAC évalue les connaissances du candidat évaluateur PAQ sur les sujets suivants :
- (a) les procédures et les méthodes employées dans l'exécution d'une validation ou d'une évaluation;
 - (b) les méthodes et les normes servant à évaluer les candidats au cours d'une validation ou d'une évaluation;
 - (c) les procédures et les exigences relatives aux exposés pré-vol et après vol;
 - (d) la façon de remplir les formulaires d'évaluation du PAQ et d'autres documents du PAQ;
 - (e) le PAQ approuvé de l'exploitant aérien, y compris les stratégies de validation ou d'évaluation;
 - (f) le contenu et l'interprétation des publications suivantes, dans la mesure où elles se rapportent au type de validation ou d'évaluation à effectuer :
 - (i) la partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel,
 - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 et les normes afférentes du RAC, selon le cas,
 - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ et les bulletins connexes, le cas échéant,
 - (iv) le Programme de formation des évaluateurs de type E à titre d'agents autorisés,

- (v) le document Canada Air Pilot (CAP) ou le document équivalent de l'exploitant aérien,
- (vi) le document Supplément de vol – Canada ou le document équivalent de l'exploitant aérien,
- (vii) le Manuel d'information aéronautique de TC (TC AIM),
- (viii) le manuel d'exploitation de la compagnie (COM) de l'exploitant aérien, le certificat d'exploitation et les spécifications d'exploitation, les autorisations spéciales, les procédures d'utilisation normalisées (SOP) et les manuels d'utilisation d'aéronefs (AOM), selon le cas,
- (ix) le matériel d'orientation pertinent tel que les circulaires d'information de TC.

4.3 Contrôle initial d'un évaluateur – Programme avancé de qualification

- 4.3.1 Un ISAC doit contrôler un candidat évaluateur de type E proposé pendant qu'il effectue une LOE sur simulateur du type pour lequel il demande l'agrément. Il doit en être ainsi dans le cas d'une demande initiale aussi bien que d'une demande de modification de pouvoirs par l'addition d'un type d'aéronef.
- 4.3.2 Un ISAC doit contrôler un candidat évaluateur de type V proposé pendant qu'il effectue une MV sur simulateur du type pour lequel il demande l'agrément. Il doit en être ainsi dans le cas d'une demande initiale aussi bien que d'une demande de modification de pouvoirs par l'addition d'un type d'aéronef.
- 4.3.3 Un évaluateur de l'assurance de la qualité doit contrôler un candidat évaluateur de type O proposé pendant que celui-ci effectue une OE à bord du type d'aéronef pour lequel il demande l'agrément.
- 4.3.4 Au cours du contrôle de l'évaluateur PAQ mentionné à 4.3.1 ou 4.3.2, le candidat évaluateur de type E ou V proposé doit démontrer les connaissances ainsi que les qualités professionnelles et personnelles nécessaires pour agir comme évaluateur en effectuant l'évaluation ou la validation (LOE ou MV, selon le cas) dans le simulateur de vol complet approprié du ou des types d'aéronefs précisés dans le formulaire de *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.
- 4.3.5 Une validation ou une évaluation effectuée durant le contrôle initial d'un évaluateur PAQ doit viser des membres d'un équipage normal et non pas un autre évaluateur ou un pilote d'entraînement de l'entreprise, sauf en cas d'impossibilité en raison de l'introduction d'un nouveau type d'aéronef. Dans un tel cas de transition, il est attendu que l'exploitant aérien s'efforcera de prévoir des membres d'un équipage normal dans les plus brefs délais.
- 4.3.6 Sous réserve de 4.3.7, si le candidat évaluateur proposé demande des pouvoirs relativement à plus d'un seul type d'aéronef, il doit démontrer les qualités nécessaires pour effectuer une évaluation ou une validation sur au moins un des types d'aéronef pour lesquels il demande l'agrément d'évaluateur PAQ.
- 4.3.7 Le type d'aéronef retenu pour le contrôle initial d'évaluateur PAQ est laissé à la discrétion de l'autorité compétente. S'il existe d'importantes différences de caractéristiques entre les types d'aéronef pour lesquels l'évaluateur PAQ demande une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ ou si l'autorité compétente éprouve un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des validations et des évaluations sur un type quelconque d'aéronef, un contrôle peut être nécessaire pour chaque type.
- 4.3.8 Après un ou plusieurs contrôles initiaux satisfaisants d'évaluateur PAQ, l'ISAC (dans le cas d'un évaluateur de type E ou V) ou l'évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ) (dans le cas d'un évaluateur de type O) signe le rapport du test en vol approprié et joint un exemplaire du ou des rapports de contrôle d'un évaluateur PAQ (annexe D) au formulaire de *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

4.4 Approbation d'une application d'évaluateur du Programme avancé de qualification

- 4.4.1 L'autorité compétente est responsable du processus d'examen des demandes de candidats évaluateurs PAQ présentées par l'exploiteur aérien répondant. L'examen se fonde sur les qualifications, l'expérience et l'aptitude démontrée du candidat évaluateur, présentées dans la trousse de mise en candidature.
- 4.4.2 Si la trousse de mise en candidature présentée au nom du candidat évaluateur PAQ répond à l'ensemble des exigences relatives aux qualifications, à l'expérience et à l'aptitude démontrée du candidat évaluateur, l'autorité compétente donne rendez-vous pour un contrôle approprié aux candidats évaluateurs de type E et de type V. La *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* (annexe B) sera délivrée une fois que toutes les exigences sont respectées, y compris la réussite d'un contrôle de TC, conformément au chapitre 5.4.4.3. En ce qui concerne une trousse de mise en candidature d'évaluateur de type O qui répond à toutes les exigences (y compris le contrôle effectué à l'interne), l'autorité compétente n'est pas tenue d'effectuer un contrôle et procédera à la délivrance de la *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* (annexe B), conformément au chapitre 5.

CHAPITRE 5 – DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ

5.1 Délivrance d'une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ

- 5.1.1 Une fois que le candidat évaluateur a satisfait à toutes les exigences pertinentes, l'autorité compétente peut lui délivrer une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ, dont un exemplaire est présenté à l'annexe B.
- 5.1.2 La délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ précisera ce qui suit :
- (a) le type d'évaluateur PAQ (E, V, ou O) visé par l'agrément;
 - (b) les pouvoirs accordés en particulier et les validations ou évaluations qu'ils permettent d'effectuer, à savoir :
 - (i) le type E – LOE, MV, OE et FLM,
 - (ii) le type V – MV et FLM,
 - (iii) le type O – OE,
 - (iv) dans le cas du type E, le pouvoir d'agent autorisé à délivrer une qualification de type et une qualification de vol aux instruments;
 - (c) les conditions de délivrance, à savoir :
 - (i) les pouvoirs délivrés en particulier d'évaluateur PAQ,
 - (ii) les exigences rattachées à la qualification et au maintien de la qualification énoncées dans le Manuel de l'évaluateur PAQ et dans la documentation relative à la base de données de vérification du programme PAQ de l'exploitant,
 - (iii) l'exploitant et les types d'aéronef (trois au maximum) pour lesquels l'évaluateur est autorisé à effectuer des validations ou des évaluations,
 - (iv) les pouvoirs et les restrictions en fonction desquels l'évaluateur pourra effectuer des validations et des évaluations PAQ, notamment le RAC, le *Manuel de l'évaluateur PAQ* ainsi que la documentation relative à la base de données de vérification du programme PAQ de l'exploitant aérien;
 - (d) la validité;
 - (e) l'agrément et la signature de l'autorité compétente.
- 5.1.3 L'autorité compétente doit ensuite veiller à ce que les renseignements requis sur l'évaluateur PAQ soient enregistrés dans le Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA) et à ce que les documents suivants soient versés au dossier approprié :
- (a) un exemplaire du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*, et les pièces jointes, s'il y a lieu;
 - (b) le certificat rempli du cours de l'évaluateur PAQ ou une attestation qu'il a suivi le cours, y compris la partie pratique de la formation;
 - (c) le rapport de contrôle de l'évaluateur PAQ;
 - (d) la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ.

5.2 Révision d'une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ

- 5.2.1 L'autorité compétente détermine si la demande de révision soumise comme il est exigé à 3.2.1 est justifiée et étudie les qualifications du candidat proposé.
- 5.2.2 Si le candidat satisfait à toutes les exigences, une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ révisée sera délivrée. L'agrément révisé doit porter l'annotation : « Le présent agrément annule et remplace tous les agréments précédents relatifs à cet évaluateur ».
- 5.2.3 L'autorité compétente veille ensuite à ce que les modifications nécessaires soient enregistrées dans le SINCA et à ce que les documents suivants soient versés au dossier approprié :

- (a) un exemplaire du formulaire de *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*, et les pièces jointes, s'il y a lieu;
- (b) un exemplaire de la nouvelle délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ.

CHAPITRE 6 – MAINTIEN DE LA QUALIFICATION DES ÉVALUATEURS

6.1 Généralités

- 6.1.1 (a) Indépendamment des politiques décrites dans le présent chapitre, Transports Canada (TC) se réserve la discrétion de faire subir toute évaluation opérationnelle en ligne (LOE) ou validation de manœuvres (MV) que ce soit à *quiconque lorsqu'il est jugé nécessaire*.
- (b) Un évaluateur de type E peut faire subir une LOE à un autre évaluateur.
- (c) Dans la mesure du possible, TC recommande qu'un évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ) effectue les LOE des évaluateurs de type E comme moyen de rehausser l'assurance de la qualité du programme.
- 6.1.2 Si un évaluateur est autorisé à effectuer des validations et des évaluations sur plus d'un type d'aéronef, le choix du type d'aéronef retenu pour la LOE mentionnée à 6.1.1 est laissé à la discrétion de l'évaluateur faisant subir la LOE. S'il existe d'importantes différences de caractéristiques entre les types d'aéronef pour lesquels l'évaluateur PAQ détient une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ ou si l'évaluateur faisant subir la LOE éprouve un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à exploiter un type d'aéronef, une LOE peut être nécessaire pour chaque type.
- 6.1.3 Une validation ou une évaluation effectuée durant un contrôle périodique d'un évaluateur PAQ visera des membres d'un équipage normal et non pas un autre évaluateur ou un pilote d'entraînement de l'entreprise, sauf en cas d'impossibilité en raison de l'introduction d'un nouveau type d'aéronef. Dans un tel cas de transition, il est attendu que l'exploitant aérien s'efforcera de prévoir des membres d'un équipage normal dans les plus brefs délais.

6.2 Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type E

- 6.2.1 Sous réserve de 6.2.5, un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) fera subir un contrôle aux évaluateurs de type E effectuant une LOE. Normalement, les évaluateurs PAQ visés par un contrôle périodique feront l'objet d'un contrôle 12 mois après une délégation initiale et tous les 24 mois par la suite. Ces contrôles seront valides jusqu'au premier jour du treizième mois et jusqu'au premier jour du vingt-cinquième mois, respectivement.
- 6.2.2 Si un évaluateur de type E fait l'objet d'un nouveau contrôle au cours des 90 derniers jours de sa période de validité, cette période est prolongée de 24 mois.
- 6.2.3 L'autorité compétente peut prolonger la période de validité du contrôle d'un évaluateur de type E de 60 jours au plus.
- 6.2.4 Si la période de validité du contrôle d'un évaluateur de type E a été prolongée comme il est énoncé à 6.2.3 et si cet évaluateur subit un nouveau contrôle après la date d'échéance initiale, la période de validité de ce contrôle est prolongée jusqu'au premier jour du vingt-cinquième mois, calculé à partir de la date du contrôle.
- 6.2.5 Si un évaluateur de type E est autorisé à effectuer des validations et des évaluations sur plus d'un type d'aéronef, le choix du type d'aéronef retenu pour le contrôle à effectuer aux termes de 6.2.1 est laissé à la discrétion de l'autorité compétente. S'il existe d'importantes différences de caractéristiques entre les types d'aéronef pour lesquels l'évaluateur PAQ détient des pouvoirs ou si l'autorité compétente éprouve un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des validations et des évaluations sur un type quelconque d'aéronef, un contrôle périodique d'évaluateur PAQ pourrait être nécessaire pour chaque type d'aéronef.

6.3 Procédures de contrôle d'un évaluateur de type E

- 6.3.1 L'ISAC et l'évaluateur de type E doivent se rencontrer avant la LOE afin d'établir la séquence des procédures dont l'évaluateur devra démontrer la maîtrise et de délimiter le champ d'intervention de l'ISAC.

- 6.3.2 Durant le contrôle de l'évaluateur PAQ, l'ISAC vérifiera que :
- (a) le rapport de l'évaluateur et les données collectées sont complets, exacts et conformes au PAQ approuvé de l'exploitant aérien;
 - (b) s'il y a lieu, les procédures administratives de l'évaluateur relatives à la délivrance d'une qualification de type ou une qualification de vol aux instruments sont conformes aux exigences énoncées dans le Programme de formation des évaluateurs PAQ à titre d'agents autorisés;
 - (c) l'évaluateur couvre tous les jeux d'événement prévus au scénario;
 - (d) l'évaluation est effectuée de façon juste et soit conforme aux normes et aux procédures énoncées dans le présent manuel ainsi qu'au PAQ approuvé de l'exploitant;
 - (e) l'évaluateur agit dans les limites de ses pouvoirs et du PAQ approuvé de l'exploitant aérien;
 - (f) l'évaluateur consigne toute défectuosité du simulateur, le cas échéant, conformément à la TP 9685 – *Manuel des simulateurs d'avions et de giravions*.

Remarque : Les exigences ici énoncées peuvent également faire l'objet d'un contrôle durant diverses activités de surveillance, dont des inspections ou des vérifications.

- 6.3.3 Une fois la partie simulateur de la LOE achevée, l'ISAC et l'évaluateur de type E se voient en privé pour tenter de s'entendre sur le résultat de l'évaluation et sur les éléments à couvrir dans l'exposé après vol. Si leur évaluation respective diffère, celle de l'ISAC prévaut et sera utilisée dans l'exposé après vol.
- 6.3.4 Après chaque contrôle d'un évaluateur PAQ, l'ISAC remplira un *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ*, dont un exemplaire est présenté à l'annexe D.
- 6.3.5 L'ISAC veillera à fournir à l'exploitant aérien un exemplaire du *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ* et à en verser un autre au dossier régional TC de l'évaluateur.
- 6.3.6 L'autorité compétente veillera à ce que les dossiers électroniques de l'évaluateur incorporés au Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA) soient mis à jour en fonction de la date du plus récent *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ*.
- 6.3.7 Durant les contrôles périodiques des évaluateurs PAQ, l'ISAC peut également examiner la façon dont l'exploitant emploie ses évaluateurs.
- 6.3.8 Si un évaluateur de type E ne parvient pas à démontrer le niveau de compétence requis au cours du contrôle, il est réputé avoir échoué à celui-ci. Ses privilèges d'évaluateur de type E sont alors suspendus, par la délivrance à l'évaluateur ayant échoué d'un avis de suspension aux termes du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, jusqu'à ce qu'il ait suivi le plan correctif de formation établi par l'autorité compétente et qu'il ait subi avec succès un nouveau contrôle.

6.4 Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type V

- 6.4.1 Sous réserve de 6.4.5, un ISAC fera subir un contrôle aux évaluateurs de type V effectuant une MV. Normalement, les évaluateurs PAQ visés par un contrôle périodique feront l'objet d'un contrôle 12 mois après une délégation initiale et tous les 24 mois par la suite.
- 6.4.2 Si un évaluateur de type V fait l'objet d'un nouveau contrôle au cours des 90 derniers jours de sa période de validité, cette période est prolongée de 24 mois.
- 6.4.3 L'autorité compétente peut prolonger la période de validité du contrôle d'un évaluateur de type V de 60 jours au plus.
- 6.4.4 Si la période de validité du contrôle d'un évaluateur de type V a été prolongée comme il est énoncé à 6.4.3 et si cet évaluateur subit un nouveau contrôle après la date d'échéance initiale, la période de validité de ce contrôle est prolongée jusqu'au premier jour du vingt-cinquième mois, calculé à partir de la date du contrôle.
- 6.4.5 Si un évaluateur de type V est autorisé à effectuer des validations sur plus d'un type d'aéronef, le choix du type d'aéronef retenu pour le contrôle à effectuer aux termes de 6.4.1 est laissé à la discrétion de l'autorité compétente. S'il existe d'importantes différences de caractéristiques

entre les types d'aéronef pour lesquels l'évaluateur PAQ détient des pouvoirs ou si l'autorité compétente éprouve un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des validations sur un type quelconque d'aéronef, un contrôle périodique d'évaluateur PAQ pourrait être nécessaire pour chaque type d'aéronef.

6.5 Procédures de contrôle d'un évaluateur de type V

- 6.5.1 L'ISAC et l'évaluateur de type V doivent se rencontrer avant la MV afin d'établir la séquence des procédures dont l'évaluateur devra démontrer la maîtrise et de délimiter le champ d'intervention de l'ISAC.
- 6.5.2 Durant le contrôle de l'évaluateur PAQ, l'ISAC vérifiera que :
- (a) le rapport de l'évaluateur et les données recueillies sont complets, exacts et conformes au PAQ approuvé de l'exploitant aérien ;
 - (b) l'évaluateur couvre toutes les manœuvres et les séquences prévues au scénario;
 - (c) la validation est effectuée de façon juste et conforme aux normes et aux procédures énoncées dans le présent manuel et aux SOP de l'entreprise;
 - (d) l'évaluateur agit dans les limites de ses pouvoirs;
 - (e) l'évaluateur consigne toute défectuosité du simulateur, le cas échéant, conformément à la TP 9685 – *Manuel des simulateurs d'avions et de giravions*.

Remarque : Les exigences ici énoncées peuvent également faire l'objet d'un contrôle durant diverses activités de surveillance, dont des inspections ou des vérifications.

- 6.5.3 Une fois la partie simulateur de la MV achevée, l'ISAC et l'évaluateur de type V se voient en privé pour tenter de s'entendre sur le résultat de la validation et sur les éléments à couvrir dans l'exposé après vol. Si leur évaluation respective diffère, celle de l'ISAC prévaut et sera utilisée dans l'exposé après vol.
- 6.5.4 Après chaque contrôle d'un évaluateur PAQ, l'ISAC remplira un *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ*, dont un exemplaire est présenté à l'annexe D.
- 6.5.5 L'ISAC veillera à fournir à l'exploitant aérien un exemplaire du *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ* et à en envoyer un exemplaire à TC pour être versé au dossier régional TC de l'évaluateur.
- 6.5.6 L'autorité compétente veillera à ce que les dossiers électroniques de l'évaluateur incorporés au Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA) soient mis à jour en fonction de la date du plus récent *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ*.
- 6.5.7 Si un évaluateur de type V ne parvient pas à démontrer le niveau de compétence requis au cours du contrôle, il est réputé avoir échoué à celui-ci. Ses privilèges d'évaluateur de type V sont alors suspendus, par la délivrance à l'évaluateur ayant échoué d'un avis de suspension aux termes du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, jusqu'à ce qu'il ait suivi le plan correctif de formation et qu'il ait subi avec succès un nouveau contrôle effectué par un inspecteur de TC.

6.6 Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type O

- 6.6.1 Sous réserve de 6.6.5, un évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ) doit faire subir un contrôle bisannuel à un évaluateur de type O effectuant une OE. Ce contrôle est valide jusqu'au premier jour du vingt-cinquième mois suivant celui au cours duquel il a été effectué.
- Remarque :** L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites à 6.6.1 doit détenir une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E ou O valide.
- 6.6.2 Si un évaluateur de type O fait l'objet d'un nouveau contrôle au cours des 90 derniers jours de sa période de validité, cette période est prolongée de 24 mois.
- 6.6.3 L'autorité compétente peut prolonger la période de validité du contrôle d'un évaluateur de type O de 60 jours au plus.

- 6.6.4 Si la période de validité du contrôle d'un évaluateur de type O a été prolongée comme il est énoncé à 6.6.3 et si cet évaluateur subit un nouveau contrôle après la date d'échéance initiale, la période de validité de ce contrôle est prolongée jusqu'au premier jour du vingt-cinquième mois, calculé à partir de la date du contrôle.
- 6.6.5 Si un évaluateur de type O est autorisé à effectuer des évaluations sur plus d'un type d'aéronef, le choix du type d'aéronef retenu pour le contrôle à effectuer aux termes de 6.6.1 est laissé à la discrétion de l'autorité compétente. S'il existe d'importantes différences de caractéristiques entre les types d'aéronef pour lesquels l'évaluateur PAQ détient des pouvoirs ou si l'autorité compétente éprouve un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des évaluations sur un type quelconque d'aéronef, un contrôle périodique d'évaluateur PAQ pourrait être nécessaire pour chaque type d'aéronef.

6.7 Procédures de contrôle d'un évaluateur de type O

- 6.7.1 L'EAQ et l'évaluateur de type O doivent se rencontrer avant l'OE afin d'établir la séquence des procédures dont l'évaluateur devra démontrer la maîtrise et de délimiter le champ d'intervention de l'EAQ.
- 6.7.2 Durant le contrôle de l'évaluateur PAQ, l'EAQ vérifiera que :
- (a) le rapport de l'évaluateur et les données recueillies sont complets, exacts et conformes au PAQ approuvé de l'exploitant aérien;
 - (b) l'évaluateur couvre les éléments à évaluer selon la stratégie de l'OE pertinente;
 - (c) l'évaluation est effectuée de façon juste et conforme aux normes et aux procédures énoncées dans le présent manuel et aux SOP de l'entreprise;
 - (d) l'évaluateur agit dans les limites de ses pouvoirs.

***Remarque :** Les exigences ici énoncées font également l'objet d'un contrôle durant une inspection ou une vérification.*

- 6.7.3 Une fois la partie vol de l'OE achevée, l'EAQ et l'évaluateur de type O doivent se voir en privé pour tenter de s'entendre sur le résultat de l'évaluation et sur les éléments à couvrir dans l'exposé après vol. Si leur évaluation respective diffère, celle de l'EAQ prévaut et sera utilisée dans l'exposé après vol.
- 6.7.4 Après chaque contrôle d'un évaluateur PAQ, l'EAQ doit remplir une copie du rapport de contrôle approprié utilisé par l'exploitant aérien.
- 6.7.5 L'EAQ veillera à fournir à l'exploitant aérien un exemplaire du rapport et à en envoyer un exemplaire à TC pour être versé au dossier TC de l'évaluateur.
- 6.7.6 L'autorité compétente veillera à ce que les dossiers électroniques de l'évaluateur incorporés au SINCA soient mis à jour en fonction de la date du plus récent rapport.
- 6.7.7 Si un évaluateur de type O ne parvient pas à démontrer le niveau de compétence requis au cours du contrôle, il est réputé avoir échoué à celui-ci. L'exploitant aérien doit informer TC de l'échec ainsi que du plan correctif de formation prévu. Ses privilèges d'évaluateur de type O sont alors suspendus, par la délivrance à l'évaluateur ayant échoué d'un avis de suspension aux termes du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, jusqu'à ce qu'il ait suivi le plan correctif de formation et qu'il ait subi avec succès un nouveau contrôle effectué par un EAQ ou un ISAC.

6.8 Programme approuvé de formation périodique d'un évaluateur PAQ

- 6.8.1 À des intervalles déterminés, tous les évaluateurs PAQ doivent suivre une formation théorique périodique d'évaluateur PAQ approuvée par TC et décrite dans le cursus d'évaluateur de l'exploitant. Le programme de formation théorique doit inclure une formation en calibrage d'évaluations, soit l'homogénéité des évaluations (IRR) ou la fiabilité de l'évaluateur désigné (RRR), le cas échéant.

- 6.8.2 Selon une période de validité de 12 mois à titre d'exemple, la formation théorique périodique d'évaluateur PAQ serait valide jusqu'au premier jour du treizième mois qui suit le mois au cours duquel elle a été achevée.
- 6.8.3 Selon la même période de validité de 12 mois à titre d'exemple, lorsqu'une formation théorique périodique d'évaluateur PAQ est renouvelée au cours des 90 derniers jours de sa période de validité, cette période est prolongée jusqu'au premier jour du treizième mois, calculé à partir de la date de validité courante.
- 6.8.4 L'autorité compétente peut prolonger la période de validité de la formation théorique périodique d'évaluateur PAQ de 60 jours au plus.
- 6.8.5 Toujours selon la même période de validité de 12 mois à titre d'exemple, lorsque la période de validité de la formation théorique périodique d'évaluateur PAQ a été prolongée comme il est énoncé à 6.8.4 et si la formation est achevée après la date d'échéance initiale, la période de validité est prolongée jusqu'au premier jour du treizième mois, calculé à partir de la date où la formation a eu lieu.
- 6.8.6 À des intervalles déterminés, les évaluateurs de type E sont tenus de suivre une formation sur les fonctions et les responsabilités d'un « agent autorisé ». Selon une période de validité de 12 mois à titre d'exemple, la formation sur les fonctions et les responsabilités d'un agent autorisé serait valide jusqu'au premier jour du treizième mois qui suit le mois au cours duquel elle a été achevée.
- 6.8.7 Une liste des candidats suivant le programme de formation théorique doit être envoyée à l'autorité compétente à des fins de suivi (entrée dans le SINCA).

TABLEAU 6-1 : Maintien de la qualification des évaluateurs

Évaluateur de type E	<ul style="list-style-type: none"> • Un ISAC fera subir un contrôle annuel ou bisannuel à un évaluateur de type E effectuant une LOE. • Une formation théorique périodique d'évaluateur PAQ, comprenant l'IRR ou la RRR, aux intervalles établis
Évaluateur de type V	<ul style="list-style-type: none"> • Un ISAC fera subir un contrôle annuel ou bisannuel à un évaluateur de type V effectuant une MV. • Une formation théorique périodique d'évaluateur PAQ, comprenant l'IRR ou la RRR, aux intervalles établis
Évaluateur de type O	<ul style="list-style-type: none"> • Un évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ) doit faire subir un contrôle bisannuel à un évaluateur de type O effectuant une OE. • Une formation théorique périodique d'évaluateur PAQ, comprenant l'IRR ou la RRR, aux intervalles établis

6.9 Mise à jour des connaissances

- 6.9.1 L'exploitant aérien établira un calendrier de mise à jour des connaissances, compte tenu de l'expérience d'un évaluateur, et précisera les exigences minimales à satisfaire (notamment le nombre minimal d'activités de validation ou d'évaluation au cours d'une période déterminée) au-delà des exigences établies dans le tableau ci-dessus. De plus, l'exploitant aérien déterminera la manière dont un évaluateur pourra rétablir la mise à jour de ses connaissances après avoir laissé échoir son état actif.

CHAPITRE 7 – RESPONSABILITÉS D’UN EXPLOITANT

7.1 Dossiers d’un exploitant

- 7.1.1 Il incombe à un exploitant de vérifier si la délégation de pouvoirs d’un évaluateur est valide avant de prévoir que celui-ci effectue une évaluation. Pour se faciliter la tâche, l’exploitant aérien doit tenir à jour des dossiers contenant :
- (a) la date la plus récente à laquelle chaque évaluateur a suivi un cours approuvé de formation théorique périodique d’évaluateur PAQ et la date à laquelle l’évaluateur doit suivre son prochain cours de formation périodique;
 - (b) la date de l’évaluation opérationnelle en ligne (LOE) la plus récente pour chaque évaluateur de type E ou V;
 - (c) la date du contrôle d’évaluateur PAQ le plus récent pour chaque évaluateur et la date à laquelle chacun doit faire son prochain contrôle;
 - (d) une liste des validations et des évaluations effectuées par l’évaluateur.
- 7.1.2 Tous les dossiers d’un évaluateur doivent être tenus à jour pendant au moins trois ans et être facilement accessibles à Transports Canada (TC) à des fins d’inspection et de vérification.

7.2 Responsabilités d’un exploitant en matière de notification

- 7.2.1 Un exploitant doit notifier TC lorsqu’un évaluateur n’est plus à l’emploi de son entreprise ou qu’il ne lui demandera pas d’accomplir de fonctions de validation ou d’évaluation au cours des 24 mois à venir.
- 7.2.2 Il incombe à un exploitant aérien de soumettre au bureau de TC concerné un calendrier mensuel des validations et des évaluations à effectuer par tous les évaluateurs. La liste est à communiquer de manière à parvenir au moins sept jours avant la première validation ou évaluation. À moins qu’une autre méthode ne soit approuvée, l’exploitant aérien doit utiliser le formulaire joint à l’annexe C, *Calendrier mensuel des validations et des évaluations*.
- 7.2.3 Si le contrôle d’un évaluateur PAQ vient à échéance au cours de la période couverte par le calendrier mensuel, l’exploitant aérien l’indiquera sur le formulaire soumis et le confirmera d’avance avec un bureau de TC. Si l’exploitant aérien prévoit un retard ou un problème quant au contrôle d’un évaluateur PAQ avant la date d’échéance, il prendra contact immédiatement avec le bureau de TC concerné par téléphone pour prendre d’autres dispositions.
- 7.2.4 Lorsqu’il est exigé (se reporter à 13.1), l’original du formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E) doit être envoyé à l’autorité compétente dès qu’il est possible de le faire après une évaluation.

CHAPITRE 8 – VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS

Remarque : Le Programme avancé de qualification (PAQ) est reconnu comme un système de formation fondé sur le rendement qui intègre des exigences de formation propres à l'exploitant aérien. Ainsi, les validations et les évaluations prévues par l'exploitant (ainsi que la conduite de ces dernières comme il est décrit en détail au chapitre 9) peuvent varier par rapport à celles décrites dans le présent manuel et sont à décrire avec précision dans les documents approuvés par TC de l'exploitant aérien sur le PAQ.

8.1 Généralités

- 8.1.1 Les méthodes de validation et d'évaluation du PAQ doivent respecter ou dépasser les exigences prévues pour un test pratique aux parties IV et VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Un exploitant aérien doit pouvoir établir que les validations et les évaluations qu'il effectue dans le cadre de son PAQ comportent des exigences égales ou supérieures à celles que prévoient la réglementation relative au contrôle de la compétence d'un pilote ou les normes de tests relatives à la qualification de vol aux instruments et à la qualification de type.
- 8.1.2 Dans les programmes de formation classiques, le rendement d'un candidat n'est pas évalué avant le dernier vol de vérification. Par contre, le PAQ comporte des points de validation à chaque étape de formation. Les évaluations se font en continu, depuis l'école de formation au sol jusqu'au dispositif d'entraînement de vol (FTD) ou l'équivalent, au simulateur à base fixe (FBS) ou l'équivalent, au simulateur de vol complet (FFS) et à l'expérience opérationnelle initiale (IOE). Ces évaluations servent à vérifier les progrès satisfaisants du candidat à chaque étape de formation.
- 8.1.3 Dans le PAQ, des validations aussi bien que des évaluations sont prévues pour vérifier que les objectifs de compétence du module de formation sont atteints et que le candidat est prêt à passer au niveau suivant de formation ou d'exploitation en ligne.
- 8.1.4 Les validations et les évaluations servent également à vérifier l'efficacité du programme de formation de l'exploitant aérien et de ses politiques et procédures établies. Elles fournissent aux exploitants aériens des renseignements précieux aux fins de l'amélioration continue du programme de formation et de la sécurité des opérations au sol et en vol.

8.2 Validations

- 8.2.1 Une validation vise à déterminer que la formation a donné les résultats attendus selon les normes de qualification. Elle sert à confirmer que la personne a atteint les objectifs de rendement prévus pour le segment de formation.
- 8.2.2 Dans le PAQ, il y a quatre types de validation :
- (a) validation de la connaissance des systèmes (SKV);
 - (b) validation de procédures (PV);
 - (c) validation de manœuvres (MV);
 - (d) manœuvres à l'improviste (FLM).

8.3 Validation de la connaissance des systèmes

- 8.3.1 La validation de la connaissance des systèmes (SKV) est une évaluation des connaissances d'une personne sur les systèmes d'aéronefs. La SKV a pour but de s'assurer que la personne possède les connaissances appropriées sur ces systèmes avant de passer à l'étape de formation suivante. La SKV peut se faire par examen écrit, électronique ou oral et peut être administrée à livre ouvert ou à livre fermé, selon les méthodes de validation de l'exploitant.
- 8.3.2 La SKV vise à déterminer les connaissances du candidat individuel sur les systèmes. Chaque candidat doit réussir cette validation de ses propres moyens – sans l'aide d'une autre personne.

Au cours de la SKV, il est interdit aux candidats de travailler en groupes ou de s'entraider de quelque façon que ce soit.

- 8.3.3 Lorsque la SKV se fait à livre ouvert, les candidats peuvent consulter du matériel de référence approprié, dont le manuel de vol de l'aéronef (AFM), le manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM), le manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM) et le manuel de référence rapide (QRH). Ils peuvent également consulter un diagramme ou une maquette du poste de pilotage. En règle générale, les candidats auront accès à tout ouvrage ou matériel de référence auquel ils auraient normalement accès pour accomplir leurs tâches lorsqu'ils sont en fonction au poste de pilotage.
- 8.3.4 L'exploitant aérien établira une note de passage pour la SKV. Toute réponse inexacte doit être corrigée jusqu'à 100 %. Si un candidat obtient une note globale inférieure à la note de passage, il doit faire une nouvelle formation et passer un autre test complet. S'il obtient la note de passage, le candidat ayant échoué au test d'une sous-section ou d'un module doit seulement refaire la formation ou le test de la sous-section ou du module en particulier. L'exploitant considérera l'établissement d'un nombre maximal de modules ou de sous-sections dont l'échec entraînerait l'échec de l'ensemble de la validation.
- 8.3.5 Tout instructeur ou évaluateur PAQ peut effectuer une SKV. Une délégation de pouvoirs de TC n'est pas nécessaire pour effectuer cette validation.

8.4 Validation de procédures

- 8.4.1 La validation de procédures (PV) est une évaluation de la capacité d'un candidat à assimiler les connaissances en matière de systèmes et de procédures, et à y faire appel pour exécuter les procédures de manière appropriée. Une PV peut être effectuée dans un dispositif de formation des systèmes, un dispositif d'entraînement de vol (FTD) ou l'équivalent ou un simulateur de vol complet (FFS). Elle a pour but de confirmer qu'un candidat possède des connaissances suffisantes en matière de systèmes, ainsi que des connaissances et des compétences suffisantes en matière de procédures. Ces connaissances et compétences doivent être établies avant que le candidat ne passe à l'étape de formation en simulateur de vol complet. Une formation additionnelle peut être donnée durant une PV. Le candidat a réussi lorsqu'il a acquis la compétence nécessaire.
- 8.4.2 Tout instructeur ou évaluateur PAQ peut effectuer une PV. Une délégation de pouvoirs de TC n'est pas nécessaire pour effectuer cette validation.

8.5 Validation de manœuvres

- 8.5.1 Une validation de manœuvres (MV) évalue la compétence d'un candidat à exécuter des manœuvres. Elle doit être effectuée dans un simulateur de vol complet (FFS) de niveau C ou supérieur.
- 8.5.2 Afin qu'une distinction soit faite entre une MV effectuée dans le cadre d'un cursus de qualification (QC) et une MV effectuée dans le cadre d'un cursus de maintien de la qualification (CQC), les expressions suivantes ont été adoptées :
- (a) MPV (validation de la compétence pour les manœuvres dans le cursus de qualification)
 - (b) MTV (validation et formation – manœuvres, dans le cursus de maintien de la qualification)

Remarque : La différence essentielle entre la MPV dans le cursus de qualification et la MTV dans le cursus de maintien de la qualification est la façon de reprendre les exercices qui se soldent par un échec.

- 8.5.3 La MV doit être effectuée par un évaluateur de type V ou E.
- 8.5.4 La MV est une partie essentielle de la qualification de vol aux instruments ou de la mise à jour de la qualification. Toutefois, aucune mesure en matière de délivrance de licence n'est prise à la suite de l'échec à une MV.

8.6 Validation de la compétence pour les manœuvres

- 8.6.1 Une validation de la compétence pour les manœuvres (MPV) est effectuée uniquement dans un cursus de qualification (QC). Une MPV dans le cadre d'un QC évalue la compétence d'un candidat à exécuter des manœuvres à titre de pilote aux commandes (PF). Il faut également évaluer un candidat alors qu'il exécute des fonctions de pilote surveillant (PM).
- 8.6.2 Pour subir une MPV, le candidat doit faire l'objet d'une recommandation écrite de la part de l'instructeur avec qui il a suivi sa dernière formation aux manœuvres (MT) en FFS. L'instructeur qui recommande un candidat ne peut lui faire subir sa MPV.
- 8.6.3 Un exploitant aérien peut accorder une brève période de réchauffement avant le début d'une MPV. Une fois la période écoulée, l'évaluateur annonce au candidat que la MPV commence. Le temps accordé au réchauffement est compté dans la durée totale de la séance. La raison de la contrainte de temps est traitée à 8.6.4.
- 8.6.4 Au cours d'une MPV, un candidat peut reprendre une manœuvre deux (2) fois, ou deux manœuvres une (1) fois. Cependant, la ou les reprises doivent être effectuées sans formation, pratique ou directive. Si le candidat ne parvient pas à démontrer sa compétence moyennant les critères en vigueur pour les reprises ou la contrainte de temps de la séance en simulateur, il sera tenu de suivre une formation additionnelle (ATO) d'une durée suffisante pour corriger tout problème de rendement. Après l'ATO nécessaire, le candidat est inscrit à une reprise de la MPV. Au cours de la reprise de la MPV, le candidat doit reprendre uniquement les manœuvres jugées insatisfaisantes ou qui n'ont pas été observées ou validées lors de la MPV initiale.
- 8.6.5 Une MPV doit être effectuée selon le protocole suivant :
- (a) Avant d'effectuer une MPV, l'évaluateur doit vérifier la validité du dossier de formation du candidat (y compris une recommandation de la part de l'instructeur avec qui il a suivi sa dernière MT en FFS), de sa licence de pilote et de son certificat médical;
 - (b) L'évaluateur doit procéder à un exposé pré-vol conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant aérien relative au PAQ, selon le cas;
 - (c) Une fois la séance de réchauffement précédant la MPV (le cas échéant) terminée, l'évaluateur annonce à l'équipage que la MPV commence;
 - (d) Après l'annonce du début de la MPV, le premier essai de toute manœuvre fait l'objet d'une validation;
 - (e) Les fonctions du PM sont validées de pair avec les fonctions du PF;
 - (f) Lorsqu'une manœuvre est effectuée avec succès, elle compte comme validation réussie;
 - (g) Une manœuvre individuelle jugée insatisfaisante peut être reprise au cours de la MPV. Chaque candidat a le droit de reprendre une manœuvre deux (2) fois ou de reprendre deux manœuvres une (1) fois;
Remarque : Les reprises de manœuvres jugées insatisfaisantes par l'évaluateur qui sont initiées par l'équipage (par exemple, une deuxième approche après une décision par l'équipage de remettre les gaz) comptent également dans le nombre maximum de reprises autorisées.
 - (h) Chaque reprise doit être effectuée immédiatement ou à la première occasion pratique après la démonstration d'une manœuvre insatisfaisante;
 - (i) Cependant, toute reprise subséquente doit être effectuée sans formation, pratique ou directive.
 - (j) Après la MPV, l'évaluateur doit procéder à un exposé après vol, conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant relative au PAQ, selon le cas;
 - (k) Un candidat qui échoue à la MPV suivra une ATO;

- (l) Après avoir suivi l'ATO et obtenu la recommandation de l'instructeur avec lequel il a suivi la formation aux manœuvres en FFS, le candidat peut être inscrit à une reprise de la MPV. Au cours de la reprise de la MPV, le candidat doit démontrer uniquement les manœuvres jugées insatisfaisantes ou qui n'ont pas été observées ou validées lors de la MPV initiale.
- (m) Une reprise de MPV se déroule de la même manière qu'une MPV initiale;
- (n) S'il reste du temps en simulateur après la MPV, le temps peut servir à une formation additionnelle, au besoin.

8.7 Validation et formation – manœuvres

- 8.7.1 Une validation et formation – manœuvres (MTV) est effectuée uniquement dans le cadre d'un cursus de maintien de la qualification (CQC). Une MTV permet d'évaluer la compétence technique d'un candidat avant l'évaluation opérationnelle en ligne (LOE) du candidat et de s'en assurer.
- 8.7.2 Une MTV dans le cadre d'un CQC évalue la compétence d'un candidat à exécuter des manœuvres à titre de pilote aux commandes (PF). Il faut également évaluer un candidat alors qu'il exécute des fonctions de pilote surveillant (PM).
- 8.7.3 Un exploitant aérien peut inclure une brève période de réchauffement avant le début d'une MTV. Une fois la période écoulée, l'évaluateur annonce au candidat que la MTV commence. Le temps accordé au réchauffement est compté dans la durée totale de la séance.
- 8.7.4 Au cours d'une MTV, un candidat est autorisé à reprendre n'importe quelle manœuvre. Le temps qui reste en simulateur est la seule limite au nombre de reprises. Si le candidat ne démontre pas la compétence avant la fin de la séance en simulateur, une ATO est nécessaire. Après l'ATO, le candidat est inscrit à une reprise de la MTV. Au cours de la reprise de la MTV, le candidat doit reprendre uniquement les manœuvres jugées insatisfaisantes ou qui n'ont pas été observées ou validées lors de la MTV initiale.
- 8.7.5 Une MTV doit être effectuée selon le protocole suivant :
 - (a) Avant d'effectuer une MTV, l'évaluateur doit vérifier la validité de la licence de pilote et du certificat médical du candidat;
 - (b) L'évaluateur doit procéder à un exposé pré-vol conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant aérien relative au PAQ selon le cas;
 - (c) Une fois la séance de réchauffement précédant la MTV (le cas échéant) terminée, l'évaluateur annonce à l'équipage que la MTV commence;
 - (d) Après l'annonce du début de la MTV, le premier essai de toute manœuvre fait l'objet d'une validation;
 - (e) Après le premier essai de validation, n'importe quelle manœuvre peut faire l'objet d'une formation. Toutefois, lorsque la manœuvre est évaluée de nouveau aux fins de validation, le candidat doit exécuter la manœuvre sans directive ni incitation;
 - (f) Les fonctions du PM sont validées de pair avec les fonctions du PF;
 - (g) Lorsqu'une manœuvre est effectuée avec succès, elle compte comme validation réussie;
 - (h) Chaque manœuvre individuelle considérée comme **insatisfaisante** doit faire l'objet d'une formation et d'une validation jusqu'à ce qu'elle soit maîtrisée. Le temps qui reste en simulateur est la seule contrainte quant au nombre de reprises.
 - (i) Il faut faire la formation sur une manœuvre et la nouvelle validation de la manœuvre immédiatement après la démonstration insatisfaisante de la manœuvre ou à la première occasion pratique;
 - (j) Une fois la formation terminée, la manœuvre jugée insatisfaisante doit être évaluée de nouveau. Pour que l'évaluation soit satisfaisante lors de la reprise, le candidat doit exécuter la manœuvre sans directive ni incitation. Une fois la compétence établie, la validation de la manœuvre auparavant jugée insatisfaisante est considérée comme effectuée;

- (k) Après la MTV, l'évaluateur doit procéder à un exposé après vol, conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant relative au PAQ, selon le cas;
- (l) Si une formation axée sur la compétence ne peut être établie pour l'une ou l'autre des manœuvres obligatoires pendant la séance en simulateur, une ATO doit être fournie;
- (m) Après l'ATO, le candidat peut être inscrit à une reprise de la MTV. Au cours de la reprise de la MTV, le candidat doit uniquement reprendre les manœuvres jugées insatisfaisantes lors de la MTV initiale;
- (n) Une reprise de MTV se déroule de la même manière qu'une MTV initiale;
- (o) Selon le nombre de manœuvres à reprendre, une ATO et une reprise de la MTV peuvent se faire ensemble lors d'une seule séance en simulateur;
- (p) S'il reste du temps en simulateur après la MTV, le temps peut servir à une formation additionnelle, au besoin.

8.8 Manœuvres à l'improviste

8.8.1 En présence d'analyse de données et justification adéquates, un PAQ pourrait permettre de prolonger les cycles de formation et d'évaluation. Pour modifier les intervalles de formation et d'évaluation, l'exploitant aérien doit avoir déjà mis sur pied des manœuvres à l'improviste (FLM) et recueilli suffisamment de données au cours d'un cursus de maintien de la qualification (CQC) au complet pour établir une base de référence en fonction de laquelle mesurer l'effet de la prolongation des intervalles. Les FLM comprennent des tâches, des procédures ou des manœuvres relevées comme susceptibles à une perte de maîtrise en raison d'une exécution peu fréquente.

8.8.2 Les FLM sont effectuées sous la supervision d'un instructeur PAQ qualifié ou d'un évaluateur de type E ou V. Au cours de FLM, un instructeur ou un évaluateur doit employer la même méthode d'évaluation et les mêmes critères de notation qu'au cours d'une MV. Les notes obtenues pour des FLM sont analysées par l'exploitant dans le but d'y déceler des tendances à la détérioration de la compétence.

Remarque : L'exploitant doit disposer d'un système pour s'assurer que les instructeurs supervisant l'exécution de FLM ont les qualifications que prévoit son PAQ approuvé.

8.8.3 Si un candidat démontre qu'il maîtrise des manœuvres en particulier lors des FLM, ces manœuvres n'ont pas à faire l'objet d'une seconde évaluation au cours de la MV.

8.9 Évaluations

8.9.1 Une évaluation a pour but de déterminer si un candidat démontre avec succès le niveau de compétence qu'exigent les normes. Il est interdit d'interrompre une séance d'évaluation pour donner une formation.

8.9.2 Dans le PAQ, il y a deux types d'évaluation :

- (a) l'évaluation opérationnelle en ligne (LOE);
- (b) l'évaluation en ligne (OE).

8.10 Évaluation opérationnelle en ligne

8.10.1 L'évaluation opérationnelle en ligne (LOE) est le principal moyen d'évaluer la compétence. Une LOE s'effectue dans un simulateur de vol complet (FFS) de niveau C ou supérieur, selon ce qui est approuvé par TC. Le but, l'exécution et la stratégie de correction d'une LOE dans le cursus de qualification (QC) sont identiques à ceux d'une LOE dans le cursus de maintien de la qualification (CQC). On ne peut assimiler une LOE à un contrôle de compétence pilote (CCP); cependant, une fois qu'un candidat réussit un programme de cours ainsi que les diverses validations et évaluations d'un PAQ, il démontre avoir atteint ou dépassé les exigences réglementaires d'un CCP classique. Un candidat qui subit avec succès une validation de

manœuvres (MV) et une LOE démontre avoir satisfait à toutes les exigences relatives à la délivrance d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type (le cas échéant).

- 8.10.2 Une LOE peut être effectuée uniquement par un évaluateur de type E.
- 8.10.3 Une LOE doit être réalisée dans les 30 jours suivant une MV (MPV ou MTV).
- 8.10.4 Une LOE évalue la capacité d'une personne à démontrer les habiletés techniques et les compétences en gestion des ressources de l'équipage (CRM) appropriées pour satisfaire aux exigences de son poste dans le cadre d'une mission complète. Une LOE a pour but d'évaluer les connaissances, habiletés techniques et compétences en CRM d'une personne et d'en vérifier la conformité aux normes de qualification du PAQ. Dans un QC, une LOE sert également à vérifier qu'une personne est qualifiée pour entreprendre l'expérience opérationnelle initiale (IOE) du cursus de qualification.
- 8.10.5 Les LOE sont notées sur des jeux d'événements. Une LOE porte sur au moins huit jeux d'événements. Au cours d'une LOE, chaque jeu d'événements noté insatisfaisant peut être repris. Chaque candidat a droit à deux reprises. Aucun jeu d'événements unique ne peut être repris plus d'une fois. La reprise doit se faire sans formation, pratique ou directive.
- Remarque :** *Les reprises de manœuvres ou de procédures qui sont initiées par l'équipage (par exemple, une deuxième approche après une décision par l'équipage de remettre les gaz) et qui donnent lieu à une évaluation insatisfaisante du jeu d'événements par l'évaluateur comptent également dans le nombre maximum de reprises autorisées.*
- 8.10.6 Si un jeu d'événements est encore jugé insatisfaisant après avoir été repris, une formation de correction et une autre LOE complète sont nécessaires. Sans égard au nombre de jeux d'événements jugés insatisfaisants, toute exécution non sécuritaire de la part d'une personne ou d'un équipage qui entraînerait un dommage important, la perte d'une coque ou des pertes de vie au cours d'une LOE entraîne l'échec de la LOE. Une LOE insatisfaisante nécessite une ATO et une LOE de correction.
- 8.10.7 Une LOE est considérée comme un événement de danger et un échec est communiqué à TC. En cas d'échec, un exemplaire complet du rapport de la LOE du candidat (actuellement dans le formulaire 26-0249) est acheminé à TC pour la prise de mesures administratives en vertu de l'article applicable de la *Loi sur l'aéronautique*.
- 8.10.8 L'échec à une LOE a aussi pour conséquence que le candidat concerné fait l'objet de dispositions spéciales en matière de suivi pendant au moins une période de formation. Le candidat faisant l'objet d'un tel suivi doit subir une autre MV/LOE – au lieu de suivre une MT/LOFT – la prochaine fois où il fait l'objet d'une évaluation de sa compétence.
- 8.10.9 Une LOE doit être effectuée selon le protocole suivant :
- (a) Avant d'effectuer une LOE, l'évaluateur doit vérifier la validité de la licence de pilote et du certificat médical du candidat;
 - (b) L'évaluateur doit procéder à un exposé pré-vol conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant aérien relative au PAQ et à la base de données de vérification de programme (PADB), selon le cas;
 - (c) Une LOE porte normalement sur 8 à 11 jeux d'événements (avec un minimum de 8); en général, elle commence à la phase de planification/régulation du vol et s'achève à la porte, après l'exécution des éléments de la liste de vérification de stationnement;
 - (d) Les habiletés techniques et les compétences en CRM sont évaluées pendant chaque jeu d'événements;
 - (e) Les fonctions du PM sont validées de pair avec les fonctions du PF;
 - (f) Un jeu d'événements est jugé satisfaisant lorsque le respect de la norme minimale pertinente a été démontré;
 - (g) Un jeu d'événements jugé insatisfaisant peut être repris au cours de la LOE. Chaque candidat a droit à deux reprises. Aucun jeu d'événements unique ne peut être repris plus d'une fois.

- (h) Dans le cas d'un jeu d'événements jugé insatisfaisant, l'évaluateur peut informer le candidat de l'événement qui était insatisfaisant. Cependant, toute reprise subséquente doit être effectuée sans formation, pratique ou directive.
- (i) Un jeu d'événements doit être repris avec le même support d'évaluation que lors du jeu d'événements initial jugé insatisfaisant selon l'une des deux méthodes suivantes (en fonction de la situation) :
 - (i) tout naturellement, à l'intérieur du scénario,
 - (ii) à la fin de la LOE;

Remarque : Une reprise, qu'elle soit initiée par l'équipage ou par l'évaluateur, ne doit pas être effectuée d'une manière qui perturbe le déroulement normal du scénario d'une LOE.

- (j) Après la LOE y compris les reprises, l'évaluateur doit faire un exposé après vol, conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant aérien pour le PAQ et la PADB, selon le cas;
- (k) Si un candidat échoue à une LOE, il faut en informer TC dans les deux jours ouvrables suivants. Une ATO lui est donnée;
- (l) Une fois que le candidat a suivi l'ATO, le candidat est inscrit à une LOE de correction complète;
- (m) Une LOE de correction est effectuée de la même manière qu'une LOE normale.

8.11 Évaluation en ligne

- 8.11.1 Une évaluation en ligne (OE) remplace et s'effectue de la même manière qu'une vérification de compétence en ligne classique. Ce qui les distingue principalement est une exigence additionnelle de recueillir les données et de remplir les formulaires de notation prévus dans le PAQ. Les membres d'un équipage de conduite subissant cette évaluation sont évalués au point de vue de leur compétence à remplir leurs rôles opérationnels respectifs. La réussite d'une OE veut dire que la personne a reçu une formation adéquate et qu'elle est capable de remplir ses fonctions et ses responsabilités.
- 8.11.2 Une OE est une évaluation effectuée au cours d'opérations aériennes normales (c.-à-d. au cours d'un vol commercialisé).
- 8.11.3 Une OE doit être effectuée par un évaluateur de type O ou E.
- 8.11.4 Les OE permettent d'évaluer non seulement un équipage de conduite au cours d'opérations en ligne normales, mais également l'efficacité des politiques et des procédures de l'entreprise qui influent sur les opérations en ligne (le contrôle d'exploitation, l'avitaillement en carburant et le dégivrage, le contrôle de la circulation aérienne, etc.).
- 8.11.5 Les données provenant d'une OE sont un outil précieux pour déceler les faiblesses ou les lacunes dans les politiques et les procédures d'une entreprise, et elles peuvent se révéler un important mécanisme de rétroaction lorsqu'il s'agit d'évaluer l'efficacité et l'efficacité des corrections apportées aux opérations de l'entreprise.
- 8.11.6 Au cours d'une OE, un candidat doit être évalué individuellement sur le plan de :
 - (a) sa compétence relative à un aéronef particulier, à son poste au sein de l'équipage et au type d'opération (compétences techniques);
 - (b) sa capacité à agir efficacement au sein d'un équipage (compétences de CRM).
- 8.11.7 Au cours d'une OE, lorsqu'un évaluateur juge qu'une séquence ou un événement en particulier était inacceptable (c.-à-d., « insatisfaisant »), l'évaluateur peut poursuivre l'OE à sa discrétion jusqu'à ce que toutes les étapes prévues aient été réalisées. Si, de l'avis de l'évaluateur, la sécurité du vol pouvait être compromise par la poursuite de l'OE ou s'il est évident que le ou les pilotes doivent recevoir une formation additionnelle pour se conformer à la norme, alors l'OE doit être interrompue dès que possible. Si l'évaluateur de type O est un commandant instructeur – expérience opérationnelle initiale (IOETC) qualifié de l'entreprise et qu'il occupe un siège de membre d'équipage de conduite, le reste du ou des vols programmés peut être poursuivi à titre d'expérience opérationnelle initiale (IOE) ou d'ATO, à la discrétion de l'évaluateur.

- 8.11.8 Si une tâche est jugée insatisfaisante, elle doit faire l'objet d'une nouvelle évaluation. La tâche insatisfaisante peut être reprise au cours de l'OE initiale ou d'une OE subséquente, au besoin.
- 8.11.9 Une reprise effectuée au cours d'une OE doit être effectuée sans formation, pratique ou directive. Cependant, il est permis d'expliquer au candidat la raison pour laquelle une tâche a été jugée insatisfaisante.
- 8.11.10 La décision de reprendre un élément au cours d'une OE est laissée à la discrétion de l'évaluateur. Celui-ci doit tenir compte de la nature de la faute, de la raison pour laquelle l'exécution a été jugée insatisfaisante, du rendement global du candidat et de ses capacités à poursuivre l'évaluation, d'autres occasions qui se présenteront au cours de l'OE et de tout risque de compromettre la sécurité du vol. Une reprise n'est pas autorisée si, de l'avis de l'évaluateur, la sécurité du vol peut être compromise par le fait de permettre au candidat de reprendre la tâche.
- 8.11.11 Pour qu'une reprise soit jugée satisfaisante, le candidat doit pouvoir effectuer la tâche avec succès sans incitation ou directive. Cependant, la CRM normale au sein de l'équipage concernant une séquence est autorisée.
- 8.11.12 Si le rendement global d'un pilote au cours d'une OE est jugé insatisfaisant, le pilote ne doit plus exercer ses fonctions dans le cadre des opérations en ligne courantes avant d'avoir réussi à une formation ou une mesure de correction appropriée, et avant d'avoir subi avec succès une nouvelle OE. L'évaluateur recommande le type de formation ou de mesure de correction à suivre.
- 8.11.13 Si le rendement global d'un pilote au cours d'une OE est jugé insatisfaisant, il ne peut agir à ce titre dans des opérations en ligne avant d'avoir suivi une mesure de correction approuvée (la formation additionnelle nécessaire) et avant d'avoir subi avec succès une OE.

CHAPITRE 9 – CONDUITE DES VALIDATIONS ET DES ÉVALUATIONS

9.1 Généralités

- 9.1.1 Au cours d'une validation ou d'une évaluation, sauf dans le cas prévu à 9.1.3, un évaluateur doit s'abstenir de donner au candidat des conseils ou des explications sur la bonne façon de réaliser l'exercice, ou de faire quelque chose qui va amener le candidat à prendre une mesure bien précise.
- 9.1.2 Des reprises sont autorisées au cours d'une MPV, d'une LOE et d'une OE. Les reprises doivent être effectuées sans formation, pratique ou directive.
- 9.1.3 Au cours d'une MTV, des reprises sont autorisées ainsi que de la formation. Une fois la formation terminée, le candidat doit être informé qu'une validation ou une évaluation va être effectuée. Au cours de la validation ou de l'évaluation, un évaluateur doit s'abstenir de donner au candidat des conseils ou des explications sur la bonne façon de réaliser l'exercice, ou de faire quelque chose qui va amener le candidat à prendre une mesure bien précise.
- 9.1.4 Quand il joue le rôle du contrôle de la circulation aérienne (ATC) aux fins d'une validation ou d'une évaluation, l'évaluateur doit :
- (a) donner des autorisations et des instructions claires et dénuées de toute ambiguïté qui sont pertinentes à la zone d'évolution et au type d'aéronef concerné;
 - (b) utiliser le plus possible la terminologie ATC normalisée en faisant appel à ses connaissances et à son expérience;
 - (c) offrir l'aide qui serait normalement disponible auprès de l'ATC en cas de besoin afin de faciliter la réalisation des objectifs de l'exercice, ou qui est demandée par l'équipage et, ce faisant, ne pas compromettre ces objectifs, par exemple offrir un guidage radar en approche, si le scénario n'exige pas une procédure d'approche complète, ou si l'équipage le demande pour avoir le temps d'exécuter tous les éléments d'une liste de vérification ou d'évaluer un mauvais fonctionnement quelconque;
 - (d) s'abstenir de prendre des initiatives susceptibles d'empêcher l'équipage de commettre une erreur, par exemple intervenir alors qu'il semble que l'équipage ne respecte pas une autorisation dont il a accusé réception, ou une demande de confirmation comme quoi c'est bien la bonne installation qui a été affichée et identifiée.
- 9.1.5 Au cours d'une OE, un évaluateur fait partie de l'équipage (qu'il occupe le strapontin ou un siège de pilote) et à ce titre, il doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du vol et pour éviter que des infractions ne soient commises. Se reporter à 8.11 au sujet de la rétroaction permise de la part de l'évaluateur au cours d'une OE.
- 9.1.6 Les validations et les évaluations peuvent créer de la tension et de l'appréhension, même chez les pilotes les plus expérimentés. L'évaluateur doit essayer d'atténuer cette appréhension et de créer une atmosphère propice à une bonne démonstration des habiletés du candidat.
- 9.1.7 Afin de réduire au minimum les sources de stress et de distraction pendant une validation, une évaluation ou un contrôle d'évaluateur PAQ, seules les personnes suivantes sont à admettre, au besoin :
- (a) le pilote aux commandes (PF) désigné;
 - (b) le pilote surveillant (PM) désigné;
 - (c) le second officier ou le mécanicien navigant désigné, ou le pilote de relève en croisière (CRP), si le type d'appareil ou les SOP exigent sa présence;
 - (d) l'ISAC ou l'évaluateur désigné pour réaliser l'événement;
 - (e) l'ISAC ou l'EAQ désigné pour contrôler l'événement et toute autre personne désignée par l'exploitant aérien tenue de participer à l'événement;
 - (f) un évaluateur en cours de formation, sa présence étant approuvée à la discrétion de l'ISAC ou de l'évaluateur;

(g) l'opérateur du simulateur, si l'événement a lieu en simulateur.

9.2 Principes d'évaluation

- 9.2.1 Les nouvelles technologies utilisées pour la conception, la construction et la maintenance des aéronefs ont permis d'améliorer la sécurité aérienne, comme le montre la diminution régulière du nombre d'accidents attribuables à de tels facteurs. Même si l'introduction de la formation sur les facteurs humains et la gestion des ressources de l'équipage (CRM) ont également produit un effet positif sur la sécurité, il est reconnu qu'il faut poursuivre les efforts dans le domaine pour parvenir à réduire encore davantage le nombre d'accidents enregistrés dans les opérations aériennes.
- 9.2.2 Même si les stratégies actuelles sont encore centrées sur l'équipage de conduite, on porte maintenant beaucoup plus d'attention aux facteurs organisationnels (à l'intérieur des entreprises aériennes de même qu'à l'extérieur, comme les organismes de contrôle de la circulation aérienne), comme le démontre l'introduction des exigences relatives au système de gestion de la sécurité.
- 9.2.3 Les développements récents dans les méthodes d'évaluation portent principalement sur les stratégies relatives aux menaces et aux erreurs et sur la gestion de celles-ci, compte tenu du fait que des erreurs ou des écarts par rapport aux pratiques normalisées se produisent de temps à autre. Même s'il n'est pas souhaitable, c'est un fait que les équipages de conduite ou d'autres organismes qui leur sont associés (contrôle opérationnel ou de la maintenance, contrôle de la circulation aérienne, etc.) commettent parfois des erreurs et que ces dernières, si elles ne sont pas découvertes et gérées efficacement, peuvent avoir des conséquences désastreuses. Les évaluateurs doivent porter leur attention sur la façon dont l'équipage :
- (a) reconnaît les menaces (mauvaises conditions météorologiques, pannes de l'aéronef, passagers turbulents, autorisations de l'ATC difficiles à exécuter, relief, distractions ou approches compliquées, etc.);
 - (b) utilise des stratégies efficaces pour gérer ces menaces (discipline de vol personnelle, connaissances, habiletés de pilotage, application rigoureuse des SOP, vigilance, communication de la menace, utilisation de toutes les ressources disponibles, etc.);
 - (c) évite les erreurs et les situations d'aéronef indésirables au moyen des SOP et en faisant un bon travail d'équipe de CRM;
 - (d) reconnaît les erreurs lorsqu'elles se produisent (grâce à de bonnes méthodes de communication, de surveillance et de rétroaction et à une bonne connaissance de la situation);
 - (e) atténue les effets d'erreurs lorsqu'elles se produisent (en apportant des corrections positives, informant l'ATC, se fiant aux dispositifs d'avertissement de bord comme les avertisseurs d'altitude, systèmes anticollision embarqués [notamment le GPWS/l'ACAS] et dispositifs avertisseurs de proximité du sol [notamment le GPWS/TAWS] et obtenant l'aide de ressources additionnelles pour gérer la situation).
- 9.2.4 Les méthodes d'évaluation de la gestion des menaces et des erreurs exigent de l'évaluateur qu'il fasse plus que simplement déceler des erreurs. Les évaluateurs doivent déceler toute menace potentielle à la sécurité aérienne que pose une situation ou une erreur donnée, et ils doivent ensuite juger de l'efficacité des mesures prises par l'équipage pour gérer la situation afin de ne pas compromettre la sécurité.

9.3 Concept d'équipage de conduite

- 9.3.1 Les validations et évaluations à bord d'un aéronef dont l'équipage de conduite se compose de personnes multiples doivent être effectuées selon le concept d'équipage de conduite et non pas en fonction de personnes individuelles (ce qui n'est pas le cas lors d'une SKV qui sert à évaluer les connaissances d'une personne individuelle).
- 9.3.2 Pendant une validation ou une évaluation, une manœuvre ou un jeu d'événements peut inclure des tâches ou des responsabilités de membres de l'équipage autre que le PF. Une séquence qui est jugée insatisfaisante pour le PF pourrait, en raison de la prise d'une mesure

inappropriée ou d'une omission par d'autres membres de l'équipage (p. ex., le PM), être jugée également insatisfaisante pour le PM. Dans un tel cas, il se peut que l'évaluation insatisfaisante soit attribuée à plus d'un membre de l'équipage de conduite au cours d'une même séquence de vol.

9.4 Évaluations

- 9.4.1 Il est impossible de définir tous les cas où il faut donner une cote en particulier à une manœuvre ou à un jeu d'événements; toutefois, il est possible d'examiner chaque séquence et d'en tester la validité en fonction de la définition de chacune des cotes. En appliquant ce test à tous les exercices, il est possible de normaliser les évaluations. Chaque séquence de la validation ou de l'évaluation, y compris les erreurs ou les fautes, doit être évaluée selon les définitions des cotes.
- 9.4.2 Divers qualificatifs servent à décrire les erreurs courantes et les évaluations. Des termes tels que (in)acceptable, (in)satisfaisant, opportun, sécuritaire, mineur, léger, bref, insuffisant, inadéquat et excessif s'emploient pour décrire le rendement d'un candidat. Il est difficile de définir objectivement de tels qualificatifs; on peut cependant consulter la définition du dictionnaire pour en rendre le sens plus évident et ainsi, en normaliser l'emploi. Des termes tels que (in)achevé, (in)exact, excessif et échec prêtent moins à interprétation et peuvent être décrits plus objectivement par référence au règlement approprié, au manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou à la procédure de l'entreprise.
- 9.4.3 Les évaluations se fondent sur les normes de qualification approuvées de l'exploitant aérien. Lors d'une évaluation, les évaluateurs doivent mettre à profit leurs connaissances et leur expérience tout en tenant compte de la définition des cotes.

9.5 Exposé pré-vol – Validation ou évaluation effectuée en simulateur

- 9.5.1 L'exposé pré-vol fait au candidat est obligatoire. Il doit être suffisamment détaillé pour éviter que le candidat n'échoue en raison d'une mauvaise compréhension du respect des normes ou des limites auquel s'attend l'évaluateur.
- 9.5.2 L'exposé en vue d'une validation ou d'une évaluation en simulateur doit comporter ce qui suit :
- (a) les éléments obligatoires à démontrer au cours de la validation ou de l'évaluation;
 - (b) la durée probable de la validation ou de l'évaluation;
 - (c) l'exigence de piloter le simulateur conformément aux exigences énoncées dans le manuel de vol et dans le respect de tolérances acceptables (se reporter à 10.6 pour les tolérances);
 - (d) si l'évaluateur les connaît, toute différence entre le simulateur et l'aéronef susceptible d'avoir une incidence sur le rendement de l'équipage de conduite;

Remarque 1 : À titre d'exemple, citons la configuration et l'agencement du poste de pilotage, l'instrumentation, les simulations des groupes motopropulseurs, les systèmes d'affichage des avertissements et des alertes, les bases de données du FMS, les systèmes de surveillance électronique, etc.

Remarque 2 : Une formation sur les différences entre le simulateur et l'aéronef doit être incluse dans le programme de formation. Il se peut que l'évaluateur ne soit pas au courant des différences et évalue le rendement de l'équipage de conduite en se fondant sur le fait que les différences ont été abordées pendant la formation.

- (e) les caractéristiques de sécurité du simulateur;
- (f) l'identification et le rôle du commandant de bord et du commandant en second, s'il y a lieu;
- (g) l'exigence pour le candidat de démontrer toute procédure normale ou d'urgence applicable à l'aéronef, et que le rendement du candidat sur le plan technique sera évalué en fonction des normes de qualification approuvées de l'exploitant aérien, en faisant référence aux documents suivants :

- (i) le manuel de vol de l'aéronef (AFM), le manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM) ou le manuel de référence rapide (QRH);
 - (ii) les articles pertinents du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), parties VI et VII;
 - (iii) le manuel d'exploitation de la compagnie/manuel d'exploitation des aéronefs (COM/FOM) de l'exploitant aérien;
 - (iv) les procédures d'utilisation normalisées (SOP) de l'exploitant.
- (h) si la piste est en vue à la hauteur de décision (DH) ou le point d'approche interrompue (MAP) (altitude minimale de descente [MDA]/altitude de décision [DA], le cas échéant, pour les approches stabilisées avec angle de descente constante), et l'avion est stabilisé conformément à les SOP, l'équipage doit atterrir, sinon effectuer une approche interrompue;
- (i) l'équipage doit traiter tous les mauvais fonctionnements comme s'ils étaient réels et que, en cas de défaillance du simulateur, l'évaluateur en avisera sans attendre l'équipage;
- (j) on s'attend à une coordination normale entre les membres d'équipage, conformément à l'AOM/l'AFM ou les SOP de l'entreprise, le cas échéant, et que l'évaluateur ne corrigera pas une situation d'urgence provoquée par un geste ou une réaction erronée ou inappropriée de la part du candidat;
- (k) le candidat ne sera pas exposé à des pannes multiples non liées entre elles, mais le candidat doit être prêt à prendre des mesures correctives dans le cas de pannes connexes (p. ex., l'interruption de l'alimentation hydraulique ou électrique causée par une panne moteur);
- (l) aux fins de la validation ou de l'évaluation, les conditions météorologiques varieront et pourront être simulées comme identiques ou au-dessous des minimums convenant à l'approche à effectuer, et qu'il revient à l'équipage de conduite de déterminer si la météo au terrain de départ est propice au vol;

Remarque : L'évaluateur réglera le système de visualisation aux minimums pertinents à l'exercice à effectuer.

- (m) si l'équipage a besoin de plus de temps pour exécuter tous les éléments d'une liste de vérification ou pour procéder à des échanges entre eux, il demandera une attente ou un report du guidage accordant ainsi plus de temps, et l'évaluateur fera tout en son possible pour satisfaire à une telle demande;
- (n) les circonstances et les protocoles relatifs aux reprises.

9.6 Exposé pré-vol – Évaluation en ligne

9.6.1 L'exposé pré-vol fait au candidat est obligatoire. Il doit préciser clairement ce que l'évaluateur attend de la part du ou des candidats et ce que le ou les candidats peuvent attendre de la part de l'évaluateur.

9.6.2 L'exposé en vue d'une OE doit comporter ou énoncer au moins ce qui suit :

- (a) l'OE se déroulera entre le moment de l'enregistrement à l'arrivée et celui de l'exposé des déficiences à la fin du vol;
- (b) le nombre d'étapes de vol prévu et si le candidat agira à titre de PF ou de PM;
- (c) on s'attend à une coordination normale entre les membres de l'équipage et à l'utilisation des SOP;
- (d) le rôle de l'évaluateur en ce qui a trait aux tâches des membres de l'équipage et aux questions orales;
- (e) l'accent sur les principes de commandement, de prise de décisions et de CRM;
- (f) l'évaluateur peut poser des questions techniques concernant le fonctionnement de l'aéronef, les règles de l'air et les procédures ATC, les SOP et le manuel d'exploitation de l'exploitant aérien;

- (g) les circonstances et les protocoles relatifs aux reprises;
- (h) la sécurité demeure l'élément le plus important au cours de l'OE.

9.7 Procédures d'exposé après vol

- 9.7.1 La tenue d'un exposé après vol est obligatoire après chaque validation ou évaluation. L'exposé doit souligner les forces et les faiblesses du candidat et se dérouler de manière positive et non conflictuelle. L'évaluateur doit toujours se rappeler que le but de toute validation ou évaluation est de promouvoir la sécurité du public voyageur et il doit mener son exposé après vol en conséquence. L'exposé doit promouvoir l'apprentissage et accroître les connaissances et la confiance en soi du candidat. L'exposé après vol doit être d'une durée raisonnable compte tenu du rendement du candidat.
- 9.7.2 Dès que l'évaluateur connaît le résultat de la validation ou de l'évaluation, il doit en faire part au candidat. Il convient de faire preuve d'empathie et de discrétion en cas d'une évaluation insatisfaisante.
- 9.7.3 Les éléments suivants doivent obligatoirement faire partie de l'exposé après vol de chaque validation ou évaluation :
 - (a) tout élément jugé insatisfaisant ou une autre appréciation semblable;
 - (b) tout commentaire consigné à l'écrit par l'évaluateur;
 - (c) tout élément qui, de l'avis de l'évaluateur, constitue une préoccupation pour la sécurité.
- 9.7.4 Il est recommandé que l'évaluateur utilise une méthode d'exposé après vol qui fait appel le plus possible à l'auto-analyse pour toutes les validations ou évaluations réussies. Cette méthode est centrée sur la participation des pilotes, et l'évaluateur joue davantage le rôle de facilitateur. La NASA a mis au point la méthode C-A-L (CRM, Analysis and Line Flying) pour les exposés après vol des validations ou évaluations des transporteurs aériens à partir de ces principes. L'objectif du facilitateur (soit l'évaluateur dans ce cas-ci) consiste à aider l'équipage à faire ressortir les questions de CRM qui auraient pu entraîner des erreurs ou un faible rendement, à en analyser la cause et ensuite, à en faire le lien avec le vol de ligne. Chacune des séquences faisant appel à la méthode C-A-L est suivie d'une discussion sur les mesures susceptibles d'améliorer la séquence et d'éviter la répétition d'erreurs semblables en vol de ligne.
- 9.7.5 L'évaluateur doit centrer le plus possible son exposé après vol sur les questions de CRM, notamment le leadership, la gestion de la charge de travail, la connaissance de la situation, la communication, la prise de décisions, la surveillance et la rétroaction, la résolution des conflits et le rendement de l'équipage. En général, l'une de ces questions de CRM est la cause fondamentale des erreurs techniques; par conséquent, la détermination des erreurs et la discussion sur ces erreurs aideront l'équipage à ne pas les répéter à l'avenir.
- 9.7.6 Au moment de l'exposé après vol, l'évaluateur doit prendre délibérément la décision de faire ressortir les forces du candidat et de récompenser les bons aspects de sa performance. Même s'il est parfois plus facile de se concentrer sur les éléments négatifs, l'exposé produira de meilleurs résultats si l'on reconnaît les bons éléments du rendement et qu'on en complimente l'équipage. Une telle façon de faire produira souvent un climat positif pour l'exposé après vol et rendra l'équipage plus réceptif aux domaines où son rendement pourrait être encore amélioré.
- 9.7.7 Au cours de l'exposé après vol, l'évaluateur doit veiller à bien faire la différence entre les SOP et les méthodes. Il peut suggérer certaines méthodes, mais il doit insister sur le respect des SOP. L'évaluateur est libre de faire ou non des recommandations techniques.
- 9.7.8 Tous les exposés pré-vol et après vol doivent se conclure en demandant s'il y a des questions afin de clarifier immédiatement toute ambiguïté et de permettre au candidat de discuter plus en détail d'un sujet donné.
- 9.7.9 En cas de rendement insatisfaisant, l'évaluateur doit informer le ou les pilotes de ce qui suit :
 - (a) Dans le cas d'une LOE, on a le droit de faire appel à l'évaluation auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) dans les 30 jours (d'autres détails sont à fournir dans l'avis approprié envoyé au candidat par TC);
 - (b) Les modalités relatives à une reprise :

- (i) dans le cas d'une MPV, comme il est énoncé à 8.6.4, le candidat devra reprendre uniquement les manœuvres non exécutées ou jugées insatisfaisantes au cours de la MPV initiale,
- (i) dans le cas d'une MTV, comme il est énoncé à 8.7.4, le candidat devra reprendre uniquement les manœuvres non exécutées ou jugées insatisfaisantes au cours de la MTV initiale,
- (iii) dans le cas d'une LOE, comme il est énoncé à 8.10.6 et 8.10.9 (m), une formation de correction et une autre LOE complète sont nécessaires (la LOE de correction sera effectuée de la même manière qu'une LOE normale);
- (c) La reprise peut être effectuée par un ISAC ou un évaluateur PAQ;
- (d) L'évaluateur doit offrir au candidat de lui procurer un exemplaire du formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E);
- (e) Le cas échéant et si elles sont connues, toutes les procédures à suivre propres à l'entreprise.

9.8 Évaluation générale « Échec »

9.8.1 Lors d'une LOE, l'évaluation générale sera « Échec » si l'une ou l'autre des situations suivantes se produit :

- (a) le candidat échoue à une première tentative et à la reprise d'un même jeu d'événements;
- (b) le candidat échoue à une première tentative de trois jeux d'événements distincts.

Remarque : *Sans égard au nombre de jeux d'événements jugés insatisfaisants, toute exécution non sécuritaire de la part d'une personne ou d'un équipage qui entraînerait un dommage important, la perte d'une coque ou des pertes de vie au cours d'une LOE entraîne l'échec de la LOE.*

9.8.2 Une LOE est considérée comme un événement de danger et un échec est communiqué à TC. En cas d'échec, un exemplaire du rapport de la LOE du candidat – formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E) et du rapport sur le jeu d'événements échoué – sont à envoyer par télécopieur à TC dans les deux jours ouvrables suivants pour la prise de mesures administratives appropriées en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

9.8.3 L'échec à une LOE a aussi pour conséquence que le candidat concerné fait l'objet de dispositions spéciales en matière de suivi pendant au moins une période de formation. Le candidat faisant l'objet d'un tel suivi doit subir une autre MV/LOE – au lieu de suivre une MT/LOFT – la prochaine fois où il fait l'objet d'une évaluation de sa compétence.

9.8.4 Pendant une LOE, l'échec à un jeu d'événements pourrait découler de l'exécution insatisfaisante d'une procédure relative au vol aux instruments faisant partie du jeu d'événements, ou de manœuvres, tâches ou procédures autres que de vol aux instruments. Dans tous les cas et sans égard à la cause fondamentale, l'échec à un jeu d'événements après avoir épuisé le nombre de reprises constitue un échec à la LOE.

Remarque : *Afin de pouvoir reprendre sa place sur la ligne, quel que soit son rôle au sein de l'équipage de conduite et le type de LOE (y compris d'avancement), le candidat doit suivre une formation de correction et subir avec succès une autre LOE.*

9.8.5 Lorsqu'un évaluateur de type E décide que l'évaluation générale d'une LOE sera « Échec », comme il est décrit à 9.8.1, la LOE doit s'arrêter immédiatement.

Remarque : *Il se peut que l'échec découle d'un jeu d'événements exécuté plus tôt au cours de la LOE et que l'évaluateur n'en soit arrivé à une évaluation insatisfaisante qu'à la lumière de ce qu'il a observé par la suite au cours de la LOE.*

9.8.6 Si la situation décrite à 9.8.5 se produit et si l'évaluateur est un pilote instructeur, le temps restant à la séance peut être consacré à de la formation, sous réserve des conditions suivantes :

- (a) le candidat est prévenu de l'échec sur le fait et accepte de poursuivre le vol en tant que vol d'entraînement;
- (b) l'évaluateur est un pilote instructeur désigné de l'entreprise pour le type d'aéronef;
- (c) aucun autre membre d'équipage ne fait l'objet d'une évaluation.

9.8.7 Lorsqu'une LOE s'arrête en raison d'un échec comme il est décrit à 9.8.5, ou en raison de la fin des activités de formation décrites à 9.8.6, l'évaluateur de type E doit :

- (a) donner au candidat un exposé après vol précisant la ou les raisons de l'échec ainsi que, le cas échéant, les procédures administratives de suspension qui suivront, y compris ses droits d'en appeler auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC);
- (b) remplir le formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E), faisant état de l'échec et envoyer l'original à TC dans les deux jours ouvrables suivants.

9.8.8 En cas d'échec à une LOE, l'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E) ainsi que le formulaire de notation complet de la LOE au dossier du candidat pendant au moins 90 jours. De cette manière, on disposera des preuves nécessaires si une demande d'audience est soumise au TATC.

9.9 Procédures administratives en cas d'échec à une LOE

9.9.1 Un évaluateur de type E doit suivre les procédures administratives suivantes en cas d'échec à une LOE :

- (a) Signaler au pilote en chef ou au gestionnaire des opérations les éléments pour lesquels il y a eu échec et faire des recommandations quant aux mesures correctives à prendre;
- (b) S'assurer que les notes lors de la LOE ayant fait l'objet d'un échec sont versées aux dossiers de formation ainsi que de validation ou d'évaluation du candidat. Un rapport doit être établi pour chaque LOE, y compris les LOE arrêtées au moment de la préparation pré-vol ou avant que tous les jeux d'événements n'aient été exécutés, et le candidat doit se faire offrir une copie du rapport;
- (c) informer immédiatement l'inspecteur principal de l'exploitation (IPE) de TC et le chef d'équipe technique (CET), Certification et assurance de la qualité, ou le chef, Opérations nationales de vol ou le bureau régional approprié de TC, le cas échéant, que le pilote ne satisfait pas aux normes relatives à une LOE. S'il est impossible de joindre l'un ou l'autre de ces responsables de TC par téléphone, un message laissé à une boîte vocale, courriel ou un facsimile sont considérés comme des moyens acceptables de les en informer;

Remarque : Une copie du formulaire 26-0249 et du rapport sur le jeu d'événements échoué doit être envoyée par télécopieur à TC à des fins de référence.

- (d) faire parvenir le formulaire 26-0249 dûment rempli au bureau approprié décrit à (c) ci-dessus afin de lancer les procédures administratives pertinentes en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

9.9.2 Lorsqu'une LOE est effectuée par un ISAC, ce dernier doit suivre les procédures administratives suivantes en cas d'échec à une LOE :

- (a) Signaler au pilote en chef ou au gestionnaire des opérations les éléments pour lesquels il y a eu échec et faire des recommandations quant aux mesures correctives à prendre;
- (b) S'assurer que les notes et l'évaluation pour la LOE ayant fait l'objet d'un échec sont versées aux dossiers de formation ainsi que de validation ou d'évaluation du candidat. Un rapport doit être établi pour chaque LOE (tel qu'il est saisi dans le formulaire 26-0249), y compris les LOE arrêtées au moment de la préparation pré-vol ou avant que tous les jeux d'événements n'aient été exécutés, et le candidat doit se faire offrir une copie du rapport;
- (c) Informer le CET, Certification et assurance de la qualité (la Direction générale des opérations nationales) ou le bureau régional approprié, le cas échéant;

- (d) Faire parvenir le formulaire 26-0249 dûment rempli au bureau approprié décrit à (c) ci-dessus afin de lancer les procédures administratives pertinentes en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

CHAPITRE 10 – NORMES D'ÉVALUATION

10.1 Généralités

- 10.1.1 Pour chaque objectif de compétence résultant ou secondaire, l'exploitant aérien doit déterminer la stratégie d'évaluation, soit la manière dont la compétence d'un candidat sera évaluée, le moment et l'endroit où elle sera évaluée et par qui elle sera évaluée. Cette stratégie d'évaluation fait l'objet de documents composant les documents du PAQ approuvés.
- 10.1.2 Une norme de qualification est un objectif de compétence (OCR ou OCS) concernant une tâche d'un poste qui est lié à une stratégie d'évaluation. Les normes de qualification définissent les exigences pour maîtriser un rôle opérationnel. La démonstration qu'une personne a satisfait aux normes en vigueur mène à la certification. Les normes de qualification servent aussi à déterminer ce qui constitue un échec ou un rendement insatisfaisant.
- 10.1.3 En plus d'adopter une méthodologie de validation ou d'évaluation, l'exploitant doit décider de la façon de documenter les résultats des validations et des évaluations.
- 10.1.4 En plus de données électroniques ou de formulaires de notation recueillis par l'exploitant aérien, une LOE est consignée dans le formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E), comme il est exigé à 13.1.3. De plus, une OE fait l'objet d'un rapport d'évaluation en ligne approprié.
- 10.1.5 Les cotes attribuées lors de validations et d'évaluations sont déterminantes pour l'efficacité d'un PAQ. Les données qu'elles représentent sont recueillies et analysées par l'exploitant aérien et lui permettent de vérifier la compétence des stagiaires, des instructeurs et des évaluateurs. L'exploitant aérien recueille et analyse également des données aux fins suivantes :
- (a) la validation continue du PAQ;
 - (b) la détermination de modifications nécessaires au cursus;
 - (c) la tenue à jour du programme.
- 10.1.6 Par ailleurs, TC procédera régulièrement à un examen des données soumises par l'exploitant aérien sur le PAQ.

10.2 Présentation de l'échelle d'évaluation et de cotation

- 10.2.1 Chaque PAQ doit comprendre une méthodologie pour évaluer la réalisation des objectifs de compétence par rapport aux normes de qualification et y attribuer une cote. En général, les codes de mesure d'événements liés au rendement sont des cotes, des comptes de reprise, des codes justificatifs ou des catégories de compétence.
- 10.2.2 Les cotes servent à définir divers niveaux de rendement. Normalement, les codes de cotation sont propres à l'exploitant aérien, qui peut les adopter selon les besoins particuliers de son PAQ; cependant, TC exige un outil plus discriminant qu'un simple code binaire pour rendre compte de divers niveaux de rendement (c.-à-d. une méthode de cotation qui permette d'évaluer le rendement d'éléments individuels de façon plus précise que par la réussite ou l'échec).
- 10.2.3 Pour les manœuvres à l'improviste (FLM), une validation de manœuvre (MV), une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) et une évaluation en ligne (OE), il faut employer une échelle d'au moins quatre échelons.
- 10.2.4 Chaque exploitant aérien doit s'assurer que les cotes de son échelle d'évaluation sont clairement établies, qu'elles ont un sens pour l'instructeur et pour l'évaluateur, et qu'elles sont faciles à utiliser pour l'évaluation du rendement. L'uniformité entre flottes et dans l'ensemble des types de validations et d'évaluations (FLM, MV, LOE et OE) est importante et généralement souhaitable. Cependant, les échelles peuvent différer légèrement lorsqu'elles sont employées à des fins différentes; par exemple, pour une validation ou une évaluation par rapport à une formation.

- 10.2.5 Au moment d'employer une échelle d'évaluation, les évaluateurs doivent attribuer la cote qui correspond le mieux à l'élément ou aux éléments les plus faibles du rendement d'un candidat.

10.3 Exemple d'échelle de cotation à quatre échelons

- 10.3.1 Comme il est décrit ci-dessus, chaque exploitant aérien établira sa propre échelle (ou échelles) de cotation, dont la description sera consignée dans les documents du PAQ approuvés.

10.4 Raisons justificatives lors d'une évaluation

- 10.4.1 Des commentaires ou des raisons (sous forme de codes ou d'un autre moyen semblable) sont à employer pour justifier toute cote indiquant un rendement inférieur aux normes, selon la définition des cotes dans l'échelle d'évaluation de l'exploitant aérien.
- 10.4.2 Ces commentaires correspondront aux normes de qualification et porteront notamment sur un élément de sécurité, une norme de compétence (p. ex., habiletés de pilotage manuel ou utilisation de systèmes de vol automatique), des éléments propres à la gestion des ressources de l'équipage (tels que la surveillance du rendement de l'équipage, la prise de décisions, la gestion de la charge de travail, la communication et la connaissance de la situation), les connaissances sur les systèmes de bord ou encore une méthode ou procédure approuvée. La mise en correspondance d'un rendement inférieur aux normes à un commentaire ou à un code justificatif facilitera l'analyse des données et la mise en place de mesures correctives appropriées.

10.5 Éléments à évaluer

- 10.5.1 Conformément aux normes de qualification, les habiletés techniques et la compétence en gestion des ressources de l'équipage (CRM) doivent toutes faire l'objet d'une évaluation. Plusieurs des éléments à évaluer sont décrits ci-dessous. Toutefois, la liste n'est pas exhaustive. Les exploitants aériens prépareront du matériel d'orientation à l'évaluation et des outils connexes propres à eux à l'intention des évaluateurs en plus de tenir compte de l'information générique présentée ci-dessous. Le matériel d'orientation à l'évaluation d'un exploitant aérien tiendra compte de l'importance nettement accrue accordée à la CRM, un élément fondamental de tout PAQ.
- 10.5.2 À titre d'exemple, les éléments suivants pourraient servir de base à l'évaluation :
- (a) pilotage de l'aéronef;
 - (b) habiletés et connaissances techniques;
 - (c) coopération;
 - (d) aptitudes en leadership et en gestion;
 - (e) connaissance de la situation;
 - (f) prise de décisions.

Remarque : Le chapitre 5 de la TP 6533 – Manuel du pilote vérificateur agréé – présente des détails sur les éléments techniques et non techniques ainsi que des concepts connexes tels que la gestion des ressources de l'équipage (CRM), la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et les aptitudes à communiquer.

10.6 Tolérances

- 10.6.1 Tous les évaluateurs doivent respecter les tolérances prescrites pour les séquences de vol aux instruments. Chaque candidat doit démontrer sa maîtrise de l'aéronef en maintenant les tolérances énoncées dans la norme de qualification du PAQ de l'aéronef pertinent. Puisque les événements de validation et d'évaluation PAQ menés dans un simulateur de vol complet (FFS) sont des événements reconnus pour maintenir une qualification de vol aux instruments (ou dans certaines situations, en faire la demande), une telle norme de qualification doit être au moins aussi restrictive que les critères d'exécution associés, tels qu'ils sont énoncés dans la TP 9939

– *Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments groupes 1, 2 et 3 – Avion, et la TP 14727 – Vérification de compétence pilote et qualification de type d’aéronef (Avions).*

- 10.6.2 Ces critères supposent qu’il n’existe pas de circonstances inhabituelles, et ils peuvent exiger que l’on prévoie des écarts momentanés. La définition exacte des éléments à évaluer et les tolérances à employer au cours d’une séquence particulière peuvent être modifiées par des paramètres tels que les conditions météorologiques, la turbulence, l’anomalie simulée et le type d’approche.
- 10.6.3 La compétence de chaque pilote à maîtriser l’aéronef en procédure de vol aux instruments tout en respectant les tolérances énoncées à 10.6.1 sera contrôlée lors de chaque validation et évaluation.

10.7 Validations et évaluations – généralités

- 10.7.1 Pour évaluer l’ensemble de la compétence technique et des habiletés des pilotes en ce qui concerne les communications, le leadership et la connaissance de la situation par rapport aux procédures normales et anormales, les évaluateurs doivent observer attentivement le rendement de chaque équipage. Pour évaluer des éléments particuliers énumérés dans les normes de qualification, la validation ou l’évaluation pertinente doit être effectuée de manière à permettre aux pilotes de démontrer leurs connaissances et habiletés, notamment en ce qui concerne l’automatisation des aéronefs, y compris la programmation FMS/RNAV (système de gestion de vol/navigation de surface), les systèmes de vol automatiques et les modes de vol, les fonctions du pilote surveillant (PM), la coordination au sein de l’équipage et la prise de décisions des pilotes.
- 10.7.2 Lorsqu’il évalue des procédures normales, l’évaluateur doit s’assurer que l’équipage démontre qu’il possède une connaissance suffisante des SOP de l’entreprise et des systèmes de l’aéronef pour confirmer son habileté à utiliser convenablement l’équipement de bord. De plus, l’exploitation de l’aéronef doit être évaluée précisément en fonction des éléments qui exigent une coordination et une discipline au sein de l’équipage.
- 10.7.3 L’équipage doit démontrer l’exécution d’autant de procédures normales et de SOP approuvées de l’exploitant qu’il faut pour établir qu’il possède les connaissances et les habiletés lui permettant d’utiliser adéquatement l’équipement de bord, y compris le FMS et le pilote automatique, et de réaliser des manœuvres manuelles, s’il y a lieu.
- 10.7.4 L’évaluateur doit respecter le scénario prévu pour que toutes les séquences requises soient effectuées lors de chaque validation et évaluation.
- 10.7.5 Comme il est décrit à 10.1, lors de validations et d’évaluations, les cotes sont attribuées en fonction des normes de qualification de l’exploitant aérien.

10.8 Phases de vol normalisées

- 10.8.1 Des phases de vol normalisées pourraient être pratiquées dans le cadre de validations de manœuvre (MV). Les détails sur les phases de vol normalisées, les manœuvres et séquences associées et les erreurs courantes lors de chacune des phases sont traités davantage dans la TP 14727 – *Vérification de compétence pilote et qualification de type d’aéronef (Avions).*
- 10.8.2 En ce qui concerne une évaluation opérationnelle en ligne (LOE), il est à souligner que les phases de vol ne correspondent pas directement aux jeux d’événements. Les jeux d’événements peuvent être scénarisés pour correspondre au début et à la fin d’une phase de vol ou d’un groupe de phases de vol, ou ils peuvent se déclencher et s’achever en fonction d’un déclencheur qui ne coïncide pas avec le début d’une phase de vol en particulier.

CHAPITRE 11 – PÉRIODES DE VALIDITÉ, RENOUELEMENTS ET PROLONGATIONS

11.1 Cycles de maintien de la qualification

- 11.1.1 La période de formation, de validation ou d'évaluation prévue pour tous les objectifs de compétence de tous les membres d'équipage est appelée « cycle de maintien de la qualification ». La figure 11-1 illustre un cycle de maintien de la qualification (qui suit la qualification initiale).
- 11.1.2 L'aperçu du cycle de maintien de la qualification doit être suffisamment détaillé pour en montrer la conformité aux *Normes de service aérien commercial* (NSAC). Les éléments que contiennent les activités de formation au sol et en vol ou en simulateur, les validations, les évaluations et les activités de maintien de la compétence sont clairement précisés. Le calendrier du cycle doit indiquer les intervalles entre les divers types d'activité : la formation aux manœuvres (MT), l'entraînement type vol de ligne (LOFT), la validation et formation – manœuvres (MTV) et l'évaluation opérationnelle en ligne (LOE). Il doit également préciser l'ordre dans lequel chaque activité doit être réalisée.
- 11.1.3 Les intervalles associés aux cycles de maintien de la qualification varient entre 24 mois dans le cas d'un nouvel exploitant PAQ jusqu'à des intervalles plus longs dans le cas d'un exploitant PAQ établi, lorsqu'ils sont approuvés par Transports Canada (TC) par suite de la démonstration satisfaisante par l'exploitant aérien d'un niveau de sécurité au moins équivalent, en se fondant sur une collecte et une analyse approfondies des données.
- 11.1.4 Tous les **objectifs de maintien de la compétence** (les objectifs de compétence résultants ou secondaires dont les personnes ou les équipages peuvent assurer le maintien en répétant l'élément qui leur correspond au cours de l'exploitation en ligne normale) doivent être atteints au cours de chaque cycle de maintien de la qualification.
- 11.1.5 Un cycle de maintien de la qualification est divisé en périodes d'évaluation. Chaque période d'évaluation comprend une ou plusieurs périodes de formation. Les périodes d'évaluation et de formation sont décrites ci-dessous.

11.2 Périodes d'évaluation

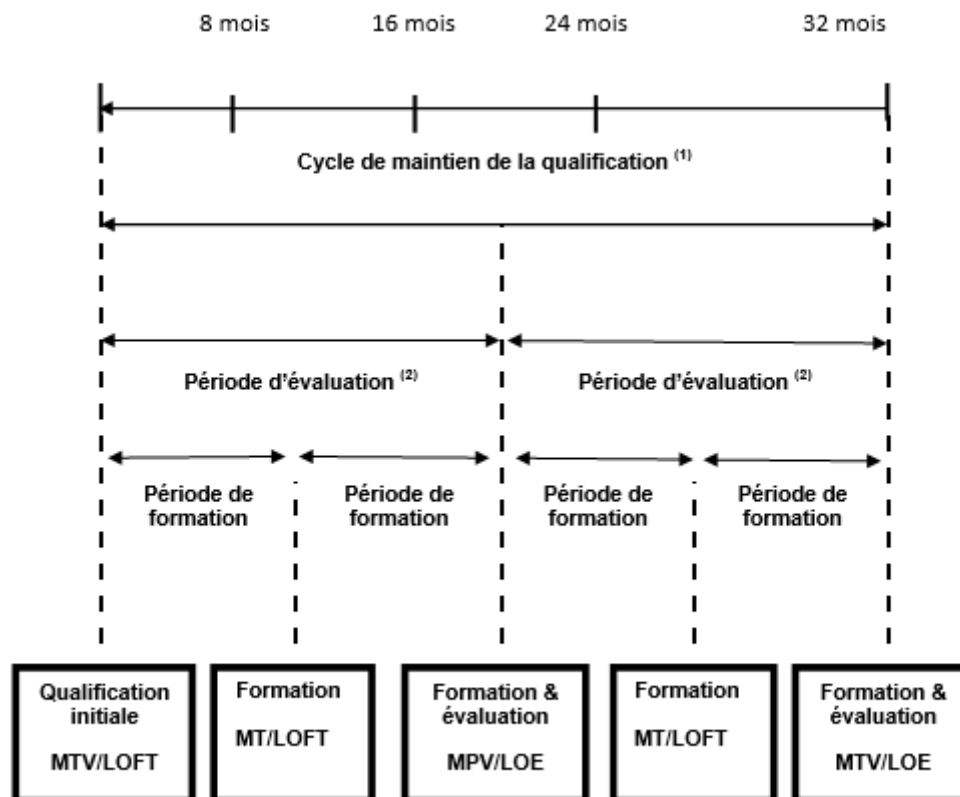
- 11.2.1 Tous les **objectifs de compétence critiques** (résultants ou secondaires à l'égard desquels un rendement pour une tâche inférieure à la norme compromettrait la sécurité) doivent être évalués au moyen d'une MTV ou d'une LOE au cours de chaque période d'évaluation.
- 11.2.2 L'intervalle associé aux périodes d'évaluation est calculé selon la durée du cycle de maintien de la qualification, divisée par le nombre de périodes d'évaluation qui en font partie. En général, pour un nouvel exploitant PAQ dont la durée du cycle de maintien de la qualification est de 24 mois comprenant deux périodes d'évaluation, la durée de chaque période d'évaluation sera de 12 mois. Cependant, dans le cas d'un exploitant PAQ établi, cette période de temps peut être plus longue ou plus courte selon la durée de son cycle de maintien de la qualification et du nombre de périodes d'évaluation à l'intérieur de ce cycle.
- 11.2.3 Dans tous les cas, la validité de l'événement connexe lié à la délivrance d'une licence, à savoir la LOE, devra coïncider avec l'échéance de la période d'évaluation, soit le premier jour du mois suivant la fin de l'intervalle. Dans le cas d'une période d'évaluation ayant un intervalle de 12 mois, la LOE sera valide jusqu'au premier jour du treizième mois suivant le mois au cours duquel l'évaluation a été faite. Dans tout autre cas où une période d'évaluation aurait un intervalle qui **n'est pas** de 12 mois, la LOE sera valide jusqu'au premier jour du mois qui coïncide avec l'échéance de la période d'évaluation.

11.3 Périodes de formation

- 11.3.1 Chaque période d'évaluation doit comprendre une ou plusieurs périodes de formation durant lesquelles une activité de formation a lieu.

- 11.3.2 L'intervalle associé aux périodes de formation est calculé selon la durée de la période d'évaluation, divisée par le nombre de périodes de formation qui en font partie. En général, pour un nouvel exploitant PAQ dont la durée de la période d'évaluation est de 12 mois comprenant deux périodes de formation, la durée de chaque période de formation sera de six mois. Cependant, dans le cas d'un exploitant PAQ établi, cette période de temps peut être plus longue ou plus courte selon la durée de la période d'évaluation et du nombre de périodes de formation à l'intérieur de cette même période d'évaluation.
- 11.3.3 Dans tous les cas, la validité de l'activité de formation connexe devra coïncider avec l'échéance de la période de formation, soit le premier jour du mois suivant la fin de l'intervalle. Dans le cas d'une période de formation ayant un intervalle de six mois, une formation sera requise avant le premier jour du septième mois suivant le mois au cours duquel l'évaluation ou la formation la plus récente a été faite. Dans tout autre cas où une période de formation aurait un intervalle qui **n'est pas** de six mois, une formation sera requise avant le premier jour du mois qui coïncide avec l'échéance de la période de formation.

FIGURE 11-1 : Cycle de maintien de la qualification (exemple d'emploi d'une matrice de 32 mois)



Remarque 1 : Tous les objectifs de compétence courants doivent donner lieu à une évaluation au cours de chaque cycle de maintien de la qualification.

Remarque 2 : Tous les objectifs de compétence critiques doivent donner lieu à une évaluation au cours de chaque période d'évaluation.

11.4 Renouvellements

- 11.4.1 Une disposition est prévue pour les exploitants aériens qui utilisent un PAQ et maintiennent des périodes d'évaluation de 12 mois. Si l'évaluation ou la formation d'un membre d'équipage de

conduite est renouvelée dans les 90 derniers jours de sa période de validité, la date anniversaire originale peut alors être maintenue.

- 11.4.2 Cependant, dans le cas d'exploitants aériens utilisant un PAQ qui sont autorisés à maintenir des périodes d'évaluation de plus de 12 mois, la date anniversaire originale peut être maintenue uniquement si la formation ou l'évaluation a lieu au cours des 60 derniers jours de la période de validité.

11.5 Prolongations

- 11.5.1 Les exploitants aériens qui maintiennent des périodes d'évaluation de 12 mois peuvent bénéficier d'une prolongation de 60 jours de la période de validité de toute formation ou évaluation, si le ministre est d'avis que la sécurité aérienne n'est pas susceptible d'en souffrir.
- 11.5.2 Cependant, lorsqu'un exploitant aérien est autorisé à maintenir des périodes d'évaluation de plus de 12 mois, une prolongation de 30 jours peut être accordée à la période de validité de toute formation ou évaluation, si le ministre est de l'avis que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.
- 11.5.3 Les prolongations ne sont envisagées que pour des circonstances imprévues indépendantes de la volonté de l'exploitant aérien, par exemple, en cas de maladie ou de panne de simulateur. Aucune prolongation ne sera accordée pour cause de mauvaise planification, de conflit d'horaire ou de préparation inadéquate.
- 11.5.4 Une prolongation de la période de validité d'activités de formation n'a pas d'incidence sur la période de validité de l'évaluation subséquente, soit la LOE. Toutefois, la prolongation d'une période de validité d'une LOE crée une nouvelle date de validité concernant à la fois les périodes de formation et d'évaluation, calculée comme d'habitude à partir de la date où la LOE a lieu.

11.6 Double qualification

- 11.6.1 Une personne est considérée comme « ayant une double qualification » si, au cours du cycle de maintien de la qualification qui suit une MTV et une LOE, elle accomplit des tâches d'équipage de conduite dans un autre type d'aéronef.
- 11.6.2 Si une personne se montre en mesure de maintenir ses qualifications dans plus d'un type d'aéronef, conformément à la définition de « double qualification » ci-dessus, la personne se verra qualifiée pour un type d'aéronef dit « primaire ». L'autre type d'aéronef pour lequel elle maintient sa qualification sera désigné de type « secondaire ».
- 11.6.3 Une personne qualifiée pour plus d'un type d'aéronef ou pour plus d'un rôle opérationnel dans différents types d'aéronef doit suivre simultanément un cursus de maintien de sa qualification (CQC) pour chacun des aéronefs et rôles opérationnels pertinents. Pour chaque type d'aéronef pour lequel il maintient sa qualification, chaque membre d'équipage de conduite doit suivre en entier chaque cursus de maintien de la qualification pour l'aéronef pertinent. Les éléments de formation qui ne sont pas propres à une flotte de par leur nature doivent faire l'objet d'une évaluation uniquement dans le cycle de maintien de la qualification pour l'aéronef primaire.

Remarque : Dans le cas de types d'aéronefs semblables, un crédit de CQC peut être accordé comme il est décrit dans le tableau des exigences relatives aux principales différences d'un rapport du comité d'évaluation opérationnelle de TC, le cas échéant.

11.7 Évaluation en ligne

- 11.7.1 Les évaluations en ligne doivent se faire une fois par an. Cependant, l'exploitant aérien peut demander l'approbation de prolonger la validité des évaluations en ligne au-delà de 12 mois s'il parvient à démontrer qu'il utilise des méthodes qui permettent d'évaluer plus efficacement l'habileté d'un membre d'équipage de conduite à accomplir ses tâches de façon efficace au sein d'un équipage. De telles méthodes peuvent inclure, sans s'y limiter, la planification d'évaluations en ligne sans préavis, ou l'affectation d'un évaluateur qui, pendant l'évaluation, occupe un siège dans le poste de pilotage qui n'est pas un siège d'équipage de conduite.

- 11.7.2 Sous réserve de ce qui précède à 11.7.1, la période de validité d'une évaluation en ligne arrive à échéance le premier jour du treizième mois suivant le mois au cours duquel l'évaluation se fait, ou coïncidera avec l'échéance d'une différente période de validité telle qu'elle est approuvée par TC (dans tous les cas, le premier jour du mois suivant la fin de l'intervalle approuvé), à condition que l'évaluation en ligne soit effectuée de manière à ce qu'elle procure une méthode plus efficace pour évaluer l'habileté d'un membre d'équipage de conduite à accomplir ses tâches de façon efficace au sein d'un équipage.
- 11.7.3 La date anniversaire originale d'une évaluation en ligne peut être maintenue lorsqu'une évaluation en ligne se fait au cours des 90 derniers jours de sa période de validité si l'exploitant aérien est tenu à une période d'évaluation de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne, ou au cours des 60 derniers jours de sa période de validité si l'exploitant aérien est tenu à une période d'évaluation de plus de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne.
- 11.7.4 La période de validité d'une évaluation en ligne peut être prolongée, à condition que le ministre soit d'avis que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise, d'au plus 60 jours si l'exploitant est tenu à une période d'évaluation de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne, ou d'au plus 30 jours si l'exploitant est tenu à une période d'évaluation de plus de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne.
- 11.7.5 Les prolongations décrites à 11.7.4 ne sont envisagées que pour des circonstances imprévues indépendantes de la volonté de l'exploitant aérien, par exemple, en cas de maladie ou de panne de l'aéronef. Aucune prolongation ne sera accordée pour cause de mauvaise planification, de conflit d'horaire ou de préparation inadéquate.
- 11.7.6 Une prolongation à la période de validité d'une évaluation en ligne crée une nouvelle date de validité, calculée comme d'habitude à partir de la date où se produit l'évaluation en ligne.

11.8 Validation de programme

- 11.8.1 L'efficacité globale des cycles de maintien de la qualification et des périodes d'évaluation doit être démontrée en permanence. Cette démonstration est fonction des données soumises par l'exploitant qui demande la validation d'un programme ainsi que de la surveillance exercée par TC. Pour assurer la valeur de la qualification d'une personne et d'un équipage, le demandeur doit démontrer que son PAQ permet de contrôler la compétence dont fait preuve chaque personne. Cette validation comprend, entre autres choses, des données concernant des manœuvres à l'improviste (FLM).

CHAPITRE 12 – EXIGENCES INITIALES RELATIVES À UN ÉVALUATEUR PAQ

12.1 Qualifications des évaluateurs de type E

12.1.1 Un candidat évaluateur de type E proposé doit :

- (a) détenir une licence de pilote de ligne (ATPL), une qualification de vol aux instruments valide, une qualification de type ainsi qu'un contrôle de compétence pilote (CCP) ou une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) valide pour le type d'aéronef qui fait l'objet du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé;
- (b) avoir accumulé au moins 1 000 heures de vol à titre de commandant de bord d'aéronefs régis par la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). La moitié du temps passé à titre de commandant en second d'aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord d'aéronefs régis par la sous-partie 704 du RAC, jusqu'à concurrence de 500 heures, peut être créditée en vue des 1 000 heures à titre de commandant de bord;
- (c) avoir au moins six mois d'expérience à titre de commandant de bord en ligne qualifié au sein de l'entreprise qui le propose comme candidat et totaliser au moins 100 heures de commandant de bord sur type;
- (d) avoir de l'expérience à titre de pilote d'entraînement ou de pilote vérificateur en tant qu'instructeur de vol, instructeur sur simulateur, commandant instructeur ou pilote vérificateur, ou démontrer une expérience militaire équivalente;
- (e) démontrer une connaissance suffisante du contenu et de l'interprétation des documents suivants :
 - (i) la partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel,
 - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC et les normes afférentes, selon le cas,
 - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
 - (iv) le Programme de formation des évaluateurs de type E à titre d'agents autorisés,
 - (v) le document Canada Air Pilot (CAP) ou les documents équivalents de l'exploitant,
 - (vi) le Supplément de vol – Canada, en particulier les procédures en cas de pannes de communication ou le document équivalent de l'exploitant,
 - (vii) le Manuel d'information aéronautique (AIM),
 - (viii) les Circulaires d'information pertinents (CIACA et CI);
- (f) démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation de la compagnie (COM), du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées (SOP), du manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM) et du manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM), le cas échéant;
- (g) démontrer une profonde connaissance du PAQ approuvé et des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes de l'exploitant aérien;
- (h) satisfaire à toutes les exigences pertinentes relatives au cursus de maintien de la qualification (CQC);
- (i) dans les 12 mois de la date figurant sur formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé, satisfaire aux exigences relatives à la formation initiale et aux contrôles énoncés dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* pour évaluateurs de type E et à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation de l'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant;
- (j) en ce qui concerne les antécédents aériens d'un candidat proposé, produire des preuves (le cas échéant) des éléments suivants :

- (i) aucun antécédent d'infraction en vertu du paragraphe 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*,
 - (ii) aucun antécédent de deux infractions ou sanctions administratives ou plus durant deux événements distincts et non connexes, en vertu du RAC,
 - (iii) intégrité et fiabilité dans le milieu de l'aviation,
 - (iv) aptitude professionnelle et interaction constructive auprès de TC,
 - (v) un bon dossier de sécurité en tant que pilote, en se fondant sur des faits consignés relatifs aux accidents ou aux incidents (notamment le SCRQEAC), si de tels documents existent;
- (k) en ce qui concerne les conflits d'intérêts, produire des preuves des éléments suivants :
- (i) aucun conflit d'intérêts qui pourrait nuire à la capacité du candidat à remplir ses responsabilités d'évaluateur,
 - (ii) tout conflit d'intérêts potentiel est constaté et étayé, et des mesures sont prises pour s'assurer que la capacité du candidat à remplir ses responsabilités d'évaluateur PAQ n'est pas compromise.
- (l) Dans des circonstances exceptionnelles et en s'appuyant sur une évaluation du risque réalisée par l'exploitant aérien, l'autorité compétente peut considérer la modification des exigences énoncées ci-dessus, s'il y a lieu.
- (m) Dans le cas particulier de l'introduction par l'exploitant aérien d'un nouveau type d'aéronef, les évaluateurs existants de type E ou les évaluateurs candidats n'auront pas 100 heures de vol avec l'exploitant aérien à titre de pilote commandant de bord sur le type d'aéronef conformément à (c) ci-dessus. Il incombe à l'exploitant aérien d'établir une base appropriée d'exigences, fondée sur les résultats de l'évaluation du risque, comme moyen d'atténuer adéquatement tout écart dans le respect des exigences particulières énoncées ci-dessus.

12.2 Qualifications des évaluateurs de type V

12.2.1 Un candidat évaluateur de type V proposé doit :

- (a) détenir ou avoir détenu une licence de pilote de ligne (ATPL), une qualification de vol aux instruments valide et une qualification de type (sans limitation aux privilèges de pilote de relève en croisière) valide pour le type d'aéronef qui fait l'objet du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé;
- (b) dans les 12 mois de la date figurant sur le formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé, satisfaire aux exigences relatives à la formation initiale et aux contrôles énoncées dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* pour évaluateurs de type V et à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation de l'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant;
- (c) avoir accumulé l'un ou l'autre des éléments suivants :
 - (i) un minimum de 3 000 heures de vol au total et un minimum de 500 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC; la moitié du temps passé à titre de commandant en second d'aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou la moitié du temps à titre de pilote commandant de bord d'aéronefs régis par la sous-partie 704 du RAC, jusqu'à concurrence de 250 heures, peut être créditée en vue des 500 heures de vol à titre de pilote commandant de bord,
 - (ii) lorsque l'ensemble des exigences en matière d'expérience énoncées à (i) ci-dessus n'est pas respecté, une expérience satisfaisante à titre d'instructeur (tel que l'exploitant aérien l'établit comme moyen d'atténuer adéquatement l'écart d'expérience) donnant des séances de formation en simulateur de vol sur le type d'aéronef (applicable au cursus de qualification [QC] ou au cursus de maintien de la qualification [CQC]) avec l'exploitant aérien;

- (d) avoir au moins trois mois d'expérience à titre de pilote de ligne (à l'exclusion de l'expérience obtenue à titre de pilote de relève en croisière, le cas échéant) de l'exploitant aérien;
- (e) maintenir sa compétence :
 - (i) soit comme pilote de ligne (à l'exclusion des fonctions de pilote de relève en croisière) de l'exploitant aérien,
 - (ii) soit par une exposition suffisante aux opérations en ligne sous forme d'au moins quatre secteurs en vol à titre d'observateur (sur le strapontin) au cours des 12 derniers mois (à bord d'aéronefs du type pour lequel l'évaluateur détient une délégation de pouvoirs, avec un total cumulatif d'au moins huit heures). Il faut que chacun des types d'aéronef faisant l'objet d'une délégation de pouvoirs soit de service dans au moins un secteur. Ces secteurs sont surtout à prévoir pour coïncider avec l'introduction :
 - (A) de SOP modifiées ou de nouveaux secteurs des opérations,
 - (B) de modifications à l'équipement des aéronefs,
 - (C) de modifications à la structure de l'espace aérien et de routes,
 - (D) d'autorisations spéciales,
 - (E) de modifications aux politiques du manuel d'exploitation des aéronefs (FOM)/manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM);

Remarque : Les candidats évaluateurs proposés qui n'agissent pas actuellement comme pilotes de ligne doivent observer au moins deux secteurs avant d'effectuer la validation de manœuvres (MV) sous la surveillance de TC.
- (f) avoir accumulé au moins 100 heures sur type pour l'exploitant aérien; sinon, avoir une expérience satisfaisante à titre d'instructeur (tel que l'exploitant aérien l'établit comme moyen d'atténuer adéquatement l'écart d'expérience) donnant des séances de formation en simulateur de vol sur le type d'aéronef (applicable au QC ou au CQC) avec l'exploitant aérien;
- (g) avoir de l'expérience à titre de pilote d'entraînement ou de pilote vérificateur en tant qu'instructeur de vol, instructeur sur simulateur, commandant instructeur ou pilote vérificateur, ou démontrer une expérience militaire équivalente;
- (h) démontrer une connaissance suffisante du contenu et de l'interprétation des documents suivants :
 - (i) la partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel,
 - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC et les normes afférentes, selon le cas,
 - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
 - (iv) le document Canada Air Pilot (CAP) ou les documents équivalents de l'exploitant,
 - (v) le Supplément de vol – Canada, en particulier les procédures en cas de pannes de communication ou le document équivalent de l'exploitant,
 - (vi) le Manuel d'information aéronautique (AIM),
 - (vii) les CIACA;
- (i) démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation de la compagnie (COM), du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées (SOP), du manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM) et du manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM), le cas échéant;
- (j) démontrer une profonde connaissance du PAQ approuvé et des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes de l'exploitant aérien;

- (k) satisfaire à toutes les exigences relatives au CQC, à l'exception de ce qui suit : l'évaluateur de type V qui n'agit pas comme pilote de ligne est exempté de l'exigence d'une évaluation en ligne;
- (l) dans les 12 mois de la date figurant sur formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé, satisfaire aux exigences relatives à la formation initiale et aux contrôles énoncées dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* pour évaluateurs de type V et à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation de l'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant;
- (m) en ce qui concerne les antécédents aériens d'un candidat proposé, produire des preuves (le cas échéant) des éléments suivants :
 - (i) aucun antécédent d'infraction en vertu du paragraphe 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*,
 - (ii) aucun antécédent de deux infractions ou sanctions administratives ou plus durant deux événements distincts et non connexes, en vertu du RAC,
 - (iii) intégrité et fiabilité dans le milieu de l'aviation,
 - (iv) aptitude professionnelle et interaction constructive auprès de TC,
 - (v) un bon dossier de sécurité en tant que pilote, en se fondant sur des faits consignés relatifs aux accidents ou aux incidents (notamment le SCRQEAC), si de tels documents existent;
- (n) en ce qui concerne les conflits d'intérêts, produire des preuves des éléments suivants :
 - (i) aucun conflit d'intérêts qui pourrait nuire à la capacité du candidat à remplir ses responsabilités d'évaluateur,
 - (ii) tout conflit d'intérêts potentiel est constaté et étayé, et des mesures sont prises pour s'assurer que la capacité du candidat à remplir ses responsabilités d'évaluateur PAQ n'est pas compromise.
- (o) Dans des circonstances exceptionnelles et en s'appuyant sur une évaluation du risque réalisée par l'exploitant aérien, l'autorité compétente peut considérer la modification des exigences énoncées ci-dessus, s'il y a lieu;
- (p) Dans le cas particulier de l'introduction par l'exploitant aérien d'un nouveau type d'aéronef, les évaluateurs existants de type V ou les évaluateurs candidats n'auront pas 100 heures de vol sur type avec l'exploitant aérien conformément à (c) ci-dessus. Si l'exploitant aérien fait appel à des évaluateurs de type V engagés à contrat afin de compléter son bassin d'évaluateurs de type V également actifs à titre de pilotes de ligne, ces évaluateurs ne pourraient répondre aux exigences de mise à jour énoncées à (e)(ii) ci-dessus pour ce qui est de secteurs de vol réels observés sur type avant un contrôle. Il incombe à l'exploitant aérien d'établir une base appropriée d'exigences, fondée sur les résultats de l'évaluation du risque, comme moyen d'atténuer adéquatement tout écart dans le respect des exigences particulières énoncées ci-dessus.

12.3 Qualifications des évaluateurs de type O

12.3.1 Un candidat évaluateur de type O proposé doit :

- (a) détenir une licence de pilote de ligne (ATPL), une qualification de vol aux instruments valide et une qualification de type valide pour le type d'aéronef qui fait l'objet du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé;
- (b) avoir accumulé au moins 1 000 heures de vol à titre de commandant de bord d'aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC. La moitié du temps passé à titre de commandant en second d'aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord d'aéronefs régis par la sous-partie 704 du RAC, jusqu'à concurrence de 500 heures, peut être créditée en vue des 1 000 heures à titre de commandant de bord;

- (c) avoir au moins six mois d'expérience à titre de commandant de bord en ligne de l'exploitant aérien et avoir accumulé au moins 100 heures de commandant de bord sur type;

Remarque : Les exploitants aériens établiront un nombre minimum de secteurs, selon le type d'aéronef, afin de s'assurer que l'évaluateur de type O possède un niveau suffisant d'expérience.

- (d) maintenir sa compétence à titre de commandant de bord en ligne de l'exploitant aérien;
- (e) avoir de l'expérience à titre de pilote d'entraînement ou de pilote vérificateur en tant qu'instructeur de vol, instructeur sur simulateur, commandant instructeur ou pilote vérificateur, ou démontrer une expérience militaire équivalente;
- (f) démontrer une connaissance suffisante du contenu et de l'interprétation des documents suivants :
 - (i) la partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel,
 - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC et les normes afférentes, selon le cas,
 - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
 - (iv) le document Canada Air Pilot (CAP) ou les documents équivalents de l'exploitant,
 - (v) le Supplément de vol – Canada, en particulier les procédures en cas de pannes de communication ou le document équivalent de l'exploitant,
 - (vi) le Manuel d'information aéronautique (AIM),
 - (vii) les CIACA;
- (g) démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation de la compagnie (COM), du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées (SOP), du manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM) et du manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM), le cas échéant;
- (h) démontrer une profonde connaissance du PAQ approuvé et des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes de l'exploitant aérien;
- (i) satisfaire à toutes les exigences relatives au cursus de maintien de la qualification (CQC);
- (j) dans les 12 mois de la date figurant sur formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé, satisfaire aux exigences relatives à la formation initiale et aux contrôles énoncées dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* pour évaluateurs de type O et à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation de l'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant;
- (k) en ce qui concerne les antécédents aériens d'un candidat proposé, produire des preuves (le cas échéant) des éléments suivants :
 - (i) aucun antécédent d'infraction en vertu du paragraphe 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*,
 - (ii) aucun antécédent de deux infractions ou sanctions administratives ou plus durant deux événements distincts et non connexes, en vertu du RAC,
 - (iii) intégrité et fiabilité dans le milieu de l'aviation,
 - (iv) aptitude professionnelle et interaction constructive auprès de TC,
 - (v) un bon dossier de sécurité en tant que pilote, en se fondant sur des faits consignés relatifs aux accidents ou aux incidents (notamment le SCRQEAC), si de tels documents existent;
- (l) en ce qui concerne les conflits d'intérêts, produire des preuves des éléments suivants :
 - (i) aucun conflit d'intérêts qui pourrait nuire à la capacité du candidat à remplir ses responsabilités de pilote vérificateur agréé (PVA),

- (ii) tout conflit d'intérêts potentiel doit être constaté et étayé, et des mesures sont prises pour s'assurer que la capacité du candidat à remplir ses responsabilités de PVA n'est pas compromise.
- (m) Dans des circonstances exceptionnelles et en s'appuyant sur une évaluation du risque réalisée par l'exploitant aérien, l'autorité compétente peut considérer la modification des exigences énoncées ci-dessus, s'il y a lieu.
- (n) Dans le cas particulier de l'introduction par l'exploitant aérien d'un nouveau type d'aéronef, les évaluateurs existants de type O ou les évaluateurs candidats n'auront pas 100 heures de vol avec l'exploitant aérien à titre de pilote commandant de bord sur le type d'aéronef conformément à (c) ci-dessus. Il incombe à l'exploitant aérien d'établir une base appropriée d'exigences, fondée sur les résultats de l'évaluation du risque, comme moyen d'atténuer adéquatement tout écart dans le respect des exigences particulières énoncées ci-dessus.

12.4 Exigences en matière de formation théorique

- 12.4.1 Tous les évaluateurs PAQ doivent suivre un programme initial de formation théorique PAQ, tel qu'il est prévu dans le cursus d'évaluateur de l'exploitant. Ce programme de formation théorique décrit les méthodes et les concepts employés dans un PAQ. Il comprend une formation sur l'homogénéité des évaluations (IRR) et la fiabilité de l'évaluateur désigné. Le cours initial doit inclure un module approuvé sur les « agents autorisés » pour les évaluateurs de type E.
- 12.4.2 Une liste des candidats suivant le programme de formation théorique doit être envoyée à TC à des fins de suivi.

12.5 Formation pratique et contrôles

- 12.5.1 En plus de la formation théorique, un programme de formation pratique est nécessaire. Celui-ci doit être suivi dans les 180 jours qui suivent le dernier jour du programme de formation théorique.

Remarque : L'échéance de 180 jours s'applique à un ensemble requis de formation théorique et pratique en vue d'une délégation, que ce soit initial ou révisé.

- 12.5.2 Les exigences relatives à la formation pratique et aux contrôles en vue d'effectuer des validations et des évaluations sont présentées au tableau 12-1 ci-dessous. Ce tableau présente chaque type de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ ainsi que les exigences relatives à la formation pratique et aux contrôles pour les divers pouvoirs d'évaluation.
- 12.5.3 L'exploitant aérien doit informer TC par écrit qu'un candidat proposé a suivi avec succès la partie pratique de la formation, et ce, avant que ne soit effectué le contrôle requis pour la certification initiale.
- 12.5.4 Une fois qu'un évaluateur de type V, E ou O a subi avec succès son contrôle initial, TC lui délivre une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* (annexe B). Un évaluateur peut effectuer des validations ou des évaluations seulement après avoir obtenu la délégation de pouvoirs originale et signée ou une copie scanographiée.
- 12.5.5 Les candidats évaluateurs de type E doivent observer au moins une LOE effectuée par un évaluateur de type E qualifié. Ils doivent effectuer au moins une LOE sous la supervision d'un évaluateur de type E qualifié et au moins une LOE sous la supervision d'un évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ). De plus, ils doivent effectuer une LOE contrôlée par un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC).
Remarque : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites au paragraphe 12.5.5 doit détenir une *délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E valide*.
- 12.5.6 Les candidats évaluateurs de type V doivent observer au moins une MV effectuée par un évaluateur de type E ou V. Ils doivent effectuer au moins une MV sous la supervision d'un évaluateur de type E ou V et au moins une MV sous la supervision d'un EAQ. Idéalement, les MV observées ou effectuées par le candidat comprendront une validation de la compétence

pour les manœuvres (MPV). Si le candidat proposé n'a pu observer ou effectuer une ou des MPV, la conduite appropriée d'une MPV doit faire partie de l'exposé.

Remarque : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites au paragraphe 12.5.6 doit détenir une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E ou V valide.

12.5.7 Les candidats évaluateurs de type V doivent effectuer une MV contrôlée par un ISAC. Le contrôle doit comprendre une vérification d'approche de catégorie II ou III (CAT II/III) si elle s'applique à l'exploitant aérien.

12.5.8 Les candidats évaluateurs de type O doivent observer au moins une OE contrôlée par un évaluateur de type O ou E, puis effectuer une OE contrôlée par un EAQ.

Remarque : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites au paragraphe 12.5.8 doit détenir une délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E ou O valide.

TABLEAU 12-1 : Exigences initiales relatives aux contrôles

Évaluateur de type E	<ul style="list-style-type: none"> • Observer au moins une LOE effectuée par un évaluateur de type E qualifié; • Effectuer au moins une LOE sous la supervision d'un évaluateur de type E qualifié; • Effectuer au moins une LOE sous la supervision d'un évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ); • Effectuer une LOE contrôlée par un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC).
-----------------------------	--

Remarque : Compte non tenu des exigences ci-dessus, les programmes de formation des évaluateurs PAQ intégreront toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique requises pour assumer l'éventail complet des fonctions associées à la délégation particulière demandée par le candidat. Par conséquent, en ce qui concerne la qualification d'évaluateurs de type E, le programme de formation traitera de toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique déterminées pour effectuer des LOE, MV, FLM et OE, compte tenu de l'expérience antérieure du candidat et des limites établies par l'exploitant aérien, le cas échéant, quant à la manière dont l'évaluateur de type E lui servira.

Évaluateur de type V	<ul style="list-style-type: none"> • Observer au moins une MV effectuée par un évaluateur de type E ou V qualifié; • Effectuer au moins une MV sous la supervision d'un évaluateur de type E ou V qualifié; • Effectuer au moins une MV sous la supervision d'un EAQ; Remarque : Si le candidat proposé n'a pu observer ou effectuer une ou des MPV, la conduite appropriée d'une MPV doit faire partie de l'exposé. • Effectuer une MV contrôlée par un ISAC. Remarque : Le contrôle doit comprendre une vérification d'approche de catégorie II ou III (CAT II/III) si elle s'applique à l'exploitant aérien.
-----------------------------	---

Remarque : Compte non tenu des exigences ci-dessus, les programmes de formation des évaluateurs PAQ doivent intégrer toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique requises pour assumer l'éventail complet des fonctions associées à la délégation particulière demandée par le candidat. Par conséquent, en ce qui concerne la qualification d'évaluateurs de type V, le programme de formation doit traiter de toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique déterminées pour effectuer des MV et des FLM.

Évaluateur de type O	<ul style="list-style-type: none"> • observer au moins une OE contrôlée par un évaluateur de type O ou E; • Effectuer une OE contrôlée par un EAQ.
-----------------------------	--

12.6 Évaluateur de type E – formation de transition et surveillance

12.6.1 Les évaluateurs de type E qui respectent les exigences de maintien de la compétence de vol précisées au chapitre 6 – Maintien de la qualification des évaluateurs, peuvent obtenir une délégation de pouvoirs d'évaluateur de type E pour un autre type d'aéronef. Pour obtenir cette délégation de pouvoirs supplémentaire, l'évaluateur de type E doit :

- (a) effectuer au moins une LOE pour le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoirs supplémentaire sous la supervision d'un évaluateur de type E;
- (b) effectuer une LOE pour le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoirs supplémentaire, contrôlée par un ISAC.

12.6.2 Lors d'une demande de délégation de pouvoirs supplémentaire d'évaluateur PAQ, l'exploitant aérien doit fournir à l'autorité compétente l'information précisée à 3.2.

12.6.3 Le processus d'approbation de révisions à la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ est précisé à 5.2.

12.7 Évaluateur de type V – formation de transition et surveillance

12.7.1 Les évaluateurs de type V qui respectent les exigences de maintien de la compétence de vol précisées au chapitre 6 – Maintien de la qualification des évaluateurs, peuvent obtenir une délégation de pouvoirs d'évaluateur de type V pour un autre type d'aéronef. Pour obtenir cette délégation de pouvoirs supplémentaire, l'évaluateur de type V doit :

- (a) effectuer au moins une MV pour le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoirs supplémentaire sous la supervision d'un évaluateur de type V ou E;
- (b) effectuer une MV pour le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoirs supplémentaire, contrôlée par un ISAC.

Remarque : Le contrôle doit comprendre une vérification d'approche de catégorie II ou III (CAT II/III) si elle s'applique à l'exploitant aérien.

12.7.2 Lors d'une demande de délégation de pouvoirs supplémentaire d'évaluateur PAQ, l'exploitant aérien doit fournir à l'autorité compétente l'information précisée à 3.2.

12.7.3 Le processus d'approbation de révisions à la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ est précisé à 5.2.

12.8 Évaluateur de type O – formation de transition et surveillance

12.8.1 Les évaluateurs de type O qui respectent les exigences de maintien de la compétence de vol précisées au chapitre 6 – Maintien de la qualification des évaluateurs, peuvent obtenir une délégation de pouvoirs d'évaluateur de type O pour un autre type d'aéronef. Pour obtenir cette délégation de pouvoirs supplémentaire, l'évaluateur de type O doit :

- (a) effectuer une OE pour le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoirs supplémentaire, contrôlée par un EAQ.

- 12.8.2 Lors d'une demande de délégation de pouvoirs supplémentaire d'évaluateur PAQ, l'exploitant aérien doit fournir à l'autorité compétente l'information précisée à 3.2.
- 12.8.3 Le processus d'approbation de révisions à la délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ est précisé à 5.2.

CHAPITRE 13 – ÉTABLISSEMENT DU RAPPORT ET DE LA DEMANDE

13.1 Rapport et demande requis pour la délivrance d'une licence

- 13.1.1 La réussite d'une validation de manœuvres (MV) et une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) confirme que le stagiaire a satisfait aux exigences en matière d'habiletés pour la délivrance d'une qualification de type et d'une qualification de vol aux instruments, le cas échéant, ou pour le maintien d'une qualification existante de vol aux instruments.
- 13.1.2 Pour que la délivrance d'une licence ait lieu, les documents suivants sont nécessaires, selon le cas :
- (a) le formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E);
 - (b) le formulaire 26-0083, *Demande d'approbation de qualification*.
- 13.1.3 Après avoir effectué une LOE, l'évaluateur de type E doit remplir le formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E) dans les cas suivants :
- (a) le candidat demande une qualification initiale de vol aux instruments;
 - (b) le candidat demande une qualification de type;
 - (c) le candidat a échoué à la LOE et doit suivre une formation additionnelle puis subir une nouvelle LOE;
 - (d) le candidat est un évaluateur de type E ou V non employé par l'exploitant aérien; TC a donc besoin de l'information à des fins de suivi et de validation.
- 13.1.4 L'évaluateur de type E doit remplir le formulaire 26-0083, *Demande d'approbation de qualification* dans les cas suivants, s'il y a lieu :
- (a) le candidat demande une qualification de vol aux instruments initiale;
 - (b) le candidat demande une qualification de type.

13.2 Remplir le rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote (26-0249)

- 13.2.1 Le formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E) était conçu à l'origine pour le contrôle classique de la compétence des pilotes. Lorsque le formulaire sert à consigner une LOE, il y a plusieurs différences importantes. En particulier, plusieurs cases prévues pour l'entrée de données sont sans objet (S.O.). De plus, certains commentaires écrits ne concernant que les LOE sont nécessaires.
- 13.2.2 Les lignes directrices suivantes sont à suivre pour remplir le formulaire 26-0249, *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (annexe E).

Nom du candidat	Le nom au complet doit être celui apparaissant sur la licence valide
N° de licence du candidat	Doit concorder avec les documents existants
Nom du pilote vérificateur/simulateur TC/PVA/DACP	Doit concorder avec les documents existants Les évaluateurs de type E doivent remplir le cercle « PVA ».
N° de licence de l'évaluateur PAQ	Doit concorder avec les documents existants
Nom du pilote vérificateur/aéronef Exploitant/Unité de formation au pilotage	S.O. Doit concorder avec les documents existants
N° de dossier (5282-_____)	Doit concorder avec les documents existants
Qualification aux instruments actuelle/	
Groupe et date d'échéance	S.O.

CCP actuel et date d'échéance	S.O.
Examen médical vérifié	À cocher obligatoirement
Type aéronef	À annoter obligatoirement du type d'aéronef pertinent <i>Remarque : Pour les indicatifs de types d'aéronefs, consulter la norme 421 du RAC – Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite</i>
Immatr. aéronef	S.O.
N° ID sim.	À annoter obligatoirement du n° d'identification du simulateur
N° de script	S.O. – Les détails sur le scénario sont inscrits dans la zone Commentaires – Évaluation générale.
Contrôle de la compétence du pilote	Remplir le cercle « multipilote »
Initiale/périodique/avancement/ VFR seulement	Le cas échéant
Fonction	Le cas échéant <i>Remarque : Attention à la sélection appropriée de P/O (premier officier) et PRC (pilote de relève en croisière). Il faut sélectionner PRC lorsqu'un programme approprié de formation propre aux PRC ou un scénario de LOE propre aux PRC est utilisé; il faut sélectionner P/O lorsqu'un programme de formation approuvé normal de P/O ou un scénario de LOE propre aux P/O est utilisé, sans égard au fait que l'exploitant aérien pourrait employer ultérieurement la personne uniquement comme PRC aux opérations en ligne.</i>
Qualification de type	Selon le cours de qualification <i>Remarque : Si le candidat demande une qualification de type limitée à des fonctions de PRC, il faut cocher « Qualification de type » et « PRC ».</i>
Limites de décollage	S.O.
Limites d'atterrissage	S.O.
Formation au sol/formation au vol/ examens	S.O.
PAQ	À remplir obligatoirement pour désactiver le balayage des points de vérification (1 à 27).
Points de vérification (1 à 27)	S.O. Points désactivés en remplissant le cercle « PAQ »
Simulateur de CCP	
Réussite/Échec	À remplir obligatoirement, selon le cas.
Aéronef de CCP	
Réussite/Échec	S.O.
IFR Réussite/Échec	S.O.
Groupe (IFR)	
Changement d'adresse et de numéro de téléphone	S'il y a lieu

N° de reçu	S'il y a lieu
Signature du pilote vérificateur (simulateur)/date/temps de vol	L'évaluateur doit signer le formulaire et inscrire la date et le temps de vol en simulateur.
Signature du pilote vérificateur (aéronef)/date/temps de vol	S.O.
Date du test en vol	Inscrire la date de la LOE.
CCP valide jusqu'au	Dorénavant, LOE VALIDE JUSQU'AU. La période de validité d'une LOE est fonction de la période d'évaluation (se reporter au chapitre 11 pour les détails). L'évaluateur doit biffer « CCP » à l'encre et inscrire « LOE ».
IFR valide jusqu'au	À ne pas remplir
Commentaires – évaluation générale	Doit comprendre le numéro de scénario ou de référence de la MV et la LOE. Si une LOE est notée « insatisfaisante », l'évaluateur doit ajouter les renseignements suivants concernant le(s) item(s) OCR/OCS qui ont fait l'objet d'une note « insatisfaisante ». Ces informations sont indispensables pour justifier l'Avis envoyé par le Ministre: <ul style="list-style-type: none"> • les OCR/OCS jugés insatisfaisants (et le numéro, le cas échéant); • l'énoncé et le numéro de référence des normes justifiant l'échec (il est également permis de mentionner une tolérance énoncée à 10.6 qui n'a pas été respectée); • un énoncé quant à l'ampleur de l'erreur, l'action ou l'omission. Voici un exemple de commentaires formulés sur un OCR/OCS jugé insatisfaisant : <ul style="list-style-type: none"> • Élément 2.4 – Effectuer une approche de non-précision; • Énoncé de normes 231 – Conserver une altitude minimale de sécurité; • Le candidat a franchi le repère d'approche finale (FAF) à une altitude inférieure de 300 pieds par rapport à l'altitude minimale publiée. Aucun autre commentaire n'est à inscrire sur le formulaire.

13.3 Remplir une demande d'approbation de qualification (26-0083)

13.3.1 Les lignes directrices suivantes sont à suivre pour remplir le formulaire 26-0083, *Demande d'approbation de qualification*.

N° de dossier	Vérifier l'exactitude du numéro de dossier 5802.
N° de licence	Doit concorder avec les documents existants
Date de naissance	Doit concorder avec les documents existants

Catégorie médicale Il faut un certificat médical de catégorie 1.

PARTIE A

Nom au complet Le nom au complet doit concorder avec celui de la licence actuelle; sinon, tout changement doit être justifié par un exemplaire d'un document attestant d'un changement légal de nom ou par l'original d'une « Déclaration de nom – Permis/licence du personnel – Aviation civile ».

Adresse Vérifier l'adresse entière.

Catégorie d'aéronef Cocher la case appropriée.

Qualification(s) demandée(s) Cocher la case appropriée (doit concorder avec les parties B, C et D).

Date/Signature S'assurer que le formulaire est daté et signé par le demandeur.

PARTIE B

Vérifier les indications relatives à la qualification demandée. Dans l'indécision, certains demandeurs cochent par erreur plus d'une case. Un examen de la partie C peut aider à clarifier la qualification demandée.

Vérifier l'expérience se rapportant à la qualification demandée. Se reporter à l'article 421.40 (concernant les qualifications de type) et l'article 421.46 (concernant les qualifications de vol aux instruments, le cas échéant) de la norme 421 du RAC.

PARTIE C

Toute qualification doit être recommandée par une personne qualifiée.

PARTIE D

Cette partie n'est pas obligatoire, mais elle est à remplir si la licence du demandeur a été annotée pour une période de 90 jours (trois mois civils). Si elle est remplie, vérifier qu'elle est complète.

PARTIE E

Cette partie est à l'usage exclusif du personnel de TC affecté à la délivrance des licences et ne doit pas être remplie par le demandeur ni par la personne qui en recommande la qualification.

13.4 Approbation de la licence d'un candidat ayant réussi

13.4.1 Après avoir confirmé que toutes les exigences réglementaires sont respectées, l'évaluateur de type E, à titre d'agent autorisé, peut signer et par conséquent, certifier la licence de pilote du candidat (en remplissant le champ dans le carnet de documents d'aviation où la prochaine étiquette de licence sera collée), ou lui remettre une carte de *Certification d'avantages supplémentaires* à l'une des fins suivantes :

- (a) délivrer une qualification de type;
- (b) délivrer une qualification initiale de vol aux instruments.

13.4.2 Cette certification par un agent autorisé a pour effet d'accorder des privilèges supplémentaires pendant une période de 90 jours à partir de la date de certification.

13.5 Redevance

13.5.1 La redevance prévue à l'article 104.01, annexe IV du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) doit être remise conformément aux procédures administratives régionales une fois qu'un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) signe le formulaire 26-0249, *Rapport du test*

en vol – Contrôle de la compétence du pilote (Annexe E) ou le formulaire 26-0083, Demande d'approbation de qualification.

CHAPITRE 14 – GESTION DES DONNÉES DU PAQ

14.1 Renseignements généraux

14.1.1 Ce chapitre présente des lignes directrices générales pour la gestion des données sur le rendement ou la compétence dans le cadre d'un programme avancé de qualification (PAQ).

14.2 Exigence réglementaire

14.2.1 Dans le cadre d'un PAQ, l'exploitant aérien est tenu de faire la collecte et l'analyse d'information sur le rendement de ses équipages de conduite, instructeurs et évaluateurs. Les processus de collecte, d'analyse et de compte rendu des données qui sont employés par l'exploitant aérien doivent être acceptables à TC. Les données permettront à l'exploitant et à TC de déterminer si la forme et le contenu des activités de formation et d'évaluation répondent avec satisfaction aux objectifs globaux du cursus. Une bonne gestion des données est nécessaire pour déterminer si un PAQ répond à ses objectifs.

14.3 Validation

14.3.1 Le PAQ a pour but principal d'assurer la formation et la qualification réellement fondées sur les compétences. Des objectifs de rendement sont systématiquement élaborés et tenus à jour et ensuite, validés en continu par la collecte et l'évaluation de données empiriques sur le rendement. La collecte et l'analyse de données, soit la gestion des données, font donc partie intégrante du PAQ.

14.4 Définition

14.4.1 La gestion de données peut être classée dans deux grandes catégories :

- (a) dossiers personnels de qualification;
- (b) données sur le rendement et la compétence.

14.5 Dossiers personnels de qualification

14.5.1 Il s'agit de dossiers identifiables et tenus à jour en suffisamment de détails sur chacun des membres d'équipage de conduite, instructeurs et évaluateurs qualifiés ou en train de se qualifier dans le cadre d'un PAQ. Ces dossiers constatent le moment où la personne a répondu aux exigences du cursus pertinent au rôle opérationnel qui lui est affecté ainsi que la manière dont la personne l'a fait.

14.5.2 Ils peuvent aussi contenir des renseignements démographiques et des antécédents professionnels ainsi que de l'information sur les leçons et les modules suivis. Les exploitants aériens peuvent gérer un système manuel ou informatisé de tenue de dossiers. Le processus de tenue de dossiers dans le cadre d'un PAQ n'est pas différent du processus classique de tenue de dossiers.

14.6 Données sur le rendement et la compétence

14.6.1 Dans un PAQ, il faut non seulement un processus classique de tenue de dossiers tel qu'il est décrit ci-dessus, mais également l'établissement d'une base de données des rendements et compétences (PPDB) distincte. Les fichiers de la PPDB sont dépersonnalisés et tenus séparément des dossiers personnels de qualification.

14.6.2 L'information dépersonnalisée représente les résultats quant à la capacité d'une personne à répondre avec succès aux objectifs de rendement de chaque cursus. L'information est saisie au cours d'épreuves de validation et d'évaluation alors qu'un membre d'équipage poursuit un

cursus du PAQ. Les données sont obtenues sur le rendement de chaque membre d'équipage et sont versées collectivement dans la PPDB.

- 14.6.3 Ces données sont utilisées pour analyser les programmes de formation ou des groupes de participants et non pas pour suivre des résultats personnels. La collecte et l'analyse fructueuses de ces données permettront à l'exploitant aérien de repérer et de corriger des problèmes, de valider les cursus du PAQ et de relever de nouvelles tendances.

14.7 Vue d'ensemble

- 14.7.1 Dans un PAQ, la gestion des données est un processus permanent de collecte, de saisie, de présentation et d'analyse de données.

14.8 Collecte de données

- 14.8.1 Aux fins du PAQ, tous les cursus doivent faire l'objet d'une collecte de données. Les détails sont présentés dans le Plan approuvé de gestion des données PAQ de l'exploitant aérien, qui est intégré au Plan de mise en œuvre et d'exploitation.
- 14.8.2 La collecte de données se fait lors de chaque épreuve de validation et d'évaluation. Ces données consistent en des objectifs de compétences cotés au moyen d'un barème d'évaluation auquel sont associés des codes justificatifs (s'il y a lieu). Les exigences relatives à la collecte de données sur le PAQ varieront selon le cursus, le type d'activité du cursus (formation, validation ou évaluation), le participant (membre d'équipage, instructeur ou évaluateur) et les objectifs de gestion en général pour l'application des données. Toutes les données obtenues sur le rendement pour chaque objectif de compétence doivent être pertinentes aux normes de qualification applicables du PAQ qui sont formulées pour les activités de formation et d'évaluation.
- 14.8.3 Pour chaque membre d'équipage de conduite, instructeur ou évaluateur engagé dans un cursus de qualification ou de maintien de la qualification, TC doit pouvoir associer les fichiers de données applicables à cette personne et à son cursus, soit par regroupement logique des fichiers, soit par liaison au moyen d'un indice commun dépersonnalisé, mais non pas par nom.

14.9 Saisie des données

- 14.9.1 Toutes les données sur le rendement et la compétence collectées au cours du PAQ sont saisies dans la PPDB de l'exploitant aérien. Normalement, il s'agit d'une base de données électronique conçue pour faciliter l'analyse, la comparaison et le compte rendu.
- 14.9.2 Les facteurs régissant la saisie comprennent la méthode, le matériel et les logiciels nécessaires à la saisie des données ainsi que le matériel et les logiciels qu'exigent le stockage et l'utilisation des données. Toute méthode de saisie se caractérise par ses avantages, ses inconvénients et ses coûts.
- 14.9.3 Le concept de base de données est laissé à la discrétion de l'exploitant aérien, à condition qu'il permette de générer la table de rapport requise de manière acceptable pour TC.

14.10 Présentation des données

- 14.10.1 TC a établi les exigences minimales pour la présentation de données dépersonnalisées par cursus.
- 14.10.2 Les données sont présentées par voie électronique; sinon, on y donne accès directement en ligne à l'unité de TC chargée de recevoir les fichiers de données de PAQ. Les données sont à compiler en blocs d'un mois civil et à rendre dans les deux mois qui suivent la collecte. TC analysera les données dépersonnalisées au moyen d'interrogations et de rapports informatisés de type courant pour déterminer les tendances du rendement du PAQ.
- 14.10.3 La CDRT contient une liste de 20 champs qui sont présentés pour chaque élément mesuré, soit un fichier pour chacun. Un élément mesuré est une manœuvre, une tâche, une procédure ou un

jeu d'événements et constitue la composante principale pour l'analyse des données. Ces champs permettent de constituer un dossier des résultats du rendement de chaque élément mesuré ainsi que des données complémentaires aux fins d'analyse et de rapports. Certains champs de données complémentaires (indicatif de la ligne aérienne, cursus, etc.) se répètent pour chaque dossier et peuvent être générés automatiquement à partir d'un programme d'interrogation ou d'un logiciel. Chacun des champs de la CDRT doit contenir une entrée alphanumérique, numérique ou textuelle.

- 14.10.4 Étant donné les caractéristiques uniques du PAQ de chaque exploitant aérien, TC, en consultation avec l'exploitant aérien, peut exiger la collecte de données supplémentaires s'il le juge approprié.

14.11 Coursus de qualification

- 14.11.1 En ce qui concerne le cursus de qualification (y compris un cursus secondaire, le cas échéant), l'exploitant aérien doit mettre à la disposition de TC au minimum les données suivantes sur le PAQ :
- (a) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite suivant une formation, pour chaque module de validation progressive autre que l'évaluation opérationnelle en ligne (LOE), par identificateur respectif de module de validation;
 - (b) Les données dépersonnalisées pour chaque membre d'équipage de conduite évalué dans le cadre d'une LOE, un seul fichier électronique pour les codes d'identification du commandant/premier officier/pilote de réserve en croisière/second officier/mécanicien navigant (ou remplaçant qualifié) et pour chaque pilote évalué;
 - (c) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite soumis à une LOE.

14.12 Coursus de maintien de la qualification

- 14.12.1 En ce qui concerne le cursus de maintien de la qualification (y compris un cursus secondaire, le cas échéant), l'exploitant aérien doit mettre à la disposition de TC au minimum les données suivantes sur le PAQ :
- (a) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite suivant une formation sur des manœuvres à l'improviste (FLM) (s'il y a lieu);
 - (b) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite suivant une formation sur la validation de manœuvres (MV);
 - (c) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite évalué dans le cadre d'une LOE, un seul fichier électronique pour les codes d'identification du commandant/premier officier/pilote de réserve en croisière/second officier/mécanicien navigant (ou remplaçant qualifié) et pour chaque pilote évalué;
 - (d) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite présent lors d'une évaluation en ligne (OE) : les données de rendement qui reflètent directement le contenu du formulaire d'OE approuvé par TC.
- 14.12.2 Les exigences relatives à la présentation de données du PAQ sont décrites en détail à 6.2.4 de la pièce jointe à la Lettre de politique 169 – *Document d'élaboration et de mise en œuvre du programme avancé de qualification (PAQ)*. Cette lettre de politique peut être consultée sur le site Web de TC.

14.13 Analyse de données

- 14.13.1 Les utilisateurs principaux de rapports de données sont :
- (a) les membres du personnel de l'exploitant;
 - (b) Transports Canada.

14.14 Analyse des données par l'exploitant aérien

- 14.14.1 Dans le cadre d'un PAQ, il faut que la collecte de données par l'exploitant aérien à ses propres fins de contrôle des cursus appuie un plus grand nombre de fonctions d'analyse détaillée et de diagnostic que les données collectées pour présentation à TC. Celui-ci s'attend à ce que l'exploitant aérien fasse une analyse approfondie de l'efficacité de la formation offerte.
- 14.14.2 La présentation des données se fonde sur une analyse de la PPDB afin de fournir de l'information sur le cursus et les groupes de participants (membres d'équipage de conduite, instructeurs et évaluateurs). Une fois les données collectées et saisies dans le PPDB, une analyse est à faire de l'ensemble de l'information. L'analyse statistique des données sur la compétence permet à un exploitant aérien de faire une évaluation interne de son rendement.
- 14.14.3 Les exploitants aériens adapteront les processus et les méthodes ci-dessus en fonction de leurs besoins respectifs. Les processus de collecte de données et d'évaluation du rendement de chaque exploitant aérien sont à mettre au point au fur et à mesure, en fonction de son expérience pratique. Autrement dit, les mesures et les processus sont à optimiser de manière itérative afin d'établir le discernement nécessaire quant au rendement des membres d'équipage pour un contrôle efficace de la qualité des cursus du PAQ.

14.15 Analyse des données par Transports Canada

- 14.15.1 Les données présentées à TC sont principalement celles sur les cotes et les codes justificatifs associés à des mesures du rendement effectuées lors d'épreuves de validation et d'évaluation, ainsi que des données complémentaires. Les données présentées à TC dans diverses tables décrites dans la pièce jointe à la Lettre de politique 169 sont analysées et permettent aux inspecteurs principaux des opérations (IPO) et d'autres membres du personnel de TC de faire une analyse des tendances afin de suivre l'efficacité du programme en général.

LISTE D'ANNEXES

Annexe A : Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ

Annexe B : Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ

Annexe C : Calendrier mensuel des validations et évaluations

Annexe D : Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ

Annexe E : Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote (26-0249)

Annexe F : Lettre de révocation

ANNEXE A : DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR – PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION

Se reporter au formulaire numéro 26-0843 disponible au :

<http://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/recherche>

ANNEXE B : DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR – PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION

Pour obtenir copie du présent gabarit, veuillez acheminer votre demande à AARO-ACP/AQP@tc.gc.ca.

ANNEXE C : CALENDRIER MENSUEL DES VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS

Se reporter au formulaire numéro 26-0845 disponible au :

<http://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/recherche>

ANNEXE D : RAPPORT DE CONTRÔLE D'UN ÉVALUATEUR PAQ

GUIDE DE L'UTILISATEUR

Se reporter à la circulaire d'information (CI) N° 700-051, disponible au :

<https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/centre-reference/circulaire-information/ci-700-051.html>

ANNEXE E : RAPPORT DE TEST EN VOL – CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DU PILOTE (26-0249)

Se reporter au formulaire numéro 26-0249 disponible au :

<http://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/recherche>

ANNEXE F : LETTRE DE RÉVOCATION

Pour obtenir copie du présent gabarit, veuillez acheminer votre demande à AARO-ACP/AQP@tc.gc.ca.