



Bulletin de PVA / PAQ 01/13

Applicabilité

PVA	PAQ
✓	S/O

Sujet

Mise à jour concernant les qualifications générales et les profils d'aptitudes des candidats PVA.

Objet

Modifier les exigences et fournir des détails additionnels sur les qualifications générales et les profils d'aptitude des candidats PVA, comme l'indique l'article 1.6.1 du *Manuel du pilote vérificateur agréé*.

Contexte

TCCA a procédé à un examen exhaustif de son programme PVA en 2012 et y donne suite en révisant les qualifications générales et les profils d'aptitudes des candidats PVA, pour inclure entre autre la délégation d'évaluateurs en centre de formation (« Title 14, CFR Part 142 Training Center ») agissant en tant que PVA moyennant des conditions spécifiques.

A ces changements s'ajoute le risque que des retards de publication d'une version mise à jour du *Manuel du pilote vérificateur agréé* crée des situations où les critères et les exigences variés devant être respectés, avant qu'une autorité habilitante puisse donner suite à une demande de PVA, sont appliqués de façon inégale.

Ces critères et exigences se trouvent actuellement à l'article 1.6.1 du *Manuel du pilote vérificateur agréé*. Ils sont énumérés de manière normative et ne tiennent pas compte de diverses situations montrant que les candidats PVA ne correspondent pas nécessairement à une catégorie universelle. Plus précisément, les principales lacunes de cet article sont les suivantes :

- Il n'indique pas un niveau minimum d'expérience sur type, et comment cette expérience peut être obtenue;
- il ne présente pas d'autres formes d'exposition comme moyen d'éviter de s'appuyer sur une qualification de type désuète dans les cas où un CCP n'est pas tenu à jour sur type;

- il ne tient pas compte du fait que des variantes englobées sous une même qualification de type pour pilote, ou les capacités de types d'aéronefs semblables en matière d'équipement avionique et de gestion / guidage de vol, peuvent inclure de grandes différences entre elles;
- il traite seulement de titulaires de documents d'aviation canadiens sans mentionner la possibilité de déléguer des étrangers titulaires de qualifications équivalentes aux termes d'une réglementation de la FAA;
- bien qu'il indique des valeurs précises d'expérience générale, il ne prévoit pas de jeu lorsque l'exigence d'expérience pourrait varier, comme l'exigence d'expérience réelle en vol aux instruments pour les candidats PVA à voilure fixe par rapport à ceux à voilure tournante.

Lignes directrices destinées au personnel

Afin de régler ces lacunes de manière rapide et détaillée, vous trouverez ici-bas cinq notes et quelques modifications additionnelles qui ont été insérées dans l'article 1.6.1 du *Manuel du pilote vérificateur agréé*.

Veillez noter qu'un ajout à l'effet que des privilèges de Personnes autorisées (AP) ne seront pas octroyés aux PVA qui se voient qualifiés sur une base de maintien de certificats et qualifications équivalentes aux termes de la FAA, sera aussi inséré dans la section 1.4 du *Manuel de pilote vérificateur agréé*.

Voici donc les modifications à l'article 1.6.1, qui entrent en vigueur dès la publication du présent bulletin :

1.6.1 Qualifications générales et profil d'admissibilité

Le candidat PVA doit :

- a) être titulaire d'une licence canadienne valide de pilote professionnel ou de pilote de ligne – Avions ou Hélicoptères (se référer à la dernière note de cette article pour une exception concernant les détenteurs de documents de la FAA);
- b) être titulaire d'une qualification valide de vol aux instruments lorsque des opérations IFR sont effectuées;
- c) être titulaire d'une qualification de type pour tout type d'aéronef figurant sur le formulaire de demande du candidat, si ce type d'aéronef exige une qualification de type individuelle;

NOTE – L'autorité habilitante peut limiter davantage l'application de cette exigence à des séries et modèles spécifiques de types d'aéronefs existants, comme dans un cas où on estime que les différences d'une série / modèle sont trop importantes par rapport aux autres séries et modèles englobés sous une même qualification de

type de pilote. De même, une autorité habilitante peut juger nécessaire de limiter un PVA à certaines marques / modèles d'ensemble avionique ou d'équipement de gestion / guidage de vol pour des raisons semblables. L'article 1.1s'y réfère.

- d) être titulaire d'un CCP valide sur au moins un type d'aéronef indiqué dans le formulaire de demande du candidat;

NOTE – Bien qu'un CCP valide détenu à titre de second-en-commande dans des opérations à équipage multiple ne devrait pas être considéré insuffisant dans tous les cas, un CCP détenu à titre de pilote-en-commande est requis pour mener des CCP impliquant des opérations CAT III.

- e) être ou avoir été employé à titre de commandant de bord pour le(s) type(s), la catégorie et la classe exigés selon la sous-partie pertinente du RAC (ou, dans des circonstances exceptionnelles, en vertu d'un cadre réglementaire en vigueur avant la mise en place du RAC s'il est jugé acceptable);
- f) avoir de l'expérience à titre de pilote formateur en vertu de la partie VII du RAC, ou avoir démontré des connaissances, des compétences et des aptitudes équivalentes, comme à titre d'instructeur de vol, de pilote-examineur, d'instructeur sur simulateur ou d'instructeur/examineur militaire;
- g) posséder des connaissances approfondies sur le manuel d'exploitation de la compagnie d'un exploitant aérien, les spécifications d'exploitation et autorisations pertinentes, les procédures d'exploitation normalisées ainsi que les manuels d'exploitation applicables comme les manuels d'exploitation de l'aéronef et les manuels d'exploitation de l'équipage de conduite;
- h) posséder l'expérience générale de vol suivante :
- (i) 3000 heures de vol;
 - (ii) 1500 heures de vol à titre de commandant de bord;
 - (iii) lorsqu'un pouvoir pour aéronef multimoteur est demandé, 500 heures de vol sur appareil multimoteur (dont au moins 100 à titre de commandant de bord) dans la catégorie d'aéronef pertinente;
 - (iv) lorsqu'un pouvoir CCP/IFR est demandé, 300 heures de vol aux instruments, dont 150 dans des conditions réelles de vol aux instruments (et à titre de commandant de bord dans le cas des candidats à voilure tournante);

NOTE – L'autorité habilitante peut prendre en considération une expérience de vol aux instruments minimale aussi basse que 200 heures pour les candidats PVA à voilure tournante, à condition qu'au moins 100 de ces heures ont été accumulées à titre de commandant de bord dans des conditions réelles de vol aux

instruments et que cette expérience est complétée par au moins 200 heures de vol VFR de nuit à titre de commandant de bord sans l'utilisation de toute technologie de vision nocturne.

- (v) un degré acceptable d'expérience sur chaque type, soit dans l'exploitation, la formation et/ou l'instruction, si l'autorité habilitante juge qu'elle est nécessaire, fondé sur l'expérience et les qualifications du candidat et les particularités de la délégation demandée;

NOTE – En ce qui a trait à l'établissement d'un niveau d'expérience approprié sur type, l'autorité habilitante doit considérer les niveaux d'expérience minimaux exigés en vertu des Normes de service aérien commercial et autres documents habilités tels le TP 1490 – Manuel d'exploitation tous temps, concernant des items tels l'entraînement en ligne et les opérations d'approche / atterrissage en basse visibilité, le cas échéant; cette expérience peut être accumulée dans des environnements de formation et d'exploitation; l'autorité habilitante peut aussi exiger que l'expérience du candidat en lien avec ce type d'aéronef (sous forme de formation académique ou pratique, ou dans un environnement opérationnel) soit récente, lorsqu'on le juge raisonnable ou nécessaire dans les cas où il n'y a pas de CCP valide sur type.

- i) avoir un bon dossier de pilote en matière de sécurité fondé sur des événements factuels en ce qui a trait aux accidents et aux incidents, le cas échéant;
- j) en ce qui a trait à l'aviation, n'avoir aucun dossier personnel lié aux éléments suivants :
 - (i) une condamnation aux termes du paragraphe 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*; ou
 - (ii) deux condamnations / sanctions administratives ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts relevant du *Règlement de l'aviation canadien*;
- k) le cas échéant, faire preuve d'intégrité et de sens des responsabilités dans le monde de l'aviation;
- l) le cas échéant, faire preuve d'interaction constructive auprès de Transports Canada.

NOTE – Lorsque TC envisage de déléguer la conduite des vérifications en vol en vertu du RAC à des personnes étant titulaires d'une délégation semblable en vertu des parties 91, 121 et/ou 135 du Title 14 du Code of Federal Regulations (CFR), ces demandeurs devraient satisfaire à l'intention des diverses exigences en matière de licence, de qualification, d'expérience et de maintien de la compétence indiquées dans cet article en étant titulaire de licences et de

qualifications aux termes de la FAA, en possédant un degré d'expérience et en maintenant leur compétence d'une manière jugée équivalente par l'autorité habilitante. Par exemple, être titulaire d'une qualification en tant qu'évaluateur en centre de formation (« Title 14, CFR Part 142 Training Center ») assure que le détenteur possède un certificat de pilote, des qualifications et une expérience et maintient ses compétences, d'une manière qui peut être jugée équivalente.

Date d'entrée en vigueur

Le présent bulletin entrera en vigueur à la date de publication. Bien sûr, la prochaine version du TP 6533 - *Manuel du pilote vérificateur agréé* reflétera ces modifications lorsque publié.

Personne-ressource

Tom Dunn
Gestionnaire de programme, Pilote vérificateur agréé/Programme de qualification avancée (AARTF)
613-998-8168
tom.dunn@tc.gc.ca