



Transports  
Canada

Transport  
Canada



TP 14672F  
(02/2007)

# MANUEL DE L'ÉVALUATEUR PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION

TC-1002291



Canada

**© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2007.**

Cette publication peut être reproduite sans autorisation dans la mesure où la source est indiquée en entier.

TP 14672F  
(02/2007)

TC-1002291

## **AVANT-PROPOS**

---

Le présent manuel renferme les politiques, les procédures et les lignes directrices se rapportant aux évaluateurs du programme avancé de qualification (PAQ), et il est publié à l'intention des inspecteurs de Transports Canada, 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 des gestionnaires régionaux de l'Aviation commerciale et d'affaires (GRACA) ou du chef de l'Inspection des entreprises de transport aérien, et ils sont agréés par ceux-ci.

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 inspecteurs de Transports Canada 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.

Don Sherritt

Directeur

## **REGISTRE DES MODIFICATIONS**

---

<b>Numéro de modification</b>	<b>Date</b>	<b>Pages visées</b>	<b>Date d'enregistrement</b>	<b>Initiales</b>

## **TABLE DES MATIÈRES**

---

<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>II</b>
<b>REGISTRE DES MODIFICATIONS</b> .....	<b>III</b>
<b>SIGLES ET ACRONYMES</b> .....	<b>IX</b>
<b>DÉFINITIONS</b> .....	<b>XIII</b>
<b>CHAPITRE 1 – PROGRAMME D’ÉVALUATEUR PAQ (PEPAQ)</b> .....	<b>1</b>
1.1 Description du programme .....	1
1.2 Évaluateurs .....	2
1.3 Agents autorisés.....	3
1.4 Conflit d’intérêts .....	3
<b>CHAPITRE 2 – POLITIQUE RELATIVE À LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ</b> .....	<b>5</b>
2.1 Politique relative à la Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ .....	5
2.2 Types de pouvoirs.....	5
2.3 Évaluateur de type E.....	5
2.4 Évaluateur de type V .....	5
2.5 Évaluateur de type O .....	6
2.6 Pouvoirs de l’évaluateur .....	6
2.7 Limites des pouvoirs d’un évaluateur dans l’exécution d’une validation ou d’une évaluation.....	6
2.8 Délégation de pouvoirs invalide d’un évaluateur PAQ .....	7
2.9 Révocation administrative d’une Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ .....	8
2.10 Annulation, suspension ou refus de renouvellement .....	8
2.11 Rétablissement de l’accréditation .....	10
2.12 Demande de révision .....	10
2.13 Perte de catégorie médicale .....	11
<b>CHAPITRE 3 – PROCÉDURES DE DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ</b> .....	<b>13</b>
3.1 Soumission du formulaire Demande de Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ.....	13
3.2 Révision de la Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ .....	14
<b>CHAPITRE 4 – PROCÉDURES D’AGRÉMENT DE TRANSPORTS CANADA</b> .....	<b>15</b>
4.1 Examen du formulaire Demande de Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ .....	15
4.2 Exposé de l’inspecteur de TC à l’occasion d’une nomination initiale.....	15
4.3 Contrôle initial d’un évaluateur PAQ .....	16
4.4 Agrément de la demande d’évaluateur PAQ .....	17
<b>CHAPITRE 5 – DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ</b> .....	<b>19</b>
5.1 Délivrance d’une Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ .....	19
5.2 Révision d’une Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ .....	20

<b>CHAPITRE 6 – EXIGENCES CONCERNANT LES CONTRÔLES DES ÉVALUATEURS</b>	<b>21</b>
6.1 Généralités .....	21
6.2 Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type E.....	21
6.3 Procédures de contrôle d'un évaluateur de type E.....	22
6.4 Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type V .....	23
6.5 Procédures de contrôle d'un évaluateur de type V .....	23
6.6 Exigences relatives au contrôle périodique d'un évaluateur de type O .....	24
6.7 Procédures de contrôle d'un évaluateur de type O .....	25
6.8 Programme de formation périodique d'un évaluateur PAQ approuvé .....	26
<b>CHAPITRE 7 – RESPONSABILITÉS D'UN EXPLOITANT</b>	<b>29</b>
7.1 Dossiers d'un exploitant .....	29
7.2 Responsabilités d'un exploitant en matière de notification .....	29
<b>CHAPITRE 8 – VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS</b>	<b>31</b>
8.1 Généralités .....	31
8.2 Validations.....	31
8.3 Validation de la connaissance des systèmes (SKV) .....	32
8.4 Validation de procédures (PV) .....	32
8.5 Validation de manœuvres (MV) .....	33
8.6 Validation de la compétence pour les manœuvres (MPV) .....	33
8.7 Validation et formation – manœuvres (MTV).....	35
8.8 Manœuvres à l'improviste (FLM) .....	37
8.9 Évaluations .....	37
8.10 Évaluation opérationnelle en ligne (LOE).....	38
8.11 Évaluation en ligne (OE) .....	40
<b>CHAPITRE 9 – CONDUITE DES VALIDATIONS ET DES ÉVALUATIONS</b>	<b>43</b>
9.1 Généralités .....	43
9.2 Principes d'évaluation.....	44
9.3 Concept d'équipage de conduite.....	45
9.4 Appréciations.....	46
9.5 Exposé pré-vol – Validation ou évaluation effectuée en simulateur .....	46
9.6 Exposé pré-vol – Évaluation en ligne (OE).....	48
9.7 Procédures d'exposé après vol .....	48
9.8 Appréciation générale « Échec » .....	50
9.9 Procédures administratives de suspension de LOE et de qualification de vol aux instruments	52

<b>CHAPITRE 10 – NORMES D’ÉVALUATION.....</b>	<b>55</b>
10.1 Généralités .....	55
10.2 Présentation de l’échelle d’évaluation et de notation .....	55
10.3 Exemple d’échelle de notation à quatre échelons .....	56
10.4 Codes justificatifs d’une évaluation.....	58
10.5 Éléments à évaluer .....	59
10.6 Tolérances.....	61
10.7 Validations et évaluations - Généralités .....	62
10.8 Phases de vol normalisées.....	63
10.9 Planification du vol.....	64
10.10 Pré-vol.....	65
10.11 Démarrage moteur/Départ .....	65
10.12 Roulage au départ .....	65
10.13 Planification du vol, pré-vol, démarrage moteur/départ et roulage au départ.....	66
10.14 Décollage .....	66
10.15 Décollage interrompu .....	67
10.16 Montée initiale .....	68
10.17 Montée en route .....	69
10.18 Vol de croisière.....	69
10.19 Virages serrés.....	70
10.20 Procédures d’amorce de décrochage et procédures de décrochage .....	70
10.21 Attente.....	70
10.22 Descente.....	72
10.23 Montée en route, vol de croisière, descente.....	72
10.24 Approche.....	73
10.25 Approches aux instruments.....	73
10.26 Approche NDB .....	75
10.27 VOR/LOC/LOC BC .....	75
10.28 Fautes courantes – Approches de non-précision.....	76
10.29 Approche ILS.....	76
10.30 Approche GPS/RNAV .....	77
10.31 Fautes courantes – Approches de précision.....	77
10.32 Approches indirectes .....	77
10.33 Remise des gaz .....	78
10.34 Atterrissage .....	79
10.35 Roulage à l’arrivée.....	80
10.36 Arrivée/arrêt moteur .....	80
10.37 Après vol.....	81
10.38 Fermeture du vol.....	81
10.39 Situations anormales et d’urgence .....	81

<b>CHAPITRE 11 – PÉRIODES DE VALIDITÉ, RENOUVELLEMENTS ET PROLONGATIONS .....</b>	<b>83</b>
11.1 Cycles de maintien de la qualification .....	83
11.2 Périodes d'évaluation.....	83
11.3 Périodes de formation .....	84
11.4 Renouvellements.....	86
11.5 Prolongations .....	86
11.6 Double qualification .....	86
11.7 Évaluation en ligne (OE) .....	87
11.8 Validation de programme .....	88
<b>CHAPITRE 12 – EXIGENCES INITIALES RELATIVES À UN ÉVALUATEUR PAQ .....</b>	<b>89</b>
12.1 Qualifications des évaluateurs de type E .....	89
12.2 Qualifications des évaluateurs de type V.....	90
12.3 Qualifications des évaluateurs de type O.....	92
12.4 Exigences en matière de formation théorique.....	93
12.5 Formation pratique et contrôles .....	93
12.6 Évaluateur de Type E – Formation de transition et surveillance.....	96
12.7 Évaluateur de type V - Formation de transition et surveillance .....	96
12.8 Évaluateur de type O - Formation de transition et surveillance .....	97
<b>CHAPITRE 13 – ÉTABLISSEMENT DU RAPPORT ET DE LA DEMANDE.....</b>	<b>98</b>
13.1 Rapport et demande requis pour la délivrance d'une licence .....	98
13.2 Manière de remplir le Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote (26-0249) .....	98
13.3 Manière de remplir une Demande d'annotation de qualification (26-0083).....	102
13.4 Annotation de la licence d'un candidat ayant réussi.....	103
13.5 Redevance.....	103
<b>CHAPITRE 14 – GESTION DES DONNÉES PAQ.....</b>	<b>104</b>
14.1 Contexte.....	104
14.2 Exigences réglementaires .....	104
14.3 Validation .....	104
14.4 Définition.....	104
14.5 Dossiers de qualification personnels.....	104
14.6 Données sur le rendement et la compétence .....	105
14.7 Aperçu.....	105
14.8 Collecte des données.....	105
14.9 Saisie des données .....	106
14.10 Présentation de données.....	106
14.11 Coursus de qualification .....	107
14.12 Coursus de maintien de la qualification.....	107
14.13 Analyse de données .....	109
14.14 Exploitant aérien.....	109

14.15 Analyse des données par Transports Canada.....	110
<b>LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>111</b>
Annexe A – Demande de Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ.....	112
Annexe B – Délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ.....	118
Annexe C – Calendrier mensuel des validations et évaluations .....	120
Annexe D – Rapport de contrôle d’un évaluateur PAQ (26-0720).....	121
Annexe E – Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote (26-0249) .....	125
Annexe F – Lettre de révocation .....	126

## **SIGLES ET ACRONYMES**

---

(utilisés dans le PAQ et dans l'ensemble du document)

ACA	Aviation commerciale et d'affaires
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
CAP	Canada Air Pilot
CBT	dispositif de formation assistée par ordinateur
CCP	contrôle de compétence pilote
CDRT	Table de rapport de données canadiennes
CIACA	Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires
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
DA/H	altitude/hauteur de décision
DH	hauteur 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)
FAF	repère d'approche finale
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
FTD	dispositif d'entraînement de vol
FVEA	Formation de vol et éducation aéronautique (base de données tenue à jour par Transports Canada)
GPPAQ	gestionnaire de programme PAQ
GPWS	dispositif avertisseur de proximité du sol
GRACA	gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires
I&O	plan de mise en œuvre et d'exploitation
I/E	instructeur/évaluateur
IAQ	instructeur de l'assurance de la qualité
IFR	règles de vol aux instruments
ILS	système d'atterrissage aux instruments
IOE	expérience opérationnelle initiale
IOETC	commandant instructeur – expérience opérationnelle initiale
IPE	inspecteur principal de l'exploitation
IRR	homogénéité des évaluations
ISD	élaboration de systèmes pédagogiques
ITA	inspecteur des transporteurs aériens
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
MATS	calendrier directeur de transition du Programme avancé de qualification
MAWP	point de cheminement d'approche interrompue
MDA	altitude minimum de descente
MPDLP	manuel des procédures de délivrance des licences du personnel
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	objectif de compétence résultant
OCS	objectif de compétence secondaire
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
PNF	pilote non aux commandes
PPDB	base de données des rendements et compétences
PRC	pilote de relève en croisière
PS	habiletés psychomotrices
PV	validation de procédures
PVA	pilote vérificateur agréé
PVAD	pilote vérificateur agréé désigné
QC	cursus de qualification
QRH	manuel de référence rapide
RAC	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>
RAIM	contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RNAV	navigation de surface
RRLOE	évaluation opérationnelle en ligne rapide et reconfigurable
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
SINCA	Système d'information national des compagnies aériennes
SKV	validation de la connaissance des systèmes
SO	second officier
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)
TATC	Tribunal d'appel des transports du Canada
TC	Transports Canada
TCAS	système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions
VOR	radiophare omnidirectionnel VHF

## DÉFINITIONS

---

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

**AGENT AUTORISÉ** – 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 ou en remplissant une fiche Attestation conférant des privilèges supplémentaires (26-0267).

**ANALYSE PÉDAGOGIQUE** – 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** – 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)** – Programme conçu pour recevoir et analyser les données des opérations aériennes, visant à identifier et atténuer des dangers potentiels pouvant compromettre la sécurité.

**ATTITUDE** – Disposition psychologique durable qui influe sur les choix de la personne dans ses actions personnelles à l'égard d'un objet, d'une autre personne ou d'un événement.

**AUTORITÉ COMPÉTENTE** – Le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, le surintendant régional, Aéronefs ou le chef, Inspection des entreprises de transport aérien, selon le cas.

**BASE DE DONNÉES DE VÉRIFICATION DE PROGRAMME (PADB)** – 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)** – 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** – Personne désignée par un exploitant aérien comme candidat pour être nommé au poste d'évaluateur PAQ de TC.

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

**COMPORTEMENT OBSERVABLE** – 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** – 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** – Conditions dont la présence caractérise le début d’un événement.

**CONDUITE** – Rôle actif joué aux différentes 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** – Informations spécifiques 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** – 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** – Période au cours de laquelle tous les membres d’équipage suivent la formation et subissent l’évaluation se rapportant à tous les objectifs de compétence.

**DEMANDEUR** – 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)** – 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** – Données qui ne peuvent pas être associées au nom d’une personne. Également appelées Données dépersonnalisées.

**DONNÉES DÉPERSONNALISÉES** – Données qui ne peuvent pas être associées au nom d’une personne. Également appelées Données anonymes.

**ÉLABORATION DE SYSTÈMES PÉDAGOGIQUES** – 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 DE LEÇON OU SUJET** – Sous-groupe d’activités faisant partie d’une leçon. Il s’agit du quatrième niveau de définition d’un cursus (segment, module, leçon et élément de leçon).

**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.

**ÉNONCÉ DE RENDEMENT** – L’une des trois composantes d’un objectif. Il s’agit de l’énoncé des activités physiques et(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)** – 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** – 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 DE L'ASSURANCE DE LA QUALITÉ (EAQ)** – 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.

**ÉVALUATEUR** – 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 et des autres évaluateurs.

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

**ÉVALUATION EN LIGNE (OE)** – Evaluation 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** – 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'efficience de la formation; par exemple, mise à l'essai auprès de quelques stagiaires.

**ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE EN LIGNE (LOE)** – Evaluation 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** – 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 au complet.

**ÉVALUATION** – Appréciation soignée du rendement d'une personne par un évaluateur chargé de vérifier si les résultats obtenus répondent aux normes prévues pour le niveau de compétence spécifié.

**ÉVÉNEMENT LIÉ À LA DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE** – 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** – 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** – Détenteur d'un certificat d'exploitation aérienne.

**FIABILITÉ DE L'ÉVALUATEUR DÉSIGNÉ (RRR)** – La corrélation RRR indique dans quelle mesure la notation d'un évaluateur correspond à une certaine norme ou référence. Cette technique pour apprécier l'acuité d'un évaluateur 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** – Ensemble des activités (tâches, sous-tâches, etc.) qu'exige le poste ou le travail d'une personne.

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

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

**FORMATION AUX OPÉRATIONS SPÉCIALES (SPOT)** – 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** – 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 D’AVANCEMENT** – 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.

**FORMATION EN VOL** – 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.

**FRÉQUENCE** – 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.). 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 complémentaire.

**GESTION DES RESSOURCES DE L’ÉQUIPAGE (CRM)** – 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.

**HABILETÉ MOTRICE** – Habiletés physiques requises pour accomplir une tâche, une sous-tâche ou un élément spécifique. 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.

**HABILETÉ** – 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 (HC)** – 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.

**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** – Hiérarchie d'ensemble des OCR et des OCS organisés par phase de vol.

**HOMOGÉNÉITÉ DES ÉVALUATIONS** – Programme exécuté périodiquement pour étalonner les normes d'évaluations des instructeurs et des évaluateurs afin qu'ils notent le rendement en se conformant le plus possible à la norme.

**INSPECTEUR DE TC** – Inspecteur de Transports Canada qui relève de la Direction de l'Aviation commerciale et d'affaires (ACA) et qui est autorisé à effectuer des validations, des évaluations et des contrôles.

**INSTRUCTEUR** – 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** – 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** – 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** – 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** – Programme de formation périodique qui suit une qualification initiale.

**MANŒUVRES À L'IMPROVISTE** – Performance et évaluation de tâches, procédures ou manœuvres de vol spécifiques 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** – Ensemble des 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.

**MODULE** – 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** – 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** – Paramètres de rendement observables et mesurables, assortis de tolérances; par exemple, 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)** – 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** – 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)** – Objectif de compétence se rattachant à une tâche; par exemple : effectuer une approche de précision réacteur coupé.

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

**OPÉRATION ESSENTIELLE** – Opération que doit effectuer l'équipage de conduite pour résoudre une situation susceptible de compromettre la sécurité d'un vol. Cette opération doit être effectuée en temps opportun conformément à l'AOM, au FCOM ou aux SOP, selon le cas.

**PÉRIODE D'ÉVALUATION** – 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 la formation aux manœuvres/évaluation opérationnelle en ligne (MTV/LOE) et au cours de laquelle tous les objectifs de compétence qualifiés de critiques font l'objet d'une formation et d'une évaluation.

**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 CCP 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** – 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** – 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, pilote d'entraînement pour le même type d'aéronef que celui pour lequel le candidat est évalué; 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)** – 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 spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef.

**PROGRAMME AVANCÉ DE QUALIFICATION (PAQ)** – Autre méthode qui sert à la formation, à l'évaluation et à la qualification des 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 traditionnels.

**REMPLAÇANT QUALIFIÉ** – Membre d'équipage qualifié 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.

**REMPLAÇANT** – Se reporter à Remplaçant qualifié.

**RÔLE OPÉRATIONNEL** – 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** – Période continue consacrée à des activités de formation qui ont lieu dans une installation habilitée à cette fin par Transports Canada.

**SEGMENT DE CURSUS** – 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** – 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.

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

**SOUS-ÉLÉMENT** – Composante d'un élément donné. Se reporter à Élément.

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

**SUIVI SPÉCIFIQUE** – 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** – 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 CRITIQUE** – 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 les autres. Toutes les tâches critiques doivent être accomplies au cours de chaque période d'évaluation.

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

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

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

**VALIDATION DE MANŒUVRES (MV)** – 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.

**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** – Opération permettant de s’assurer que les résultats exigés ont été obtenus.

**VARIANTE** – Aéronef ou 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 et(ou) des compétences différentes ou additionnelles ayant une incidence sur la sécurité d’un vol.

Laissée en blanc intentionnellement

## **CHAPITRE 1 – PROGRAMME D'ÉVALUATEUR PAQ (PEPAQ)**

### **1.1 DESCRIPTION DU PROGRAMME**

- 1.1.1 Le Programme d'évaluateur PAQ (PEPAQ) permet à un exploitant 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 TC »).
- 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 ») et(ou) des évaluations PAQ (ci-après appelées « évaluations ») au nom du Ministre. Les différents types d'évaluateur et leurs pouvoirs particuliers sont décrits au chapitre 2.
- 1.1.3 Un évaluateur peut être autorisé à effectuer des validations et des évaluations relativement à trois types d'aéronef au maximum qui sont exploités en vertu des sous-parties 702, 703, 704 ou 705 du RAC.
- 1.1.4 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 dans un groupe pour l'une des raisons suivantes :
- (a) l'automatisation et la technologie;  
*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, des systèmes de navigation tels qu'un système mondial de localisation 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.  
*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.*
- 1.1.5 Un exploitant qui demande qu'un candidat soit agréé comme évaluateur doit posséder un bilan de sécurité satisfaisant et doit avoir mis ou participe activement à la mise en place d'un PAQ approuvé offrant des programmes satisfaisants de formation et de tenue de dossiers.
- 1.1.6 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.

- 1.1.7 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; ou
  - (c) le ministre estime que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du demandeur ..., le requiert. »
- 1.1.8 L'annulation, la suspension ou le refus de renouveler des pouvoirs d'évaluateur sont expliqués en détail à la section 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.
- 1.1.9 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 inspecteur de TC peut effectuer n'importe quelle validation ou évaluation dont il est question dans le présent manuel. Il peut également faire subir un contrôle à n'importe quel évaluateur qui effectue une validation.**
- 1.1.10 Les coûts engagés pour les validations et les évaluations effectuées hors du Canada par des inspecteurs de TC feront l'objet d'un recouvrement, en application de la politique actuelle de recouvrement des coûts liés à la prestation de services réglementaires à l'étranger, énoncée dans le TP 3783 – Manuel de l'inspecteur des transporteurs aériens.

## 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.
- 1.2.2 Un évaluateur peut être :
- (a) un employé d'un exploitant qui agit comme pilote 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 contrat par un exploitant spécifiquement 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.

*Nota : Il est prévu que des évaluateurs ne possédant pas leur catégorie médicale pourront effectuer des validations et des évaluations dans des simulateurs seulement. Se reporter aux sections 2.11 et 12.2.*

- 1.2.3 Un évaluateur peut effectuer des validations et des évaluations uniquement pour des pilotes employés par l'entreprise spécifiée sur sa *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.
- 1.2.4 Même si un évaluateur détient une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*, il doit obtenir l'autorisation de l'exploitant 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 doit également tenir un dossier des activités de l'évaluateur. Ces exigences sont énoncées à la section 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 la section 3.1.

### **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 ou du renouvellement de sa qualification de type d'aéronef et(ou) d'une qualification de vol aux instruments dès qu'il aura rempli toutes les exigences relatives à sa qualification, dans l'attente de la délivrance de son document officiel.
- 1.3.2 Un évaluateur de type E (se reporter à la section 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 renouveler automatiquement la délégation du titre d'agent autorisé.

### **1.4 CONFLIT D'INTÉRÊTS**

- 1.4.1 Un conflit d'intérêts se définit comme étant 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 étant en conflit d'intérêts apparent puisqu'il est simultanément employé (ordinaire ou à contrat) de l'entreprise 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* dont il bénéficie.

- 1.4.3 Au cours des validations et des évaluations effectuées pour le compte d'un exploitant, 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;
  - (b) la participation directe de l'évaluateur à la propriété de l'entreprise;
  - (c) la détention par l'évaluateur d'un nombre important d'actions avec droit de vote dans l'entreprise;
  - (d) le degré de participation de l'évaluateur à un syndicat ou à une association;
  - (e) la relation entre l'évaluateur et le candidat dont la compétence est contrôlée;
  - (f) les liens familiaux de l'évaluateur avec des propriétaires de l'entreprise;
  - (g) tout privilège ou toute faveur susceptible d'entacher l'aptitude de l'évaluateur à remplir ses fonctions.
- 1.4.4 Dans le but d'établir si le conflit d'intérêts d'un candidat est réel ou apparent, chaque candidat doit déclarer dans son curriculum vitae (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 appropriaire évalue chaque cas en tenant compte de toutes les circonstances afférentes.
- 1.4.7 Il faut souligner que toute tentative d'un exploitant 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**

### **2.1 POLITIQUE RELATIVE À LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ**

2.1.2 L'autorité compétente peut délivrer une délégation des pouvoirs d'évaluateur PAQ à du personnel qualifié.

2.1.2 En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, l'évaluateur détient un document d'aviation canadien attestant des pouvoirs qui lui sont délégués. Ce document (Annexe B – Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ) délivré à un évaluateur l'autorise à accomplir ses fonctions moyennant certaines conditions qui y sont énoncées. **L'évaluateur doit avoir constamment à l'esprit qu'il remplit ses fonctions d'évaluation au titre de délégué du Ministre, en vertu du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.**

### **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 appelée délégation ministérielle, en vertu de laquelle il peut effectuer une validation ou une évaluation PAQ. Les trois types d'évaluateur PAQ sont les suivants :

- Évaluateur de type E
- Évaluateur de type V
- 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, des validations de manœuvres, des manœuvres à l'improviste et des évaluations en ligne.

2.3.2 Un évaluateur de type E d'expérience qui a perdu sa catégorie médicale peut être autorisé à continuer d'effectuer des validations et des évaluations uniquement dans des simulateurs (se reporter à la section 2.11.). Cette personne doit maintenir en règle sa compétence en ligne en suivant un programme de rechange portant au moins sur quatre secteurs d'entraînement tous les six mois, l'évaluateur agissant comme observateur (sur le strapontin) à bord de l'aéronef pour lequel il détient une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

2.3.3 Un évaluateur de type E est également réputé être un agent autorisé et il peut annoter la licence d'un pilote des privilèges d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type. De telles annotations sont valides pendant 3 mois.

### **2.4 ÉVALUATEUR DE TYPE V**

2.4.1 Un évaluateur de type V est une personne autorisée par le Ministre à faire subir et à effectuer des validations de manœuvres et des manœuvres à l'improviste.

2.4.2 Un évaluateur de type V qui ne détient pas une catégorie médicale en règle ou qui n'est pas autorisé à voler comme pilote de ligne pour l'exploitant (évaluateur à contrat) doit maintenir sa compétence en ligne en suivant un programme de rechange portant sur au moins quatre secteurs d'entraînement tous les six mois, l'évaluateur agissant comme observateur (sur le strapontin) à bord de l'aéronef pour lequel il détient une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

## 2.5 ÉVALUATEUR DE TYPE O

2.5.1 Un évaluateur de type O est une personne autorisée 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 indiquées 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 Transports Canada 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 ou une évaluation opérationnelle en ligne insatisfaisante, à la condition que TC en soit informé. Une deuxième reprise d'une MV ou d'une LOE insatisfaisante doit être effectuée par un inspecteur de TC.

2.7.3 Sous réserve de l'article 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, et(ou) sa dernière session 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 ou, si aucun n'est disponible, par un inspecteur de TC.

2.7.5 Un évaluateur ne peut pas effectuer la LOE d'un inspecteur de TC, à moins d'y avoir été spécifiquement autorisé par le GRACA, le chef de l'Inspection des entreprises de transport aérien ou le chef des Normes opérationnelles.

## 2.8 DÉLÉGATION DE POUVOIRS INVALIDE D'UN ÉVALUATEUR PAQ

2.8.1 Les privilèges d'un évaluateur ne sont pas valides si :

- (a) la licence de l'évaluateur est venue à échéance ou n'est plus valide (parce que la période de formation ou d'évaluation est échue);
- (b) le certificat médical de l'évaluateur est venu à échéance ou n'est plus valide;  
Se reporter à la section 2.11 pour ce qui est du pouvoir d'effectuer des validations ou des évaluations en simulateur seulement.
- (c) la qualification de vol aux instruments de l'évaluateur est venue à échéance;
- (d) la validité du cours théorique de formation périodique d'évaluateur de PAQ approuvé (y compris le volet sur l'homogénéité des évaluations ou sur la fiabilité de l'évaluateur désigné) est venue à échéance.

*Nota : Les conditions ci-dessus ne s'appliquent pas aux évaluateurs de type V qui ne sont pas des employés de l'exploitant aérien et qui ont détenu une ATPL valide.*

2.8.2 Outre les exigences énoncées à l'article 2.8.1, les privilèges d'un évaluateur de type E ne sont pas valides :

- (a) si la LOE de l'évaluateur de type E n'a pas été effectuée au cours de la période prescrite;
- (b) si la période de validité du contrôle de l'évaluateur de type E prescrite à la section 6.2 est venue à échéance.

2.8.3 Outre les exigences énoncées à l'article 2.8.1, les privilèges d'un évaluateur de type V ne sont pas valides :

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

2.8.4 Outre les exigences énoncées à l'article 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 la section 6.6 est venue à échéance.

2.8.5 Si 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 est venu(e) 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 :

- (a) si 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) si 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.

*Nota : 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.*

## **2.9 RÉVOCATION ADMINISTRATIVE D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ**

2.9.1 L'autorité compétente fait parvenir une Lettre de révocation (Annexe F) à un évaluateur :

- (a) si un exploitant avise Transports Canada qu'il n'a plus besoin de cette délégation de pouvoirs;
- (b) si Transports Canada juge que la délégation de pouvoirs d'évaluateur n'est plus nécessaire.

*Nota : 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 ANNULATION, SUSPENSION OU REFUS DE RENOUVELLEMENT**

2.10.1 L'autorité compétente peut, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la Loi, annuler les pouvoirs d'un évaluateur en matière d'administration des tests en vol pour 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 ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*;
- (b) 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, suspendre, refuser de renouveler ou refuser d'émettre les pouvoirs d'un évaluateur en matière d'administration d'évaluations et de validations pour l'une ou l'autre des raisons suivantes:

- (a) sur la demande écrite de l'évaluateur PAQ;
- (b) lorsque les services de l'évaluateur PAQ ne sont plus requis;
- (c) dossier d'infraction au *Règlement de l'aviation canadien* entraînant l'une ou l'autre des sanctions suivantes, ou les deux :
  - (i) une sanction pécuniaire administrative 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; ou

- (ii) la suspension d'un document d'aviation canadien conformément à l'article 6.9 de la Loi en ce qui concerne toute contravention d'une disposition de la Partie I de la Loi;
  - (d) nécessité d'évaluer les circonstances à la suite d'un incident ou accident;
  - (e) l'évaluateur PAQ ne se conforme plus aux conditions de délivrance en ce qui a trait à l'endroit au sein d'une région de Transports Canada ou d'une affiliation à une entreprise commerciale, le cas échéant;
  - (f) défaut d'assister à un cours de perfectionnement d'évaluateur PAQ requis;
  - (g) défaut de tenir à jour une qualification de vol aux instruments, sauf là où on le permet;
  - (h) rendement inacceptable dans une phase des tâches ou responsabilités de l'évaluateur PAQ, notamment l'incapacité d'accepter ou de mettre à exécution les directives des inspecteurs principaux chargés de la surveillance;
  - (i) le besoin de directives répétées quant au bon déroulement et à l'administration des évaluations ou validations;
  - (j) défaut d'effectuer des évaluations ou validations conformément aux directives, aux techniques et aux procédures établies dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ*;
  - (k) 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 l'article 2.10.2, l'autorité compétente doit, avant de prendre une décision finale, veiller à ce que :
- (a) l'inspecteur ayant fait enquête au sujet de l'affaire ait soumis un rapport complet à son intention; et
  - (b) l'évaluateur et, s'il y a lieu, l'exploitant concerné aient eu l'occasion de répondre officiellement aux allégations, de façon verbale ou écrite.
- 2.10.4 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'ACCREDITATION**

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 DAC sont mentionnés dans la *Loi sur l'aéronautique* modifiée. Les quatre types de motifs d'utilisation de ces pouvoirs sont les suivants:

- (a) suspension ou annulation pour contravention à une disposition de la Partie 1 de la Loi ou du règlement établi en vertu de la Loi [c'est-à-dire, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC)];
- (b) suspension parce qu'il y a ou qu'il risque d'y avoir une menace immédiate à la sécurité aérienne;
- (c) suspension, annulation, refus de délivrance ou de renouvellement pour les motifs suivants:
  - (i) incompétence;
  - (ii) non-respect des qualifications ou des conditions de délivrance du document; ou
  - (iii) motifs d'intérêt public;
- (d) suspension, 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, utiliser les coordonnées qui suivent :

Tribunal d'appel des transports du Canada  
333, avenue Laurier ouest  
12e étage, pièce 1201  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-990-6906  
Télécopieur : 613-990-9153

## 2.13 PERTE DE CATÉGORIE MÉDICALE

- 2.13.1 Si la catégorie médicale d'un évaluateur vient à échéance ou que le Ministre suspende ou refuse de renouveler la catégorie médicale 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 au paragraphe 3.2.1(b).
- 2.13.2 Un évaluateur ayant le pouvoir d'effectuer des évaluations en simulateur seulement doit demeurer à l'emploi de l'entreprise qui l'a proposé comme évaluateur.
- 2.13.3 L'évaluateur dont la catégorie médicale n'est pas en règle doit respecter les exigences de maintien des compétences en ligne dans le cadre d'un programme de rechange portant sur au moins quatre secteurs d'entraînement tous les six mois, l'évaluateur agissant comme observateur (sur le strapontin) à bord de l'aéronef pour lequel il détient une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.
- 2.13.4 Il faut souligner que la nomination initiale d'un évaluateur de type V dont la catégorie médicale n'est pas en règle est prévue. Se reporter au détail à la section 12.2.
- 2.13.5 L'exploitant doit veiller à ce que le pourcentage des évaluateurs de type E dans chaque flotte dont la catégorie médicale n'est pas valide ne soit pas supérieur à 15 %.
- 2.13.6 L'évaluateur de type E dont la catégorie médicale n'est pas valide ne peut obtenir la révision ou l'addition d'un type d'aéronef à sa *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

Laissée en blanc intentionnellement

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

### **3.1 SOUMISSION DU FORMULAIRE DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ**

- 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 et la documentation suivante doit y être jointe :
- (a) un curriculum vitae 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; et
    - (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 de formation initiale d'évaluateur de PAQ approuvé attestant qu'il a achevé les parties théorique et pratique de ce cours, et portant la date d'achèvement de chaque partie.
- 3.1.2 Si le candidat proposé n'a pas encore suivi le Cours de formation initiale d'évaluateur de PAQ approuvé, 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 indiqués.
- Nota : Il est dans l'intérêt de l'exploitant de vérifier l'admissibilité d'un candidat qu'il propose comme évaluateur PAQ et donc de se renseigner par écrit auprès de l'IPE à son 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 (directeur des opérations aériennes) de l'exploitant qui demande l'agrément de l'évaluateur (exploitant répondant).
  - (b) si le candidat évaluateur est le gestionnaire des opérations (directeur des opérations aériennes), 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* 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 le paragraphe 3.1.1, soit une copie des dossiers de formation ou des certificats applicables et un curriculum vitae mis à jour;
  - (b) si le pouvoir demandé ne doit être exercé qu'en simulateur à la suite de la perte de la catégorie médicale de l'évaluateur, une *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*, accompagnée d'une déclaration suivant laquelle le candidat proposé demeure compétent pour effectuer des validations ou des évaluations dans un simulateur; et
  - (c) si la demande porte sur le retrait d'un pouvoir, un avis écrit identifiant l'évaluateur et précisant les pouvoirs à retirer.

*Nota : La case Révision doit être cochée dans le cas de formulaires soumis en vertu des paragraphes (a) et (b), 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 la section 5.2.

## **CHAPITRE 4 – PROCÉDURES D’AGRÉMENT DE TRANSPORTS CANADA**

### **4.1 EXAMEN DU FORMULAIRE DEMANDE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS D’ÉVALUATEUR PAQ**

- 4.1.1 Sur réception du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d’évaluateur PAQ*, le bureau concerné de Transports Canada 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; et
  - (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 vérifie 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;
  - (c) du type d’exploitation; et
  - (d) du nombre d’évaluateurs employés par l’exploitant (le cas échéant).
- 4.1.3 Par ailleurs, TC examine le dossier de l’exploitant en matière de sécurité ainsi que ses performances en matière de formation et de tenue des dossiers, tel qu’exigé au chapitre 7.
- 4.1.4 TC entre en contact avec l’exploitant pour prévoir une entrevue entre chaque candidat évaluateur de type E et V et un inspecteur de TC 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 dépendamment de son niveau d’expérience.

### **4.2 EXPOSÉ DE L’INSPECTEUR DE TC À L’OCCASION D’UNE NOMINATION INITIALE**

- 4.2.1 Un inspecteur de TC évalue les connaissances du candidat évaluateur PAQ sur les sujets suivants :
- (a) les procédures ou la technique employées dans l’exécution d’une validation ou d’une évaluation;
  - (b) la technique 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 de notation PAQ et les autres formulaires requis;
  - (e) le PAQ approuvé de l’exploitant, y compris les stratégies de validation ou d’évaluation; et

- (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) partie I du RAC, en particulier le tableau des redevances;
  - (ii) partie IV du RAC – Délivrance des licences du personnel;
  - (iii) sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC et Normes du RAC afférentes, selon le cas;
  - (iv) *Manuel de l'évaluateur PAQ*;
  - (v) Programme de formation des évaluateurs de type E à titre d'agents autorisés;
  - (vi) Canada Air Pilot (CAP);
  - (vii) Manuel de vol aux instruments;
  - (viii) Supplément de vol – Canada;
  - (ix) Manuel d'information aéronautique (AIM);
  - (x) manuel d'exploitation de la compagnie (COM), certificat d'exploitation et spécifications d'exploitation, procédures d'utilisation normalisées (SOP) de l'exploitant et manuels d'utilisation d'aéronefs (AOM), selon le cas; et
  - (xi) Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA).

### **4.3 CONTRÔLE INITIAL D'UN ÉVALUATEUR PAQ**

- 4.3.1 Un inspecteur de TC 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 inspecteur de TC 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 celui-ci demande l'agrément.
- 4.3.4 Au cours du contrôle de l'évaluateur PAQ mentionné aux articles 4.3.1 et 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) sur un ou plusieurs types de simulateur spécifiés au formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

- 4.3.5 Une validation ou une évaluation effectuées 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.
- 4.3.6 Sous réserve de l'article 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'inspecteur de TC (dans le cas d'un évaluateur de type E ou V) ou l'évaluateur de l'assurance de la qualité (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) à la *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

#### **4.4 AGRÉMENT DE LA DEMANDE D'ÉVALUATEUR PAQ**

- 4.4.1 En tenant compte des qualifications, de l'expérience et de l'aptitude démontrées par le candidat proposé, l'inspecteur remplit la zone Recommandation du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.
- 4.4.2 Si l'évaluateur PAQ candidat est noté « satisfaisant », l'inspecteur l'indique en cochant la case Oui. De plus, l'inspecteur doit recommander que la *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* soit délivrée telle que demandée.
- 4.4.3 L'autorité compétente doit ensuite remplir la zone Agrément du formulaire de demande et, si le candidat est noté « satisfaisant », lui délivrer une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* (Annexe B), conformément au chapitre 5.

Laissée en blanc intentionnellement

## **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 on peut voir un exemplaire à l'Annexe B.
- 5.1.2 La *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* doit mentionner ce qui suit :
- (a) le type d'évaluateur PAQ (E, V ou O) visé par l'agrément;
  - (b) les pouvoirs spécifiques accordés et les validations ou évaluations qu'ils permettent d'effectuer, à savoir:
    - (i) type E - LOE, MV, OE et FLM;
    - (ii) type V - MV et FLM;
    - (iii) 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 spécifiques d'évaluateur PAQ délivrés;
    - (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;
  - (d) la validité; et
  - (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 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; et
  - (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 examine si la demande de révision soumise en vertu de l'article 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 doit être délivrée. Cet 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 *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*, et les pièces jointes, s'il y a lieu; et
  - (b) un exemplaire de la nouvelle *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ*.

## **CHAPITRE 6 – EXIGENCES CONCERNANT LES CONTRÔLES DES ÉVALUATEURS**

### **6.1 GÉNÉRALITÉS**

- 6.1.1 En dépit des politiques énoncées dans le présent chapitre, TC se réserve la discrétion de faire subir quelque LOE ou MV que ce soit à quiconque lorsque jugé nécessaire. Ceci étant dit, un évaluateur de type E peut faire subir une LOE à un autre évaluateur. Lorsque possible, TC recommande que les EAQ fassent subir les LOE des pilotes gestionnaires ou superviseurs de même que celles des évaluateurs de type E, comme moyen de rehausser l'assurance de 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 l'article 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 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.

### **6.2 EXIGENCES RELATIVES AU CONTRÔLE PÉRIODIQUE D'UN ÉVALUATEUR DE TYPE E**

- 6.2.1 Sous réserve de l'article 6.2.5, un inspecteur de TC doit faire subir un contrôle annuel aux évaluateurs de type E effectuant une LOE. Ce contrôle est valide jusqu'au premier jour du 13<sup>e</sup> mois suivant celui au cours duquel il a été effectué.
- 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 12 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 en vertu de l'article 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 de douze mois à partir de la date du dernier 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 mentionné à l'article 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 encore si l'autorité compétente entretient un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des validations et des évaluations sur un des types d'aéronef, un contrôle périodique de l'évaluateur PAQ peut être nécessaire pour chaque type d'aéronef.

### 6.3 PROCÉDURES DE CONTRÔLE D'UN ÉVALUATEUR DE TYPE E

- 6.3.1 L'inspecteur de TC 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 afin de délimiter le champ d'intervention de l'inspecteur.
- 6.3.2 Durant le contrôle de l'évaluateur PAQ, l'inspecteur de TC doit veiller à ce que :
- (a) le rapport de l'évaluateur et les données collectées soient complets, exacts et conformes au PAQ approuvé de l'exploitant;
  - (b) s'il y a lieu, les procédures administratives de l'évaluateur relatives à la délivrance d'une qualification de type ou de vol aux instruments soient 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'événements prévus au scénario;
  - (d) l'évaluation soit 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 agisse dans les limites de ses pouvoirs et du PAQ approuvé de l'exploitant.
- Nota : Les exigences énoncées dans le présent article font également l'objet d'un contrôle durant une inspection ou une vérification.*
- 6.3.3 Une fois achevée la partie simulateur de la LOE, l'inspecteur de TC et l'évaluateur de type E se voient en tête-à-tête pour tenter de s'entendre sur le résultat de l'évaluation et sur les éléments à couvrir dans l'exposé après vol. Si leurs évaluations respectives diffèrent, celle de l'inspecteur de TC prévaut et est utilisée dans l'exposé après vol.
- 6.3.4 Après chaque contrôle d'un évaluateur PAQ, l'inspecteur de TC doit remplir un *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ*, dont on peut voir un exemplaire à l'Annexe D.
- 6.3.5 L'inspecteur de TC veille à fournir à l'exploitant un exemplaire du *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ* et à en verser un autre au dossier régional TC de celui-ci.
- 6.3.6 L'autorité compétente doit veiller 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 de contrôle d'un évaluateur PAQ*.
- 6.3.7 Durant les contrôles périodiques des évaluateurs PAQ, l'inspecteur de TC 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 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 l'article 6.4.5, un inspecteur de TC doit faire subir un contrôle annuel aux évaluateurs de type V effectuant une MV. Ce contrôle est valide jusqu'au premier jour du 13<sup>e</sup> mois suivant celui au cours duquel il a été effectué.
- 6.4.2 Si un évaluateur de type V réussit à un nouveau contrôle au cours des 90 derniers jours de la période de validité de celui-ci, cette période est prolongée de 12 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 en vertu de l'article 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 de douze mois à partir de la date du dernier 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 mentionné à l'article 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 entretient un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des validations sur un des types d'aéronef, un contrôle périodique de l'évaluateur PAQ peut être nécessaire pour chaque type d'aéronef.

## **6.5 PROCÉDURES DE CONTRÔLE D'UN ÉVALUATEUR DE TYPE V**

- 6.5.1 L'inspecteur de TC 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 afin de délimiter le champ d'intervention de l'inspecteur de TC.
- 6.5.2 Durant le contrôle de l'évaluateur PAQ, l'inspecteur de TC doit veiller à ce que :
  - (a) le rapport de l'évaluateur et les données recueillies soient complets, exacts et compréhensibles;
  - (b) l'évaluateur couvre toutes les manœuvres et les séquences prévues au scénario;
  - (c) la validation soit effectuée d'une façon juste, et conforme aux normes et aux procédures énoncées dans le présent manuel et aux SOP de l'entreprise;
  - (d) l'évaluateur agisse dans les limites de ses pouvoirs.

*Nota : Les exigences énoncées dans le présent article font également l'objet d'un contrôle durant une inspection ou une vérification.*

- 6.5.3 Une fois achevée la partie simulateur de la MV, l'inspecteur de TC et l'évaluateur de type V se rencontrent en tête-à-tête pour tenter de s'entendre sur le résultat de la validation et sur les éléments à couvrir dans l'exposé après vol. Si leurs évaluations respectives diffèrent, celle de l'inspecteur de TC prévaut et est utilisée dans l'exposé après vol.
- 6.5.4 Après chaque contrôle d'un évaluateur PAQ, l'inspecteur de TC doit remplir un *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ*, dont on peut voir un exemplaire à l'Annexe D.
- 6.5.5 L'inspecteur de TC veille à fournir à l'exploitant un exemplaire du *Rapport de contrôle d'un évaluateur PAQ* et à en envoyer un autre à Transports Canada qui sera versé au dossier régional de TC de l'évaluateur.
- 6.5.6 L'autorité compétente doit veiller 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 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. L'exploitant doit informer Transport Canada de cet échec ainsi que du plan correctif de formation prévu. L'évaluateur de type V ne peut exercer ses privilèges avant d'avoir suivi ce plan de formation et avoir subi avec succès un nouveau contrôle de la part d'un inspecteur de TC.

## **6.6 EXIGENCES RELATIVES AU CONTRÔLE PÉRIODIQUE D'UN ÉVALUATEUR DE TYPE O**

- 6.6.1 Sous réserve de l'article 6.6.5, un évaluateur de l'assurance de la qualité doit faire subir un contrôle bisannuel à un évaluateur de type O effectuant une OE. Ce contrôle est valide jusqu'au premier jour du 25<sup>e</sup> mois suivant celui au cours duquel il a été effectué.  
  
*Nota : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites à l'article 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 12 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 en vertu de l'article 6.6.3 et si cet évaluateur subit un nouveau contrôle après la date d'échéance initiale, la période de validité est prolongée de douze mois à partir de la date du dernier 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 mentionné à l'article 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 entretient un doute quelconque quant à l'aptitude de l'évaluateur à effectuer des évaluations sur un des types d'aéronef, un contrôle périodique de l'évaluateur PAQ peut 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 afin de délimiter le champ d'intervention de l'EAQ.

6.7.2 Durant le contrôle de l'évaluateur PAQ, l'EAQ doit veiller à ce que :

- (a) le rapport de l'évaluateur et les données recueillies soient complets, exacts et compréhensibles;
- (b) l'évaluateur couvre les éléments à évaluer selon la stratégie de l'OE pertinente;
- (c) l'évaluation soit effectuée d'une façon juste, et conforme aux normes et aux procédures énoncées dans le présent manuel et aux SOP de l'entreprise;
- (d) l'évaluateur agisse dans les limites de ses pouvoirs.

*Nota : Les exigences énoncées dans le présent article font également l'objet d'un contrôle durant une inspection ou une vérification.*

6.7.3 Une fois achevée la partie vol de l'OE, l'EAQ et l'évaluateur de type O se voient en tête-à-tête pour tenter de s'entendre sur le résultat de l'évaluation et sur les éléments à couvrir dans l'exposé après vol. Si leurs évaluations respectives diffèrent, celle de l'EAQ prévaut et est 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 veille à fournir à l'exploitant un exemplaire de ce rapport et à en envoyer un autre à Transports Canada qui sera versé au dossier régional de TC de l'évaluateur.

6.7.6 L'autorité compétente doit veiller 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 doit informer Transport Canada de cet échec ainsi que du plan correctif de formation prévu. L'évaluateur de type O ne peut exercer ses privilèges avant d'avoir suivi ce plan de formation et avoir subi avec succès un nouveau contrôle de la part d'un EAQ ou d'un inspecteur de Transports Canada.

## **6.8 PROGRAMME DE FORMATION PÉRIODIQUE D'UN ÉVALUATEUR PAQ APPROUVÉ**

- 6.8.1 Tous les évaluateurs PAQ doivent suivre un cours théorique annuel de formation périodique d'évaluateur de PAQ approuvé, tel que mentionné dans le cursus d'évaluateur de l'exploitant. Ce programme de formation théorique peut notamment porter sur l'utilisation d'un programme relatif à l'homogénéité des évaluations ou à la fiabilité de l'évaluateur désigné.
- 6.8.2 Ce cours théorique est valide jusqu'au premier jour du 13e mois qui suit le mois au cours duquel il a été achevé.
- 6.8.3 Si un évaluateur suit à nouveau ce cours théorique au cours des 90 derniers jours de sa période de validité, cette période est prolongée de 12 mois.
- 6.8.4 L'autorité compétente peut prolonger la période de validité de ce cours théorique de 60 jours au plus.
- 6.8.5 Si la période de validité de ce cours théorique a été prolongée en vertu de l'article 6.8.4 et si le cours a été achevé après la date d'échéance initiale, sa période de validité est prolongée de 12 mois à partir de la date à laquelle le cours a été suivi.
- 6.8.6 Les évaluateurs de type E doivent suivre chaque année une formation sur les fonctions et les responsabilités d'un agent autorisé. Cette formation est valide jusqu'au premier jour du 13e mois qui suit le mois au cours duquel elle a été achevée.
- 6.8.7 Une liste des candidats qui suivent le programme de formation théorique doit être envoyée à l'IPE de l'exploitant à des fins de suivi (entrée dans le SINCA).

**TABLEAU 6-1: MAINTIEN DE LA QUALIFICATION DES ÉVALUATEURS**

<b>Évaluateur de type E</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Un inspecteur de TC doit faire subir un contrôle annuel à un évaluateur de type E effectuant une LOE.</li><li>• L'évaluateur doit suivre un cours théorique annuel de formation périodique d'évaluateur PAQ qui porte, entre autres sujets, sur l'homogénéité des évaluations ou sur la fiabilité de l'évaluateur désigné.</li></ul>
-----------------------------	--

<p><b>Évaluateur de type V</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un inspecteur de TC doit faire subir un contrôle annuel à un évaluateur de type V effectuant une MV.</li> <li>• L'évaluateur doit suivre un cours théorique annuel de formation périodique d'évaluateur PAQ qui porte, entre autres sujets, sur l'homogénéité des évaluations ou sur la fiabilité de l'évaluateur désigné.</li> </ul>
------------------------------------	--

<p><b>Évaluateur de type O</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un évaluateur de l'assurance de la qualité doit faire subir un contrôle bisannuel à un évaluateur de type O effectuant une OE.</li> <li>• L'évaluateur doit suivre un cours théorique annuel de formation périodique d'évaluateur PAQ qui porte, entre autres sujets, sur l'homogénéité des évaluations ou sur la fiabilité de l'évaluateur désigné.</li> </ul>
------------------------------------	--

Laissée en blanc intentionnellement

## **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 effectuera une évaluation. Pour se faciliter cette tâche, l’exploitant doit tenir à jour des dossiers contenant :
- (a) la date à laquelle chaque évaluateur a suivi son dernier cours théorique de formation périodique d’évaluateur de PAQ approuvé ainsi que la date à laquelle il doit suivre son cours de formation périodique suivant;
  - (b) la date de la dernière LOE dont a fait l’objet chaque évaluateur de type E ou V et la date à laquelle sa qualification de vol aux instruments a été renouvelée, s’il y a lieu;
  - (c) la date du dernier contrôle d’évaluateur PAQ dont a fait l’objet un évaluateur et la date à laquelle il doit faire l’objet du contrôle suivant;
  - (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 doivent être spontanément rendus disponibles à 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 Transports Canada 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 de soumettre au bureau concerné de Transports Canada un *calendrier mensuel des validations et des évaluations* dont la tenue est prévue pour ses différents évaluateurs. Cette liste doit être communiquée de manière à parvenir au moins sept jours avant la première validation ou évaluation programmée. À moins qu’une autre méthode ne soit approuvée, l’exploitant doit utiliser pour ce faire le formulaire *Calendrier mensuel des validations et des évaluations* joint à l’Annexe C.
- 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 doit l’indiquer sur le formulaire soumis et prendre d’avance les arrangements nécessaires avec un bureau de Transports Canada. Si l’exploitant prévoit un retard ou un problème quant au fait de pouvoir effectuer le contrôle d’un évaluateur PAQ avant la date d’échéance, il doit immédiatement entraîner en contact téléphonique avec le bureau de Transports Canada concerné pour prendre d’autres arrangements.
- 7.2.4 Lorsque la section 13.1 l’exige, l’original de tous les formulaires 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.

Laissée en blanc intentionnellement

## **CHAPITRE 8 – VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS**

---

### **8.1 GÉNÉRALITÉS**

- 8.1.1 La méthodologie des validations et des évaluations PAQ doit respecter ou dépasser les exigences prévues pour un test pratique aux parties IV et VII du RAC. Un exploitant 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, les performances d'un candidat ne sont pas évaluées avant la vérification en vol finale. Le PAQ, lui, comporte des points de validation à chaque étape de la formation. Des évaluations sont effectuées constamment, depuis la formation théorique jusqu'au dispositif d'entraînement au vol, au simulateur à base fixe, au simulateur de vol complet et à l'expérience opérationnelle initiale. Ces évaluations servent à assurer un progrès satisfaisant du candidat à chaque étape de la formation.
- 8.1.3 Dans le PAQ, des validations aussi bien que des évaluations sont prévues pour vérifier si les objectifs de compétence du module de formation ont été atteints et si 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, des politiques et des procédures en vigueur chez l'exploitant. Elles fournissent à celui-ci des renseignements précieux qui lui permettent d'améliorer constamment son programme de formation de même que la sécurité de ses opérations au sol et en vol.

### **8.2 VALIDATIONS**

- 8.2.1 Une validation vise à s'assurer que la formation a donné les résultats attendus selon les normes de qualification. Elle sert à vérifier que la personne a atteint les objectifs de rendement prévus pour le segment de formation.
- 8.2.2 Dans le PAQ, il existe quatre types de validation :
- validation de la connaissance des systèmes;
  - validation de procédures;
  - validation de manœuvres;
  - manœuvres à l'improviste.

### **8.3 VALIDATION DE LA CONNAISSANCE DES SYSTÈMES (SKV)**

- 8.3.1 Cette validation sert à apprécier les connaissances d'une personne en matière de systèmes techniques. Cette opération a pour but de s'assurer que la personne possède les connaissances nécessaires dans ce domaine avant de passer à l'étape de formation suivante. La validation de la connaissance des systèmes peut se faire par examen écrit, électronique ou oral et peut être administrée à livre ouvert ou à livre fermé dépendamment de la méthodologie de validation utilisée par l'exploitant.
- 8.3.2 Cette validation vise à établir la connaissance des systèmes qu'a chaque candidat. Chaque candidat doit subir avec succès cette validation grâce à ses propres connaissances, donc sans aide de quiconque. Au cours de cette validation, les candidats ne peuvent pas travailler à plusieurs ni s'entraider d'aucune façon.
- 8.3.3 Durant la validation lorsqu'elle se produit à livre ouvert, les candidats peuvent consulter des documents de référence pertinents, par exemple le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel d'exploitation d'équipage de conduite et le manuel de référence rapide. Ils peuvent également consulter un diagramme ou une maquette du poste de pilotage. Comme règle générale au sujet de ce que les candidats peuvent consulter, il s'agit de tous les ouvrages de référence et de tous les documents dont ils disposeraient normalement pour accomplir leurs tâches au poste de pilotage.
- 8.3.4 L'exploitant doit fixer une note de passage pour la SKV. Toutes les réponses inexactes doivent donner lieu à une correction jusqu'à 100 %. Si le candidat obtient une note globale inférieure à la note de passage, il doit recevoir une nouvelle formation et subir une nouvelle épreuve complète. À la condition qu'il ait obtenu la note de passage, le candidat ayant échoué à l'épreuve d'un module ou d'une sous-section aura à suivre une nouvelle formation et à subir une nouvelle épreuve uniquement pour le module ou la sous-section en question. L'exploitant doit examiner s'il y a lieu de fixer un nombre maximum de modules ou de sous-sections dont l'échec entraînerait celui de l'ensemble de la validation.
- 8.3.5 N'importe quel évaluateur ou instructeur PAQ peut effectuer une SKV. Il n'est pas nécessaire de détenir une délégation de pouvoirs de TC pour effectuer ce type de validation.

### **8.4 VALIDATION DE PROCÉDURES (PV)**

- 8.4.1 Cette validation sert à apprécier l'habileté d'un candidat à assimiler des connaissances en matière de systèmes et de procédures et à y faire appel pour bien exécuter des procédures. Une PV peut être effectuée dans un dispositif de formation des systèmes, un dispositif d'entraînement de vol ou un simulateur de vol complet. La PV a pour but de vérifier qu'un candidat possède des connaissances suffisantes en matière de systèmes ainsi que des connaissances et des habiletés suffisantes en matière de procédures. Cela doit être établi 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 N'importe quel instructeur ou évaluateur PAQ peut effectuer une PV. Il n'est pas nécessaire de détenir une délégation de pouvoirs de TC pour effectuer ce type de validation.

## **8.5 VALIDATION DE MANŒUVRES (MV)**

8.5.1 Cette validation sert à apprécier la compétence d'un candidat à exécuter des manœuvres. La validation doit être effectuée dans un simulateur de vol complet de niveau C ou supérieur.

8.5.2 Afin de distinguer entre un cursus de qualification et un cursus de maintien de la qualification, les expressions suivantes ont été adoptées :

- validation de la compétence pour les manœuvres dans le cursus de qualification;
- validation et formation – manœuvres, dans le cursus de maintien de la qualification.

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 fait partie des exigences relatives à la délivrance d'une licence lorsqu'il s'agit de renouveler une qualification de vol aux instruments. Cependant, cette qualification ne peut être annulée pour un candidat ayant échoué à une MV. 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 (MPV)**

8.6.1 Cette validation est effectuée uniquement dans un cursus de qualification. Elle vise à apprécier la compétence d'un candidat comme pilote aux commandes à exécuter des manœuvres. Le candidat doit également faire l'objet d'une appréciation alors qu'il exécute des fonctions de pilote non aux commandes.

8.6.2 Pour être admis à subir une MPV, un candidat doit faire l'objet d'une recommandation écrite de la part de l'instructeur avec lequel il a suivi sa dernière formation à des manœuvres en FFS. L'instructeur qui recommande un candidat ne peut pas lui faire subir sa MPV.

8.6.3 Un exploitant peut accorder une brève période de réchauffement avant le début d'une MPV. Une fois cette période terminée, l'évaluateur avise le candidat que la MPV commence. Le temps consacré au réchauffement est compté dans la durée totale de la séance. La raison d'être de cette contrainte de temps est indiquée à l'article 8.6.4.

8.6.4 Au cours d'une MPV, un candidat peut reprendre deux fois une manœuvre quelconque ou peut reprendre une seule fois deux manœuvres quelconques. Il est permis d'expliquer au candidat pourquoi sa ou ses manœuvres ont été notées « insatisfaisantes ». Cependant, 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 moyennant les limites de temps relatives à une séance en simulateur, une formation additionnelle est nécessaire. Une fois qu'il a suivi cette formation additionnelle, le candidat est inscrit à une MPV de rechange. Au cours de cette dernière MPV, le candidat ne doit reprendre que les manœuvres qui avaient été notées « insatisfaisantes » au cours 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 lequel il a suivi sa dernière formation à des manœuvres 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 relative au PAQ et à la PADB, selon le cas;
- (c) une fois terminée la séance de réchauffement précédant la MPV (le cas échéant), l'évaluateur avise l'équipage que la MPV est commencée;
- (d) après l'annonce que la MPV a commencé, le premier essai d'une manœuvre quelconque fait l'objet d'une validation;
- (e) les fonctions PNF sont validées en relation avec les fonctions PF;
- (f) lorsqu'une manœuvre a été effectuée avec succès, elle compte comme une réussite pour la validation;
- (g) une manœuvre notée « insatisfaisante » peut être reprise au cours de la MPV. Chaque candidat a droit de reprendre deux fois une manœuvre ou de reprendre une seule fois deux manœuvres quelconques;

*Nota : Les reprises de manœuvres jugées insatisfaisantes par l'évaluateur qui sont initiées par l'équipage comptent également dans le nombre maximum de reprises autorisées.*

- (h) chaque reprise doit être effectuée immédiatement ou dès la prochaine opportunité pratique suite à une manœuvre « insatisfaisante »;
- (i) après une manœuvre « insatisfaisante », l'évaluateur peut expliquer au ou aux candidats la raison pour laquelle elle a été notée telle. Par contre, toute reprise subséquente doit être effectuée sans nouvelle 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 et à la PADB, selon le cas;
- (k) si un candidat échoue à la MPV, une formation additionnelle lui est donnée;

- (l) une fois que le candidat a terminé l'ATO et qu'il a obtenu une recommandation de l'instructeur avec lequel il a suivi sa formation à des manœuvres en FFS, une MPV de rechange peut être prévue pour lui. Au cours de cette MPV, le candidat doit démontrer uniquement qu'il maîtrise les manœuvres qui avaient été notées « insatisfaisantes » au cours de la MPV initiale;
- (m) une MPV de rechange se déroule de la même manière qu'une MPV normale;
- (n) une fois terminée la MPV, s'il reste du temps de simulateur, ce temps peut servir à de la formation additionnelle, au besoin.

## **8.7 VALIDATION ET FORMATION – MANŒUVRES (MTV)**

- 8.7.1 La MTV est effectuée uniquement dans un cursus de maintien de la qualification. Elle sert à apprécier et à vérifier la compétence technique d'un candidat avant qu'il ne subisse une LOE.
- 8.7.2 Dans le cadre d'un CQC, une MTV vise à apprécier la compétence d'un candidat comme pilote aux commandes à exécuter des manœuvres. Un candidat doit également faire l'objet d'une appréciation lorsqu'il accomplit des fonctions de pilote non aux commandes.
- 8.7.3 Un exploitant peut accorder une brève période de réchauffement avant le début d'une MTV. Une fois cette période terminée, l'évaluateur avise le candidat que la MTV commence. Le temps consacré 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. La seule limite quant au nombre de reprises, c'est le temps disponible en simulateur. Si le candidat échoue à démontrer sa compétence dans les limites de temps de la séance en simulateur, une ATO est nécessaire. Une fois terminée la formation additionnelle, une MTV de rechange est prévue pour le candidat. Au cours de la MTV de rechange, le candidat doit uniquement reprendre les manœuvres qui avaient été notées « insatisfaisantes » au cours 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 relative au PAQ et à la PADB, selon le cas;
  - (c) une fois terminée la séance de réchauffement précédant la MTV (le cas échéant), l'évaluateur avise l'équipage que la MTV est commencée;
  - (d) après l'annonce que la MTV a commencé, le premier essai d'une manœuvre quelconque fait l'objet d'une validation;

- (e) après le premier essai (de validation), n'importe quelle manœuvre peut faire l'objet d'une formation. Par contre, lorsqu'une manœuvre fait l'objet d'une nouvelle appréciation à des fins de validation, le candidat doit l'exécuter sans directive ni incitation;
- (f) les fonctions PNF sont validées en relation avec les fonctions PF;
- (g) lorsqu'une manœuvre a été effectuée avec succès, elle compte comme une réussite pour la validation;
- (h) chacune des manœuvres notées « insatisfaisantes » doit faire l'objet d'une formation et d'une validation jusqu'à ce qu'elle soit maîtrisée. La seule limite quant au nombre de reprises est le temps disponible en simulateur;
- (i) la formation et la nouvelle validation relatives à une manœuvre doivent être effectuées immédiatement ou dès la prochaine opportunité pratique après que la manœuvre a été notée « insatisfaisante »;
- (j) une fois la formation terminée, la tâche précédemment notée « insatisfaisante » doit faire l'objet d'une nouvelle validation. Pour que l'exécution de la tâche soit notée « satisfaisante » au cours de la reprise, le candidat doit l'exécuter sans directive ni incitation. Une fois qu'une manœuvre auparavant notée « insatisfaisante » a été maîtrisée, sa validation est considérée comme ayant été réussie;
- (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 et à la PADB, selon le cas;
- (l) si une formation ne permet pas au candidat de maîtriser une quelconque des manœuvres indispensables dans les limites de temps de la séance en simulateur, une ATO doit lui être donnée;
- (m) une fois que le candidat a suivi l'ATO, une MTV de rechange est programmée pour lui. Au cours de cette MTV, le candidat doit uniquement reprendre les manœuvres qui avaient été notées « insatisfaisantes » au cours de la MTV initiale;
- (n) une MTV de rechange se déroule de la même manière qu'une MTV normale;
- (o) selon le nombre de manœuvres à reprendre, une ATO et une MTV de rechange peuvent être combinées dans une seule séance en simulateur. Cela peut être fait parce que de la formation est autorisée au cours d'une MTV;
- (p) une fois terminée la MTV, s'il reste du temps de simulateur, celui-ci peut servir à de la formation additionnelle, le cas échéant.

## 8.8 MANŒUVRES À L'IMPROVISTE (FLM)

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. S'il désire modifier les intervalles de formation et d'évaluation, l'exploitant devra avoir mis sur pied des manœuvres à l'improviste et avoir recueilli à leur sujet suffisamment de données au cours d'un cycle complet de maintien de la qualification pour établir une base de référence en fonction de laquelle il peut mesurer l'effet de la prolongation de ces intervalles. Les manœuvres à l'improviste comprennent des tâches, procédures et manœuvres identifiées au préalable comme posant un risque de perte de maîtrise parce qu'elles sont exécutées peu souvent.

8.8.2 Des FLM sont effectuées sous la supervision d'un instructeur PAQ qualifié ou d'un évaluateur de type E ou V dans un simulateur de vol complet de niveau C ou supérieur. 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 de la validation de manœuvres. Les notes obtenues pour des FLM doivent être analysées par l'exploitant dans le but d'y déceler des tendances à la détérioration de la compétence.

*Nota : L'exploitant doit disposer d'un système pour s'assurer que les instructeurs supervisant l'exécution de FLM répondent aux qualifications que prévoit leur PAQ approuvé relativement à cette fonction.*

8.8.3 Si un candidat démontre qu'il maîtrise bien certaines manœuvres au cours de FLM, ces manœuvres n'ont pas à faire l'objet d'une seconde appréciation au cours de la MV, si elles figurent dans la MV afférente.

## 8.9 ÉVALUATIONS

8.9.1 Une évaluation sert à apprécier si une personne réussit à démontrer qu'il possède le niveau de compétence exigé par certaines normes. Il n'est pas permis d'interrompre une séance d'évaluation pour donner de la formation.

8.9.2 Dans un PAQ, les deux types d'évaluation suivants existent :

- évaluation opérationnelle en ligne
- évaluation en ligne

## 8.10 ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE EN LIGNE (LOE)

- 8.10.1 Une LOE est le principal moyen d'évaluer la compétence. Une LOE s'effectue dans un simulateur de vol complet de niveau C ou supérieur, selon ce qui est approuvé par Transports Canada. Le but, l'exécution et la stratégie de rechange afférents à une LOE sont identiques dans un cursus de qualification ou de maintien de la qualification. On ne peut pas assimiler une LOE à un contrôle de compétence pilote; cependant, une fois qu'un candidat a réussi un programme de cours ainsi que les diverses validations et évaluations d'un PAQ, il a démontré qu'il a atteint ou dépassé les exigences réglementaires d'un CCP classique. Un candidat qui a subi avec succès une MV et une LOE a démontré qu'il a satisfait à toutes les exigences relatives à la délivrance ou au renouvellement d'une qualification de vol aux instruments et à la délivrance 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 (MVP ou MTV).
- 8.10.4 Une LOE sert à apprécier si une personne possède les habiletés techniques et les compétences de gestion des ressources de l'équipage nécessaires pour satisfaire aux exigences de son poste dans le cadre d'une mission complète. Une LOE a pour but d'apprécier et de vérifier si les connaissances, les habiletés techniques et les compétences en CRM d'une personne sont conformes aux normes de qualification PAQ. Dans un cursus de qualification, une LOE sert également à vérifier si une personne est qualifiée pour entreprendre l'expérience opérationnelle initiale de son cursus de qualification.
- 8.10.5 Les LOE portent sur des jeux d'événements. Une LOE porte sur au moins 8 jeux d'événements. Au cours d'une LOE, chaque jeu d'événements noté « insatisfaisant » peut être repris. Deux reprises sont autorisées pour chaque candidat. Aucun jeu d'événements particulier ne peut être repris plus d'une fois. Il est permis d'expliquer au candidat pourquoi un jeu d'événements a été noté « insatisfaisant », mais il doit effectuer la reprise sans formation, pratique ou directive.
- Nota : Les reprises faites par l'équipage de manœuvres et procédures ayant résulté en une évaluation insatisfaisante d'un jeu d'évènements par l'évaluateur comptent également dans le nombre maximum de reprises autorisé.*
- 8.10.6 Si un jeu d'événements est encore « insatisfaisant » après avoir été repris, une formation de rechange et une autre LOE complète sont nécessaires. Sans égard au nombre de jeux d'événements « 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 (par exemple, un écrasement) au cours d'une LOE entraîne l'échec de celle-ci. Une LOE notée « insatisfaisante » nécessite une ATO et une LOE de rechange.

- 8.10.7 La LOE est considérée comme un événement dont l'échec entraîne une perte de privilèges et qui doit être communiqué à TC. En cas d'échec, un exemplaire complet du rapport de la LOE du candidat doit être télécopié à Transports Canada, qui prendra la mesure nécessaire relativement à la délivrance de licence (à savoir sa suspension).
- 8.10.8 L'échec d'une LOE a aussi pour conséquence que le candidat concerné fait l'objet d'un suivi spécifique pendant au moins une période de formation. Le candidat faisant l'objet d'un tel suivi doit subir une autre MV et LOE – au lieu de suivre une MT et un LOFT – la prochaine fois où il fait l'objet d'une appréciation 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 faire un exposé pré-vol conformément aux procédures et aux protocoles prévus dans la documentation de l'exploitant relative au PAQ et à la PADB, selon le cas;
  - (c) une LOE porte habituellement sur 8 à 11 jeux d'événements (avec un minimum de 8); elle commence habituellement à la phase Planification ou Régulation du vol, et s'achève à la barrière, une fois que tous les éléments de la liste de vérifications de stationnement ont été exécutés;
  - (d) les habiletés techniques et les compétences de gestion des ressources de l'équipage sont évaluées pendant chaque jeu d'événements;
  - (e) les fonctions PNF sont validées en relation avec les fonctions PF;
  - (f) un jeu d'événements est noté « satisfaisant » lorsque la norme minimale pertinente a été respectée;
  - (g) chaque jeu d'événements noté « insatisfaisant » peut être repris au cours de la LOE. Deux reprises sont autorisées pour chaque candidat. Aucun jeu d'événements ne peut être repris plus d'une fois;
  - (h) dans le cas d'un jeu d'événements noté « insatisfaisant », l'évaluateur peut mentionner au candidat lequel s'est avéré 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 qui a été noté « insatisfaisant », et cela selon une des deux méthodes suivantes (en fonction de la situation) :
    - (i) tout naturellement, à l'intérieur du scénario; ou
    - (ii) à la fin de la LOE;

*Nota : 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) une fois terminée 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 pour le PAQ et la PADB, selon le cas;
- (k) si un candidat échoue à une LOE, la mesure appropriée au point de vue délivrance de licence est prise et Transports Canada est avisé à l'intérieur de deux jours ouvrables. Une formation additionnelle lui est donnée;
- (l) une fois que le candidat a suivi l'ATO, une LOE complète de rechange est prévue pour lui;
- (m) une LOE de rechange est effectuée de la même manière qu'une LOE ordinaire.

## **8.11 ÉVALUATION EN LIGNE (OE)**

- 8.11.1 Une évaluation en ligne remplace et s'effectue de la même manière qu'une vérification de compétence en ligne classique. Ce qui les distingue principalement, c'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 leur rôle opérationnel respectif. Si un candidat réussit l'OE, cela signifie qu'il a reçu une formation adéquate et qu'il est capable de remplir ses fonctions et ses responsabilités.
- 8.11.2 Une OE est une évaluation effectuée au cours d'opérations aériennes normales (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 d'une entreprise qui influent sur les opérations en ligne (par exemple, le contrôle d'exploitation, l'avitaillement en carburant et le dégivrage, et le contrôle de la circulation aérienne).
- 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'efficience des corrections apportées aux opérations de l'entreprise.

- 8.11.6 Au cours d'une OE, un candidat doit être évalué individuellement au point de vue de :
- sa compétence relative à un aéronef particulier, à son poste au sein de l'équipage et au type d'opération (compétences techniques); et
  - sa capacité à agir efficacement au sein d'un équipage (compétences de gestion des ressources de l'équipage).
- 8.11.7 Au cours d'une OE, si un évaluateur juge qu'une séquence ou un événement particulier est 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 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'IOE ou d'ATO, à la discrétion de l'évaluateur.
- 8.11.8 Si une tâche quelconque est notée « insatisfaisante », elle doit faire l'objet d'une nouvelle appréciation. Cette tâche 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 l'être sans formation, pratique ou directive. Cependant, il est permis d'expliquer au candidat pourquoi une tâche a été notée « 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 notée « insatisfaisante », du rendement global du candidat et de ses capacités à poursuivre l'évaluation, des 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 notée « 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 noté « 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 à une mesure de rechange appropriée, et avant d'avoir subi avec succès une nouvelle OE. L'évaluateur recommande le type de formation ou de mesure de rechange à suivre.

8.11.13 Si le rendement global d'un pilote au cours d'une OE est noté « insatisfaisant », il ne peut pas agir à ce titre dans des opérations en ligne avant d'avoir suivi une mesure de rechange 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 l'article 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. Il est permis d'expliquer au candidat la raison pour laquelle une ou des manœuvres ont été notées « insatisfaisantes ». Cependant, 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 avisé qu'une validation ou une évaluation va être effectuée. Au cours d'une validation ou d'une évaluation, l'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 de l'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, comme 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 vérifications ou d'évaluer un mauvais fonctionnement quelconque;
  - (d) s'abstenir de prendre des initiatives susceptibles d'empêcher l'équipage de commettre une erreur, comme 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 évaluation en ligne, l'instructeur 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 la section 8.11 au sujet de la rétroaction permise de la part de l'évaluateur au cours d'une OE.

- 9.1.6 Une certaine tension et une certaine appréhension peuvent se manifester pendant des validations ou des évaluations, 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 d'éliminer le plus possible les sources de stress et de distraction pendant une validation, une évaluation ou un contrôle d'évaluateur PAQ, seules les personnes suivantes devraient être admises, au besoin :
- (a) le pilote aux commandes désigné;
  - (b) le pilote non aux commandes désigné;
  - (c) le second officier ou le mécanicien naviguant désigné, ou le pilote de relève en croisière, si le type d'appareil ou les SOP exigent sa présence;
  - (d) l'inspecteur de TC ou l'évaluateur désigné pour faire subir la validation ou l'évaluation;
  - (e) l'inspecteur de TC ou l'EAQ désigné pour contrôler la validation ou l'évaluation, et toute autre personne désignée par l'exploitant aérien devant participer à l'évènement;
  - (f) un évaluateur en cours de formation, sa présence étant à la discrétion de l'inspecteur de TC ou de l'évaluateur;
  - (g) l'opérateur du simulateur, si la validation, l'évaluation ou le contrôle 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 ces facteurs. Même si l'introduction de la formation sur les facteurs humains et la gestion des ressources de l'équipage ont également produit un effet positif sur la sécurité, il est reconnu qu'il faut poursuivre les efforts dans ce 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 techniques 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 si cela 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 en utilisant les SOP et en gérant efficacement les ressources grâce à un bon travail d'équipe;
- (d) reconnaît les erreurs lorsqu'elles se produisent (grâce à de bonnes techniques de communication, de surveillance et de rétroaction, et à une bonne conscience de la situation);
- (e) atténue les effets des erreurs lorsqu'elles se produisent (en apportant les corrections appropriées, en avisant l'ATC, en se fiant aux dispositifs d'avertissement de bord comme les avertisseurs d'altitude, les dispositifs d'évitement de collision tels le TCAS et les dispositifs d'avertissement de proximité du sol tels le GPWS, et en obtenant l'aide de ressources additionnelles pour gérer la situation).

9.2.4 Les techniques 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 Pendant une validation ou une évaluation à bord d'un aéronef dont l'équipage de conduite se compose de plusieurs personnes, l'évaluation doit être effectuée en vertu du concept d'**équipage de conduite**, et non pas sur une base individuelle. (Cela ne s'applique pas à une SKV qui sert à évaluer les connaissances d'une personne.)

9.3.2 Pendant une validation ou une évaluation, une manœuvre ou un jeu d'événements peut nécessiter que des tâches ou des responsabilités soient confiées aux membres d'équipage autres que le pilote aux commandes. Si une séquence est notée « insatisfaisante » pour le PF, il se peut que, compte tenu d'une mesure inappropriée prise par d'autres membres d'équipage (à savoir le pilote qui n'est pas aux commandes), le PNF reçoive lui aussi la note « insatisfaisant ». Dans une telle éventualité, il se peut que l'appréciation « insatisfaisant » soit attribuée à plus d'un membre d'équipage de conduite au cours d'une même séquence de vol.

## 9.4 APPRÉCIATIONS

- 9.4.1 Il est impossible de définir tous les cas où une manœuvre ou un jeu d'événements doivent recevoir une note spécifique. Toutefois, il est possible d'examiner chaque séquence et de mesurer sa validité par rapport à la définition de chacune des notes. En soumettant tous les exercices à ce test, on peut parvenir à normaliser les appréciations. Chaque séquence de validation ou d'évaluation, y compris les fautes ou les erreurs, doit être évaluée selon la définition des notes.
- 9.4.2 Les fautes courantes et les notes sont décrites à l'aide de divers adjectifs. Des termes tels que « (in)acceptable, (in)satisfaisant, opportun, sûr, mineur, négligeable, bref, manquant, inadéquat, excessif » sont employés pour décrire le rendement des candidats. Il est difficile de définir objectivement ces adjectifs; toutefois, la définition qu'en donnent les dictionnaires peut permettre d'en rendre le sens plus évident et par conséquent d'en uniformiser l'emploi. Des termes tels que « (in)complet, (in)exact, dépasse, échec » prêtent moins à interprétation, et peuvent être décrits objectivement en se reportant au règlement approprié, au manuel de vol de l'aéronef ou à la procédure de l'entreprise.
- 9.4.3 Les appréciations se fondent sur les normes de qualification approuvées de l'exploitant. Dans leur processus d'appréciation, les évaluateurs doivent mettre à profit leurs connaissances et leur expérience tout en tenant compte de la définition donnée aux diverses notes.

## 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 de sa mauvaise compréhension des normes ou des limites que l'évaluateur s'attend à voir respectées.
- 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 qui doivent être démontrés au cours de la validation ou de l'évaluation;
  - (b) la durée probable de la validation ou de l'évaluation;
  - (c) le fait que le pilotage du simulateur doit se faire conformément aux exigences du manuel de vol et dans le respect de tolérances acceptables (se reporter à la section 10.6 pour les tolérances);
  - (d) si l'évaluateur les connaît, toutes les différences entre le simulateur et l'aéronef susceptibles d'avoir une incidence sur le rendement de l'équipage de conduite;

*Nota 1 : À titre d'exemples, 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.*

*Nota 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 basant 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) le fait que le candidat sera tenu d'effectuer des procédures normales ou d'urgence applicables à l'aéronef et que son rendement au plan technique sera apprécié en fonction des normes de qualification approuvées faisant référence aux documents suivants:
  - (i) du manuel de vol de l'aéronef, du manuel d'exploitation de l'aéronef ou du manuel d'utilisation du pilote,
  - (ii) des parties VI et VII du RAC,
  - (iii) du manuel d'exploitation de l'exploitant,
  - (iv) des SOP de l'exploitant;
- (h) le fait que si la piste est en vue à la DH ou au MAP (à la MDA dans le cas d'une approche stabilisée), l'équipage devrait se poser ou, autrement, effectuer une approche interrompue;
- (i) le fait que 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) le fait que l'on s'attend à une coordination normale entre les membres d'équipage, conformément à l'AOM ou l'AFM de l'aéronef ou aux 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 fait que le candidat ne sera pas exposé à des pannes multiples non reliées entre elles, mais que le candidat doit être prêt à prendre des mesures correctives dans le cas de pannes qui sont reliées entre elles (par exemple, une interruption de l'alimentation hydraulique ou électrique causée par une panne moteur);
- (l) le fait que, aux fins de la validation ou de l'évaluation, les conditions météorologiques varieront et pourront être simulées comme étant identiques ou au-dessous des minimums convenant à l'approche à effectuer, et qu'il en revient à l'équipage de conduite de déterminer si la météo au terrain de départ est propice au vol;  
(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 vérifications ou pour procéder à des échanges entre eux, il devrait demander 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; et
- (n) les circonstances et les protocoles relatifs aux reprises.

## **9.6 EXPOSÉ PRÉ-VOL – ÉVALUATION EN LIGNE (OE)**

- 9.6.1 L'exposé pré-vol présenté au candidat est obligatoire. Il doit préciser clairement ce que l'évaluateur attend de la part du (des) candidat(s) et ce que le (les) candidat(s) peut attendre de la part de l'évaluateur.
- 9.6.2 L'exposé en vue d'une OE doit comporter au moins ce qui suit :
  - (a) le fait que 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 PNF;
  - (c) le fait que l'on s'attend à une coordination normale entre les membres d'équipage et à l'utilisation des SOP;
  - (d) le rôle de l'évaluateur en ce qui a trait aux tâches des membres d'équipage et aux questions orales;
  - (e) l'insistance sur les principes de commandement, de prise de décision et de CRM;
  - (f) le fait que 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;
  - (g) les circonstances et les protocoles relatifs aux reprises; et
  - (h) le fait que 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 doit 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 l'évaluation, il doit en faire part au candidat. Il convient de faire preuve d'empathie et de discrétion en cas d'appréciation « insatisfaisante ».

- 9.7.3 Les éléments suivants doivent obligatoirement faire partie de l'exposé après vol de chaque validation ou évaluation :
- (a) tout élément noté « insatisfaisant » ou similaire;
  - (b) tout commentaire consigné par l'évaluateur;
  - (c) tout élément qui, de l'avis de l'évaluateur, constitue une préoccupation liée à 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 les évaluations réussies. Cette méthode est centrée sur la participation des pilotes, et l'évaluateur joue davantage le rôle d'un facilitateur. La NASA a mis au point la méthode « C-A-L » pour les exposés après vol des validations ou évaluations des pilotes de ligne à partir de ces principes. Le sigle « C-A-L » signifie CRM, analyse et vol de ligne. L'objectif du facilitateur (donc de l'évaluateur) est d'aider l'équipage à faire ressortir les questions liées à la CRM qui ont pu entraîner des erreurs ou un rendement médiocre, à analyser la cause de ce résultat, et ensuite à relier le tout au 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 liées à la CRM comme le leadership, la gestion de la charge de travail, la conscience de la situation, la communication, la prise de décision, la surveillance et la rétroaction, la résolution des conflits et le rendement de l'équipage. On peut généralement relier la cause fondamentale des erreurs techniques à l'une de ces questions de CRM; par conséquent, le fait d'identifier les erreurs et d'en discuter aidera l'équipage à ne pas les répéter dans 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 aspects négatifs (de jouer au « détecteur d'erreurs »), l'exposé produira de meilleurs résultats si l'on reconnaît les bons aspects du rendement et qu'on en complimente l'équipage. Une telle attitude 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 techniques. Il peut suggérer certaines techniques, 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 pilote de ce qui suit :
- (a) dans le cas d'une LOE, le pilote peut faire appel de l'évaluation auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) dans les 30 jours;
  - (b) les modalités relatives à une reprise :
    - (i) dans le cas d'une MPV, en vertu de l'article 8.6.4, le candidat devra reprendre uniquement les manœuvres notées « insatisfaisantes » au cours de la MPV initiale;
    - (ii) dans le cas d'une MTV, en vertu de l'article 8.7.4, le candidat devra reprendre uniquement les manœuvres notées insatisfaisantes au cours de la MTV initiale;
    - (iii) dans le cas d'une LOE, en vertu de l'article 8.10.6 et du paragraphe 8.10.9(m), une formation de rechange et une autre LOE complètes sont nécessaires (la LOE de rechange s'effectuera de la même manière qu'une LOE ordinaire);
  - (c) la reprise sera effectuée par un inspecteur de Transports Canada 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 propres à l'entreprise qui doivent être suivies.

## 9.8 APPRÉCIATION GÉNÉRALE « ÉCHEC »

- 9.8.1 Une LOE reçoit l'appréciation générale « Échec » si l'une des situations suivantes se produit:
- (a) le candidat échoue une première tentative et la reprise d'un même jeu d'événements; ou
  - (b) le candidat échoue une première tentative de trois jeux d'événements distincts.

Sans égard au nombre de jeux d'événements 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 (par exemple, un écrasement) au cours d'une LOE entraîne l'échec de celle-ci.

- 9.8.2 La LOE est considérée comme un événement dont l'échec entraîne une perte de privilèges et qui doit être communiqué à TC. En cas d'échec, un exemplaire complet du rapport de la LOE - formulaire 26-0249 *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E) ainsi que le rapport sur le jeu d'événements échoué - doit être télécopié à l'intérieur des deux jours ouvrables suivants à Transports Canada, qui prendra la mesure nécessaire relativement à la délivrance de licence (à savoir sa suspension).

9.8.3 L'échec d'une LOE a aussi pour conséquence que le candidat concerné fait l'objet d'un suivi spécifique pendant au moins une période de formation. Le candidat faisant l'objet d'un tel suivi doit subir une autre MV ou LOE – au lieu de suivre une MT ou un LOFT – au moment de sa prochaine appréciation.

9.8.4 Relativement à une LOE, l'attribution de la note « insatisfaisante » à une séquence liée à une qualification de vol aux instruments entraîne l'échec de cette qualification et de la LOE. L'évaluateur de type E doit consigner l'échec de la LOE au bas du formulaire 26-0249 *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E). Les mesures administratives appropriées devront être prises, à savoir la suspension de la LOE et de la qualification de vol aux instruments en vigueur, conformément à la section 9.9.

*Nota : Si le PF reçoit la note « échec » pour une séquence liée à une qualification de vol aux instruments, l'échec et la suspension qui en découle peuvent également viser le PNF.*

9.8.5 Relativement à une LOE, tout échec à une séquence de vol liée à la **LOE** mais reliée d'aucune façon à une séquence de vol **aux instruments** entraîne un échec à la seule LOE. Dans ce cas, la seule mesure administrative est la suspension de la LOE en vigueur. La qualification de vol aux instruments en vigueur n'est pas touchée et demeure donc valide.

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

9.8.6 Lorsqu'un évaluateur de type E décide d'attribuer à une LOE la note générale « échec », en vertu de l'article 9.8.1, la LOE doit être immédiatement arrêtée.

*Nota : 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 appréciation notée « insatisfaisante » qu'à la lumière de ce qu'il a observé par la suite au cours de la LOE.*

9.8.7 Si la situation mentionnée à l'article 9.8.6 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; et
- (c) aucun autre membre d'équipage n'est évalué.

- 9.8.8 Lorsqu'une LOE a été arrêtée en raison d'un échec en vertu de l'article 9.8.6, ou en raison de la fin des activités de formation mentionnées à l'article 9.8.7, l'évaluateur de type E doit :
- (a) donner au candidat un exposé après vol précisant la ou les causes de son échec ainsi que, le cas échéant, les procédures administratives de suspension qui vont suivre, y compris ses droits d'en appeler auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada;
  - (b) remplir le formulaire 26-0249 *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E) en mentionnant l'échec et envoyer l'original à Transports Canada à l'intérieur des deux jours ouvrables suivants; et
  - (c) le cas échéant, suivre les procédures de suspension de LOE et de qualification de vol aux instruments mentionnées à la section 9.9.
- 9.8.9 En cas d'échec d'une LOE, l'exploitant 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 Tribunal d'appel des transports du Canada.

## **9.9 PROCÉDURES ADMINISTRATIVES DE SUSPENSION DE LOE ET DE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS**

- 9.9.1 Un évaluateur de type E doit suivre les procédures administratives suivantes après un échec à une LOE :
- (a) signaler au pilote en chef et(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 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, même si une LOE a été arrêtée 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 de ce rapport;
  - (c) aviser immédiatement l'inspecteur principal de l'exploitation, le GRACA ou le surintendant des Avions ou encore le chef de l'Inspection des entreprises de transport aérien de Transports Canada que le pilote ne satisfait pas aux normes relatives à une LOE (y compris, le cas échéant, à la qualification de vol aux instruments). S'il est impossible de joindre l'un ou l'autre de ces responsables de TC au téléphone, un message laissé à une boîte vocale ou une télécopie sont considérés comme des moyens acceptables d'aviser ces personnes;

*Nota : Une copie du formulaire 26-0249 et du rapport sur le jeu d'événements échoué doit être télécopiée à Transports Canada à des fins de référence.*

- (d) s'il y a eu échec à la qualification de vol aux instruments et que cette dernière soit toujours indiquée comme valide sur la licence du pilote, barrer d'une ligne les annotations française et anglaise figurant sur la licence et inscrire l'annotation « Suspension de la qualification de vol aux instruments » ou « Instrument Rating Suspended », selon le cas, puis y inscrire la date et y apposer sa signature.

9.9.2 Un inspecteur de TC doit suivre les procédures administratives suivantes après un échec à une LOE :

- (a) signaler au pilote en chef et(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'appréciation 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, même si une LOE a été arrêtée 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 de ce rapport;
- (c) si l'échec à la LOE vise tant la LOE que la qualification de vol aux instruments, tel que mentionné à l'article 9.8.4, les procédures à suivre sont les suivantes :
  - (i) si la qualification de vol aux instruments est toujours annotée comme valide sur la licence du pilote, y barrer d'une ligne les annotations française et anglaise et y inscrire le commentaire « Suspension de la qualification de vol aux instruments » ou « Instrument Rating Suspended », selon le cas, puis y inscrire la date et y apposer sa signature;
  - (ii) émettre un Avis de suspension (formulaire 26-0363), en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* et relativement à la vérification en vol, à savoir :
    - A inscrire les nom et adresse du candidat (comme sur la licence);
    - B inscrire le numéro de dossier 5802 du candidat;
    - C cocher la case de la vérification en vol;
    - D indiquer la date de la vérification en vol où il y a eu échec;
    - E préciser que le candidat ne satisfait plus aux normes relatives à une LOE, et à une qualification de vol aux instruments, le cas échéant (se reporter à l'article 9.8.4), et donner les raisons;
    - F indiquer que la LOE et, le cas échéant, que la qualification de vol aux instruments jusque là en vigueur (préciser la date d'échéance de chacune, au besoin) sont suspendues par le présent avis;

- G préciser les conditions pour que le candidat puisse récupérer ses privilèges (à savoir subir avec succès une nouvelle LOE);
- H à la zone où le formulaire demande une adresse à laquelle le document faisant l'objet de la suspension doit être retourné, indiquer « Sans objet »;
- I préciser la date limite (30 jours civils à partir de la délivrance de la suspension) à laquelle une requête en révision auprès du Tribunal émanant du candidat doit être reçue;

*Nota : Le candidat doit être avisé verbalement de son droit d'en appeler au Tribunal.*

- J dater et signer l'avis.

- (d) Si l'échec à la LOE vise seulement la LOE en vertu de l'article 9.8.5, les procédures à suivre sont celles de l'alinéa 9.9.2(c)(ii), à la différence toutefois qu'aucune mention ne doit être faite à la qualification de vol aux instruments.

## **CHAPITRE 10 – NORMES D'ÉVALUATION**

---

### **10.1 GÉNÉRALITÉS**

- 10.1.1 Pour chaque objectif de compétence résultant ou secondaire, l'exploitant doit déterminer de quelle manière, à quel moment, à quel endroit et par qui la compétence d'un candidat sera évaluée. Cette stratégie d'évaluation est contenue dans les documents composant la base de données de vérification de programme (PADB) approuvée de l'exploitant.
- 10.1.2 Une norme de qualification est un objectif de compétence (OCR ou OCS) concernant une tâche d'un poste 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 si un rendement doit être noté comme étant satisfaisant ou 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 Outre les données électroniques et les formulaires de notation recueillis par l'exploitant, une LOE est documentée sur le formulaire 26-0249 *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E), comme l'exige l'article 13.1.3. De plus, une OE fait l'objet d'un rapport d'évaluation en ligne approprié.
- 10.1.5 Les notes attribuées au cours des validations et des évaluations sont déterminantes pour l'efficacité d'un PAQ. Ces données sont recueillies et analysées par l'exploitant et lui permettent de vérifier la compétence des stagiaires, des instructeurs et des évaluateurs. L'exploitant recueille et analyse également des données aux fins suivantes :
- (a) maintien de la validation du PAQ;
  - (b) identification des modifications nécessaires dans un cursus;
  - (c) tenue à jour du programme.
- 10.1.6 Par ailleurs, Transports Canada procédera, sur une base régulière, à l'examen des données PAQ soumises par l'exploitant.

### **10.2 PRÉSENTATION DE L'ÉCHELLE D'ÉVALUATION ET DE NOTATION**

- 10.2.1 Chaque PAQ doit comprendre une méthodologie d'évaluation qui sera utilisée pour noter l'atteinte des objectifs de compétence par rapport aux normes de qualification. En principe, les codes servant à mesurer le rendement à divers événements sont des notes, le nombre de répétitions ainsi que des codes justificatifs ou des catégories de compétences.
- 10.2.2 Les notes servent à définir divers niveaux de rendement. Elles sont habituellement propres à l'exploitant, qui les adopte selon les besoins de son PAQ; cependant, Transports Canada exige une note plus discriminante qu'un simple code binaire

pour rendre compte de divers niveaux de rendement (autrement dit, une méthode de notation qui permette d'évaluer le rendement pour chaque élément de façon plus précise que par la réussite ou l'échec).

- 10.2.3 Pour des manœuvres à l'improviste, une validation de manœuvre, une évaluation opérationnelle en ligne et une évaluation en ligne, une échelle d'au moins quatre échelons doit être employée. La section 10.3 donne un exemple d'échelle à quatre échelons correspondant à autant de niveaux de rendement.
- 10.2.4 Chaque exploitant doit s'assurer que les notes de son échelle d'évaluation sont clairement définies, qu'elles ont un sens pour l'instructeur et pour l'évaluateur, et qu'elles sont faciles à utiliser pour l'appréciation du rendement. L'homogénéité est essentielle et souhaitable pour les flottes et les divers types d'évaluation et d'évaluation (FLM, MV, LOE et OE). Cependant, les échelles peuvent différer légèrement lorsqu'elles sont employées à des fins différentes, par exemple pour une validation ou une évaluation ou encore pour de la formation.
- 10.2.5 Au moment d'employer une échelle d'évaluation, les évaluateurs doivent attribuer la note qui correspond le mieux à l'élément ou aux éléments les plus faibles dans le rendement d'un candidat.

### **10.3 EXEMPLE D'ÉCHELLE DE NOTATION À QUATRE ÉCHELONS**

10.3.1 Comme on l'a mentionné plus haut, chaque exploitant adopte sa propre échelle de notation qui sera décrite dans sa PADB approuvée. À titre d'exemple de barème, une échelle à quatre échelons est décrite ci-dessous. Cet exemple n'est pas censé limiter les niveaux au nombre de quatre dans une échelle, tout comme il ne doit pas se limiter à la terminologie utilisée. L'échelle et les critères qui y sont utilisés figurent dans le présent document pour permettre une comparaison avec l'échelle familière qu'on retrouve dans le Manuel du pilote vérificateur agréé. Un exploitant peut décider d'élaborer une échelle différente et de former un instructeur ou un évaluateur à son utilisation, si cette échelle permet de mieux mettre à profit les données recueillies (discrimination, fiabilité, validité). Voici une description, à titre d'exemple, des notes prévues dans une échelle à quatre échelons.

#### **10.3.2 Rendement supérieur ou excellent (4)**

- (a) Le rendement respecte parfaitement les normes de qualification et la compétence en gestion est excellente.
- (b) A titre d'exemple, une séquence devrait être notée **supérieure** ou **excellente (4)** lorsque :
  - (i) le rendement est idéal compte tenu des conditions en vigueur;
  - (ii) le pilotage de l'aéronef est souple et précis;
  - (iii) les habiletés et connaissances techniques dépassent le niveau de compétence exigé;
  - (iv) le comportement du candidat prouve qu'il est parfaitement conscient en tout temps de la situation;

- (v) la gestion du vol est excellente;
- (vi) la sécurité du vol est assurée et les risques sont très bien atténués.

### 10.3.3 Rendement **normal (3)**

- (a) Le rendement comporte des écarts mineurs par rapport aux normes de qualification, mais demeure dans les limites prescrites.
- b) A titre d'exemple, une séquence devrait être notée **normale (3)** lorsque :
  - (i) le rendement respecte la norme en vigueur, mais comporte néanmoins des écarts qui ne compromettent pas le rendement général;
  - (ii) le pilotage de l'aéronef est sûr et demeure dans les limites prescrites;
  - (iii) les habiletés et connaissances techniques sont conformes au niveau de compétence exigé;
  - (iv) le comportement du candidat prouve qu'il est constamment conscient de la situation;
  - (v) la gestion du vol est efficace;
  - (vi) la sécurité du vol est assurée et les risques sont atténués de façon acceptable.

### 10.3.4 Rendement **de base** ou **satisfaisant (2)**

- (a) Le rendement comporte des écarts par rapport aux normes de qualification et peut comporter des écarts de courte durée hors des limites prescrites, mais ces écarts sont perçus et corrigés en temps voulu.
- (b) A titre d'exemple, une séquence devrait être notée **de base** ou **satisfaisante (2)** lorsque :
  - (i) le rendement comporte des écarts par rapport au rendement général, mais ces écarts sont perçus et corrigés dans un délai acceptable;
  - (ii) le pilotage de l'aéronef est effectué avec une compétence limitée ou comporte des écarts de courte durée par rapport aux limites prescrites;
  - (iii) les habiletés et connaissances techniques révèlent une compétence technique limitée ou un niveau de connaissances limité;
  - (iv) le comportement comporte des lacunes au point de vue conscience de la situation qui sont décelées et corrigées par l'équipage;
  - (v) la gestion de vol est efficace, mais légèrement inférieure à la norme. Certains éléments sont exécutés uniquement à la suite de remarques ou d'incitations de la part d'autres membres d'équipage;
  - (vi) la sécurité du vol n'est pas compromise, mais les risques ne sont pas très bien atténués.

### 10.3.5 Rendement **sous la norme** ou **insatisfaisant (1)**

- (a) Le rendement comporte des écarts inacceptables par rapport aux normes de qualification et peut comporter des écarts par rapport aux limites prescrites, et ces écarts ne sont ni perçus ni corrigés en temps opportun.
- (b) A titre d'exemple, une séquence devrait être notée **sous la norme** ou **insatisfaisante (1)** lorsque :
  - (i) le rendement comporte des écarts qui compromettent le rendement général, qui sont répétés, qui sont trop importants ou qui ne sont ni perçus ni corrigés, ou alors beaucoup trop tard, ou lorsque l'objectif visé par la tâche n'est pas atteint;
  - (ii) le pilotage de l'aéronef est brusque ou comporte des écarts non corrigés ou excessifs par rapport aux limites prescrites;
  - (iii) les habiletés et connaissances techniques révèlent des niveaux de compétence technique ou un manque de connaissance inacceptables;
  - (iv) le comportement du candidat révèle des lacunes dans la prise de conscience de certaines situations qui ne sont ni perçues ni corrigées par l'équipage;
  - (v) la gestion de vol est inefficace, à moins que d'autres membres d'équipage formulent constamment des remarques ou des incitations;
  - (vi) la sécurité du vol est compromise. Les risques encourus sont inacceptables.

## 10.4 CODES JUSTIFICATIFS D'UNE ÉVALUATION

- 10.4.1 Des commentaires ou des codes doivent justifier chaque note qui ne rencontre pas les normes. Ainsi, si l'on se reporte à l'échelle de quatre échelons décrite à la section 10.3, chaque note **inférieure** à la note « normale » doit être justifiée par un commentaire ou un code.
- 10.4.2 Ces commentaires doivent être faits en fonction des normes de qualification et porter notamment sur un élément de sécurité, une norme de compétence (habiletés de pilotage manuel ou utilisation de systèmes de vol automatique, par exemple), des éléments propres au CRM (tels la surveillance de la performance de l'équipage, la prise de décision, la gestion de la charge de travail, les aptitudes en communication, la vue d'ensemble de la situation), la connaissance des systèmes de bord ou encore une technique ou une procédure approuvée. Le fait de lier un rendement qui ne rencontre pas les normes à une remarque ou un code facilite l'analyse des données et la mise en place de mesures correctives appropriées.

## **10.5 ÉLÉMENTS À ÉVALUER**

10.5.1 D'après les normes de qualification, les habiletés techniques et la compétence en CRM doivent toutes faire l'objet d'une évaluation. Plusieurs des éléments à évaluer sont décrits ci-dessous. Toutefois, cette liste n'est pas exhaustive. Outre les indications générales qui suivent, un exploitant doit fournir à ses évaluateurs son propre guide d'évaluation et les outils connexes. La documentation de l'exploitant en matière d'évaluation doit tenir compte de l'importance nettement plus grande que l'on accorde à la CRM, élément fondamental de tout PAQ.

10.5.2 Tout au moins, les six éléments suivants doivent être évalués :

- (a) le rendement;
- (b) le pilotage de l'aéronef;
- (c) les habiletés et connaissances techniques;
- (d) la conscience de la situation;
- (e) les habiletés de gestion de vol;
- (f) la sécurité du vol.

10.5.3 Rendement:

- (a) Évaluation globale des erreurs :
  - (i) aucune erreur; ou
  - (ii) importance, signification ou conséquences des erreurs;
  - (iii) risque encouru à cause de telles erreurs au cours des phases critiques du vol;
- (b) Prise de connaissance des erreurs :
  - (i) perçues;
  - (ii) non perçues;
- (c) Gestion des erreurs
  - (i) rapidité ou lenteur à corriger les erreurs;
  - (ii) non-correction des erreurs.

10.5.4 Pilotage de l'aéronef

- (a) Qualité du pilotage
  - (i) souplesse d'utilisation des commandes et coordination;
  - (ii) intervention sur les commandes convenant à la situation de vol;
  - (iii) compétence aéronautique;

- (b) Précision
  - (i) utilisation des techniques ou procédures approuvées;
  - (ii) rendement par rapport aux tolérances prescrites;
  - (iii) mesures prises à la suite d'écarts;
  - (iv) importance des écarts.

#### 10.5.5 Habiletés et connaissances techniques

- (a) Généralités
  - (i) utilisation pratique et compréhension des systèmes et des dispositifs automatiques de l'aéronef, des données, des cartes, des conditions météorologiques et des facteurs physiologiques;
  - (ii) connaissance de ce qu'il faut faire, de la façon de le faire et des raisons de le faire;
- (b) Niveau de compétence
  - (i) approprié aux exigences relatives à la qualification demandée;
  - (ii) compétence suffisante pour accomplir le travail de façon sûre et efficace;
  - (iii) niveau supérieur à la moyenne, moyen ou inférieur à la moyenne.

#### 10.5.6 Conscience de la situation

- (a) Généralités
  - (i) pour évaluer raisonnablement ce que pense le candidat, l'examineur doit surveiller son comportement;
- (b) Comportement
  - (i) surveillance active des conditions météorologiques, des systèmes de bord, des instruments et des communications ATC;
  - (ii) prévention des phénomènes de rétrécissement concentrique du champ visuel et de fixation du regard;
  - (iii) anticipation des événements, réaction immédiate aux événements ou réaction tardive aux événements;
- (c) Prise de connaissance et correction des erreurs
  - (i) omissions, bévues et écarts;
  - (ii) prise de conscience et correction des erreurs.

#### 10.5.7 Habiletés de gestion de vol

- (a) Degré d'efficacité :
  - (i) utilisation efficace des ressources disponibles;
  - (ii) anticipation des problèmes suffisamment longtemps à l'avance;

- (iii) utilisation efficace des processus de prise de décision;
- (iv) maintien de la capacité d'adaptation lorsque la charge de travail est élevée, grâce à une priorisation et à une attribution efficaces des tâches;
- (v) évitement des distractions pendant les situations de charge de travail élevée;
- (vi) établissement et maintien de communications efficaces avec tous les membres d'équipage de même qu'avec d'autres personnes et avec des organismes de l'extérieur;
- (vii) utilisation de techniques efficaces de leadership.

#### 10.5.8 Sécurité du vol

- (a) Mesure selon laquelle la sécurité du vol est assurée ou compromise :
  - (i) respect des procédures et des limites publiées;
  - (ii) efficacité de la surveillance extérieure pendant les manœuvres à vue;
  - (iii) erreurs graves ou pouvant avoir de graves conséquences;
  - (iv) contravention à un règlement (intervention nécessaire);
  - (v) toute intervention indispensable de la part de l'examineur pour assurer la sécurité aérienne.

## 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'appareil en maintenant :

- (a) les caps assignés à plus ou moins 10 degrés en vol normal;
- (b) la tenue d'axe VOR/LOC/LOC BC/ILS/RNAV à une demi graduation d'écart près;
- (c) les relèvements NDB à plus ou à moins 10 degrés avant l'approche finale (et en rapprochement du repère d'approche finale) et à plus ou moins 5 degrés pendant l'approche finale (et en éloignement du repère d'approche finale);
- (d) l'altitude :
  - (i) en vol normal, à plus ou à moins 100 pieds;
  - (ii) durant l'approche et pour les altitudes IFR minimales prévues pour les segments intermédiaire et final (par exemple, FAF, survol de balises ou repères de palier de descente), à plus (chiffre prévu) ou à moins 0 pieds;
  - (iii) le respect scrupuleux de l'altitude à la MDA;

- (e) la vitesse en vol normal, à plus ou à moins 10 nœuds;
  - (f) la vitesse pendant le décollage et l'approche, à plus 10 ou à moins 5 nœuds.
- 10.6.2 Ces critères supposent qu'il n'existe pas de circonstances inhabituelles, et ils peuvent exiger que l'on prévoise 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 procédures de vol aux instruments tout en respectant les tolérances énoncées à l'article 10.6.1 sera contrôlée à chaque validation ou évaluation.
- 10.6.4 Si le niveau de compétence du pilote pendant une LOE ne correspond pas aux normes de qualification de vol aux instruments au cours des séquences obligatoires pour cette qualification, l'évaluateur de type E effectuant la LOE doit suspendre la qualification de vol aux instruments du pilote, comme il est expliqué à la section 9.9.

## **10.7 VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS - GÉNÉRALITÉS**

- 10.7.1 Pour évaluer l'ensemble de la compétence technique et des habiletés des pilotes dans le domaine des communications, du leadership et de la prise de conscience des diverses situations par rapport aux procédures normales ou 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 évaluation appropriée doit être effectuée d'une manière qui permet aux pilotes de démontrer leurs connaissances et leurs habiletés relativement à des domaines comme l'automatisation des aéronefs, y compris la programmation FMS/RNAV, les systèmes de vol automatiques et les modes de vol, les fonctions du pilote non aux commandes, la coordination au sein d'un équipage et la prise de décisions.
- 10.7.2 Lorsqu'il évalue les 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 établir son habileté à utiliser convenablement l'équipement de bord. En outre, l'exploitation de l'avion doit être évaluée précisément au regard des éléments qui exigent une coordination et une discipline au sein de l'équipage.

- 10.7.3 L'équipage doit démontrer qu'il maîtrise autant de procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant et de procédures normales 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 afin que toutes les séquences requises soient effectuées à chaque validation et à chaque évaluation.
- 10.7.5 Comme on l'a mentionné à la section 10.1, la notation effectuée au cours des validations et des évaluations doit être faite en fonction des normes de qualification de l'exploitant. Il convient de se reporter aux sections 10.9 à 10.39 ci-après pour un énoncé des normes génériques que devraient respecter les normes de qualification.

## **10.8 PHASES DE VOL NORMALISÉES**

- 10.8.1 Aux fins des vérifications en vol effectuées en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*, Transports Canada a adopté les phases de vol normalisées énoncées dans l'ATA iSpec 2200 d'avril 2002. Ces phases de vol normalisées sont habituellement reprises dans un PAQ, mais ne devraient pas être perçues comme étant contraignantes.
- 10.8.2 Ces phases de vol normalisées sont les suivantes :
- (a) planification du vol,
  - (b) pré-vol,
  - (c) démarrage moteur / départ,
  - (d) roulage au départ,
  - (e) décollage,
  - (f) décollage interrompu,
  - (g) montée initiale,
  - (h) montée en route,
  - (i) vol de croisière,
  - (j) descente,
  - (k) approche,
  - (l) remise des gaz,
  - (m) atterrissage,
  - (n) roulage à l'arrivée,
  - (o) arrivée / arrêt moteur,
  - (p) après vol,
  - (q) fermeture du vol.

- 10.8.3 Suit une description de chacune des phases de vol normalisées, des manœuvres et des séquences qu'elles comprennent ainsi que des fautes courantes auxquelles elles donnent lieu.

## **10.9 PLANIFICATION DU VOL**

- 10.9.1 Cette phase commence lorsque l'équipage de conduite commence à utiliser les installations d'information de planification de vol et s'engage à effectuer un vol avec une route et un aéronef donnés, et se termine lorsque l'équipage arrive à l'aéronef dans le but d'effectuer le vol prévu ou qu'il amorce la phase « Fermeture du vol ».
- 10.9.2 L'équipage doit démontrer qu'il possède une connaissance appropriée des SOP, de l'AOM et de l'AFM de l'entreprise, notamment des tableaux et graphiques de performances de l'aéronef, ainsi que des procédures de masse et de centrage afin de planifier efficacement un vol.
- 10.9.3 L'évaluation reposera, le cas échéant, sur la capacité du candidat/de l'équipage à :
- (a) sélectionner une route, une altitude et un aéroport de décollage appropriés;
  - (b) obtenir et à interpréter correctement l'information NOTAM pertinente;
  - (c) calculer la durée prévue en route et la quantité totale de carburant requise en fonction de facteurs comme les réglages de puissance, l'altitude ou le niveau de vol, le vent et les exigences de réserve de carburant;
  - (d) calculer la masse et le centrage de l'aéronef pour le vol prévu;
  - (e) déterminer si la performance requise de l'aéronef pour le vol prévu se situe à l'intérieur de sa capacité et de ses limites d'exploitation;
  - (f) localiser et à utiliser l'information essentielle au vol;
  - (g) élaborer un plan de vol, ou à participer à son élaboration, d'une manière qui :
    - (i) correspond aux conditions du vol prévu;
    - (ii) est conforme aux procédures énoncées dans le COM;
  - (h) démontrer une connaissance suffisante des exigences réglementaires liées au vol aux instruments énoncées dans la réglementation.
- 10.9.4 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation :
- (a) ne pas disposer des cartes et manuels appropriés;
  - (b) souffrir d'un manque de connaissances ou de compétences en interprétation des tableaux et graphiques de performances;
  - (c) ne pas vérifier si la quantité de carburant est suffisante pour le vol prévu.

## 10.10 PRÉ-VOL

10.10.1 Cette phase commence lorsque l'équipage de conduite arrive près de l'aéronef dans le but d'effectuer le vol, et se termine lorsque la décision est prise de quitter l'aire de stationnement et(ou) de lancer le ou les moteurs. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Après vol ».

10.10.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) inspecter et à préparer l'aéronef de façon sûre en vue du démarrage du ou des moteurs en s'assurant que toutes les vérifications et procédures sont exécutées conformément à l'AOM, au AFM, au COM et aux SOP pertinents.

## 10.11 DÉMARRAGE MOTEUR/DÉPART

10.11.1 Cette phase commence lorsque l'équipage de conduite prend des mesures pour faire déplacer l'aéronef de son poste de stationnement et(ou) règle les interrupteurs pour mettre le ou les moteurs sous tension, et se termine lorsque l'aéronef commence à avancer par ses propres moyens. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Arrivée/arrêt moteur ».

*Nota : La phase Démarrage moteur/départ comprend : le lancement du ou des moteurs de l'aéronef avec de l'aide ou non de l'extérieur et lorsque l'aéronef est immobile avec un ou plusieurs moteurs à l'arrêt avant le roulage au départ; elle comprend notamment l'embarquement de personnes ou de bagages avec moteurs en marche. Cette phase comprend toutes les mesures de refoulement au moteur aux fins du positionnement de l'aéronef pour le roulage au départ.*

10.11.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) effectuer les vérifications et procédures appropriées et énoncées dans l'AOM, l'AFM, le COM et les SOP pertinents;
- (b) identifier les situations anormales et d'urgence et y réagir conformément aux procédures énoncées dans la liste de vérifications de l'aéronef, le QRH, l'AOM, l'AFM, le COM et les SOP pertinents.

## 10.12 ROULAGE AU DÉPART

10.12.1 Cette phase commence lorsque l'équipage fait avancer l'aéronef par ses propres moyens, et se termine lorsqu'il augmente la puissance dans le but de décoller. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Roulage à l'arrivée ».

*Nota : Cette phase comprend le roulage lorsque l'aéronef se déplace par ses propres moyens jusqu'au moment, et y compris ce moment, où l'aéronef pénètre sur la piste et atteint la position de décollage.*

10.12.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) s'abstenir de toute activité pouvant l'empêcher de surveiller l'aire de trafic ou les voies de circulation;
- (b) limiter les communications radio et les conversations provenant de l'extérieur et de l'intérieur de l'aéronef, et ce, afin d'assurer le respect des instructions ou des autorisations de l'ATC (par exemple, éviter de bavarder dans le poste de pilotage et faire un usage rationnel des fréquences assignées par l'entreprise, etc.);
- (c) appliquer les procédures d'évitement des incursions sur piste de l'entreprise;
- (d) régler et vérifier les systèmes, les radios et les instruments de bord conformément aux procédures de départ en usage et aux conditions météorologiques.

*Nota : L'équipage doit vérifier et régler en vue du décollage tout système de bord requis en raison des conditions météorologiques, des exigences de navigation ou de la composition de l'équipage, notamment le radar météo, l'équipement de dégivrage, les réchauffeurs, l'équipement de navigation de bord, le pilote automatique, les automanettes et le FMS.*

### **10.13 PLANIFICATION DU VOL, PRÉ-VOL, DÉMARRAGE MOTEUR/DÉPART ET ROULAGE AU DÉPART**

10.13.1 Les phases Planification du vol, Pré-vol, Démarrage moteur/départ et Roulage au départ sont effectuées en tant qu'exercices d'équipage et, aux fins des validations ou des évaluations, elles n'ont besoin d'être démontrées qu'une seule fois lorsque le commandant et le premier officier s'acquittent des tâches propres à la place respective qui leur a été assignée.

10.13.2 L'inspection de l'avion, les procédures de dégivrage requises ainsi que les documents de l'aéronef doivent être conformes aux dispositions de l'AOM, de l'AFM, du COM et des SOP pertinents. Le pilote aux commandes doit s'assurer que les manœuvres de démarrage, de refoulement (au moyen d'un tracteur ou des moteurs) et de roulage sur l'aire de trafic sont exécutées en toute sécurité.

10.13.3 Toutes les vérifications moteur, le cas échéant, doivent être effectuées par chaque membre d'équipage conformément à l'AOM, à l'AFM, au COM et aux SOP pertinents.

### **10.14 DÉCOLLAGE**

10.14.1 Cette phase commence lorsque l'équipage augmente la poussée en vue du décollage, et se termine lorsque la montée initiale est établie (35 pieds de hauteur au-dessus de la piste). Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Décollage interrompu ».

- 10.14.2 Chaque pilote doit effectuer les exercices de décollage indiqués au scénario pertinent. Chaque équipage ne doit effectuer qu'une fois un exposé détaillé au décollage. Un échange sur des points de sécurité précis ou sur des modifications à la procédure de départ originale constitue un exposé acceptable pour les décollages subséquents.
- 10.14.3 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :
- (a) s'assurer que les consignes relatives aux procédures à suivre dans le poste de pilotage ainsi que les vitesses prescrites pour la course au sol et le décollage sont respectées;
  - (b) effectuer un mouvement de rotation régulier permettant de prendre l'angle de tangage correct;
  - (c) obtenir un taux de montée satisfaisant et la vitesse requise dans un délai raisonnable;
  - (d) commander les moteurs de façon franche et progressive de manière à régler correctement le régime et à le surveiller.
- 10.14.4 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :
- (a) des vérifications incomplètes ou un ordre prévu non suivi;
  - (b) l'utilisation de vitesses ou de réglages de puissance erronés;
  - (c) l'utilisation d'une mauvaise technique de décollage;
  - (d) mauvais actionnement des manettes des gaz ou de poussée;
  - (e) perte de maîtrise directionnelle ou mauvaise correction de lacet pendant la course au décollage;
  - (f) dépassement des limites des moteurs ou de la cellule;
  - (g) une rotation ou un décollage avant d'avoir atteint la vitesse  $V_{MCA}$  ou  $V_R$ ;
  - (h) une vérification incorrecte ou incomplète qui se traduit par l'omission d'une opération essentielle.

## **10.15 DÉCOLLAGE INTERROMPU**

- 10.15.1 Cette phase commence lorsque l'équipage décide de réduire la poussée dans le but d'immobiliser l'aéronef avant la fin de la phase « Décollage », et se termine lorsque l'on fait rouler l'aéronef hors de la piste pour une phase « Roulage à l'arrivée », ou lorsque l'aéronef est immobilisé et les moteurs coupés.
- 10.15.2 Les décollages interrompus n'auront lieu qu'en simulateur. Dans le cas d'une validation effectuée à bord d'un aéronef, le candidat répond oralement au scénario exposé par l'évaluateur. La réponse doit indiquer les mesures à prendre par le PF et le PNF, selon le cas.

- 10.15.3 Dans le cas d'une validation ou d'une évaluation effectuée en simulateur, chaque membre d'équipage doit effectuer un décollage interrompu en s'acquittant des tâches propres à la place qui lui a été assignée.
- 10.15.4 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de d'équipage à :
- (a) communiquer efficacement entre eux, avec les membres d'équipage de cabine et avec l'ATC;
  - (b) conserver la maîtrise de l'aéronef pendant la décélération, et arrêter l'aéronef sur la piste ou la surface de dépassement conformément à l'AOM, à l'AFM, au COM et aux SOP pertinents.
- 10.15.5 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :
- (a) ne pas prévenir l'équipage, s'il y a lieu, au moyen du message de circonstance, par exemple « Décollage interrompu » ou « Arrêt »;
  - (b) ne pas faire un usage optimal des freins ou faire une mauvaise utilisation des dispositifs d'arrêt;
  - (c) ne pas avertir l'ATC d'une situation d'urgence ni demander de l'aide;
  - (d) ne pas avertir l'équipage de cabine du type d'urgence, et ne pas déclencher les procédures d'évacuation appropriées, le cas échéant;
  - (e) omettre d'effectuer toutes les vérifications d'urgence et(ou) l'arrêt du ou des moteurs, s'il y a lieu;
  - (f) ne pas reconnaître la nécessité d'interrompre le décollage avant d'atteindre la vitesse  $V_1$ ;
  - (g) ne pas conserver la maîtrise de l'aéronef ou ne pas s'immobiliser à l'intérieur des limites de la piste;
  - (h) mettre en danger la sécurité des passagers et de l'équipage et(ou) du personnel de secours en ne traitant pas adéquatement l'urgence.

## 10.16 MONTÉE INITIALE

- 10.16.1 Cette phase commence à 35 pieds de hauteur au-dessus de la piste, et se termine une fois que la vitesse et la configuration sont établies à une altitude de manœuvre définie, ou que la montée se poursuit pour les besoins du vol de croisière. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Approche ».

*Nota : L'altitude de manœuvre est l'altitude requise pour manœuvrer l'aéronef en toute sécurité après une panne moteur, ou l'altitude de franchissement d'obstacles prédéfinie. La phase Montée initiale comprend les procédures requises pour répondre aux exigences d'atténuation du bruit en montée, ou de pente/vitesse optimale de montée.*

10.16.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et utiliser les systèmes de communication et de navigation appropriés à la phase de départ prévue;
- (b) exécuter les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef pertinente à la phase de vol;
- (c) intercepter, en temps opportun, les axes, les radiales et les relèvements appropriés à la procédure, à la route ou à l'autorisation;
- (d) correctement appliquer les procédures de départ et d'atténuation du bruit;
- (e) conserver une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol conformément aux configurations et aux limites d'exploitation.

## **10.17 MONTÉE EN ROUTE**

10.17.1 Cette phase commence lorsque l'équipage stabilise l'aéronef à une vitesse et à une configuration définies qui permettent à l'aéronef de prendre de l'altitude aux fins du vol de croisière, et se termine lorsque l'aéronef est stabilisé à une altitude de vol de croisière initiale constante prédéterminée et à une vitesse définie. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Descente ».

10.17.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et utiliser les systèmes de communication et de navigation appropriés à la phase de départ prévue;
- (b) exécuter les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef pertinente à la phase de vol;
- (c) intercepter, en temps opportun, les axes, les radiales et les relèvements appropriés à la procédure, à la route ou à l'autorisation;
- (d) correctement appliquer les procédures de départ, d'atténuation du bruit et de transition;
- (e) conserver une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol conformément aux configurations et aux limites d'exploitation.

## **10.18 VOL DE CROISIÈRE**

10.18.1 Cette phase commence lorsque l'équipage stabilise l'aéronef à une vitesse définie et à une altitude de vol de croisière initiale constante prédéterminée, et poursuit le vol dans la direction de la destination, et se termine avec le début de la phase « Descente » aux fins d'une approche. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Montée en route ».

*Nota : Aux fins des validations, des manœuvres de virage serré et de décrochage seront incluses dans cette phase de vol, le cas échéant, de même qu'une procédure d'attente.*

## **10.19 VIRAGES SERRÉS**

10.19.1 Au besoin, le candidat doit montrer, en effectuant un ou plusieurs virages d'au moins 180 degrés inclinés à 45 degrés, qu'il peut maintenir l'angle d'inclinaison latérale, l'altitude et la vitesse de l'aéronef. On doit lui permettre de stabiliser l'avion à l'altitude et à la vitesse requises avant d'effectuer le ou les virages.

10.19.2 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :

- (a) ne pas maintenir l'angle d'inclinaison latérale;
- (b) ne pas maintenir la vitesse;
- (c) ne pas maintenir l'altitude.

## **10.20 PROCÉDURES D'AMORCE DE DÉCROCHAGE ET PROCÉDURES DE DÉCROCHAGE**

10.20.1 Au besoin, on peut intégrer à une validation les procédures d'amorce de décrochage et les procédures de décrochage afin de vérifier que le candidat connaît bien les dispositifs d'avertissement de décrochage et les réactions de la cellule à l'amorce d'un décrochage. Lorsqu'un décrochage est amorcé sans l'aide des dispositifs d'avertissement (si le manuel de vol l'autorise), on doit veiller à ce que les limites énoncées dans l'AFM ne soient pas dépassées. Cet exercice peut avoir lieu lorsque l'avion est en configuration lisse, de décollage ou d'atterrissage.

10.20.2 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de l'exercice :

- (a) ne pas remettre la puissance correctement;
- (b) à la sortie du décrochage, redresser l'aéronef avant qu'il ait atteint sa vitesse de sécurité, ce qui provoque un décrochage secondaire ou déclenche un avertissement de décrochage;
- (c) ne pas reprendre l'altitude perdue, une fois la vitesse de sécurité atteinte;
- (d) perdre beaucoup d'altitude;
- (e) avoir recours à une mauvaise procédure de sortie de décrochage ou utiliser une mauvaise configuration de l'aéronef.

## **10.21 ATTENTE**

10.21.1 Chaque pilote doit effectuer un circuit d'attente comprenant une entrée, une attente et une sortie s'appliquant au type d'avion. Si l'appareil est équipé d'un FMS, chaque pilote doit démontrer qu'il sait programmer et effacer une attente; mais, à la discrétion de l'évaluateur, un seul exercice d'attente a besoin d'être effectué. L'exercice d'attente pour le deuxième membre d'équipage n'est pas obligatoire.

10.21.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) reconnaître l'arrivée au repère d'attente et amorcer l'entrée dans le circuit d'attente;
- (b) utiliser une procédure d'entrée appropriée telle que stipulée dans le Manuel de vol aux instruments;
- (c) signaler l'entrée dans le circuit d'attente;
- (d) utiliser les critères de minutage appropriés, le cas échéant;
- (e) respecter la longueur des étapes lorsqu'une distance DME est précisée;
- (f) évaluer le vent et utiliser les procédures de correction appropriées;
- (g) maintenir un écart non supérieur à 10 degrés par rapport à la trajectoire ou à la route désignée, ou demeurer à l'intérieur d'une demi-graduation de l'indicateur d'écart de route, selon le cas;
- (h) maintenir la vitesse à plus ou moins 10 nœuds de la vitesse déclarée;
- (i) maintenir l'altitude à plus ou moins 100 pieds;
- (j) conserver une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol conformément aux configurations et aux limites d'exploitation pendant l'attente.

10.21.3 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :

- (a) ne pas obtenir le calage altimétrique courant et ne pas régler ni contre-vérifier les altimètres conformément aux SOP de l'entreprise;
- (b) ne pas obtenir une heure d'approche prévue (EAT);
- (c) ne pas régler la puissance conformément aux SOP de l'entreprise;
- (d) mal tenir l'axe ou mal prendre en compte le vent;
- (e) ne pas entrer dans un circuit d'attente à l'aide de procédures IFR normalisées;
- (f) ne pas exécuter le circuit d'attente de la manière prescrite;
- (g) permettre à l'aéronef de dépasser une limite de vitesse ou d'altitude assignée;
- (h) enfreindre une autorisation de l'ATC que l'on a acceptée et dont on a accusé réception;
- (i) ne pas être capable de bien programmer et exécuter la procédure d'attente à l'aide du FMS;
- (j) ne pas pouvoir effacer correctement l'attente du FMS ou sortir du circuit d'attente;
- (k) ne pas sélectionner les bons modes de vol automatique de navigation latérale et de contrôle de la vitesse;
- (l) ne pas se conformer à une instruction de l'ATC.

## **10.22 DESCENTE**

10.22.1 Cette phase commence lorsque l'équipage quitte l'altitude de vol de croisière afin d'effectuer une approche vers une destination choisie, et se termine lorsque l'équipage amorce des changements à la configuration et(ou) à la vitesse de l'aéronef pour permettre l'atterrissage sur une piste donnée. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Montée en route » ou « Vol de croisière ».

## **10.23 MONTÉE EN ROUTE, VOL DE CROISIÈRE, DESCENTE**

10.23.1 Chaque pilote doit faire une démonstration de manœuvres de montée en route, de vol de croisière et de descente.

10.23.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) se conformer à toutes les autorisations, réelles ou simulées, et à comprendre et à respecter les procédures relatives aux SID et aux STAR, aux transitions publiées ainsi qu'à l'atténuation du bruit;
- (b) démontrer qu'il sait utiliser adéquatement l'équipement de navigation, y compris le FMS, le cas échéant.

10.23.3 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation des séquences :

- (a) ne pas connaître suffisamment ou ne pas respecter un SID, une STAR ou une transition;
- (b) ne pas respecter les procédures d'atténuation du bruit;
- (c) sélectionner de mauvaises aides radio ou ne pas identifier correctement les installations;
- (d) permettre un écart d'altitude, de cap ou de vitesse à cause d'une préoccupation ou d'une mauvaise gestion de la charge de travail par l'équipage;
- (e) essayer de suivre une procédure susceptible d'enfreindre une autorisation ou une instruction ATC acceptée et dont on a accusé réception, ou bien mettre l'aéronef en danger;
- (f) mal programmer le départ ou l'arrivée ou ne pas surveiller les modes de guidage en vol;
- (g) ne pas réussir à programmer et à respecter une restriction de franchissement d'altitude ou une route décalée;
- (h) ne pas sélectionner et afficher les pages du FMS conformément aux SOP de l'entreprise;
- (i) ne pas être capable de bien programmer le FMS en cas de nouvelle destination ou d'activer un plan de vol de dégagement.

## 10.24 APPROCHE

10.24.1 Cette phase commence lorsque l'équipage amorce des changements à la configuration et(ou) à la vitesse de l'aéronef en vue d'effectuer un atterrissage sur une piste donnée, et se termine lorsque l'aéronef est en configuration d'atterrissage et que l'équipage s'engage à atterrir sur une piste donnée. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Montée initiale » ou « Remise des gaz ».

## 10.25 APPROCHES AUX INSTRUMENTS

10.25.1 Chaque pilote doit effectuer le nombre et les types d'approches aux instruments requis selon les scénarios de validation et d'évaluation pertinents. Chaque équipage doit effectuer une approche gérée et non gérée (ou VNAV), si elle s'applique au type de l'aéronef. Une approche doit être effectuée avec une panne moteur simulée.

10.25.2 Chaque équipage doit faire une démonstration d'approche de catégorie II ou de catégorie III, si ces procédures sont autorisées selon le certificat d'exploitation aérienne (CEA). Lorsqu'un exploitant est autorisé à effectuer des approches de CAT II et de CAT III, ces deux types d'approche doivent être effectués au cours d'une validation de la compétence pour les manœuvres dans le cadre d'un cursus de qualification.

**Attention :** *Entreprendre un atterrissage automatique en recourant à des installations ILS de CAT I peut entraîner un comportement imprévisible de l'aéronef, tout particulièrement dans des conditions météorologiques de vol à vue lorsque la protection du signal de l'ILS n'est pas maintenue.*

**Attention :** *Les approches de CAT II et de CAT III ne doivent être entreprises qu'en recourant à des installations qui assurent ce type d'opération.*

10.25.3 L'évaluateur doit accorder une attention particulière à l'exposé, lorsqu'il évolue dans un environnement à équipage multiple, pour s'assurer que l'exposé est effectué conformément aux SOP de l'exploitant ou qu'il comprend :

- (a) le type d'approche à effectuer;
- (b) la procédure d'approche interrompue;
- (c) la configuration d'atterrissage.

10.25.4 Les altimètres doivent être réglés à la valeur locale, ou encore à la valeur fournie par une source altimétrique éloignée, si la carte d'approche aux instruments l'exige.

10.25.5 L'évaluation de la capacité du candidat/de l'équipage à organiser et à répartir les tâches dans le poste de pilotage, selon les principes de gestion des ressources de l'équipage, s'effectue en s'assurant qu'il respecte les SOP de l'entreprise.

10.25.6 Voici quelques fautes courantes commises dans toutes les approches aux instruments qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de l'exercice ou de la séquence :

- (a) ne pas respecter les transitions publiées après en avoir reçu l'autorisation;
- (b) ne pas utiliser les bonnes radiales ni les bons axes;
- (c) ne pas sélectionner les bonnes aides radio ou ne pas identifier correctement les installations;
- (d) descendre sous l'altitude prévue pour le virage conventionnel;
- (e) ne pas corriger l'altimètre à de basses températures;
- (f) ne pas être capable de bien programmer le FMS ou la RNAV en fonction du type d'approche;
- (g) ne pas être sûr du moment auquel quitter la dernière altitude assignée pour l'altitude de transition, d'approche initiale ou du virage conventionnel après avoir reçu l'autorisation d'approche;
- (h) ne pas surveiller les données brutes de l'instrumentation conventionnelle, s'il y a lieu;
- (i) ne pas effectuer, s'il y a lieu, une vérification de la précision de la navigation;
- (j) ne pas respecter les repères de palier de descente;
- (k) sélectionner un mauvais mode de directeur de vol, en égard au type d'approche;
- (l) être lent à apporter les corrections ou les changements de mode nécessaires à la tenue d'axe;
- (m) ne pas surveiller toutes les aides d'approche requises;
- (n) perdre l'espacement avec un autre aéronef à cause d'une mauvaise interprétation ou du non-respect d'une autorisation ou d'une instruction de l'ATC, ou d'une procédure d'approche publiée;
- (o) ne pas s'assurer que les tâches de l'équipage, y compris la surveillance et les annonces de vive voix, respectent les SOP de l'entreprise;
- (p) entreprendre une approche interrompue trop tôt ou trop tard à cause d'une mauvaise maîtrise de la vitesse, des effets du vent, de la navigation ou du minutage;
- (q) mal configurer l'aéronef à l'atterrissage, à cause d'un mauvais alignement latéral ou vertical, ou d'une vitesse trop élevée à la DH, à la MDA ou au virage en finale après une procédure d'approche indirecte;
- (r) ne pas faire une remise des gaz conformément aux procédures publiées pour l'aéronef et par l'entreprise;
- (s) mal configurer l'aéronef, compte tenu de la phase de vol;
- (t) manœuvrer l'aéronef de façon inadaptée à la phase de vol.

## **10.26 APPROCHE NDB**

10.26.1 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et appliquer la procédure d'approche aux instruments NDB appropriée;
- (b) sélectionner, régler et identifier l'équipement de navigation au sol et de bord à utiliser pour la procédure d'approche, et en vérifier l'état opérationnel;
- (c) établir la configuration et la vitesse appropriées pour l'aéronef, et exécuter tous les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef pertinente à la phase de vol;
- (d) avant d'atteindre l'axe d'approche finale, maintenir l'altitude requise à plus ou moins 100 pieds ainsi que le cap et le relèvement à plus ou moins 10 degrés;
- (e) sur l'axe d'approche finale, ne pas s'écarter de plus de 5 degrés de la trajectoire ou de la route désignée;
- (f) maintenir la vitesse à plus ou moins 10 nœuds de la vitesse d'approche déclarée;
- (g) descendre jusqu'à la MDA et y demeurer, et tenir l'axe avec précision jusqu'au MAP ou jusqu'à la visibilité minimale de manière à pouvoir exécuter la partie visuelle de l'approche en manœuvrant le moins possible;
- (h) amorcer la procédure d'approche interrompue, si les repères visuels requis pour la piste prévue ne sont pas obtenus au MAP.

## **10.27 VOR/LOC/LOC BC**

10.27.1 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et appliquer la procédure d'approche aux instruments VOR/ LOC/ LOC BC appropriée;
- (b) sélectionner, régler et identifier l'équipement de navigation au sol et de bord à utiliser pour la procédure d'approche, et en vérifier l'état opérationnel;
- (c) établir la configuration et la vitesse appropriées pour l'aéronef, et exécuter tous les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef pertinente à la phase de vol;
- (d) avant d'atteindre l'axe d'approche finale, maintenir l'altitude requise à plus ou moins 100 pieds ainsi que le cap et le relèvement à plus ou moins 10 degrés;
- (e) sur l'axe d'approche finale, ne pas s'écarter de plus d'une demi-graduation de l'indicateur d'écart de route du dispositif VOR/LOC/ LOC BC;
- (f) maintenir la vitesse à plus ou moins 10 nœuds de la vitesse d'approche déclarée;

- (g) descendre jusqu'à la MDA et y demeurer, et tenir l'axe avec précision jusqu'au MAP ou jusqu'à la visibilité minimale, de manière à pouvoir exécuter la partie visuelle de l'approche en manœuvrant le moins possible;
- (h) amorcer la procédure d'approche interrompue, si les repères visuels requis pour la piste prévue ne sont pas obtenus au MAP.

## **10.28 FAUTES COURANTES – APPROCHES DE NON-PRÉCISION**

10.28.1 Voici quelques fautes courantes aux approches de non-précision qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de l'exercice :

- (a) ne pas établir l'angle de dérive pour la trajectoire en rapprochement;
- (b) arriver au-dessus du FAF en finale trop haut et(ou) trop vite, y compris le fait d'accepter une vitesse assignée par l'ATC entraînant une déstabilisation de l'approche de l'aéronef;
- (c) atteindre la MDA trop tard;
- (d) ne pas établir le bon MAP;
- (e) ne pas être capable de programmer et d'exécuter une approche gérée ou VNAV adaptée au type d'aéronef;
- (f) avoir un aéronef mal configuré au FAF.

## **10.29 APPROCHE ILS**

10.29.1 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et appliquer la procédure d'approche aux instruments ILS appropriée;
- (b) sélectionner, régler et identifier l'équipement de navigation au sol et de bord à utiliser pour la procédure d'approche, et en vérifier l'état opérationnel;
- (c) établir la configuration et la vitesse appropriées pour l'aéronef, et exécuter tous les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef pertinente à la phase de vol;
- (d) avant d'atteindre l'axe d'approche finale, maintenir l'altitude requise à plus ou moins 100 pieds ainsi que le cap ou la route à plus ou moins 10 degrés;
- (e) sur l'axe d'approche finale, ne pas s'écarter de plus d'une demi-graduation du dispositif de radioalignement de piste et(ou) de l'aiguille d'alignement en descente;
- (f) maintenir la vitesse à plus ou moins 10 nœuds de la vitesse d'approche déclarée;
- (g) descendre à la DH afin de pouvoir effectuer la partie visuelle de l'approche en manœuvrant le moins possible;
- (h) amorcer la procédure d'approche interrompue en atteignant la DH, si les repères visuels requis pour la piste prévue ne sont pas obtenus.

### **10.30 APPROCHE GPS/RNAV**

10.30.1 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et appliquer la procédure d'approche aux instruments GPS appropriée;
- (b) extraire l'approche GPS de la base de données, effectuer un contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (RAIM) ou une vérification RNAV multisenseurs, et vérifier les points de cheminement d'approche pour la procédure d'approche;
- (c) établir la configuration et la vitesse appropriées pour l'aéronef, et exécuter tous les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef pertinente à la phase de vol;
- (d) avant d'atteindre l'axe d'approche finale, maintenir l'altitude requise à plus ou moins 100 pieds ainsi que le cap à plus ou moins 10 degrés;
- (e) sur l'axe d'approche finale, maintenir la barre d'écart de route GPS à l'intérieur d'une demi-graduation;
- (f) maintenir la vitesse à plus ou moins 10 nœuds de la vitesse d'approche déclarée;
- (g) descendre jusqu'à la MDA et y demeurer, et tenir l'axe avec précision jusqu'au point de cheminement d'approche interrompue ou jusqu'à la visibilité minimale, de manière à pouvoir exécuter la partie visuelle de l'approche en manœuvrant le moins possible;
- (h) amorcer la procédure d'approche interrompue si les repères visuels requis pour la piste prévue ne sont pas obtenus au MAWP.

### **10.31 FAUTES COURANTES – APPROCHES DE PRÉCISION**

10.31.1 Voici quelques fautes courantes aux approches de précision qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :

- (a) être trop lent à réagir aux instructions de l'ATC ou aux écarts des instruments, et donc mal tenir l'axe d'alignement de piste ou de descente;
- (b) mal stabiliser l'aéronef et l'amener à la mauvaise vitesse en approche finale et en atteignant la DH;
- (c) ne pas surveiller l'équipement de bord et au sol nécessaire à l'approche;
- (d) ne pas suivre les procédures appropriées de l'entreprise pour effectuer des approches de catégorie I, II ou III.

### **10.32 APPROCHES INDIRECTES**

10.32.1 Les approches indirectes ne doivent pas être effectuées dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions minimales publiées dans le CAP. Si le candidat devait perdre de vue la piste d'atterrissage prévue, il doit entreprendre une approche interrompue conformément aux procédures publiées.

Si l'exercice a lieu en simulateur, l'évaluateur doit demander à l'équipage quelle procédure il compte suivre pour effectuer l'approche indirecte.

10.32.2 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) sélectionner et appliquer la procédure d'approche indirecte appropriée compte tenu des capacités de manœuvre de l'aéronef;
- (b) vérifier la direction de la circulation et respecter toutes les restrictions et instructions émises par l'ATC ou le pilote vérificateur;
- (c) respecter les critères de visibilité et ne pas descendre sous la MDA d'approche indirecte avant de s'être assuré d'une position à partir de laquelle une descente pour un atterrissage normal est possible.

10.32.3 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :

- (a) ne pas faire d'exposé sur le type d'approche indirecte à effectuer;
- (b) ne pas désigner le pilote chargé d'effectuer l'approche indirecte;
- (c) ne pas surveiller les écarts de vitesse ou d'altitude et ne pas en informer le pilote aux commandes;
- (d) prendre des angles d'inclinaison supérieurs à 30 degrés ou mal aligner l'appareil sur la piste en finale;
- (e) commettre d'importants écarts d'altitude vers le haut ou faire une approche indirecte au-dessous de l'altitude publiée d'approche indirecte;
- (e) ne pas conserver la bonne vitesse ou ne pas aligner correctement l'aéronef sur la piste de manière à pouvoir effectuer un atterrissage en toute sécurité.

### **10.33 REMISE DES GAZ**

10.33.1 Cette phase commence lorsque l'équipage interrompt la descente vers la piste d'atterrissage prévue au cours de la phase « Approche », et se termine lorsque la vitesse et la configuration de l'aéronef sont stabilisées à l'altitude de manœuvre définie ou lorsque l'équipage poursuit la montée en vue d'un vol de croisière.

*Nota : Aux fins d'une MV ou LOE, chaque candidat doit effectuer une approche interrompue ou un atterrissage interrompu conformément aux annexes mentionnées à l'article 725.106 du NSAC. Ces événements sont tous deux compris dans la phase de vol « Remise des gaz ».*

10.33.2 On peut interrompre une approche en tout temps, entre le moment de l'interception du signal d'approche finale et celui du toucher des roues sur la piste. Il convient de suivre le profil d'approche interrompue publié, sauf s'il est modifié par l'ATC.

10.33.3 On peut interrompre un atterrissage en tout temps une fois que la partie aux instruments de l'approche est terminée, que la piste est en vue, que l'aéronef est correctement configuré et que la descente finale en vue de l'atterrissage est commencée.

10.33.4 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) amorcer rapidement l'approche interrompue;
- (b) signaler le début de la procédure d'approche interrompue;
- (c) respecter la procédure d'approche interrompue publiée ou modifiée;
- (d) signaler chaque occasion où l'aéronef ne peut respecter une autorisation, une restriction ou une pente de montée;
- (e) exécuter tous les éléments de la liste de vérifications pertinente à la procédure de remise des gaz;
- (f) demander une autorisation pour un aéroport de dégagement ou une limite de franchissement d'obstacles, ou suivre les instructions du pilote vérificateur;
- (g) maintenir la vitesse recommandée à plus ou moins 10 nœuds; le cap, la route ou le relèvement à plus ou moins 10 degrés; et l'altitude à plus ou moins 100 pieds durant la procédure d'approche interrompue.

10.33.5 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :

- (a) ne pas utiliser la puissance et l'assiette requises pour obtenir un profil de montée satisfaisant;
- (b) ne pas suivre le profil publié ou l'autorisation ATC;
- (c) manœuvrer l'aéronef de façon inadaptée à la phase de vol;
- (d) ne pas s'assurer que les vérifications requises sont effectuées;
- (e) mal programmer le FMS;
- (f) ne pas établir ou surveiller correctement le mode de guidage d'approche interrompue;
- (g) ne pas régler l'altitude d'approche interrompue appropriée pour le système de vol automatique; ou
- (h) retarder ou oublier des vérifications de l'aéronef.

## **10.34 ATERRISSAGE**

10.34.1 Cette phase commence lorsque l'aéronef est en configuration d'atterrissage et que l'équipage est engagé à atterrir sur une piste donnée, et se termine lorsque la vitesse de l'aéronef est telle qu'il est possible de le faire rouler au sol jusqu'à la zone de stationnement. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Remise des gaz ».

- 10.34.2 Les atterrissages et les approches à l'atterrissage doivent être effectués conformément à l'AOM, à l'AFM, au COM et aux SOP pertinents. L'évaluateur doit évaluer l'atterrissage et la course à l'atterrissage réalisés, particulièrement lorsque les candidats suivent un programme de formation de niveau C ou D.
- 10.34.3 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :
- (a) exécuter un atterrissage à partir de la MDA ou DH d'approche après avoir obtenu les repères visuels requis pour la piste prévue;
  - (b) prendre les mesures requises en regard des NOTAM, du cisaillement du vent, des turbulences de sillage, de l'état de la surface de piste, des conditions de freinage, et des autres considérations opérationnelles;
  - (c) prendre en considération les facteurs météorologiques comme la turbulence, le cisaillement du vent, la force et la direction du vent, et la visibilité.
- 10.34.4 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :
- (a) amorcer l'arrondi trop tôt ou trop tard;
  - (b) maintenir un angle d'assiette ou d'inclinaison trop important au toucher des roues;
  - (c) annuler la rotation trop tard ou de la mauvaise façon;
  - (d) apporter des corrections excessives en courte finale;
  - (e) manœuvrer l'aéronef de façon inadaptée à la phase de vol;
  - (f) mal corriger ou omettre de corriger le vent de travers;
  - (g) mal utiliser ou mal sélectionner le système de freinage automatique;
  - (h) essayer de se poser sans avoir effectué les vérifications requises;
  - (i) ne pas tenir l'axe de la piste pendant la course à l'atterrissage.

### **10.35 ROULAGE À L'ARRIVÉE**

- 10.35.1 Cette phase commence lorsque l'équipage commence à manœuvrer l'aéronef par ses propres moyens jusqu'à une aire d'arrivée dans le but de se stationner, et se termine lorsque l'aéronef cesse de se déplacer par ses propres moyens et que l'équipage s'est engagé à couper le ou les moteurs. Cette phase peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Roulage au départ ».

### **10.36 ARRIVÉE/ARRÊT MOTEUR**

- 10.36.1 Cette phase commence lorsque l'équipage cesse de déplacer l'aéronef par ses propres moyens et s'engage à couper le ou les moteurs, et se termine lorsque l'équipage s'engage à couper les systèmes périphériques dans le but de sécuriser l'aéronef. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Démarrage moteur / départ ».

*Nota : La phase Arrivée/arrêt moteur comprend les mesures à prendre au moment où l'aéronef est stationnaire avec un ou plusieurs moteurs en marche, pendant que l'on peut procéder à de l'entretien courant, à savoir le débarquement de personnes ou de bagages et(ou) l'avitaillement en carburant.*

### **10.37 APRÈS VOL**

10.37.1 Cette phase commence lorsque l'équipage amorce les procédures d'arrêt des systèmes périphériques dans le but de quitter le poste de pilotage, et se termine lorsque les équipages de conduite et de cabine quittent l'aéronef. Elle peut également se terminer lorsque l'équipage décide d'amorcer la phase « Pré-vol ».

### **10.38 FERMETURE DU VOL**

10.38.1 Cette phase commence lorsque l'équipage envoie un message aux autorités de surveillance des vols pour annoncer que l'aéronef est sécurisé, et que l'équipage a terminé les tâches reliées au dernier vol, et se termine lorsque l'équipage a terminé ces tâches ou a commencé à planifier un autre vol en amorçant la phase « Planification du vol ».

### **10.39 SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE**

10.39.1 Les procédures anormales doivent être suffisamment complexes pour que chaque membre d'équipage puisse démontrer la façon dont il traite des défaillances primaires et secondaires, et les procédures énoncées sur la liste de vérifications imprimée qui concerne le type d'aéronef. Outre les pannes moteur exigées, au moins deux anomalies différentes des systèmes doivent être imposées à chaque pilote habituellement afin qu'il puisse démontrer suffisamment ses connaissances et ses habiletés.

10.39.2 Des défaillances multiples et non reliées ayant un effet cumulatif sur le fonctionnement de l'aéronef ne doivent pas être prévues dans le scénario d'une validation ou d'une évaluation. À titre d'exemple, un problème de configuration combiné à une défaillance du groupe motopropulseur a un effet cumulatif qui exige trop de travail pendant l'approche finale, et un tel problème ne devrait donc pas être simulé. À l'inverse, une descente d'urgence suivie d'un problème de configuration ou d'une panne moteur n'a pas un effet cumulatif sur la charge de travail au cours d'une même phase de vol, et une telle séquence peut être prévue.

10.39.3 L'évaluateur ne doit pas corriger les anomalies non reliées entre elles qui découlent des interventions de l'équipage.

10.39.4 L'évaluation reposera sur la capacité du candidat/de l'équipage à :

- (a) démontrer une connaissance suffisante pour diagnostiquer les anomalies des composants ou systèmes de l'aéronef dans un délai raisonnable et pour prendre les mesures correctives requises pour les situations d'urgence critiques désignées dans l'AOM, l'AFM, le COM et les SOP pertinents, comme étant des vérifications à connaître de mémoire sans consultation d'une liste de vérifications ou d'un manuel;

- (b) démontrer une bonne compréhension des composants, systèmes et procédures de secours et de toutes les restrictions concernant la poursuite du vol découlant de leur utilisation, et la capacité d'élaborer une marche à suivre en cas de détérioration subséquente de l'état de navigabilité de l'aéronef;
- (c) démontrer une bonne connaissance et une bonne discipline dans l'utilisation d'une liste de vérifications électronique, le cas échéant, et de divers systèmes d'avertissement.

10.39.5 Voici quelques fautes courantes qui peuvent avoir une incidence sur l'évaluation de la séquence :

- (a) ne pas déceler une anomalie ou mal la diagnostiquer;
- (b) ne pas bien connaître les procédures pour composer avec une urgence, ou ne pas effectuer des opérations essentielles dans un laps de temps acceptable;
- (c) perdre conscience de la situation pendant l'exécution des divers éléments des listes de vérifications ou des procédures;
- (d) ne pas bien effectuer les tâches secondaires permettant de déterminer les limites imposées par l'urgence aux autres systèmes;
- (e) utiliser des listes de vérifications ou des procédures ne respectant pas l'AOM, l'AFM, le COM et les SOP pertinents;
- (f) ne pas effectuer une opération essentielle et, par le fait même, compromettre la sécurité de l'aéronef;
- (g) dépasser les limites de l'aéronef ou des moteurs;
- (h) permettre un manque de discipline au sein de l'équipage dans l'utilisation d'une liste de vérifications et des systèmes d'avertissement électroniques.

## **CHAPITRE 11 – PÉRIODES DE VALIDITÉ, RENOUVELLEMENTS 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 avec les Normes de service aérien commercial. Les éléments que contiennent les activités de formation au sol ou en vol (ou en simulateur), les validations, les évaluations et les activités de maintien de la compétence sont clairement identifiés. Le calendrier du cycle doit indiquer les intervalles entre les différents types d'activité tels que la formation aux manœuvres, l'entraînement type de vol de ligne, la validation et formation – manœuvres et l'évaluation opérationnelle en ligne. Il doit également spécifier 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, lorsque approuvés par Transports Canada suite à une démonstration satisfaisante par l'exploitant d'un niveau de sécurité équivalent, basé sur une collecte et analyse de données approfondies.
- 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. Suit une description des périodes d'évaluation et de formation.

### **11.2 PÉRIODES D'ÉVALUATION**

- 11.2.1 Tous les **objectifs de compétence critiques** (objectifs de compétence résultants ou secondaires à l'égard desquels un rendement pour une tâche inférieur à la norme compromettrait la sécurité) doivent être évalués au moyen d'une MTV et(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. Dans le cas typique d'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.

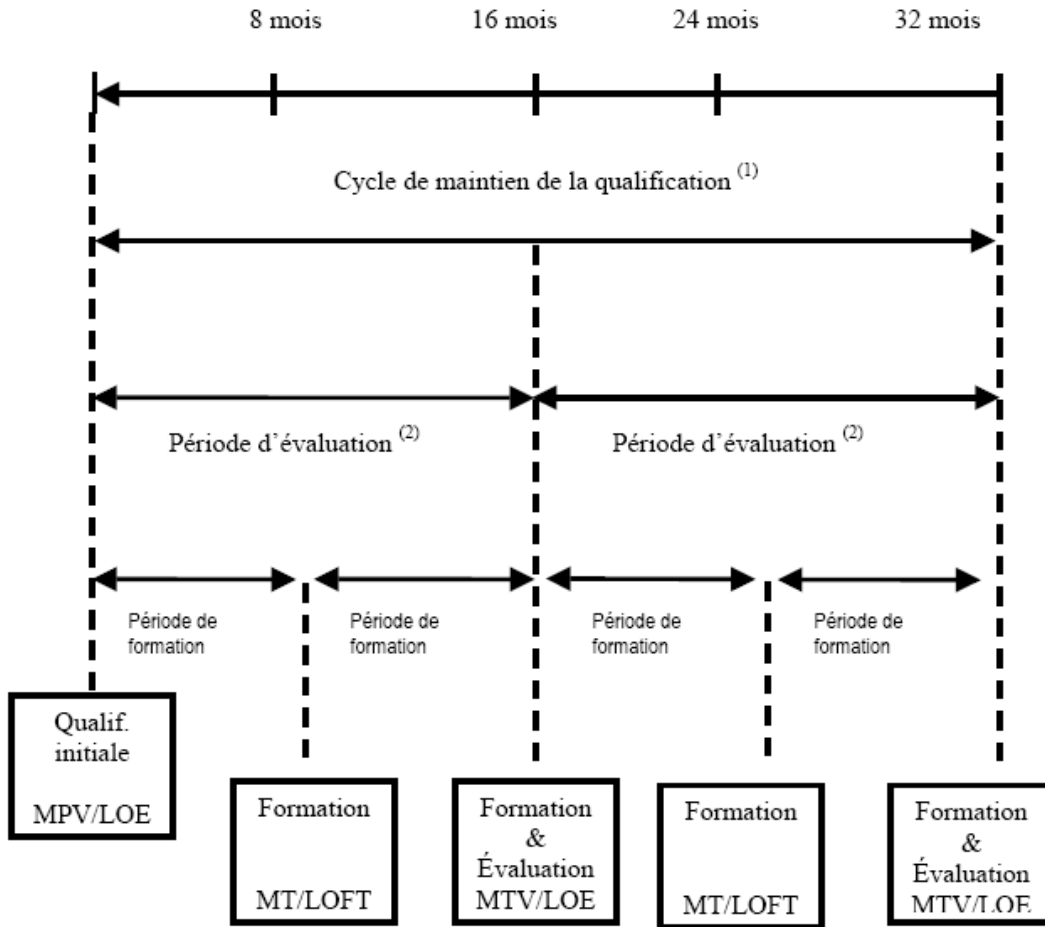
Cependant, dans le cas d'un exploitant PAQ établi, cette période de temps peut être plus longue ou plus courte dépendamment de la durée de son cycle de maintien de la qualification et du nombre de périodes d'évaluation à l'intérieur de ce cycle.

- 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 s'est complétée l'évaluation. 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. Dans le cas typique d'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 6 mois. Cependant, dans le cas d'un exploitant PAQ établi, cette période de temps peut être plus longue ou plus courte dépendamment de 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 6 mois, une formation sera requise avant le premier jour du septième mois suivant le mois au cours duquel s'est complétée la plus récente évaluation ou formation. Dans tout autre cas où une période de formation aurait un intervalle qui **n'est pas** de 6 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)**



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

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

## **11.4 RENOUELEMENTS**

- 11.4.1 Dans le programme traditionnel, si un contrôle de compétence du pilote ou une formation sont renouvelés dans les 90 derniers jours de leur période de validité, leur date anniversaire originale peut être maintenue. Il en va de même pour les exploitants utilisant un PAQ et qui 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, alors la date anniversaire originale peut être maintenue.
- 11.4.2 Cependant, dans le cas d'exploitants 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 qui maintiennent des périodes d'évaluation de 12 mois peuvent bénéficier d'une prolongation de 60 jours en ce qui concerne la période de validité de toute formation ou évaluation, si le Ministre est d'avis que la sécurité aérienne ne devrait pas en souffrir.
- 11.5.2 Cependant, lorsqu'un exploitant 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 d'avis que la sécurité aérienne ne devrait pas en souffrir.
- 11.5.3 Les prolongations ne sont envisagées que pour des circonstances imprévues qui échappent au contrôle de l'exploitant. Pareilles circonstances pourraient comprendre, par exemple, les cas de maladie et les pannes de simulateur. Aucune prolongation ne peut être accordée pour cause de mauvaise planification, d'incompatibilité de calendriers ou de préparation inadéquate.
- 11.5.4 Une prolongation à la période de validité de toute formation n'affecte pas la période de validité de l'évaluation subséquente, soit la LOE. Toutefois, une prolongation à la période de validité d'une LOE crée une nouvelle date de validité concernant à la fois les périodes de formation et d'évaluation, calculée de la manière habituelle à partir de la date où se produit la LOE.

## **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 capable de maintenir ses qualifications dans plus d'un type d'aéronef, conformément à la définition de la « double qualification » donnée ci-dessus, la personne se verra qualifiée pour un type d'aéronef dit « primaire ». Quant à l'autre type d'aéronef pour lequel elle maintient sa qualification, il sera désigné comme étant le type « secondaire ».

- 11.6.3 Une personne qualifiée pour plus d'un type d'aéronef ou plus d'un rôle opérationnel pour différents types d'aéronef doit suivre simultanément un cursus de maintien de sa qualification pour chacun des aéronefs et des rôles opérationnels concernés. 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 concerné. Les éléments de formation qui ne se rapportent pas directement 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.

## **11.7 ÉVALUATION EN LIGNE (OE)**

- 11.7.1 Les évaluations en ligne (OE) sont requises sur une base annuelle. 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. Pareilles méthodes peuvent inclure mais ne se limitent pas à la planification d'évaluations en ligne sans préavis, ou à prévoir que l'évaluateur, pendant l'évaluation, occupe un siège dans le poste de pilotage qui ne soit pas un siège d'équipage de conduite.
- 11.7.2 Sous réserve du paragraphe 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 s'est complétée l'évaluation, ou coïncidera avec l'échéance d'une différente période de validité telle qu'approuvée par Transports Canada (dans tous les cas, le premier jour du mois suivant la fin de l'intervalle approuvé), en autant que l'évaluation en ligne soit effectuée de manière à ce qu'elle procure une méthode plus efficace d'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 est complétée à l'intérieur des 90 derniers jours de sa période de validité si l'exploitant est tenu à une période d'évaluation de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne, ou à l'intérieur des 60 derniers jours de sa période de validité si l'exploitant est tenu à une période d'évaluation de plus de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne.
- 11.7.4 La période de validité d'une évaluation en ligne peut être prolongée, en autant que le Ministre soit d'opinion que la sécurité aérienne ne sera pas compromise, jusqu'à 60 jours si l'exploitant est tenu à une période d'évaluation de 12 mois en ce qui concerne les évaluations en ligne, ou jusqu'à 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 La prolongation décrite à l'article 11.7.4 ne peut être envisagée que pour des circonstances imprévues qui échappent au contrôle de l'exploitant. Pareilles circonstances pourraient comprendre, par exemple, les cas de maladie et les pannes d'aéronefs. Aucune prolongation ne peut être accordée pour cause de mauvaise planification, d'incompatibilité de calendriers 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 de la manière habituelle 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 Transports Canada. 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.

## **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 ATPL, une qualification de vol aux instruments valide, une annotation de type ainsi qu'un CCP ou une 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) totaliser au moins 1 000 heures de vol à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC. La moitié du temps passé à titre de commandant en second sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord sur des 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 6 mois d'expérience à titre de commandant de bord en ligne qualifié au sein de l'entreprise qui le propose comme candidat et totaliser aux moins 100 heures de commandant de bord sur type;
- (d) avoir déjà accumulé de l'expérience à titre de pilote d'entraînement et (ou) pilote vérificateur en tant qu'instructeur de vol, instructeur sur simulateur, commandant instructeur et(ou) pilote vérificateur, ou démontrer une expérience militaire équivalente;
- (e) démontrer une connaissance suffisante du contenu et de l'interprétation des documents suivants :
  - (i) partie I du RAC, et notamment le tableau des redevances,
  - (ii) partie IV du RAC, Délivrance des licences du personnel,
  - (iii) les sous-parties 601, 602, 605, 705 du RAC ainsi que les Normes qui s'y rapportent, selon le cas,
  - (iv) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
  - (v) le Programme de formation d'évaluateurs de type E à titre d'agents autorisés,
  - (vi) le Canada Air Pilot (CAP),
  - (vii) le Manuel de procédures de vol aux instruments,
  - (viii) le Supplément de vol – Canada, et notamment les procédures en cas de pannes de communication,
  - (ix) le Manuel d'information aéronautique (AIM), et
  - (x) les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA);

- (f) démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation, du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées, des manuels d'utilisation de l'aéronef et des manuels d'exploitation d'équipage de conduite de l'exploitant, selon le cas;
- (g) démontrer une profonde connaissance du PAQ approuvé ainsi que des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes de l'exploitant;
- (h) satisfaire à toutes les exigences relatives au cursus de maintien de la qualification pertinent;
- (i) 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 énoncés dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* pour évaluateurs de type E de même qu'à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation de l'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant.

## 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 ATPL valide, une qualification de vol aux instruments valide et une annotation de type pour le type d'aéronef qui fait l'objet du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé;
- (b) totaliser :
  - i) soit au moins 3 000 heures de vol dont au moins 500 heures à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC. La moitié du temps passé à titre de commandant en second sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC, ou encore la moitié du temps passé à titre de PIC sur des aéronefs régis par la sous-partie 704 du RAC, jusqu'à concurrence de 250 heures, peut être créditée en vue des 500 heures à titre de PIC;
  - (ii) soit au moins 35 séances d'entraînement en simulateur de vol complet (sur le même type d'aéronef) à titre d'instructeur;
- (c) avoir au moins trois mois d'expérience à titre de pilote de ligne de l'exploitant;
- (d) maintenir sa compétence :
  - i) soit en agissant comme pilote de ligne de l'exploitant;
  - (ii) soit en agissant comme observateur (sur le strapontin) à bord de l'aéronef pour lequel une délégation de pouvoirs d'évaluateur est délivrée, dans le cadre d'un programme de rechange comprenant au moins quatre secteurs d'entraînement tous les six mois;

*Nota : Les candidats évaluateurs proposés qui n'agissent pas comme pilotes de ligne doivent suivre quatre secteurs d'entraînement avant d'effectuer une MV sous la surveillance d'un inspecteur des transporteurs aériens de Transports Canada.*

- (e) avoir accumulé au moins 100 heures sur type d'aéronef avec l'exploitant;
- (f) avoir une expérience antérieure à titre de pilote d'entraînement et(ou) pilote vérificateur en tant qu'instructeur de vol, instructeur sur simulateur, commandant instructeur et(ou) pilote vérificateur, ou démontrer une expérience militaire équivalente;
- (g) démontrer une connaissance satisfaisante du contenu et de l'interprétation des publications suivantes :
  - (i) la partie IV du RAC, Délivrance des licences du personnel,
  - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC ainsi que les Normes qui s'y rapportent, selon le cas,
  - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
  - (iv) le Canada Air Pilot (CAP),
  - (v) le Manuel de procédures de vol aux instruments,
  - (vi) le Supplément de vol – Canada, en particulier les procédures à suivre en cas de pannes de communication,
  - (vii) le Manuel d'information aéronautique (AIM), et
  - (viii) les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA);
- (h) démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation, du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées, des manuels d'utilisation de l'aéronef et des manuels d'exploitation d'équipage de conduite de l'exploitant, selon le cas;
- (i) démontrer une profonde connaissance du PAQ approuvé ainsi que des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes de l'exploitant;
- (j) satisfaire à toutes les exigences relatives au cursus de maintien de la qualification pertinent, moyennant l'exception suivante : l'évaluateur de type V qui n'agit pas comme pilote de ligne est exempté de l'exigence d'une évaluation en ligne;
- (k) dans les 12 mois de la date figurant sur le formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé, satisfait aux exigences relatives à la formation initiale et aux contrôles énoncées dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* de type V et à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation d'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant.

## 12.3 QUALIFICATIONS DES ÉVALUATEURS DE TYPE O

12.3.1 Un candidat évaluateur de type O proposé doit :

- (a) détenir une licence ATPL, une qualification de vol aux instruments valide, une qualification sur le type d'aéronef qui fait l'objet du formulaire *Demande de délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* du candidat proposé;
- (b) totaliser au moins 1 000 heures de vol à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC. La moitié du temps passé à titre de commandant en second sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord sur des 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 6 mois d'expérience à titre de commandant de bord en ligne au sein de l'entreprise et totaliser aux moins 100 heures de commandant de bord sur type;
- (d) maintenir sa compétence à titre de commandant de bord en ligne de l'exploitant;
- (e) avoir déjà accumulé de l'expérience à titre de pilote d'entraînement et(ou) pilote vérificateur en tant qu'instructeur de vol, instructeur sur simulateur, commandant instructeur et(ou) pilote vérificateur, ou démontrer une expérience militaire équivalente;
- (f) démontrer une connaissance suffisante du contenu et de l'interprétation des documents suivants :
  - (i) partie IV du RAC, Délivrance des licences du personnel,
  - (ii) les sous-parties 601, 602, 605, 705 du RAC ainsi que les normes qui s'y rapportent, selon les cas,
  - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
  - (iv) le Canada Air Pilot (CAP),
  - (v) le Manuel de procédures de vol aux instruments,
  - (vi) le Supplément de vol – Canada, et notamment les procédures en cas de pannes de communication,
  - (vii) le Manuel d'information aéronautique (AIM), et
  - (viii) les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA);
- (g) démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation, du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées, des manuels d'utilisation de l'aéronef et des manuels d'exploitation d'équipage de conduite de l'exploitant, selon le cas;

- (h) démontrer une profonde connaissance du PAQ approuvé ainsi que des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes de l'exploitant;
- (i) satisfaire à toutes les exigences relatives au cursus de maintien de la qualification;
- (j) 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 énoncés dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* de type O et à toutes les exigences additionnelles énoncées dans le programme de formation de l'évaluateur PAQ approuvé de l'exploitant.

## **12.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION THÉORIQUE**

- 12.4.1 Tous les évaluateurs PAQ doivent suivre un programme de formation théorique initial PAQ, tel que prévu dans le cursus d'évaluateur de l'exploitant. Ce programme de formation théorique décrit les concepts et les méthodologies employées dans un PAQ. Il porte notamment sur l'homogénéité des évaluations et la fiabilité de l'évaluateur désigné. Le cours initial doit inclure un module « Agents autorisés » approuvé pour les évaluateurs de type E.
- 12.4.2 Une liste des candidats qui suivent le programme de formation théorique doit être envoyée à Transports Canada 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 120 jours qui suivent le dernier jour du programme de formation théorique. Après examen, Transports Canada peut accorder une prolongation de 30 jours.
- 12.5.2 Les exigences en matière de formation pratique et de contrôles en vue d'effectuer des validations et des évaluations sont présentées au Tableau 12-1 ci-dessous. Celui-ci décrit 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 doit aviser par écrit Transports Canada qu'un candidat proposé a suivi avec succès la partie pratique de la formation. Cela devra être fait 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, Transports Canada lui délivre une *Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ* (Annexe B). Un évaluateur peut effectuer des validations et(ou) des évaluations seulement après avoir obtenu cette Délégation de pouvoirs.
- 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. De plus, ils doivent effectuer une LOE contrôlée par un inspecteur de TC.

*Nota : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites à l'article 12.5.5 doit détenir une Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E valide.*

12.5.6 Les candidats évaluateurs de type E doivent effectuer une LOE contrôlée par un inspecteur de TC.

12.5.7 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 qualifié et au moins une MV sous la supervision d'un EAQ. Les MV observées et(ou) effectuées par le candidat doivent comprendre, idéalement, une MPV. Si le candidat proposé n'a pu observer et(ou) effectuer une ou des MPV, la conduite appropriée d'une MPV doit être incluse dans l'exposé.

*Nota : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites à l'article 12.5.7 doit détenir une Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E ou V valide.*

12.5.8 Les candidats évaluateurs de type V doivent effectuer une MV contrôlée par un inspecteur des transporteurs aériens de Transports Canada. Ce contrôle doit inclure une vérification de CAT II ou III lorsqu'applicable au transporteur aérien.

12.5.9 Les candidats évaluateurs de type O doivent observer au moins une OE effectuée par un évaluateur de type O ou E qualifié.

12.5.10 Les candidats évaluateurs de type O doivent effectuer une OE contrôlée par un EAQ.

*Nota : L'EAQ qui accomplit les fonctions décrites à l'article 12.5.10 doit détenir une Délégation de pouvoirs d'évaluateur PAQ de type E ou O valide.*

**TABLEAU 12-1 EXIGENCES INITIALES RELATIVES À LA FORMATION PRATIQUE ET AUX CONTRÔLES**

<p><b>Évaluateur de type E</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observer au moins une LOE effectuée par un évaluateur de type E qualifié.</li> <li>• Effectuer au moins une LOE sous la supervision d'un évaluateur de type E qualifié.</li> <li>• Effectuer au moins une LOE sous la supervision d'un évaluateur de l'assurance de la qualité.</li> <li>• Effectuer une LOE contrôlée par un inspecteur de TC.</li> </ul>
------------------------------------	---

*Nota : En dépit des exigences ci-haut mentionnées, les programmes de formation des évaluateurs PAQ doivent englober toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique requises pour assumer l'éventail complet des tâches qui sont associées à la délégation*

*particulière recherchée par le candidat. Par conséquent, en ce qui concerne la qualification d'évaluateurs de type E, le programme de formation doit viser toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique identifiées pour effectuer des LOE, MV, FLM et OE, tout en prenant en considération l'expérience antérieure du candidat.*

<p><b>Évaluateur de type V</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observer au moins une MV effectuée par un évaluateur de type E ou V qualifié.</li> <li>• Effectuer au moins une MV sous la supervision d'un évaluateur de type E ou V qualifié.</li> <li>• Effectuer au moins une MV sous la supervision d'un évaluateur de l'assurance de la qualité.</li> </ul> <p><i>Nota : Si le candidat proposé n'a pu observer et(ou) effectuer une ou des MPV, la conduite appropriée d'une MPV doit être incluse dans l'exposé.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuer une MV contrôlée par un inspecteur de TC.</li> </ul> <p><i>Nota : Le contrôle doit inclure une vérification de CAT II ou III lorsqu'applicable au transporteur aérien.</i></p>
------------------------------------	---

*Nota : En dépit des exigences ci-haut mentionnées, les programmes de formation des évaluateurs PAQ doivent englober toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique requises pour assumer l'éventail complet des tâches qui sont associées à la délégation particulière recherchée par le candidat. Par conséquent, en ce qui concerne la qualification d'évaluateurs de type V, le programme de formation doit viser toutes les exigences en matière de formation théorique et pratique identifiées pour effectuer des MV et FLM, tout en prenant en considération l'expérience antérieure du candidat.*

<p><b>Évaluateur de type O</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observer au moins une OE effectuée par un évaluateur de type E ou O qualifié.</li> <li>• Effectuer une OE contrôlée par un évaluateur de l'assurance de la qualité.</li> </ul>
------------------------------------	---

## **12.6 ÉVALUATEUR DE TYPE E – FORMATION DE TRANSITION ET SURVEILLANCE**

- 12.6.1 Les évaluateurs de type E, qui respectent les exigences du maintien de la compétence de vol spécifiées au chapitre 6 – Maintien de la qualification des évaluateurs, peuvent obtenir une délégation de pouvoir pour évaluateur de type E pour un autre type d'aéronef. Pour obtenir cette délégation de pouvoir supplémentaire, l'évaluateur de type E doit exécuter les tâches suivantes :
- a) mener au moins une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) sur le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoir supplémentaire, sous la supervision d'un évaluateur de type E qualifié; et
  - b) mener une évaluation opérationnelle en ligne (LOE) sur le type d'aéronef pour lequel il veut obtenir une délégation de pouvoir supplémentaire, sous la surveillance d'un inspecteur de TC.
- 12.6.2 Quand on demande une délégation de pouvoir supplémentaire pour un évaluateur PAQ, l'exploitant aérien doit fournir à l'autorité compétente les informations précisées à la section 3.2.
- 12.6.3 Le processus d'approbation pour la demande de révisions concernant la délégation de pouvoir pour un évaluateur PAQ est précisé à la section 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 du maintien de la compétence de vol spécifiées au chapitre 6 – Maintien de la qualification des évaluateurs, peuvent obtenir une délégation de pouvoir pour évaluateur de type V pour un autre type d'aéronef. Pour obtenir cette délégation de pouvoir supplémentaire, l'évaluateur de type V doit exécuter les tâches suivantes :
- a) mener au moins une validation de manœuvres (MV) sur le type d'aéronef pour lequel il souhaite obtenir une délégation de pouvoir supplémentaire, sous la supervision d'un évaluateur de type V ou de type E qualifié; et
  - b) mener une validation de manœuvres (MV) sur le type d'aéronef pour lequel il souhaite obtenir une délégation de pouvoir supplémentaire, sous la surveillance d'un inspecteur de TC.
- Nota : La surveillance doit comprendre une vérification CAT II/III lorsqu'applicable au transporteur aérien.
- 12.7.2 Quand on demande une délégation de pouvoir supplémentaire pour un évaluateur PAQ, l'exploitant aérien doit remettre à l'autorité compétente les informations précisées à la section 3.2.
- 12.7.3 Le processus d'approbation pour la demande de révisions concernant la délégation de pouvoir pour un évaluateur PAQ est précisé à la section 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 du maintien de la compétence de vol spécifiées au chapitre 6 – Maintien de la qualification des évaluateurs, peuvent obtenir une délégation de pouvoir pour évaluateur de type O pour un autre type d'aéronef. Pour obtenir cette délégation de pouvoir supplémentaire, l'évaluateur de type O doit exécuter les tâches suivantes :
- a) mener au moins une évaluation en ligne (OE) sur le type d'aéronef pour lequel il souhaite obtenir une délégation de pouvoir supplémentaire, sous la supervision d'un évaluateur de type O ou de type E qualifié; et
  - b) mener une OE, sur le type d'aéronef pour lequel il souhaite obtenir une délégation de pouvoir supplémentaire, sous la surveillance d'un évaluateur de l'assurance de la qualité (EAQ).
- 12.8.2 Quand on demande une délégation de pouvoir supplémentaire pour un évaluateur PAQ, l'exploitant aérien doit remettre à l'autorité compétente les informations précisées à la section 3.2.
- 12.8.3 Le processus d'approbation pour la demande de révisions concernant la délégation de pouvoir pour un évaluateur PAQ est précisé à la section 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 Le stagiaire qui subit avec succès une MV et une LOE prouve qu'il satisfait à toutes les exigences relatives à la délivrance ou au renouvellement d'une qualification de vol aux instruments et(ou) à la délivrance d'une qualification de type.

13.1.2 Pour que des mesures soient prises en matière de délivrance de licence, les documents suivants sont nécessaires, selon le cas :

- (a) Formulaire 26-0249 *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E);
- (b) Formulaire 26-0083 *Demande d'annotation 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 de vol aux instruments (initiale ou renouvelée);
- (b) le candidat demande une qualification de type;
- (c) le candidat a échoué à la LOE et on lui exige de suivre une formation additionnelle et de subir une nouvelle LOE;
- (d) le candidat est un évaluateur de type E ou un évaluateur de type V non employé par l'exploitant aérien, auquel cas Transports Canada a besoin des renseignements à des fins de suivi et de validation.

13.1.4 L'évaluateur de type E doit remplir le formulaire 26-0083 *Demande d'annotation 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 MANIÈRE DE 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) a été conçu à l'origine en vue de la vérification traditionnelle de la compétence d'un pilote. Plusieurs éléments importants diffèrent lorsque ce formulaire sert à documenter une LOE. Dans un tel cas, plusieurs cases prévues pour l'entrée de données sont sans objet (S.O.). Par contre, certains commentaires ne concernant que les LOE doivent être inscrits.

13.2.2 Voici les lignes directrices à respecter pour remplir le formulaire 26-0249  
*Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E) :

<b>Nom du candidat</b>	Tout le nom doit être identique à celui qui apparaît sur la licence valide.
<b>No de licence du candidat</b>	Doit concorder avec celui des documents actuels.
<b>Nom du pilote vérificateur - Simulateur</b>	Doit concorder avec celui des documents actuels.
<b>Cercle TC / PVA / PVAD</b>	Les évaluateurs de type E doivent cocher le cercle PVA.
<b>No de licence du pilote vérificateur</b>	Doit concorder avec celui des documents actuels.
<b>Nom du pilote vérificateur - Aéronef</b>	S.O.
<b>Exploitant/Unité de formation au pilotage</b>	Doit concorder avec ceux des documents actuels.
<b>No de dossier (5282-_____)</b>	Doit concorder avec ceux des documents actuels.
<b>Qualification aux instruments actuelle/ Groupe et Date d'échéance</b>	S.O.
<b>CCP actuel et Date d'échéance</b>	S.O.
<b>Examen médical Vérifié</b>	Doit être cochée.
<b>Type aéro.</b>	Doit être annotée du type d'aéronef concerné.
<b>Immatr. aéronef</b>	S.O.
<b>No ID Sim</b>	Doit être annotée du numéro d'identification du simulateur concerné.
<b>No de script</b>	S.O. – Le détail du scénario doit être inscrit à la zone Commentaires – Évaluation générale.
<b>Contrôle de la compétence du pilote</b>	Cocher le cercle multipilote.
<b>Cercle Initiale/Périodique/ Avancement/VFR seulement</b>	Selon le cas.
<b>Fonction</b>	Selon le cas.
<b>Qualification de type</b>	Selon le cours de qualification.

<b>Limites de décollage</b>	S.O.
<b>Limites d'atterrissage</b>	S.O.
<b>Formation au sol/Formation en vol/Examens</b>	S.O.
<b>Cercle PAQ</b>	Doit être coché. Si le cercle est coché, les exercices 1 à 27 ne sont pas passés en revue.
<b>Exercice (éléments 1 à 27)</b>	S.O. Ces éléments ne sont pas passés en revue si le cercle PAQ a été coché.
<b>CCP simulateur</b>	
<b>Cercle Réussite ou Échec</b>	Doit être coché selon le cas.
<b>CCP aéronef</b>	
<b>Cercle Réussite ou Échec</b>	S.O.
<b>IFR – Réussite ou Échec</b>	Doit être coché selon le cas.
<b>Groupe IFR</b>	
<b>Réussite ou Échec</b>	Doit être coché selon le cas.
<b>Changement d'adresse et de no de téléphone</b>	Doit être remplie au besoin.
<b>Reçu no</b>	Doit être remplie au besoin.
<b>Signature du pilote vérificateur (simulateur)/Date/Temps de vol</b>	L'évaluateur doit signer le formulaire et y inscrire la date et le temps de vol en simulateur.
<b>Signature du pilote vérificateur (aéronef)/Date/Temps de vol</b>	S.O.
<b>Date du test en vol</b>	Inscrire la date à laquelle la LOE a été effectuée.
<b>CCP valide jusqu'au</b>	Cette case signifie maintenant 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 à l'encre « PPC » et inscrire « LOE ».
<b>IFR valide jusqu'au</b>	Doit être remplie dans le cas du renouvellement d'une qualification de vol aux instruments.
	<i>Nota : La période de validité d'une qualification de vol aux instruments demeure de 24 mois.</i>

## **Commentaires**

### **– Évaluation générale**

Doit comprendre les numéros de référence ou de script concernant la MV et LOE.

Si une LOE est notée « insatisfaisante », l'évaluateur doit ajouter à la zone Commentaires du formulaire 0249 les renseignements suivants concernant le(s) item(s) OCR/OCS qui ont fait l'objet d'une note « insatisfaisante » et qui sont indispensables pour justifier un Avis de suspension :

- Les items OCR ou OCS (et le numéro, le cas échéant) notés « insatisfaisant »;
- l'énoncé et le numéro de référence des normes en égard auxquelles il y a eu échec; il est également permis de mentionner une tolérance énoncée à la section 10.6 qui n'a pas été respectée;
- une mention quant à l'ampleur de l'échec.

Voici un exemple de commentaires formulés quant à un item OCR/OCS noté « insatisfaisant » :

- élément 2.4 – Effectuer une approche de non précision;
- énoncé de normes 231 – Conserver une altitude minimale de sécurité;
- le candidat a franchi le FAF à une altitude inférieure de 300 pieds par rapport à l'altitude minimale publiée.

Aucun autre commentaire ne doit être inscrit sur le formulaire.

### 13.3 MANIÈRE DE REMPLIR UNE DEMANDE D'ANNOTATION DE QUALIFICATION (26-0083)

13.3.1 Voici les lignes directrices à respecter pour remplir le formulaire 26-0083 *Demande d'annotation de qualification*.

<b>Numéro de dossier</b>	Vérifier l'exactitude du numéro de dossier 5802.
<b>Numéro de licence</b>	Doit concorder avec celui des documents actuels.
<b>Date de naissance</b>	Doit concorder avec celle des documents actuels.
<b>Catégorie médicale</b>	Un certificat médical de catégorie 1 est exigé.

#### **PARTIE A**

<b>Nom au complet</b>	Le nom au complet doit concorder avec celui de la licence actuelle; autrement, 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 ».
<b>Adresse</b>	Vérifier l'adresse entière.
<b>Catégorie d'aéronef</b>	Cocher la case appropriée.
<b>Qualification(s) demandée(s)</b>	Cocher la case appropriée. Le choix doit concorder avec celui qui est indiqué aux parties B, C et D.
<b>Date/Signature</b>	Veiller à ce que le formulaire soit daté et signé par le demandeur.

#### **PARTIE B**

Vérifier les indications relatives à la qualification demandée. Certains demandeurs ne font pas des choix clairs et 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.

#### **PARTIE C**

Toute qualification doit être recommandée par une personne qualifiée.

#### **PARTIE D**

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

## **PARTIE E**

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

### **13.4 ANNOTATION DE LA LICENCE D'UN CANDIDAT AYANT RÉUSSI**

13.4.1 L'évaluateur de type E, qui est agent autorisé, doit signer et par conséquent certifier le verso de la licence de pilote du candidat ou lui remettre une carte *Certification d'avantages supplémentaires* à l'une des fins suivantes :

- (a) délivrer une qualification de type;
- (b) délivrer une qualification de vol aux instruments initiale;
- (c) renouveler une qualification de vol aux instruments qui viendra à échéance dans les 90 jours.

13.4.2 Cette certification par un agent autorisé a pour effet de maintenir ou d'accorder des avantages 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 RAC doit être remise conformément aux procédures administratives régionales, une fois qu'un inspecteur de TC a signé le formulaire 26-0249 *Rapport du test en vol – Contrôle de la compétence du pilote* (Annexe E) ou le formulaire 26-0083 *Demande d'annotation de qualification*.

## **CHAPITRE 14 – GESTION DES DONNÉES PAQ**

---

### **14.1 CONTEXTE**

14.1.1 Ce chapitre présente des lignes directrices générales pour la gestion des données sur le rendement et la compétence dans le cadre d'un PAQ. Certaines recommandations formulées pour la collecte, la saisie, la présentation et l'analyse des données de rendement sont traitées dans le document intitulé "Data Management Guide". Ce document est l'œuvre du Sous-comité PAQ du Groupe de travail sur la gestion des données – un sous-comité parrainé par l'Association des transports aériens (ATA). On peut se procurer le document intitulé "Data Management Guide" en s'adressant à Transports Canada.

### **14.2 EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES**

14.2.1 En vertu du PAQ, l'exploitant est tenu de collecter et d'analyser les informations de rendement sur ses équipages de conduite, ses instructeurs et ses évaluateurs. Les mécanismes de collecte, d'analyse et de présentation de données employés par l'exploitant doivent être acceptables aux yeux de Transports Canada. Ces données permettront à l'exploitant et à Transports Canada de déterminer si la forme et le contenu des activités de formation et d'évaluation répondent bien à l'ensemble des objectifs du cursus. Une bonne gestion de données est donc nécessaire pour déterminer si un PAQ répond à ses objectifs.

### **14.3 VALIDATION**

14.3.1 Le but principal du PAQ est d'assurer un vrai programme de formation et de qualification basé sur les compétences. Ce programme, présenté sous forme d'objectifs de rendement, est systématiquement élaboré et géré. Il est ensuite constamment validé par la collecte et l'évaluation de données de rendement empiriques. La collecte et l'analyse de données, bref la gestion de données, fait donc partie intégrante du PAQ.

### **14.4 DÉFINITION**

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

- Dossiers de qualification personnels;
- Données sur le rendement et la compétence.

### **14.5 DOSSIERS DE QUALIFICATION PERSONNELS**

14.5.1 Il s'agit de dossiers reconnaissables et suffisamment précis sur chacun des membres d'équipage de conduite, des instructeurs et des évaluateurs en train de se qualifier ou déjà qualifiés en vertu d'un PAQ. Ces dossiers montrent comment et quand la personne a satisfait aux exigences du cursus exigé pour son rôle opérationnel. Ils peuvent aussi contenir des renseignements démographiques et des informations sur les postes antérieurs ainsi que des détails sur la conclusion des études de modules et de leçons. Les exploitants peuvent gérer un système manuel ou un système informatisé de tenue des dossiers. Dans ce domaine, le mécanisme du PAQ ne diffère pas des exigences habituelles.

## **14.6 DONNÉES SUR LE RENDEMENT ET LA COMPÉTENCE**

- 14.6.1 Outre les exigences habituelles mentionnées pour la tenue des dossiers, le PAQ exige aussi la création d'une base PPDB distincte. Les fichiers de données sur le rendement et la compétence sont dépersonnalisés et sont tenus séparément des dossiers de qualification courants.
- 14.6.2 Ces informations dépersonnalisées résultent du travail d'une personne capable de bien mettre en évidence les objectifs de rendement de chaque cursus. Ces données sont saisies au cours des épreuves de validation et d'évaluation réussies par un membre d'équipage à travers son cursus de PAQ. Ces données proviennent du dossier de rendement de chaque membre et sont enregistrées collectivement dans la base PPDB.
- 14.6.3 Elles sont ensuite utilisées pour analyser les programmes de formation ou des groupes de participants, et non pas pour observer des courbes de résultats individuels. La collecte et l'analyse fructueuses de ces données permettront à l'exploitant de repérer et de corriger les défauts, de valider les cursus de PAQ et de dégager les nouvelles tendances.

## **14.7 APERÇU**

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

## **14.8 COLLECTE DES DONNÉES**

- 14.8.1 La collecte de données PAQ est exigée pour tous les cursus. Les détails de la collecte sont consignés dans le Plan approuvé de gestion des données PAQ de l'exploitant, qui est contenu dans le Plan de mise en œuvre et d'exploitation (Plan I&O).
- 14.8.2 Les données sont collectées lors de chaque épreuve de validation et d'évaluation. Elles consistent en des objectifs de compétence notés au moyen d'un barème d'évaluation auquel sont associés des codes justificatifs (s'il y a lieu). Les exigences de la collecte prévues pour le PAQ varieront selon le cursus, le type d'activité liée au cursus (formation, validation ou évaluation), le genre de participant (membre d'équipage, instructeur ou évaluateur), et selon l'ensemble des objectifs de gestion pour lesquels les données sont utilisées. La figure 6-1 illustre les champs de collecte de données PAQ qui doivent être présentés à Transports Canada. Toutes les données de rendement collectées pour chaque objectif de compétence doivent tenir compte des normes de qualification applicables du PAQ, lesquelles 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, Transports Canada 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 programme PAQ sont saisies dans la base PPDB de l'exploitant. En principe, il s'agit d'une base de données électronique conçue pour faciliter l'analyse, la comparaison et la présentation des informations.
- 14.9.2 Les facteurs régissant la saisie comprennent la méthode, les matériels et les logiciels nécessaires à la saisie, et ceux 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 La conception de la base de données est laissée à l'initiative de l'exploitant mais à condition qu'elle soit capable de générer la table de rapport spécifiée, d'une manière acceptable pour Transports Canada.

## **14.10 PRÉSENTATION DE DONNÉES**

- 14.10.1 Transports Canada a formulé des exigences minimales pour la présentation de données dépersonnalisées par cursus. La figure 6-1 résume les exigences de présentation minimales pour la Table de rapport de données canadiennes (CDRT). Les informations de cette table sont téléchargées à partir de la base PPDB du transporteur aérien.
- 14.10.2 Les présentations sont expédiées par courrier électronique, ou peuvent être consultées directement sur le Web par l'unité de TC responsable de recevoir les fichiers de données PAQ. Les données devraient être compilées dans des blocs d'un mois civil et devenir disponibles dans les 2 mois qui suivent la collecte. Transports Canada analysera les données dépersonnalisées au moyen d'interrogations et de rapports informatisés de type courant pour déterminer les tendances du rendement PAQ.
- 14.10.3 La Table 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 de données. Ces champs fournissent un dossier des résultats du rendement de chaque élément mesuré ainsi que des données complémentaires de présentation et d'analyse. Certains champs de données complémentaires (indicatif de la ligne aérienne, cursus, etc.) sont répétés pour chaque dossier et peuvent être automatiquement générés à partir d'un programme d'interrogation ou d'un logiciel. Chaque champ du CDRT doit contenir une entrée alphanumérique, numérique ou textuelle.
- 14.10.4 Étant donné les caractéristiques toutes particulières du PAQ de chaque exploitant, Transports Canada peut exiger au besoin, avec l'accord de l'exploitant, la collecte de données complémentaires.

## **14.11 CURSUS DE QUALIFICATION**

14.11.1 Le candidat doit mettre à la disposition de Transports Canada les données minimales PAQ suivantes :

- (a) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite qui suit une formation, pour chaque module de validation progressive autre que la LOE, par identificateur respectif de module de validation;
- (b) 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), et pour chaque pilote évalué.
- (c) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite soumis à une évaluation en ligne (OE)

## **14.12 CURSUS DE MAINTIEN DE LA QUALIFICATION**

14.12.1 Le candidat doit mettre à la disposition de Transports Canada les données minimales PAQ suivantes :

- (a) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite en formation, pour des manoeuvres à l'improviste (FLM) (s'il y a lieu);
- (b) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite en formation, pour la validation des manoeuvres (MV);
- (c) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite évalué dans le cadre d'une LOE, un seul fichier électronique pour les cas d'identification du commandant/premier officier/Pilote de réserve en croisière/second officier/Mécanicien navigant ou remplaçant, et pour chaque pilote évalué.
- (d) Les données pour chaque membre d'équipage de conduite présent au cours d'une OE : les données de rendement qui reflètent directement le contenu d'un formulaire OE approuvé par Transports Canada.

14.12.2 Le tableau 14-1 ci-dessous présente le minimum de données PAQ dont la présentation est exigée :



## **TABLEAU 14-1 (SUITE)**

PV – Validation de procédures

MPV – Validation de la compétence – manœuvres

MTV – Validation et formation – manœuvres

LOE – Évaluation opérationnelle en ligne

OE – Évaluation en ligne

FLM – Manœuvres à l'improviste

PIC – Pilote commandant de bord

SIC – Commandant en second

PRC – Pilote de réserve en croisière

FE – Mécanicien navigant

SO - Second officier

PF/PNF – Pilote aux commandes/Pilote non aux commandes

14.12.2 Pour chaque membre d'équipage engagé dans un cursus de qualification ou de maintien de la qualification, Transports Canada 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.

### **14.13 ANALYSE DE DONNÉES**

14.13.1 Les utilisateurs principaux de rapports de données sont :

- les membres du personnel de l'exploitant; et
- les représentants de Transports Canada.

### **14.14 EXPLOITANT AÉRIEN**

14.14.1 Le programme PAQ exige que la collecte de données menée par l'exploitant pour son usage propre en surveillant les cursus, permettra d'appuyer un plus grand nombre de fonctions d'analyse et de diagnostic que les données collectées pour être présentées à Transports Canada. Celui-ci attend de l'exploitant une étude approfondie sur l'efficacité de la formation offerte.

14.14.2 La présentation de données est basée sur l'analyse de la base de données PPDB, qui contient des informations sur les stagiaires des cursus et sur les groupes de participants (membres d'équipage de conduite, instructeurs et évaluateurs). Une fois les données collectées et saisies dans le système de gestion de données (PPDB), l'ensemble des informations devrait être analysé. L'analyse statistique des données de compétence permet aux exploitants de procéder à une évaluation interne de leur rendement.

14.14.3 Les exploitants devraient adapter ces mécanismes et ces techniques à leurs exigences particulières. En se fondant sur sa propre expérience pratique, chaque exploitant devrait, avec le temps, affiner ses méthodes de collecte de données et d'évaluation du rendement. Autrement dit, les mesures et les processus devraient être optimisés sur la base d'une approche itérative, pour permettre d'établir, entre les divers niveaux de rendement des membres d'équipage, la distinction nécessaire à un bon contrôle de qualité des cursus PAQ.

#### **14.15 ANALYSE DES DONNÉES PAR TRANSPORTS CANADA**

14.15.1 Les présentations de données à Transports Canada comprennent essentiellement des évaluations et des codes justificatifs associés à des mesures du rendement effectuées lors des épreuves de validation et d'évaluation ainsi que des données complémentaires. L'analyse des données présentées à Transports Canada dans le tableau précédemment discuté permet aux IPE et à d'autres employés de Transports Canada d'effectuer une analyse des tendances pour surveiller l'efficacité globale du programme.

## **LISTE DES 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 (26-0720)

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 PAQ

Initiale   
Révision

\_\_\_\_\_  
Date (aa/mm/jj)

### Candidat évaluateur PAQ proposé

Name \_\_\_\_\_ No de licence \_\_\_\_\_

### Pouvoirs d'évaluateur PAQ demandés

Type E  Effectuer : ( ) LOE ( ) MV ( ) OE ( ) FLM

Type V  Effectuer : MV, FLM

Type O  Effectuer : OE

Types d'aéronef :

1) \_\_\_\_\_ 2) \_\_\_\_\_ 3) \_\_\_\_\_

### Formation théorique

Suivie  Prévues  Date(aa/mm/jj): \_\_\_\_\_

### Formation pratique

Suivie  Prévues  Date(aa/mm/jj): \_\_\_\_\_

## EXPÉRIENCE

### Évaluateur de type E

Le candidat proposé est une personne compétente qui respecte tous les critères énoncés ci-après :

- détenir une ATPL valide, une qualification de vol aux instruments valide, une qualification de type ainsi qu'un CCP ou une LOE valide pour le type d'aéronef concerné;
- totaliser au moins 1 000 heures de vol à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC. La moitié du temps passé à titre de commandant en second sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord sur des 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;
- avoir au moins 6 mois d'expérience à titre de commandant de bord en ligne au sein de l'entreprise qui le propose et totaliser aux moins 100 heures de commandant de bord sur type;
- avoir déjà accumulé de l'expérience à titre de pilote d'entraînement ou avoir démontré des connaissances et des habiletés équivalentes;
- démontrer une connaissance suffisante du contenu et de l'interprétation des publications suivantes :
  - (i) la partie I du RAC, et notamment le tableau des redevances,
  - (ii) la partie IV du RAC, Délivrance des licences du personnel,
  - (iii) les sous-parties 601, 602, 605, 705 du RAC ainsi que les normes qui s'y rapportent, selon le cas,
  - (iv) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
  - (v) Programme de formation des évaluateurs de type E à titre d'agents autorisés,
  - (vi) le Canada Air Pilot (CAP),
  - (vii) le Manuel de procédures de vol aux instruments,
  - (viii) le Supplément de vol – Canada, et notamment les procédures en cas de pannes de communication,
  - (ix) le Manuel d'information aéronautique (AIM),
  - (x) les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA).

- montrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation (COM), du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées (SOP), des manuels d'utilisation de l'aéronef (AOM) et des manuels d'exploitation d'équipage de conduite de l'exploitant (FCOM), selon le cas;
- montrer une profonde connaissance des stratégies de validation et(ou) d'évaluation pertinentes;
- satisfaire à toutes les exigences relatives au cursus de maintien de la qualification.
- Évaluateur de type V**

Le candidat proposé est une personne compétente qui satisfait à tous les critères énoncés ci-après :

  - détenir une ATPL valide, une qualification de vol aux instruments valide et une qualification de type pour le type d'aéronef concerné;
  - totaliser :
    - (i) soit au moins 3 000 heures de vol dont au moins 500 heures à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC. La moitié du temps passé à titre de commandant en second sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 704 du RAC, jusqu'à concurrence de 250 heures, peut être créditée en vue des 500 heures de commandant de bord;
    - (ii) soit une expérience de formation au cours de laquelle il a dirigé au moins 35 séances en simulateur de vol complet (sur le même type d'aéronef);
  - avoir au moins trois mois d'expérience à titre de pilote de ligne de l'exploitant;
  - maintenir sa compétence :
    - (i) soit en agissant comme pilote de ligne de l'exploitant;
    - (ii) soit en acquérant ou en maintenant sa compétence en ligne dans le cadre d'un programme de rechange dans lequel il suit au moins quatre secteurs d'entraînement tous les six mois, agissant comme observateur (sur le strapontin) à bord du type d'aéronef pour lequel les pouvoirs d'évaluateur lui ont été délivrés;

*Nota : Les candidats évaluateurs proposés qui n'agissent pas actuellement comme pilotes de ligne doivent suivre quatre secteurs d'entraînement avant d'effectuer une MV contrôlée par un inspecteur des transporteurs aériens de Transports Canada.*
  - totaliser au moins 100 heures de vol sur type pour l'exploitant;
  - avoir de l'expérience à titre de pilote d'entraînement ou avoir démontré des connaissances et des habiletés équivalentes;

- démontrer une connaissance satisfaisante du contenu et de l'interprétation des publications suivantes :
  - (i) la partie IV du RAC, Délivrance des licences du personnel,
  - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC ainsi que les normes qui s'y rapportent, selon le cas,
  - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
  - (iv) le Canada Air Pilot (CAP),
  - (v) le Manuel de procédures de vol aux instruments,
  - (vi) le Supplément de vol – Canada, en particulier les procédures à suivre en cas de pannes de communication,
  - (vii) le Manuel d'information aéronautique (AIM), et
  - (viii) les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA);
- démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation (COM), du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées (SOP), des manuels d'utilisation de l'aéronef (AOM) et des manuels d'exploitation d'équipage de conduite de l'exploitant, selon le cas;
- démontrer une profonde connaissance des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes;
- satisfaire à toutes les exigences relatives au cursus de maintien de la qualification pertinent, moyennant une exception : les évaluateurs de type V qui n'agissent pas comme pilotes de ligne sont exemptés de l'exigence d'une évaluation en ligne.
- Évaluateur de type O**

Le candidat proposé est une personne compétente qui satisfait à tous les critères énoncés ci-après :

  - détenir une ATPL valide, une qualification de vol aux instruments valide et une qualification de type sur le type d'aéronef concerné;
  - totaliser au moins 1 000 heures de vol à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC; la moitié du temps passé à titre de commandant en second sur des aéronefs régis par la sous-partie 705 du RAC ou encore la moitié du temps passé à titre de commandant de bord sur des aéronefs régis par la sous-partie 704 du RAC, jusqu'à concurrence de 500 heures, peut être créditée en vue des 1 000 heures de commandant de bord;
  - avoir au moins six mois d'expérience comme commandant de bord en ligne de l'exploitant et totaliser au moins 100 heures de commandant de bord sur type;
  - maintenir sa compétence comme commandant de bord en ligne de l'exploitant;
  - avoir de l'expérience à titre de pilote d'entraînement ou avoir démontré des connaissances et des habiletés équivalentes;

- démontrer une connaissance satisfaisante du contenu et de l'interprétation des publications suivantes :
  - (i) la partie IV du RAC, Délivrance des licences du personnel,
  - (ii) les sous-parties 601, 602, 605 et 705 du RAC ainsi que les normes qui s'y rapportent, selon le cas,
  - (iii) le Manuel de l'évaluateur PAQ,
  - (iv) le Canada Air Pilot (CAP),
  - (v) le Manuel de procédures de vol aux instruments,
  - (vi) le Supplément de vol – Canada, en particulier les procédures à suivre en cas de pannes de communication,
  - (vii) le Manuel d'information aéronautique (AIM), et
  - (viii) les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA);

démontrer une profonde connaissance du manuel d'exploitation (COM), du certificat d'exploitation et des spécifications d'exploitation, des procédures d'utilisation normalisées (SOP), des manuels d'utilisation de l'aéronef (AOM) et des manuels d'exploitation d'équipage de conduite de l'exploitant (FCOM), selon le cas;

démontrer une profonde connaissance des stratégies de validation ou d'évaluation pertinentes;

satisfaire à toutes les exigences du cursus de maintien de la qualification pertinente.

**Résumé de l'expérience de vol**

<b>TYPE D'AÉRONEF</b>	<b>PIC</b>	<b>SIC</b>	<b>SO</b>	<b>PRC</b>



## ANNEXE B – DÉLÉGATION DE POUVOIRS D'ÉVALUATEUR PAQ

En vertu du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique* et au nom de Transports Canada, \_\_\_\_\_ (nom et numéro de licence) est autorisé(e) par la présente à exercer le ou les pouvoirs d'évaluateur PAQ suivants, s'ils sont cochés :

- Le pouvoir d'évaluateur PAQ de type E d'effectuer :
- ( ) des évaluations opérationnelles en ligne (LOE);
  - ( ) des validations de manœuvres (MV), y compris des MPV et des MTV;
  - ( ) des évaluations en ligne (OE);
  - ( ) des manœuvres à l'improviste (FLM).
- Le pouvoir d'évaluateur PAQ de type V d'effectuer :
- des validations de manœuvres (MV), y compris des MPV et des MTV;
  - des manœuvres à l'improviste (FLM).
- Le pouvoir d'évaluateur PAQ de type O d'effectuer des évaluations en ligne (OE).

*\*Nota : Un évaluateur PAQ de type E est également agent autorisé aux fins de délivrer des qualifications de type et des qualifications de vol aux instruments.*

### CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

Être agréé comme évaluateur PAQ selon les modalités susmentionnées;

Satisfaire aux exigences de qualifications et de maintien des compétences énoncées dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ* ainsi que les exigences approuvées et énoncées dans les documents pertinents se rapportant à la base de données de vérification du programme PAQ (PADB) de l'exploitant;

Être validement agréé auprès de \_\_\_\_\_ (exploitant aérien) et pour \_\_\_\_\_ (type d'aéronef);

Effectuer toutes ses validations et évaluations (MV, LOE, OE et FLM) relatives au PAQ conformément au *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, au *Manuel de l'évaluateur PAQ* et aux documents pertinents se rapportant à la PADB du PAQ approuvé de l'exploitant aérien.

## **VALIDITÉ**

Le non-respect de l'une ou l'autre des conditions de délivrance constitue un motif de suspension en vertu de l'article 7 ou de l'alinéa 7.1(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*.

La présente délégation remplace et révoque toute délégation relative au PAQ délivrée précédemment et demeure en vigueur jusqu'à l'une des dates suivantes, selon la première éventualité :

- (a) la date à laquelle l'une ou l'autre des conditions de délivrance n'est plus respectée;
- (b) la date à laquelle le Ministre révoque les pouvoirs par écrit, en vertu de l'article 7 ou de l'alinéa 7.1(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*;
- (c) le premier jour du 13e mois qui suit celui où l'évaluateur a suivi avec succès le cours théorique annuel de formation périodique d'évaluateur du PAQ approuvé de l'exploitant aérien (y compris la partie IRR ou RRR) tel que mentionné dans le cursus d'évaluateur de l'exploitant aérien.

Fait à Ottawa, Canada, ce \_\_\_\_\_ jour de \_\_\_\_\_, 20\_\_.

Autorité compétente

## ANNEXE C – CALENDRIER MENSUEL DES VALIDATIONS ET ÉVALUATIONS

Date : \_\_\_\_\_

À : Bureau régional de Transports Canada

Monsieur / Madame,

Afin de satisfaire aux exigences du *Manuel de l'évaluateur PAQ* (article 7.2.2), je vous communique la liste des validations et des évaluations prévues pour le mois de \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_.

Nom du candidat		Type de validation ou d'évaluation							
Nom	No de licence	Aér- onef	Sim <sup>1</sup>	LOE		MV		OE	Date prévue <sup>2</sup>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>	MPV <input type="checkbox"/>	MTV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

\_\_\_\_\_  
Exploitant aérien (5258- )

<sup>1</sup> Prière d'indiquer le type et le lieu.

<sup>2</sup> Si elle est connue.

Remarques :

---




---



---

# ANNEXE D – RAPPORT DE CONTRÔLE D'UN ÉVALUATEUR PAQ (26-0720)

 Transport Canada / Transports Canada		Report applicable to the following types Rapport applicable aux types suivants		File Number – Numéro de dossier	
				Flight Date (yyyy - mm - dd) – Date du vol (aaaa - mm - jj)	
				Aircraft Type – Type d'aéronef	
				Registration – Immatriculation	
				Flight Time – Temps de vol	
<input type="checkbox"/> LOE		<input type="checkbox"/> MPV		<input type="checkbox"/> MTV	
AQP Evaluator – Évaluateur PAQ		Licence – Permis		Medical Exam Date (yyyy - mm - dd) – Date de l'examen médical (aaaa - mm - jj)	
Company – Entreprise		Base		Candidate – Candidat	
TC Inspector – Inspecteur de TC		Licence – Permis		Candidate – Candidat	
Marking Guide Guide de notation		1 Unsatisfactory Insatisfaisant		2 Basic Standard Passable	
				3 Standard Satisfaisant	
				4 Above Standard Supérieur	
Item Élément		Grade Note		Comments (required for each grade of 1 or 2) Commentaires (exigés pour chaque note de 1 ou 2)	
<b>A. Briefing – Exposé pré-vol</b> Briefing content – Contenu de l'exposé pré-vol Briefing clarity – Clarté de l'exposé pré-vol Rapport with candidate – Rapport entretenu avec le candidat Evaluator preparation – Préparation de l'évaluateur Instructional technique (as required) – Technique pédagogique (si nécessaire)					
<b>B. Session Conduct – Déroulement de la séance</b> Rapport with candidate – Rapport entretenu avec le candidat Adherence to script, scheduled items and session protocols – Respect des scénarios, des éléments prévus et des protocoles de la séance Environment realism – Réalisme de l'environnement Time management – Gestion du temps Instructional technique (as required) – Technique pédagogique (si nécessaire)					
<b>C. Debriefing – Exposé après vol</b> Debriefing technique – Technique de l'exposé après vol Debriefing content – Contenu de l'exposé après vol Debriefing accuracy – Exactitude de l'exposé après vol Coverage of strengths/weaknesses – Traitement des forces/faiblesses Emphasis on technical and CRM items, and Threat & Error Management – Accent mis sur les questions techniques et en matière de CRM et de gestion des menaces et des erreurs Instructional technique (as required) – Technique pédagogique (si nécessaire)					
<b>D. Administration</b> Report completion – Rédaction du rapport Coverage of strengths/weaknesses – Traitement des forces/faiblesses Assessment validity – Validité de l'évaluation Other administrative procedures – Autres procédures administratives					
<b>E. Delegated Authority – Pouvoir délégué</b> Understanding of AQP policies – Compréhension des politiques du PAQ Knowledge of applicable regulations, TC and company manuals – Connaissance des règlements applicables et des manuels de TC et de l'entreprise Exercise of delegated authority – Exercice du pouvoir délégué					
General Comments – Commentaires généraux				General Assessment – Évaluation générale <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	
AQP Evaluator Monitor valid to (yyyy - mm - dd) Contrôle de l'évaluateur PAQ valide jusqu'au (aaaa - mm - jj)				Inspector's Signature – Signature de l'inspecteur	

26-0720(0802-01)



## USER GUIDE

The statements with respect to performance standards incorporate the broad expectations sought within each of the five items assessed in the course of a monitored event. The assessment criteria provide guidance on how these expectations are being met and are used to grade items accordingly. The statements making up the assessment criteria touch on a number of topics that would best describe an overall outcome or grade. It is not necessary that all statements apply precisely to the situation at hand; it is expected however that a number of these statements will stand out in support of a given grade. The Evaluator monitor will be assessed an overall grade of 1 (unsatisfactory) if one or more items are also assessed a grade of 1.

### A. BRIEFING

#### PERFORMANCE STANDARD

The AQP Evaluator conducts an effective briefing by:

- Being adequately prepared for the session at hand;
- Establishing a positive rapport with the candidate/crew;
- Ensuring the briefing is carried out in accordance with the operator's approved AQP Evaluator Program and covers required items as listed in the AQP Evaluator Manual, sections 9.5 or 9.6 as applicable;
- Ensuring that briefing items are clear, concise, and presented in a logical sequence; and
- Making effective use of questions and applying effective instructional techniques, if required during validations.

#### ASSESSMENT CRITERIA

4. The Evaluator's excellent preparation ensured the briefing covered all required items accurately, clearly, concisely, logically and in accordance with the operator's approved AQP Evaluator Program. The Evaluator established excellent rapport with the candidate/crew and was able to create an atmosphere where meaningful exchanges and a true display of skills could take place. The Evaluator made judicious and effective use of questions and applied highly effective instructional techniques as required.
3. The Evaluator was well prepared and the briefing covered all required items adequately, in the correct sequence, with only minor, inconsequential omissions. The Evaluator established positive rapport with the candidate/crew, creating an atmosphere conducive to a successful outcome. The Evaluator made good use of questions and provided adequate instruction as required.
2. The briefing omitted significant item(s), lacked clarity or was out of sequence, and appeared to be confusing. The Evaluator's conduct indicated poor preparation for the session. Rapport established with the candidate/crew was weak. The Evaluator made poor or ineffective use of questioning techniques and provided insufficient or ineffective instruction as required.
1. The briefing omitted several critical items, or was completely unclear or out of sequence, to the point that the validation/evaluation could not be continued without the monitoring inspector's intervention. The Evaluator clearly did not prepare properly for the session. His/her rapport with the candidate/crew was inadequate and not conducive to a successful outcome. The Evaluator did not use questioning techniques and instruction, if required, was non-existent.

### B. CONDUCT OF SESSION

#### PERFORMANCE STANDARD

The AQP Evaluator conducts an efficient and well-managed evaluation/validation session by:

- Adhering to proposed scripts, scheduled items where required and applicable session protocols such as the provision of training and/or repeats;
- Maintaining a positive rapport with the candidate/crew;
- Creating a realistic environment through competent simulator operation, efficient time management and adequate role-playing; and
- Applying effective instructional techniques when required during validations.

#### ASSESSMENT CRITERIA

4. The Evaluator conducted an ideal session in an efficient manner, setting an appropriate pace for the sequence of events and scheduled items while missing none. The conduct of the session matched exactly the session script and respected all session protocols. The Evaluator's demeanour and level of professionalism were conducive to a true representation of the candidate/crew's skills and ability. The Evaluator expertly managed the operation of the simulator while providing a superior level of role-playing when required. The Evaluator applied highly effective instructional techniques when required during validations.
3. The Evaluator conducted a good session within a reasonable amount of time. The session script was adhered to and session protocols were respected while no scheduled items were missed. The Evaluator's demeanour and level of professionalism were conducive to a fair examination of the candidate/crew's skills and ability. The Evaluator effectively managed the operation of the simulator while providing an adequate level of role-playing when required. The Evaluator applied adequate instructional techniques when required during validations.

## GUIDE DE L'UTILISATEUR

Les énoncés concernant les normes de rendement intègrent les attentes générales à combler dans le cadre de chacun des cinq éléments évalués au cours d'un événement faisant l'objet d'un contrôle. Les critères d'évaluation fournissent des lignes directrices sur la façon dont ces attentes sont comblées et servent à noter les éléments en conséquence. Les énoncés constituant les critères d'évaluation portent sur un certain nombre de sujets qui permettent d'attribuer une note ou d'obtenir un résultat global. Il n'est pas nécessaire que tous les énoncés s'appliquent précisément à la situation en cours; on s'attend toutefois à ce qu'un certain nombre de ces énoncés justifient la note attribuée. Le contrôle de l'évaluateur PAQ recevra une évaluation générale de 1 (insatisfaisante) si un ou plus d'un item reçoivent une note de 1.

### A. EXPOSÉ PRÉ-VOL

#### NORME DE RENDEMENT

L'évaluateur PAQ présente un exposé efficace en :

- s'étant adéquatement préparé à la présente séance;
- établissant de bons rapports avec le candidat/l'équipage;
- s'assurant que l'exposé pré-vol est effectué conformément au programme de l'évaluateur PAQ qui est approuvé par l'exploitant et qu'il traite des éléments requis énumérés dans les parties 9.5 ou 9.6, selon le cas du *Manuel de l'évaluateur PAQ*;
- s'assurant que les éléments de l'exposé pré-vol sont clairs, concis et présentés dans un ordre logique;
- utilisant de façon efficace des questions et en appliquant des techniques pédagogiques efficaces, selon le cas pendant les validations.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

4. L'excellente préparation de l'évaluateur a fait en sorte que l'exposé pré-vol a porté sur tous les éléments requis de façon précise, claire, concise, logique et de manière conforme au programme de l'évaluateur PAQ qui est approuvé par l'exploitant. L'évaluateur a établi un excellent lien avec le candidat/l'équipage et a été capable de créer une atmosphère au sein de laquelle il a été possible de tenir des échanges constructifs et de démontrer véritablement les compétences. L'évaluateur a posé des questions de façon judicieuse et efficace et a appliqué des techniques pédagogiques très efficaces lorsque nécessaire.
3. L'évaluateur était bien préparé et l'exposé pré-vol a traité de tous les éléments requis de façon adéquate, dans le bon ordre, malgré quelques omissions mineures et sans conséquence. L'évaluateur a établi de bons rapports avec le candidat/l'équipage, créant une atmosphère propice à de bons résultats. L'évaluateur a fait un usage judicieux de questions et a fourni des instructions adéquates lorsque nécessaire.
2. L'exposé a omis certains éléments importants, manquait de clarté ou d'enchaînement logique et semblait avoir créé de la confusion. Le comportement de l'évaluateur a démontré qu'il s'était mal préparé pour la séance. Les rapports établis avec le candidat/l'équipage étaient plus ou moins bons. L'évaluateur a eu peu recours aux techniques de questionnement ou les a utilisées de manière inefficace et a fourni des instructions insuffisantes ou inefficaces lorsque nécessaire.
1. L'exposé ne traitait pas d'éléments importants, manquait totalement de clarté ou d'enchaînement logique, à tel point que la validation/évaluation n'a pas pu continuer sans que l'inspecteur chargé du contrôle n'intervienne. Il était évident que l'évaluateur ne s'était pas bien préparé pour la séance. Les rapports entretenus avec le candidat/l'équipage étaient inadéquats et non propices à de bons résultats. L'évaluateur n'a pas utilisé de techniques de questionnement et n'a donné aucune instruction, lorsque nécessaire.

### B. DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

#### NORME DE RENDEMENT

L'évaluateur PAQ gère efficacement une séance d'évaluation/de validation en :

- respectant les scénarios proposés, les éléments prévus suivant les besoins ainsi que les protocoles applicables à la séance, comme la prestation de formation ou des répétitions;
- établissant de bons rapports avec le candidat/l'équipage;
- créant un environnement réaliste grâce à l'utilisation adéquate d'un simulateur, à une gestion du temps efficace et à des jeux de rôles adéquats;
- appliquant des techniques pédagogiques efficaces au cours des validations, lorsque nécessaire.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

4. L'évaluateur a assuré de manière efficace le déroulement d'une séance idéale, en établissant un rythme approprié pour la séquence d'événements et les éléments prévus, sans en omettre. Le déroulement de la séance correspondait exactement au scénario de la séance et a respecté tous les protocoles relatifs à cette dernière. Le comportement et le niveau de professionnalisme de l'évaluateur étaient propices à une représentation véritable des compétences et des capacités du candidat/de l'équipage. L'évaluateur a géré de façon experte l'utilisation du simulateur tout en assurant des jeux de rôles de niveau supérieur lorsque nécessaire. L'évaluateur a appliqué des techniques pédagogiques très efficaces durant les validations, lorsque nécessaire.
3. L'évaluateur a mené une bonne séance en un délai de temps raisonnable. Le scénario de la séance a été suivi, les protocoles de la séance ont été respectés et aucun élément prévu n'a été omis. Le comportement de l'évaluateur et son niveau de professionnalisme étaient propices à un examen juste des compétences et des capacités du candidat/de l'équipage. L'évaluateur a géré efficacement l'utilisation du simulateur tout en assurant des jeux de rôles de niveau adéquat lorsque nécessaire. L'évaluateur a appliqué des techniques pédagogiques adéquates au cours des validations, lorsque nécessaire.

2. The session was much longer or shorter than normal. The Evaluator deviated from the script, or significantly changed the session profile. An important scheduled item was missed but the Evaluator recognized and corrected the error. An erroneous application of a session protocol was recognized and corrected by the Evaluator. The Evaluator's poor demeanour and level of professionalism created some confusion as to what was expected or required from the candidate/crew. The Evaluator's operation of the simulator and role-playing were inconsistent. The Evaluator provided minimal or poorly effective instruction when required during validations.

1. The session was inappropriately rushed or excessively long. The Evaluator omitted scheduled items or failed to follow the session script, with numerous changes on the fly that adversely affected the candidate/crew's performance. The Evaluator allowed the session to continue outside established protocols, permitted repeats of sequences for no apparent reason, or disregarded sequences that should have been repeated in the opinion of the monitoring inspector. The Evaluator's demeanour and level of professionalism were unacceptable and had a negative impact on the candidate/crew. The Evaluator unsatisfactorily managed the operation of the simulator and was not competent at providing the required role-playing. The Evaluator did not provide instruction when required during validations, or provided irrelevant or inadequate instruction that led to negative learning.

### C. DEBRIEFING

#### PERFORMANCE STANDARD

The AQP Evaluator conducts an accurate and positive debriefing by:

- Making effective use of facilitated debriefing techniques;
- Ensuring the duration of the debriefing is commensurate with the candidate/crew's performance;
- Accurately highlighting strengths and weaknesses of the candidate/crew;
- Ensuring that relevant items are covered and adequately emphasized;
- Ensuring that debriefing items focus on relevant CRM, Threat & Error Management and technical issues in a manner that enhances crew performance and flight safety; and
- Using appropriate instructional technique when required.

#### ASSESSMENT CRITERIA

4. The Evaluator made optimum use of self-debriefing techniques, commensurate with the candidate/crew's performance during the session. The duration of the debriefing was appropriate given the performance of the candidate/crew. The Evaluator accurately highlighted all strengths and weaknesses of the candidate/crew. Items covered were strictly related to the session and received appropriate emphasis, and no items were missed. The debriefing focused on all relevant CRM, Threat & Error Management and technical items, clearly resulting in enhanced crew performance and flight safety. The Evaluator used highly effective instructional technique when required.

3. The Evaluator made adequate use of self-debriefing techniques. The duration of the debriefing was consistent with the candidate/crew's performance. The Evaluator adequately highlighted strengths and weaknesses of the candidate/crew. Items covered were relevant to the session and received adequate emphasis, while no items were missed other than possibly a minor or inconsequential item. The debriefing focused on relevant CRM, Threat & Error Management and technical items. The Evaluator used appropriate instructional technique when required.

2. The Evaluator deviated from the prescribed self-debriefing technique. The duration of the debriefing was inconsistent with the candidate/crew's performance. Some items covered did not relate to the session at hand, or some relevant items were inaccurately covered or given limited emphasis. A few minor items were missed. The Evaluator confused preferred pilot techniques with standard operating procedures. The debriefing did not sufficiently focus on relevant CRM, Threat & Error Management and technical items. The Evaluator used minimal or poorly effective instructional technique when required.

1. The debriefing did not rely on self-debriefing techniques, lacked structure or did not follow guidance offered by the AQP Evaluator Manual. The duration of the debriefing was unacceptable given the candidate/crew's performance. Several items in the debriefing were not relevant to the session at hand, or some relevant items offered inaccurate and misleading information. Several items or one major item was missed. The Evaluator failed to debrief unsatisfactory or basic standard items. The Evaluator insisted on his/her preferred pilot technique at the expense of standard operating procedures. The debriefing did not offer any link with relevant CRM or Threat & Error Management issues. The Evaluator used inappropriate instructional technique or did not provide instruction when required.

### D. ADMINISTRATION

#### PERFORMANCE STANDARD

The AQP Evaluator properly carries out required administrative duties by:

2. La séance a été beaucoup plus longue ou brève qu'à l'habitude. L'évaluateur s'est éloigné du scénario ou a modifié de façon importante le profil de la séance. Un élément important prévu a été omis, mais l'évaluateur a constaté cette omission et a corrigé la situation. Une application fautive d'un protocole de séance a été constatée et corrigée par l'évaluateur. Le faible comportement et niveau de professionnalisme de l'évaluateur ont créé une certaine confusion quant à ce qui était attendu ou exigé du candidat/de l'équipage. L'utilisation du simulateur par l'évaluateur de même que ses jeux de rôles ont été inconsistants. L'évaluateur a fourni très peu d'instructions efficaces ou des instructions peu pratiques, lorsque nécessaire, au cours des validations.

1. La séance s'est déroulée à un rythme accéléré inacceptable ou s'est éternisée. L'évaluateur a omis des éléments prévus ou n'a pas suivi le scénario de la séance, a apporté divers changements à l'improviste, ce qui a eu un impact négatif sur le rendement du candidat/de l'équipage. L'évaluateur a permis que la séance se déroule sans tenir compte des protocoles établis, a permis la répétition de séquences sans raison apparente ou n'a pas tenu compte de séquences qui auraient dû être répétées selon l'inspecteur chargé du contrôle. Le comportement et le niveau de professionnalisme de l'évaluateur étaient inacceptables et ont eu un impact négatif sur le candidat/l'équipage. L'évaluateur a géré de façon insatisfaisante l'utilisation du simulateur et n'a pas été apte à assurer les jeux de rôles requis. L'évaluateur n'a pas fourni d'instructions au cours des validations, lorsque nécessaire, ou a fourni des instructions non pertinentes ou inadéquates qui ont entraîné des circonstances néfastes pour l'apprentissage.

### C. EXPOSÉ APRÈS VOL

#### NORME DE RENDEMENT

L'évaluateur PAQ effectue un exposé après vol précis et fructueux en :

- utilisant de façon efficace les techniques d'exposé après vol au cours duquel l'évaluateur agit à titre de facilitateur;
- s'assurant que la durée de l'exposé après vol correspond au rendement du candidat/de l'équipage;
- faisant bien ressortir les forces et les faiblesses du candidat/de l'équipage;
- s'assurant que les éléments pertinents sont traités et mis en relief de façon pertinente;
- s'assurant que les éléments de l'exposé après vol portent sur les questions en matière de CRM, de gestion des menaces et des erreurs et sur les questions techniques pertinentes, de manière à accroître le rendement de l'équipage et la sécurité des vols; et
- ayant recours à une technique pédagogique appropriée lorsque nécessaire.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

4. L'évaluateur utilise de façon optimale les techniques d'auto-analyse, qui correspondent au rendement du candidat/de l'équipage durant la séance. La durée de l'exposé après vol était appropriée en raison du rendement du candidat/de l'équipage. L'évaluateur a bien fait ressortir les forces et les faiblesses du candidat/de l'équipage. Les éléments traités se rapportaient strictement à la séance, ont été accentués de manière adéquate et aucun élément n'a été omis. L'exposé après vol a porté sur les questions en matière de CRM, de gestion des menaces et des erreurs et sur les questions techniques pertinentes, ce qui a clairement permis d'accroître le rendement de l'équipage et la sécurité des vols. L'évaluateur a eu recours à une technique pédagogique très efficace lorsque nécessaire.

3. L'évaluateur a utilisé de façon adéquate les techniques d'auto-analyse. La durée de l'exposé concordait avec le rendement du candidat/de l'équipage. L'évaluateur a bien fait ressortir les forces et les faiblesses du candidat/de l'équipage. Les éléments traités étaient pertinents et ont été accentués de manière adéquate. L'évaluateur a peut-être omis un élément mineur ou sans conséquence. L'exposé après vol a porté sur les questions en matière de CRM, de gestion des menaces et des erreurs et sur les questions techniques pertinentes. L'évaluateur a eu recours à une technique pédagogique appropriée lorsque nécessaire.

2. L'évaluateur s'est éloigné de la technique d'auto-analyse prescrite. La durée de l'exposé après vol ne concordait pas avec le rendement du candidat/de l'équipage. Certains éléments traités ne se rapportaient pas à la séance en cours ou certains éléments pertinents n'ont pas été traités de façon exacte ou se sont vus accorder peu d'importance. Quelques éléments mineurs ont été omis. L'évaluateur a confondu les techniques de pilotage préférées avec les procédures d'utilisation normalisées. L'exposé après vol n'a pas suffisamment porté sur les questions en matière de CRM, de gestion des menaces et des erreurs et sur les questions techniques pertinentes. L'évaluateur a eu recours à une technique pédagogique minimale ou peu efficace, lorsque nécessaire.

1. L'exposé après vol ne reposait pas sur des techniques d'auto-analyse, manquait de structure ou ne suivait pas les lignes directrices fournies dans le *Manuel de l'évaluateur PAQ*. La durée de l'exposé après vol était inacceptable compte tenu du rendement du candidat/de l'équipage. Plusieurs éléments de l'exposé après vol ne se rapportaient pas à la séance en cours ou présentaient des renseignements inexacts ou trompeurs. Plusieurs éléments ou un élément important a été omis. L'évaluateur a omis d'exposer les éléments insatisfaisants ou passables. L'évaluateur a mis l'accent sur sa technique de pilotage préférée plutôt que sur les procédures d'utilisation normalisées. Dans l'exposé après vol, aucun lien n'a été établi avec les questions en matière de CRM ou de gestion des menaces et des erreurs. L'évaluateur a eu recours à une technique pédagogique inappropriée ou n'a pas fourni d'instructions lorsque nécessaire.

### D. ADMINISTRATION

#### NORME DE RENDEMENT

L'évaluateur PAQ s'acquitte des fonctions administratives requises de façon appropriée en :

- Making all appropriate entries required to complete the applicable forms and/or reports;
- Assigning appropriate grades for all measured items required to be assessed;
- Recording applicable data in accordance with the air operator's approved data collection procedures; and
- Completing other administrative procedures, if any, mandated under the air operator's approved AQP.

#### ASSESSMENT CRITERIA

4. The Evaluator made all required entries on the applicable forms and/or reports correctly and clearly, without any error or omission. Assigned grades reflected exactly the candidate's ability as demonstrated. The Evaluator followed exactly all required procedures with respect to data collection. The Evaluator was fully cognizant of all required administrative procedures mandated under the air operator's approved AQP.
3. The Evaluator satisfactorily completed the applicable forms and/or reports. Assigned grades were an accurate report of the candidate's ability as demonstrated. The Evaluator followed required procedures with respect to data collection. The Evaluator was aware of the required administrative procedures mandated under the air operator's approved AQP.
2. The Evaluator did not fill out a required field on the applicable forms and/or reports or entered erroneous or unclear information. While not affecting the pass or fail assessment, the assigned grades appeared to be less accurate than average, or required discussion and mutual agreement with the monitoring inspector. The Evaluator demonstrated limited knowledge of the required administrative procedures mandated under the air operator's approved AQP.
1. The Evaluator did not grade one or many required items, incorrectly transcribed an assessment, or unsatisfactorily completed the applicable forms and/or reports. Assigned grades did not reflect the candidate's performance during the session, or were overridden by the monitoring inspector. The Evaluator demonstrated an unacceptable level of knowledge with respect to administrative procedures mandated under the air operator's approved AQP.

#### E. DELEGATION OF AUTHORITY

##### PERFORMANCE STANDARD

The AQP Evaluator properly assumes his/her delegation of authority by:

- Displaying a positive attitude towards AQP;
- Demonstrating a broad understanding of AQP policies;
- Demonstrating satisfactory knowledge of the AQP Evaluator Manual and various company manuals as they relate to the air operator's training programs and flight operations;
- Demonstrating satisfactory knowledge of the contents and interpretation of Canadian Aviation Regulations (CARs) and other appropriate Transport Canada publications; and
- Exercising his/her delegation of authority with due care and in a diligent manner.

#### ASSESSMENT CRITERIA

4. The Evaluator displayed a very positive and enthusiastic attitude towards AQP. The Evaluator demonstrated excellent knowledge and understanding of AQP policies. The Evaluator demonstrated excellent knowledge of Regulations and related publications, Company Manuals, the Aircraft Flight Manual and the AQP Evaluator Manual such that there were no deviations during the conduct of the briefing or debriefing of the session. The Evaluator exercised his/her delegated authority with utmost care and diligence as a representative of the Minister and did not allow company interests to interfere with the evaluation of the candidate/crew.
3. The Evaluator displayed a positive attitude towards AQP. The Evaluator demonstrated adequate knowledge and understanding of AQP policies, with only minor and inconsequential errors. The Evaluator demonstrated adequate knowledge of Regulations and related publications, Company Manuals, the Aircraft Flight Manual and the AQP Evaluator Manual, with only minor deviations observed during the briefing or debriefing of the session. The Evaluator exercised his/her delegated authority with due care and diligence and did not allow company interests to interfere with the evaluation of the candidate/crew.
2. The Evaluator displayed a neutral attitude towards AQP. The Evaluator demonstrated limited knowledge and understanding of AQP policies. The Evaluator demonstrated limited knowledge of and required assistance in one or more of the following: Regulations and related publications, Company Manuals, the Aircraft Flight Manual and the AQP Evaluator Manual. The Evaluator exercised his/her delegated authority in a manner which inadvertently appeared to allow company interests to interfere with the evaluation of the candidate/crew.
1. The Evaluator displayed an unacceptable attitude towards AQP. The Evaluator demonstrated unsatisfactory knowledge and understanding of AQP policies. The Evaluator demonstrated unsatisfactory knowledge of one or more of the following: Regulations and related publications, Company Manuals, the Aircraft Flight Manual and the AQP Evaluator Manual. The Evaluator exercised his/her powers in an unsatisfactory manner that required direct and/or immediate intervention by the monitoring inspector.

- effectuant toutes les saisies appropriées requises pour remplir les formulaires ou les rapports applicables;
- attribuant des notes appropriées pour tous les éléments mesurés devant être évalués;
- consignait les données applicables conformément aux procédures de collecte de données approuvées de l'exploitant aérien;
- réalisant d'autres procédures administratives, le cas échéant, exigées en vertu du PAQ approuvé de l'exploitant aérien.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

4. L'évaluateur a effectué correctement et clairement toutes les saisies requises sur les formulaires ou les rapports applicables, sans qu'il n'y ait d'erreur ou d'omission. Toutes les notes attribuées ont exactement reflété les capacités manifestes du candidat. L'évaluateur a suivi à la lettre les procédures requises quant à la collecte de données. L'évaluateur était pleinement au courant des procédures administratives requises exigées en vertu du PAQ approuvé de l'exploitant aérien.
3. L'évaluateur a rempli de façon satisfaisante les formulaires ou les rapports applicables. Les notes attribuées reflétaient exactement les capacités manifestes du candidat. L'évaluateur a suivi les procédures requises quant à la collecte de données. L'évaluateur connaissait les procédures administratives requises exigées en vertu du PAQ approuvé de l'exploitant aérien.
2. L'évaluateur n'a pas rempli un champ requis sur les formulaires ou les rapports applicables ou a saisi des données erronées ou confuses. Les notes attribuées, bien que n'ayant aucune incidence sur la note de passage ou d'échec, semblaient moins précises qu'en moyenne ou ont nécessité une discussion et une entente avec l'inspecteur chargé du contrôle. L'évaluateur a démontré une connaissance limitée des procédures administratives requises exigées en vertu du PAQ approuvé de l'exploitant aérien.
1. L'évaluateur n'a pas attribué de note à un ou plusieurs éléments requis, a incorrectement transcrit une évaluation ou a rempli de manière insatisfaisante les formulaires ou les rapports applicables. Les notes attribuées ne reflétaient pas le rendement du candidat au cours de la séance ou ont été changées par l'inspecteur chargé du contrôle. L'évaluateur a fait preuve d'un niveau de connaissances inacceptable des procédures administratives exigées en vertu du PAQ approuvé de l'exploitant aérien.

#### E. DÉLÉGATION DE POUVOIRS

##### NORME DE RENDEMENT

L'évaluateur PAQ assume adéquatement sa délégation de pouvoirs en :

- affichant une attitude positive à l'égard du PAQ;
- démontrant une grande compréhension des politiques du PAQ;
- démontrant des connaissances satisfaisantes du *Manuel de l'évaluateur PAQ* et de divers manuels de l'entreprise ayant trait aux programmes de formation et aux opérations de vol de l'exploitant aérien;
- démontrant une connaissance satisfaisante du contenu et de l'interprétation du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et d'autres publications pertinentes de Transports Canada;
- assumant sa délégation de pouvoirs avec prudence et diligence.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

4. L'évaluateur a affiché une attitude très positive et enthousiaste à l'égard du PAQ. L'évaluateur a démontré une connaissance et une compréhension excellentes des politiques du PAQ. De plus, l'évaluateur a démontré une excellente connaissance de la réglementation et des publications connexes, des manuels de l'entreprise, du manuel de vol de l'aéronef et du *Manuel de l'évaluateur PAQ*, de telle sorte qu'il n'y a eu aucune digression au cours du déroulement de l'exposé pré-vol ou de l'exposé après vol. L'évaluateur a assumé sa délégation de pouvoirs avec la plus grande prudence et diligence à titre de représentant du ministre et n'a pas laissé les intérêts de l'entreprise influencer l'évaluation qui a été faite du candidat/de l'équipage.
3. L'évaluateur a affiché une attitude positive à l'égard du PAQ. L'évaluateur a démontré une connaissance et une compréhension adéquates des politiques du PAQ, et n'a commis que quelques erreurs mineures et sans conséquence. L'évaluateur a démontré une connaissance adéquate de la réglementation et des publications connexes, des manuels de l'entreprise, du manuel de vol de l'aéronef et du *Manuel de l'évaluateur PAQ*, et les digressions au cours de l'exposé pré-vol ou de l'exposé après vol ont été mineures. L'évaluateur a assumé sa délégation de pouvoirs avec prudence et diligence et n'a pas laissé les intérêts de l'entreprise influencer l'évaluation qui a été faite du candidat/de l'équipage.
2. L'évaluateur a affiché une attitude neutre à l'égard du PAQ. L'évaluateur a démontré une connaissance et une compréhension limitées des politiques du PAQ. L'évaluateur a eu besoin d'aide et a démontré des connaissances limitées relativement à l'une ou à plusieurs des publications suivantes : la réglementation et les publications connexes, les manuels de l'entreprise, le manuel de vol de l'aéronef et le *Manuel de l'évaluateur PAQ*. L'évaluateur a assumé sa délégation de pouvoirs de manière à ce que les intérêts de l'entreprise ont semblé influencer par inadvertance dans l'évaluation qui a été faite du candidat/de l'équipage.
1. L'évaluateur a affiché une attitude inacceptable à l'égard du PAQ. L'évaluateur a démontré une connaissance et une compréhension inadéquates des politiques du PAQ. L'évaluateur a démontré une connaissance insatisfaisante de l'une ou de plusieurs des publications suivantes : la réglementation et les publications connexes, les manuels de l'entreprise, le manuel de vol de l'aéronef et le *Manuel de l'évaluateur PAQ*. L'évaluateur a assumé ses pouvoirs de manière insatisfaisante, ce qui a nécessité l'intervention directe ou immédiate de l'inspecteur chargé du contrôle.

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



Transports Canada / Transport Canada

## RAPPORT DU TEST EN VOL CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DU PILOTE (Avion)

NOM DU CANDIDAT										N° DE LICENCE									
NOM DU PILOTE VÉRIFICATEUR - SIMULATEUR										N° DE LICENCE									
<input type="radio"/> TC <input type="radio"/> PVA <input type="radio"/> PVAD										<input type="radio"/> TC <input type="radio"/> PVA <input type="radio"/> PVAD									
NOM DU PILOTE VÉRIFICATEUR - AÉRONEF										N° DE LICENCE									
EXPLOITANT / UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE										N° DE DOSSIER									
QUALIFICATION AUX INSTRUMENTS ACTUELLE GROUPE:    DATE D'ÉCHÉANCE A M J CCP ACTUEL:    DATE D'ÉCHÉANCE A M J EXAMEN MÉDICAL: <input type="checkbox"/> Vérifié										CONTRÔLE DE LA COMP. DU PILOTE <input type="radio"/> Mono pilote <input type="radio"/> Initiale <input type="radio"/> Multi pilote <input type="radio"/> Périodique <input type="radio"/> <input type="radio"/> Avancement <input type="radio"/> <input type="radio"/> VFR seulement									
TYPE AÉRO.    IMMATR.    N° ID SIM DÉCOLLAGE:    N° DE SCRIPT <input type="radio"/> C.A.P. <input type="radio"/> 1200 <input type="radio"/> 600										FONCTION <input type="radio"/> Commandant <input type="radio"/> P/O <input type="radio"/> PRC <input type="radio"/> PVA									
ATERRISSAGE: <input type="radio"/> C.A.P. <input type="radio"/> CAT II <input type="radio"/> CAT III FORMATION AU SOL / FORMATION EN VOL / EXAMENS <input type="checkbox"/> TERMINÉS										N° DE LICENCE DE L'INSPECTEUR VÉRIFICATEUR <input type="radio"/> PQA									
EXERCICE										COMMENTAIRES - ÉVALUATION GÉNÉRALE									
1. Connaissance technique										1 2 3 4									
2. Planification du vol (FLP)										1 2 3 4									
3. Pré-vol (PRF)										1 2 3 4									
4. Démarrage/départ moteur (ESD)										1 2 3 4									
5. Roulage au départ (TXO)										1 2 3 4									
6. Décollage (TOF)										1 2 3 4									
7. Décollage interrompu (RTO)										1 2 3 4									
8. Montée initiale (ICL)										1 2 3 4									
9. Montée en route (ECL)										1 2 3 4									
10. Vol de croisière (CRZ)										1 2 3 4									
11. Virage serré										1 2 3 4									
12. Approche de décrochage										1 2 3 4									
13. Attente										1 2 3 4									
14. Descente (DST)										1 2 3 4									
15. Approche (APR)																			
<input type="radio"/> VOR <input type="radio"/> LOC BC <input type="radio"/> ILS <input type="radio"/> RNAV <input type="radio"/> LOC <input type="radio"/> NDB <input type="radio"/> GPS <input type="radio"/> App. ind										1 2 3 4									
16. Approche (APR)																			
<input type="radio"/> VOR <input type="radio"/> LOC BC <input type="radio"/> ILS <input type="radio"/> RNAV <input type="radio"/> LOC <input type="radio"/> NDB <input type="radio"/> GPS <input type="radio"/> App. ind										1 2 3 4									
17. Remise des gaz (GOA)										1 2 3 4									
18. Atterrissage (LND)										1 2 3 4									
19. Arrivée au sol										1 2 3 4									
20. Fermeture du vol (FLC)										1 2 3 4									
21. Tâches du pilote qui n'est pas au commandes										1 2 3 4									
Situations anormales et d'urgence										Code									
22. Panne de moteur										1 2 3 4									
23.										1 2 3 4									
24.										1 2 3 4									
25.										1 2 3 4									
26.										1 2 3 4									
27.										1 2 3 4									
REQU N°																			
CCP SIMULATEUR: <input type="radio"/> RÉUSSITE <input type="radio"/> ÉCHEC    IFR: <input type="radio"/> RÉUSSITE <input type="radio"/> ÉCHEC CCP AÉRONEF: <input type="radio"/> RÉUSSITE <input type="radio"/> ÉCHEC    GROUPE:    ① ② ③										DATE DU TEST EN VOL:    ANNÉE MOIS JOUR    CCP VALIDE JUSQU'À:    ANNÉE MOIS    IFR VALIDE JUSQU'À:    ANNÉE MOIS SIGNATURE DU PILOTE VÉRIFICATEUR    DATE A M J    TEMPS DE VOL SIGNATURE DU PILOTE VÉRIFICATEUR    DATE A M J    TEMPS DE VOL									

26-0249F (0407-05) (Version 03)

(FOR ENGLISH VERSION SEE REVERSE)



## ANNEXE F – LETTRE DE RÉVOCATION

### Lettre de révocation

Dossier \_\_\_\_\_

À : \_\_\_\_\_ À l'attention de : \_\_\_\_\_

La *Délégation de pouvoirs*  
d'évaluateur PAQ datée du \_\_\_\_\_

autorisant \_\_\_\_\_  
Nom Numéro de licence

à agir à titre :

- d'évaluateur PAQ de type E pour : (exploitant) \_\_\_\_\_  
 d'évaluateur PAQ de type V pour : (exploitant) \_\_\_\_\_  
 d'évaluateur PAQ de type O pour : (exploitant) \_\_\_\_\_

et lui conférant une délégation de pouvoirs qui lui permet d'effectuer des :

- LOE, MV (y compris MPV et MTV), OE, FLM  
 MV (y compris MPV et MTV), FLM  
 OE

valide pour les types d'aéronef suivants :

1) \_\_\_\_\_ 2) \_\_\_\_\_ 3) \_\_\_\_\_

est par la présente révoquée en vertu des sections 2.9 et 2.10 du *Manuel de l'évaluateur PAQ*

Fait à \_\_\_\_\_, Canada, ce \_\_\_\_\_ jour de \_\_\_\_\_, 20 \_\_\_\_\_

Autorité compétente

Signature