

Bulletin de PVA 01/17 (révision 1)

Champ d'application

PVA	PAQ
X	

Objet

La dixième édition du *Manuel du pilote-vérificateur agréé (PVA)*

Objectif

Le présent bulletin présente la dixième édition du *Manuel du PVA* et souligne quelques-unes des modifications en matière de politique et certaines améliorations apportées au document. Il précise également la date de publication et où il sera possible de se procurer une copie contrôlée.

Contexte

La neuvième édition du *Manuel du PVA* a été publiée il y a presque 10 ans, mais 17 bulletins de PVA ont été publiés depuis. Il était devenu nécessaire d'incorporer cette information dans le manuel lui-même. Par ailleurs, des modifications en matière de politique étaient requises en réponse aux nombreuses suggestions (par exemple, les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada [BST]) et au développement normal du programme (par exemple, évolution vers une échelle de notation à quatre points).

Modifications en matière de politique

Voici un résumé des importantes modifications incorporées dans la dixième édition du *Manuel du PVA*.

1 - Nombre maximum de types d'aéronefs approuvés

En ce qui concerne les avions, la lettre d'accréditation du PVA indiquera normalement un maximum de trois (3) types. Néanmoins, deux autres types pourraient être ajoutés, pour un maximum de cinq (5) types par accréditation de PVA, sous réserve d'une évaluation des risques concluante.

En ce qui concerne les hélicoptères, un maximum progressif de trois (3) à cinq (5) types sera autorisé conformément aux conditions suivantes :

- Trois (3) types approuvés – deux (2) hélicoptères bimoteurs et un (1) hélicoptère monomoteur;
- Quatre (4) types approuvés – un (1) hélicoptère bimoteur et trois (3) hélicoptères monomoteurs;
- Cinq (5) types approuvés – cinq (5) hélicoptères monomoteurs.

Cette nouvelle politique ne devrait pas toucher la plupart des PVA. Au moment du renouvellement des accréditations, un plan de transition prenant en compte les répercussions économiques potentielles est à prévoir.

2 – Nouvelle échelle de notation à quatre points — Matrice de notation

Une nouvelle échelle de notation à quatre points (matrice de notation) a été élaborée à partir de l'annexe J de la neuvième édition du Manuel. Les définitions officielles des écarts et des erreurs ont été incorporées dans l'échelle d'évaluation à quatre points, ce qui améliorera les mesures normalisées du rendement.

Le concept de gestion des menaces et des erreurs (GME) des mesures correctives a été officiellement intégré à la politique relative à la discrétion du PVA et permet à ce dernier d'attribuer une note de deux (2) au lieu de un (1) dans certaines conditions.

3 – Normes de rendement du commandant de bord par rapport à celles du commandant en second

En réponse à une recommandation du BST formulée dans un rapport d'accident de 2016, la dixième édition établit dorénavant des normes de rendement régissant le contrôle de la compétence du pilote qui font la distinction entre évaluent les compétences requises pour assumer les différentes fonctions opérationnelles et responsabilités connexes d'un commandant de bord et celles d'un commandant en second. Ces normes prévoient aussi l'évaluation de ces compétences et responsabilités en conséquence. Tout particulièrement, **l'attribution de la note de deux (2) pour trois (3) éléments de l'évaluation lors du contrôle de la compétence du pilote pour la qualification de commandant de bord constituera désormais un échec.**

4 – Risque partagé par l'équipage de conduite

La politique relative au risque partagé par l'équipage de conduite a été peaufinée et comprend dorénavant la situation suivante : si un candidat est affecté à une fonction (p. ex., un commandant en second chargé d'assumer les fonctions d'un commandant de bord) lors d'un contrôle de la compétence du pilote, alors qu'il est prévu qu'il n'assumera pas cette fonction auprès d'un exploitant, la notion d'un échec pouvant entraîner la perte de privilèges ne s'appliquera pas au candidat pour cette portion de la vérification en vol.

5 – Reprise — Erreur d'exécution

En se basant sur la précédente politique relative à la partialité et à la reprise d'un test, les directives concernant les cas où les PVA peuvent autoriser un candidat à une reprise ont été regroupées avec d'autres situations où un exercice de test en vol peut être répété (p. ex., question de sécurité).

6 - Initiative de l'évaluateur de centre de formation/pilote-vérificateur agréé (ECF/PVA)

Le programme de l'évaluateur du centre de formation/pilote-vérificateur agréé (ECF/PVA) profite des connaissances des pilotes-vérificateurs disponibles dans des centres de formation assujettis à la partie 142 du *Federal Aviation Regulations* (FAR). Cette initiative est en cours depuis quelques années et a été mise en place pour améliorer les services des PVA aux exploitants canadiens.

7 – Demande d'accréditation initiale de PVA — Évaluation préalable du candidat

Les personnes intéressées à recevoir une accréditation de PVA doivent désormais d'abord contacter Transports Canada (TC) avant de commencer la formation. TC étudiera le besoin des services, les attentes et exigences ainsi que les compétences professionnelles des candidats potentiels.

8 – Relocalisation de l'information

L'information concernant les contrôles de la compétence du pilote scénarisés a été supprimée du Manuel et fera l'objet d'une Circulaire d'information (CI) sur le sujet, et ce, à l'intention des exploitations aériennes en plus du programme de PVA.

Les formulaires de demandes d'accréditation de PVA et de renouvellement ont été supprimés du Manuel et seront disponibles sur le site Web du Programme de PVA et du Programme avancé de qualification (PAQ) de Transports Canada.

Améliorations du document

La dixième édition du *Manuel du PVA* harmonise les politiques entre : les avions et les hélicoptères, les contrôles de la compétence du pilote et les vérifications de compétence en ligne, et les vérifications sur simulateur et les vérifications en vol. Par ailleurs, le document dans son ensemble a fait l'objet d'une harmonisation de structure, de terminologie et d'usage du langage clair.

Date de publication et disponibilité de la copie contrôlée

La publication de la dixième édition du *Manuel du PVA* est prévue le 1^{er} avril 2017.

La dixième édition du Manuel du PVA entrera en vigueur le 1er juin 2017.

Une copie contrôlée du présent document sera disponible sur le site Web du Programme de PVA et de PAQ de Transports Canada :

<https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/commerce-normesoperationnelles-pva-menu-380.htm>

Personne ressource

Matthew Dillon

Coordonnateur du programme de PVA

Formation des équipages de conduite, évaluation et examens (AARTFE)

613-990-1015

matthew.dillon@tc.gc.ca

Original signé par

La chef des Normes de l'aviation commerciale (AARTF)

Deborah Martin