



VÉRIFICATION DE COMPÉTENCE PILOTE ET QUALIFICATION DE TYPE D'AÉRONEF

Guide de test en vol (Hélicoptères)

Première édition

TC-1002343



1^{re} édition

Pour nous faire part de vos commentaires, pour commander des exemplaires ou pour toute autre demande, veuillez nous contacter à l'adresse suivante :

Transports Canada
Certification et Normes opérationnelles (AARTF)
Place-de-Ville
Tour C, 4^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2005.

La présente publication peut être reproduite sans permission, pour autant que la source soit indiquée en entier.

TP 14728F
(11/2007)

TC-1002343

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	III
ABRÉVIATIONS	IV
DÉFINITIONS	V
REGISTRE DES MODIFICATIONS	VII
GÉNÉRALITÉS	1
Introduction	1
Évaluation du rendement d'un CCP	1
Admission au CCP – Admission initiale ou renouvellement.....	2
Exigences relatives à l'aéronef/au simulateur et à l'équipement	2
Le concept de l'équipage de conduite	3
Exigences propres aux aéronefs IFR monopilotes	3
Tâches du pilote qui n'est pas aux commandes	4
Le CCP	4
CCP en vol (vérification en vol).....	5
Répétition d'un élément du CCP	5
Gestion du vol	6
Gestion des ressources de l'équipage (CRM)	6
Automatisation et technologie	8
Listes de vérifications et systèmes d'avertissement électroniques de bord.....	8
Programmation du FMS/RNAV	8
Systèmes de vol automatique/Sensibilisation au mode de vol	9
Reprise partielle du test	9
Échec à un CCP	9
Demande de révision d'une évaluation ou plainte à l'égard d'un PVA.....	10
Groupes de qualification de vol aux instruments	11
Résultats du CCP	11
4-Échelle de notation à quatre niveaux.....	12

EXERCICES DU TEST EN VOL	16
1. Connaissances techniques	16
2. Planification du vol (FLP)	17
3. Prévot (PRF)	19
4. Démarrage moteur/Départ (ESD)	21
5. Roulage au départ/Stationnaire (TXO).....	23
6-7. Décollage (TOF)	24
8. Décollage interrompu (RTO)	27
9. Montée initiale (ICL)/Montée en route (ECL)	28
10. Croisière (CRZ)	30
11. Virages à grande inclinaison	31
12. Attente.....	32
13. Descente (DST)	33
14-15. Approche (APR).....	34
16. Remise des gaz (GOA).....	38
17. Zone exigüe	39
18. Terrain en pente.....	40
19-20. Atterrissage (LDG).....	41
21. Arrivée au sol	43
22. Tâches du PNF	44
23. Panne moteur	45
24. Autorotation.....	47
25-28. Situations anormales ou d'urgence.....	48
Exemple de lettre de recommandation	49

AVANT-PROPOS

Le présent manuel contient les procédures et les lignes directrices qui se rapportent à la tenue des contrôles de compétence pilote et à la délivrance de qualifications de type d'aéronef, et il s'adresse aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) ainsi qu'aux pilotes vérificateurs agréés (PVA). Les autorités habilitantes de Transports Canada agréent les PVA et les autorisent à faire subir des contrôles de compétence pilote (CCP) et/ou des vérifications en ligne. Dans le cadre de leurs fonctions, les PVA agissent à titre de délégués du Ministre, conformément au paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, et ils doivent respecter les procédures qui figurent dans le présent manuel.

Le directeur des Normes,
Don Sherritt

ABRÉVIATIONS

ACA – Aviation commerciale et d'affaires
ACEAG – Association canadienne des exploitants aériens gouvernementaux
AIM de TC - Manuel d'information aéronautique de Transports Canada
AOM – Manuel d'utilisation de l'aéronef
ATC – Contrôle de la circulation aérienne
ATPL – Licence de pilote de ligne - (H) signifie hélicoptères
BPR – Bureau de première responsabilité
CCP – Contrôle de compétence pilote
CPL – Licence de pilote professionnel - (H) signifie hélicoptères
GRACA – Gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires
IAP – Procédure d'approche aux instruments
MAP – Point d'approche interrompue
MPDLP – Manuel des procédures de délivrance des licences du personnel
NSAC – Normes de service aérien commercial
PVA – Pilote vérificateur agréé
RAC – Règlement de l'aviation canadien
RFM – Manuel de vol du giravion
SID – Départ normalisé aux instruments
SOP – Procédures d'utilisation normalisées
STAR – Arrivée normalisée en région terminale
TC – Transports Canada

DÉFINITIONS

Action vitale signifie mesure que doit prendre l'équipage de conduite afin de corriger une situation susceptible de compromettre la sécurité du vol. Cette mesure doit être prise en temps voulu conformément aux dispositions de l'AOM ou des SOP, selon le cas. [*Vital action*]

AOM (Manuel d'utilisation de l'aéronef) signifie manuel de pilotage, guide d'utilisation, manuel destiné à l'équipage de conduite ou manuel préparé par l'exploitant aérien destiné à guider les membres d'équipage de conduite dans l'utilisation des aéronefs de cet exploitant. [*Aircraft Operating Manual (AOM)*]

Autorité habilitante signifie, selon le cas, le gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires, le chef des Opérations nationales ou son délégué ou sa déléguée. [*Issuing authority*]

CCP signifie un CCP/IFT ou un CCP/VFR. [*PPC*]

CCP en simulateur signifie CCP effectué dans un simulateur FSS. [*Simulator PPC*]

CCP en vol signifie partie d'un contrôle de compétence pilote (CCP) qui s'effectue à bord de l'aéronef, après que le candidat a réussi la partie du CCP qui se déroule en simulateur. [*Airborne PPC*]

CCP scénarisé signifie un document qui établit les événements présentés aux candidats au cours d'un CCP effectué dans un simulateur. Le scénario fournit un plan d'exécution détaillé des événements obligatoires. [*Scripted PPC*]

CCP sur aéronef signifie contrôle de compétence pilote (CCP) effectué à bord d'un aéronef en vol. [*Aircraft PPC*]

CCP/IFT signifie contrôle de compétence pilote effectué conformément à l'annexe pertinente prévue dans les Normes de service aérien commercial (NSAC) et censé répondre aux exigences d'une qualification aux instruments. [*PPC/IFR*]

CCP/VFR signifie contrôle de compétence pilote effectué conformément à l'annexe pertinente prévue dans les Normes de service aérien commercial (NSAC) et censé répondre aux seules exigences du vol VFR. [*PPC/VFR*]

Certificat signifie certificat d'exploitation aérienne. [*Certificate*]

Compatibilité professionnelle signifie volonté avérée de travailler en équipe avec Transports Canada dans le but de soutenir les principes de la sécurité aérienne. [*Professional suitability*]

Effectuer signifie participer activement à toutes les phases d'une vérification en vol, ce qui comprend les préparatifs du vol, l'exposé, le contrôle et le déroulement des diverses étapes de l'évaluation de la vérification en vol de la prestation du candidat, le compte rendu après vol et le traitement adéquat des documents requis, y compris la certification des licences du candidat. [*Conduct*]

Employé de la compagnie signifie personne qui est employée à temps partiel ou à temps complet, ou encore qui est employée à contrat de façon saisonnière. [*Company Employee*]

Exploitant signifie titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne. [*Operator*]

Formation d'avancement signifie une formation suivie par un premier officier pour devenir commandant de bord. [*Upgrade training*]

FVEA signifie base de données des services de Formation en vol et éducation aéronautique, qui est tenue à jour par Transports Canada. [*FTAE*]

Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) signifie inspecteur de Transports Canada formé et autorisé à faire des opérations de vérification et de surveillance en vol. [*Civil Aviation Safety Inspector (CASI)*]

IPE signifie inspecteur principal de l'exploitation de Transports Canada chargé d'un exploitant régi par la partie VII. [*POI*]

Personne autorisée signifie personne à qui a été délégué le pouvoir de délivrer des qualifications de type et/ou des qualifications de vol aux instruments en signant la rubrique des privilèges supplémentaires à l'endos de la licence du candidat ou en remplissant une fiche d'attestation conférant des privilèges supplémentaires (26-0267). [*Authorized person*]

Personne qualifiée signifie, dans le cas d'un simulateur,

soit un pilote détenant un CCP valide (ou son équivalent étranger) pour le même type d'aéronef que celui utilisé par l'autre candidat pendant la vérification,

soit une personne qui a été recommandée en vue d'une vérification en vol sur ce type d'aéronef,

soit un pilote d'entraînement qualifié sur le même type d'aéronef que celui utilisé par le candidat pendant la vérification si ce dernier est jugé acceptable tant par l'exploitant que par le candidat au CCP. [*Qualified person*]

Pilote d'entraînement signifie pilote d'entraînement qui répond aux exigences des Normes pertinentes du RAC et signifie commandant de bord aux fins de l'entraînement en ligne. [*Training pilot*]

Pilote de sécurité signifie, dans le cas d'un équipage à deux, pilote d'entraînement ou pilote détenant un CCP valide pour le même type d'aéronef que celui utilisé par le candidat pendant la vérification. [*Safety pilot*]

PVA signifie pilote vérificateur agréé. [*ACP*]

PVA de type A signifie pilote vérificateur agréé (PVA) autorisé à effectuer des contrôles de compétence pilote (CCP) et, dans le cas d'opérations régies par la sous-partie 705 du RAC, des vérifications en ligne. [*ACP Type A*]

PVA de type B signifie pilote vérificateur agréé (PVA) autorisé à effectuer des vérifications en ligne (uniquement pour le RAC 705). [*ACP Type B*]

SOP signifie procédures d'utilisation normalisées préparées par un exploitant aérien afin de permettre aux membres d'équipage de conduite d'utiliser un aéronef dans les limites fixées par le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation de l'aéronef et/ou le manuel d'exploitation de la compagnie. [*SOPs*]

Surveiller un PVA signifie, pour un inspecteur de Transports Canada, observer passivement la façon dont un PVA effectue une vérification en vol, évalue les résultats et s'occupe de la documentation nécessaire. [*ACP Monitor*]

Vérification en ligne signifie vérification en vol effectuée conformément à l'alinéa 705.106(1)d) du Règlement de l'aviation canadien (RAC), et ce, à la fin de l'entraînement en ligne et sur une base annuelle par la suite. [*Line check*]

Vérification en vol signifie CCP ou vérification en ligne. [*Flight check*]

GÉNÉRALITÉS

INTRODUCTION

Le présent Guide de test en vol (hélicoptères) – Contrôle de compétence pilote (CCP) et qualification de type est publié par la Division des normes opérationnelles et de certification de Transports Canada dans le but de fixer les normes entourant les CCP et les qualifications sur type d'hélicoptère. Les inspecteurs de Transports Canada et les pilotes vérificateurs agréés (PVA) feront subir les CCP dans le respect de ces normes. De plus, les exploitants aériens, les pilotes instructeurs et les candidats devraient trouver dans ces normes une certaine aide à la préparation des CCP.

Le présent Guide de test en vol est disponible à l'adresse Internet suivante : <http://www.tc.gc.ca/>

Pour tout commentaire relatif à la présente publication, veuillez vous adresser à :

Transports Canada
Place de Ville, tour C
Normes opérationnelles et de certification
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-731-1824
Télécopieur : 613-954-1602
À l'attention de : Gestionnaire de programme PVA/PAQ

ÉVALUATION DU RENDEMENT D'UN CCP

Le présent Guide de test en vol (hélicoptères) – CCP et qualification de type contient des exercices qui s'appliquent à la délivrance initiale ou au renouvellement d'un CCP, à la délivrance initiale ou au renouvellement d'une qualification de vol aux instruments ainsi qu'à l'ajout, sur une licence, d'une qualification de type d'hélicoptère. Chaque exercice se compose d'un but, d'une description et de critères de rendement qui énumèrent les éléments que le PVA doit obligatoirement évaluer. Le but résume ce que le candidat doit accomplir, la description précise les conditions entourant la tenue de l'exercice (conformément aux annexes pertinentes des CCP qui figurent à la partie VII du Règlement de l'aviation canadien), tandis que les critères de rendement indiquent les normes acceptables de rendement que le candidat doit atteindre. Ces critères supposent que l'hélicoptère sera exploité conformément aux spécifications, aux vitesses recommandées et aux configurations indiquées par l'hélicoptériste dans le manuel de pilotage ou le manuel d'utilisation du giravion (POH/RFM) ou en vertu de toute autre donnée approuvée. En cas de différences entre les procédures d'utilisation normalisées (SOP) publiées par l'exploitant aérien et les recommandations de l'hélicoptériste, le candidat devrait suivre les SOP et être en mesure d'expliquer la logique derrière les différences importantes.

Dans la mesure du possible, le PVA effectuera les vérifications en vol dans des conditions normales et tiendra compte des écarts inévitables par rapport aux critères publiés découlant des conditions météorologiques ou de toute autre situation indépendante de la volonté du candidat. Le PVA évaluera le candidat sur son utilisation de la liste de vérifications appropriée à l'exercice en train d'être accompli. Si le PVA est d'avis que, pendant l'exécution d'un exercice, l'utilisation de la liste de vérifications remet la sécurité en cause ou n'est pas envisageable, le candidat pourra passer en revue la liste de vérifications après que les éléments de l'exercice auront été accomplis.

ADMISSION AU CCP – ADMISSION INITIALE OU RENOUELEMENT

Pour un contrôle de compétence pilote, le candidat doit présenter :

- a. une pièce d'identité avec photo,
- b. une licence de pilote et un certificat médical valides,
- c. en cas de qualification de type initiale et/ou de qualification de vol aux instruments initiale, la demande de formulaires d'annotation accompagnée de ses exigences connexes en matière d'expérience et d'examen écrit (INRAT, IATRA, HARON/HAMRA), y compris une recommandation écrite d'une personne qualifiée,
- d. les dossiers de formation pertinents,
- e. une recommandation écrite dans le dossier de formation pour tous les CCP, laquelle sera datée d'au plus 30 jours avant la vérification en vol. Dans le cas d'un deuxième contrôle, la personne en charge de la formation supplémentaire signera la lettre de recommandation;
- f. les documents de l'aéronef, comme, le cas échéant, le certificat d'immatriculation, le certificat de navigabilité, le carnet de route, etc.

À moins que l'entreprise ait mis en place des procédures approuvées par Transports Canada, la vérification en vol n'aura pas lieu si les licences et/ou les documents de formation ne sont pas présentés ou ne sont pas valides, ou encore si l'entreprise n'a pas dispensé au candidat la formation prescrite dans le programme de formation agréé de l'exploitant. Par formation requise, il faut entendre la formation initiale ou périodique exigée pour le type d'hélicoptère et le type d'opérations, laquelle doit comprendre la formation au sol, les examens et la formation en vol **à l'exception** des éléments suivants :

- a. contamination des surfaces (saisonnier),
- b. marchandises dangereuses,
- c. survie,
- d. entretien courant de l'aéronef et assistance technique,
- e. travaux élémentaires.

La formation doit être documentée et certifiée, et elle doit comprendre une recommandation comme quoi le candidat peut subir le CCP. Cette procédure s'applique également à la reprise d'un vol de vérification suivant un échec. Un exemple de « Lettre de recommandation » se trouve à la fin du présent guide.

EXIGENCES RELATIVES À L'AÉRONEF/AU SIMULATEUR ET À L'ÉQUIPEMENT

Sauf indication contraire, l'hélicoptère utilisé pendant les vérifications en vol doit avoir une autorité de vol canadienne ou étrangère qui soit valide et à jour, conformément au RAC 507, en plus de respecter les exigences du RAC 605.06 – Normes et état de service de l'équipement d'aéronef. Tout l'équipement requis doit être en état de fonctionner, et toutes les exigences de maintenance doivent être satisfaites.

Dans un simulateur, tout d'observateur doit avoir à sa disposition un siège approuvé solidement fixé au plancher et muni d'un dispositif de retenue intégral. Le siège doit pouvoir retenir en toute sécurité son occupant pendant tout déplacement connu ou prévisible du système de mouvement du simulateur. En cas de pannes du simulateur, le PVA consultera le guide des composants inopérants du simulateur ou le manuel du simulateur du giravion afin de déterminer s'il est possible de procéder à la vérification en vol malgré les pannes. En l'absence de lignes directrices suffisantes, le PVA devrait faire appel à son expérience et à son jugement pour décider de poursuivre ou non la vérification. Pour ce faire, il aurait tout intérêt à consulter le RAC, la liste d'équipement minimal (MEL) de l'aéronef ou l'AOM/RFM.

LE CONCEPT DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

Les PVA qui font subir des CCP/IFR ou des CCP/VFR dans des hélicoptères multipilotes évalueront les candidats en vertu du concept de l'équipage de conduite, et non pas sur une base individuelle. Dans des cas vraiment exceptionnels, par exemple lorsqu'un CCP est effectué chez un organisme de formation au pilotage sous contrat faisant appel à une personne qualifiée ayant une licence étrangère, les PVA peuvent user de leur jugement et faire subir le CCP à un pilote seul plutôt qu'à l'équipage tout entier.

Il ne faut pas oublier que lors de la vérification en vol sous formes de CCP, le CCP de toutes les personnes concernées est un événement dont l'échec entraîne une perte de privilèges. Souvent, un pilote va participer à un CCP à titre de copilote, alors que son CCP n'est pas arrivé à échéance. Lorsqu'un pilote qui participe à un CCP commet une erreur cotée « 1 », il perd les avantages de son CCP et, peut-être, sa qualification IFR. Le PVA prendra les mesures appropriées qui peuvent aller jusqu'à la suspension du CCP et/ou de la qualification IFR du pilote.

Si le pilote aux commandes (PF) se voit attribuer une cote « 1 » à cause d'une erreur du pilote qui n'est pas aux commandes (PNF), ce dernier peut également recevoir une cote « 1 ». Dans une telle situation, le CCP des deux candidats sera considéré comme un échec. Le candidat qui échoue à une vérification en vol sous forme de CCP selon le concept de l'équipage de conduite devra suivre un cours de perfectionnement avant de pouvoir passer une autre vérification et ne pourra agir à titre de membre d'équipage de conduite pour un autre candidat tant qu'il n'aura pas été recommandé en vue d'une nouvelle vérification.

Le candidat qui désire passer un « CCP de promotion au titre de commandant de bord » et qui échoue, peu importe la raison, a démontré au ministre qu'il ne satisfait pas à la norme requise et, à ce titre, n'a plus l'autorisation de continuer à piloter l'aéronef pour lequel il a subi un CCP, peu importe le poste, jusqu'à ce qu'il repasse avec succès un CCP.

EXIGENCES PROPRES AUX AÉRONEFS IFR MONOPILOTES

La norme qui porte sur l'exploitation d'un hélicoptère en IFR avec passagers à bord et sans commandant en second est la suivante :

- a. l'hélicoptère est un appareil multimoteur certifié dans le manuel de vol pour une exploitation en IFR par un seul pilote;
- b. le pilote doit avoir au moins 1 000 heures de vol sur hélicoptère qui doivent comprendre au moins 100 heures de vol sur des hélicoptères multimoteurs. De plus, le pilote doit avoir 50 heures de vol simulé ou réel en conditions IMC ainsi que 50 heures de vol sur le type d'hélicoptère en cause.

Le CCP aura lieu dans le type d'hélicoptère piloté ou, le cas échéant, dans l'un des types regroupés aux fins de CCP, et il abordera les points suivants :

- a. les connaissances de l'utilisation et des limites du pilote automatique,
- b. l'exécution des procédures normales et d'urgence sans aide,
- c. l'exposé à donner aux passagers en cas d'évacuation d'urgence,
- d. une démonstration de l'utilisation du pilote automatique pendant les phases de vol appropriées.

TÂCHES DU PILOTE QUI N'EST PAS AUX COMMANDES

Dans le poste de pilotage, il doit y avoir un respect strict des procédures relatives à chaque poste d'équipage. Pour vérifier que les tâches sont bien réparties entre le PF et le PNF, il faut observer l'exécution des procédures en situation normale et anormale. Les PVA doivent s'assurer que les tâches du PNF qui sont décrites dans l'AOM et les SOP de l'entreprise sont respectées de façon satisfaisante.

Généralement, une erreur dans les tâches du PNF sera observée lors de la programmation du FMS/RNAV, des procédures de liste de vérifications ou de l'exécution générale des tâches dans le poste de pilotage, qui sont spécifiées dans les SOP de l'entreprise.

Chaque pilote doit démontrer un nombre suffisant de tâches de PNF qui permettront de déterminer s'il connaît et respecte les procédures de l'aéronef et les SOP de l'entreprise, y compris les procédures en situation normale et anormale. On peut demander à un membre d'équipage d'effectuer des tâches de PNF à partir d'un siège qu'il n'occupe pas normalement (dans le cas d'un CCP avec deux commandants de bord ou deux copilotes). En pareil cas, une formation de PNF doit être fournie juste avant le CCP dans le siège qui sera occupé pendant le CCP.

LE CCP

Un CCP permet au candidat de démontrer ses connaissances et ses aptitudes dans les domaines suivants :

1. l'hélicoptère, ses systèmes et ses composants,
2. le contrôle de la vitesse aérodynamique, du cap, de l'altitude, de l'assiette et de la configuration de l'hélicoptère, conformément aux procédures et aux limites établies en situation normale, anormale et d'urgence dans le RFM (le cas échéant), le manuel de vol de l'hélicoptère, le COM de l'exploitant aérien, les SOP de l'exploitant aérien, la liste de vérifications, et de toute autre information qui se rapporte au type d'hélicoptère,
3. les procédures de départ, en route, d'arrivée aux instruments (le cas échéant),
4. le respect des procédures approuvées.

Un pilote subira un CCP de commandant de bord dans le siège normalement occupé par le commandant de bord, et un CCP de copilote dans le siège normalement occupé par le copilote. L'examineur déterminera si une personne a démontré qu'elle possédait les connaissances et les aptitudes en ce qui a trait au respect des procédures approuvées et au sens du professionnalisme dans le choix des mesures à prendre.

Un CCP doit comprendre une démonstration de la compétence au vol aux instruments si le candidat possède une qualification de vol aux instruments valide et si le candidat effectue des vols IFR commerciaux sur l'hélicoptère utilisé pendant le CCP. Conformément à la partie IV du RAC et à la Lettre de politique 116, si le pilote réussit au CCP, il satisfait aux exigences de renouvellement de la qualification de vol aux instruments pertinente. Si le certificat d'un exploitant aérien autorise l'exploitation d'un monomoteur en IFR, le contrôle de compétence pilote doit comprendre tous les éléments de l'annexe pertinente qui s'appliquent aux hélicoptères monomoteurs. Dans la mesure du possible, les CCP exigeant une qualification de vol aux instruments devraient être effectués conformément à un plan de vol dûment déposé. Il est jugé préférable d'avoir une interaction directe entre le candidat et l'ATS dans un milieu IFR contrôlé.

Les PVA ne doivent effectuer des CCP que si les conditions météorologiques se prêtent à l'utilisation de l'aéronef, que ce dernier soit en état de navigabilité et que les documents du candidat et de l'aéronef qu'exige le RAC soient valides. C'est au PVA, et à lui seul, qu'il incombe de décider en dernier ressort s'il est possible d'effectuer ou non tout ou partie du CCP.

Le PVA évaluera le professionnalisme du candidat ainsi que d'autres facteurs afin de déterminer la note à attribuer à chaque élément. Cette évaluation portera notamment sur la façon dont le candidat assure la surveillance extérieure, utilise les listes de vérifications, tient compte des autres aéronefs au sol et en vol, choisit l'aire de point fixe et choisit la piste à utiliser. Le candidat doit faire preuve de professionnalisme et faire des vérifications précises.

Certains exploitants sont dans l'obligation d'utiliser un même hélicoptère avec des équipages monopilotes et multipilotes. Lorsqu'un pilote doit démontrer ses compétences en équipage monopilote en plus de ses compétences en équipage multipilote, le candidat effectuera un CCP multipilote conformément à l'annexe hélicoptère du CCP et devra, au minimum, démontrer sa compétence en effectuant les séquences suivantes sans l'aide du copilote :

- a. un décollage normal conformément au RFM avec établissement de conditions IFR simulées à 200 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou avant,
- b. un décollage avec panne moteur simulée après le décollage, conformément à l'annexe hélicoptère du CCP,
- c. une approche aux instruments effectuée conformément aux procédures et aux limitations publiées dans le CAP ou dans une publication étrangère équivalente,
- d. un atterrissage et une manœuvre en vue de cet atterrissage pendant une panne simulée de la moitié des moteurs disponibles.

Nota : Toute combinaison des séquences mentionnées ci-dessus est acceptable.

CCP EN VOL (VÉRIFICATION EN VOL)

Si un CCP 704 est effectué après une formation initiale d'un programme de formation de niveau A ou B, la vérification en vol suivante est exigée dans les 30 jours qui suivent le CCP sur un entraîneur synthétique de vol, laquelle pourra également se faire au même moment que la vérification des exigences de formation en vol de ce type d'hélicoptère, en conformité avec le programme de formation applicable.

La démonstration doit porter sur les éléments suivants :

1. vérifications prévol de l'intérieur et de l'extérieur de l'hélicoptère;
2. manœuvres au sol pour les commandants de bord;
3. décollage normal, circuit à vue (si possible) et atterrissage;
4. approche et atterrissage avec panne moteur simulée;
5. procédures de panne moteur simulée au décollage et approche interrompue à effectuer à une altitude sécuritaire et à une vitesse d'au moins V_y ou V_{mini} ;
6. approche et atterrissage sans pente de descente électronique;

RÉPÉTITION D'UN ÉLÉMENT DU CCP

Sauf dans les cas suivants, il ne faut pas répéter un élément ou une manœuvre du CCP :

1. **Interruption.** Manœuvre interrompue pour des raisons légitimes de sécurité, telle qu'une remise des gaz ou une autre procédure nécessaire pour modifier la manœuvre prévue.
2. **Évitement de collision.** Intervention du PVA sur les commandes de vol pour éviter un autre aéronef que le candidat ne pouvait voir de sa position ou pour d'autres raisons.
3. **Instruction mal comprise.** Dans les cas légitimes où le candidat n'a pas compris quelle manœuvre particulière le PVA lui demandait d'exécuter. L'ignorance de la part du candidat de la nature de la tâche ou la manœuvre mentionnée ne constitue pas un motif de répétition d'un élément ou d'une manœuvre.
4. **Autres facteurs.** Toute situation où le PVA a été distrait (appels radio, trafic, etc.) au point où il n'a pu observer correctement la façon dont le candidat a exécuté la manœuvre.

Nota : Ces dispositions sont prévues par simple souci d'équité, mais elles ne signifient en aucune façon qu'il est permis de dispenser de l'instruction ou de faire pratiquer un candidat pendant le processus d'évaluation d'un CCP. La répétition d'un élément ou d'une manœuvre dont la démonstration a été jugée inacceptable est abordée plus loin dans le présent chapitre.

GESTION DU VOL

La gestion du vol s'entend du recours efficace à toutes les ressources disponibles, entre autres, de la collaboration avec les régulateurs de vol, d'autres membres de l'équipage, le personnel de maintenance, et les contrôleurs de la circulation aérienne. La mauvaise exécution d'un exercice ou d'une tâche résulte souvent d'une faiblesse au niveau des compétences en gestion du vol.

Résolution de problèmes et prise de décisions

- a. Prévoit les problèmes assez longtemps à l'avance pour éviter une intervention en temps de crise.
- b. Utilise un processus décisionnel efficace.
- c. Fait des demandes de renseignements appropriées.
- d. Établit l'ordre de priorité des tâches pour obtenir le plus possible de renseignements utiles à la prise de décisions.
- e. A recours avec efficacité à toutes les ressources disponibles pour prendre des décisions.
- f. Étudie les conséquences « en aval » de la décision prise en considération.

Conscience de la situation

- a. Surveille activement les conditions météorologiques, les systèmes de bord, les instruments, les communications ATC.
- b. Évite la « vision tubulaire » — sait que des facteurs comme le stress peuvent réduire la vigilance.
- c. A toujours « une longueur d'avance sur l'hélicoptère », c.-à-d. se prépare à toute éventualité ou situation d'urgence.
- d. Demeure vigilant afin de déceler tout changement à peine perceptible dans l'environnement.

Communication

- a. Donne des exposés détaillés.
- b. Demande renseignements et conseils.
- c. Communique clairement les décisions.
- d. Fait bien valoir sa position (équipage multipilote).

Gestion de la charge de travail

- a. Organise bien les ressources du poste de pilotage.
- b. Reconnaît lui-même une surcharge.
- c. Élimine les distractions dans les situations où la charge de travail est élevée.
- d. Maintient sa capacité de s'adapter dans les situations où la charge de travail est élevée.

GESTION DES RESSOURCES DE L'ÉQUIPAGE (CRM)

La CRM s'entend du bon usage de toutes les ressources disponibles, des ressources humaines, du matériel et de l'information. Les ressources humaines englobent tous les autres groupes qui travaillent habituellement avec l'équipage de conduite (ou le pilote) et qui participent aux décisions nécessaires à la sécurité d'un vol. Ces groupes comprennent notamment les régulateurs de vol, le personnel de cabine, le personnel de maintenance et les contrôleurs de la circulation aérienne. La CRM ne se résume pas à une simple tâche, mais il s'agit plutôt d'un ensemble de compétences qui doivent paraître dans tous les exercices du présent guide de test en vol qui s'appliquent aux équipages monopilotes et multipilotes. Voici quelles sont les compétences en matière de CRM, regroupées en trois grands ensembles de comportement observable :

1. Processus de communications et décisions

- a. Exposé
- b. Demande/Intercession/Assertivité
- c. Autocritique
- d. Communication avec les ressources en personnel disponibles
- e. Prise de décisions

2. Construire et entretenir une équipe de vol

- a. Leader/Suiveur
- b. Relations interpersonnelles

3. Gestion de la charge de travail et conscience de la situation

- a. Préparation/Planification
- b. Vigilance
- c. Répartition de la charge de travail
- d. Évitement des distractions
- e. Évitement de la turbulence de sillage

Des carences en CRM contribuent généralement à l'exécution « inférieure à la norme » d'un exercice. Par conséquent, les compétences constituent un point sur lequel il est très important d'insister pendant les exposés après vol. Les évaluations CRM sont encore largement subjectives. Certaines compétences en CRM se prêtent bien à une évaluation objective. Il s'agit des pratiques liées aux CRM qui figurent dans manuels approuvés d'exploitation ou de formation préparés par le constructeur de l'aéronef ou l'exploitant qui sont des procédures explicites obligatoires. Ces procédures peuvent être associées à un ou plusieurs exercices du présent guide de test en vol. À titre d'exemples, on peut citer l'obligation de faire des exposés, des appels radio ou des annonces pendant une approche aux instruments. L'examineur a simplement à observer si la personne respecte (ou ne respecte pas) les exigences.

Comment l'examineur applique la CRM

Les examinateurs sont tenus de montrer de bonnes dispositions en matière de CRM pendant qu'ils font subir des CCP, et ils sont en droit d'attendre la même chose de la part des candidats. Le fait de juger qu'il y a eu échec ne peut se baser uniquement sur une question de CRM, puisque la CRM est peut-être entièrement subjective. Dans le cas d'un jugement de réussite ou d'échec qui n'est pas subjectif et qui s'applique à des procédures reliées à la CRM figurant dans les manuels d'exploitation approuvés de Transports Canada qui doivent être accomplies, comme les exposés aux autres membres d'équipage, l'exploitant (ou le constructeur de l'aéronef) précise ce sur quoi devrait porter l'exposé et à quel moment procéder. L'examineur peut alors juger de façon objective si l'exigence en matière d'exposé a été ou non respectée. Dans les cas où l'exploitant (ou le constructeur de l'aéronef) n'a pas fait mention d'un exposé, l'examineur demandera au candidat de faire un exposé sur les éléments appropriés du nota qui suit. L'examineur pourra alors juger en toute objectivité si l'exigence en matière d'exposé a été ou non respectée.

Nota : Dans le domaine de l'aviation, la majorité des accidents et des incidents sont dus à une mauvaise gestion des ressources par le pilote ou l'équipage; un moins grand nombre sont le résultat de défaillances techniques. Chaque candidat donnera un exposé à l'équipage avant chaque décollage/départ et chaque approche/atterrissage. Si l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef n'a précisé aucun exposé, ce dernier portera sur les éléments pertinents, comme la piste, les SID/DP/STAR/FMSP/IAP, les réglages de puissance, les vitesses, les situations anormales ou d'urgence avant ou après l'atteinte de la vitesse de décision (à savoir, V1 ou VMC), les intentions en cas de retour d'urgence, les procédures d'approche interrompue, le FAF, l'altitude au FAF, le taux initial de descente, les DA/DH/MDA, le moment de faire une

approche interrompue et ce que l'on attend des autres membres d'équipage pendant le décollage/le départ et l'approche/l'atterrissage. Si les premiers exposés de décollage/départ et d'approche/atterrissage sont satisfaisants, l'examineur pourra permettre au candidat de n'exposer que les modifications pendant le reste du vol.

AUTOMATISATION ET TECHNOLOGIE

Les instruments de vol électroniques, les instruments de navigation, la gestion de vol automatisé et les systèmes de guidage ainsi que les systèmes de surveillance électronique de l'aéronef se traduisent par un niveau important d'automatisation dans la conception des postes de pilotage. À cause de ces dispositifs, les programmes de formation et de vérification doivent traiter de chaque élément d'automatisation que l'on retrouve dans un aéronef donné. Le PVA doit également tenir compte de l'intégration globale de ces systèmes et de leur relation avec le fonctionnement de l'aéronef.

La prise de conscience de la situation est définie aux fins d'évaluation de la vérification en vol comme « la connaissance et la compréhension qu'a l'équipage de la situation présente et future de l'aéronef et de ses systèmes au regard de sa situation verticale et horizontale par rapport à la situation requise pour chacune des phases de vol ». Le PVA doit observer la façon dont l'équipage gère l'automatisation et son effet sur la prise de conscience de la situation horizontale et verticale au cours des vérifications en vol. La trajectoire de vol, le relief, l'état des systèmes, la configuration de l'aéronef et la conscience énergétique sont tous des aspects importants de la prise de conscience de la situation dont il faut tenir compte dans le pilotage d'un aéronef moderne.

Le degré d'automatisation des aéronefs de transport de passagers modernes varie d'un appareil à l'autre. Le PVA doit évaluer chaque pilote au regard de sa connaissance et de son aptitude à utiliser et à interpréter efficacement la liste de vérifications de l'aéronef et son équipement d'avertissement, de même que l'équipement de gestion de vol et de navigation, le système de vol automatique et les annonces de mode de vol.

LISTES DE VÉRIFICATIONS ET SYSTÈMES D'AVERTISSEMENT ÉLECTRONIQUES DE BORD

Les constructeurs d'aéronefs ont conçu des dispositifs d'avertissement de l'équipage ayant différents niveaux d'automatisation. Les candidats doivent démontrer qu'ils possèdent une connaissance satisfaisante des listes de vérifications et des systèmes d'avertissement électroniques de l'aéronef appropriés au type de l'appareil. L'utilisation efficace des listes de vérifications et des systèmes d'avertissement électroniques peut être confirmée par le respect de chaque membre d'équipage des SOP de l'entreprise et par la démonstration de ses connaissances, de son aptitude et de sa discipline lors de l'exécution de procédures normales et anormales.

PROGRAMMATION DU FMS/RNAV

Chaque membre d'équipage doit démontrer une connaissance satisfaisante des procédures FMS/RNAV. Les PVA doivent s'assurer que l'équipage connaît bien le fonctionnement des systèmes de gestion et de guidage de vol dans toutes les phases de vol, tel qu'il s'applique au type de l'aéronef. Lors du contrôle de compétence initial, chaque pilote doit démontrer la programmation du FMS/RNAV pour les procédures de départ, de croisière, d'arrivée, d'approche, de dégagement, de changement de destination et d'attente. En outre, chaque équipage doit démontrer la programmation de routes décalées latéralement et de restrictions de franchissement d'altitude. Au cours des contrôles de compétence périodiques, les équipages doivent démontrer une connaissance satisfaisante d'un nombre suffisant de procédures FMS/RNAV pour mener à bien le scénario de la vérification en vol.

SYSTÈMES DE VOL AUTOMATIQUE/SENSIBILISATION AU MODE DE VOL

Une coordination de l'équipage associée aux indications du mode de vol est essentielle au déroulement de vols sûrs dans des hélicoptères où l'automatisation est très poussée. La référence à l'annonce du mode de vol de même qu'une compréhension approfondie de tous les statuts possibles et des indications de dispositifs embrayés et branchés sont essentielles à la bonne utilisation du système de vol automatique. Le PVA doit surveiller les changements parfois subtils de mode susceptibles de se produire dans la gestion de la trajectoire de vol.

Les PVA doivent s'assurer que les équipages de vol possèdent une bonne connaissance au regard de la prise de conscience des modes et de leur transition à mesure que celles-ci se produisent, que ce soit à l'initiative de l'équipage de conduite ou en réponse du système à une logique de conception. Les équipages doivent démontrer de façon satisfaisante qu'ils comprennent le moyen de passer de divers niveaux d'automatisation au contrôle manuel et vice versa. Ils doivent également démontrer qu'ils comprennent clairement les conditions ou les situations dans lesquelles il convient de le faire.

REPRISE PARTIELLE DU TEST

Sauf dans une situation qui va entraîner un crash du simulateur ou, dans le cas d'un CCP effectué en vol, dans une situation qui, si rien n'est fait, risque d'aboutir à une perte de maîtrise de l'aéronef, le PVA peut autoriser un candidat à reprendre un élément auquel il a échoué, à condition qu'aucune autre séquence du CCP n'ait reçu une note de « (2) » ou « (1) ». Voici comment le PVA procédera :

1. sans faire de commentaires sur l'erreur commise, le PVA permet au candidat de terminer le CCP afin de s'assurer de l'absence d'autres faiblesses dans les aptitudes de pilotage. Si une autre séquence est notée « (2) » ou « (1) », le PVA met un terme à la vérification en vol, la note originale de « (1) » s'applique et toutes les mesures administratives nécessaires doivent être prises. En l'absence de toute autre faiblesse, à la fin du test en vol :
2. sans préciser la nature de l'erreur, le PVA signale au candidat qu'il faut procéder à une reprise partielle du test;
3. le PVA fait immédiatement répéter la séquence en question;
4. si le pilote obtient au minimum une note de « (3) » lors de la séquence répétée, le PVA attribue une note de « (2) » à la séquence. Le vol sera censé être une « reprise partielle du test » et ne sera pas consigné comme un échec dans le dossier du candidat. Le PVA annote le rapport de test en vol et fait un exposé après vol en conséquence;
5. si le pilote n'obtient pas au minimum une note de « (3) », la note originale de « (1) » s'applique et des mesures administratives doivent être prises.
6. le PVA annote le rapport de test en vol et fait un exposé après vol en conséquence.

ÉCHEC À UN CCP

Si un PVA attribue une note de « 1 » à au moins une séquence ou un élément, la vérification en vol sera évaluée dans son ensemble comme un « échec ». Un CCP au cours duquel au moins cinq séquences ou éléments ont reçu une note de « (2) » sera également évalué dans son ensemble comme un « échec ». Un CCP au cours duquel moins de cinq séquences ou éléments ont reçu une note de « (2) », les autres séquences ayant par ailleurs reçu une note de « (3) » ou « (4) », sera évalué dans son ensemble comme une « réussite ».

Au cours d'un CCP, une note de « (1) » attribuée à une séquence relative à la qualification de vol aux instruments constitue un échec au CCP et à la qualification de vol aux instruments. Le PVA :

1. indiquera qu'il y a eu « échec » au CCP et à la qualification IFR au bas du rapport de test en vol du contrôle de la compétence pilote (formulaire 26-0249),
2. enclenchera le processus de suspension en barrant d'un trait les avantages de la qualification sur la licence du titulaire (sur le texte anglais ET français),

3. inscrira les mots « Qualification de vol aux instruments suspendue » suivis de sa signature et de la date,
4. contactera le bureau régional au plus tard le prochain jour ouvrable afin de signaler l'échec.

Une fois avertie de l'échec, l'autorité habilitante enverra au candidat un avis officiel de suspension.

Au cours d'un CCP, une note de « (1) » attribuée à une séquence de vol qui ne se rapporte d'aucune façon à une séquence relative au vol aux instruments ne constitue un échec qu'au seul CCP. Dans pareil cas, les mesures administratives se limitent à la suspension du CCP actuel, la qualification de vol aux instruments restant par ailleurs valide. Avant de pouvoir reprendre ses activités en ligne à bord de l'aéronef concerné, le pilote doit réussir à un autre CCP.

Dès qu'un PVA décide qu'un candidat a échoué à un CCP, il doit mettre un terme à la vérification en vol. Cette obligation ne s'applique pas nécessairement tout de suite, car il se peut que le PVA en arrive à l'évaluation insatisfaisante d'une séquence ou d'un élément en fonction d'une observation faite plus tard.

Pour pouvoir être admis à subir un nouveau test après un échec à un CCP, le candidat doit avoir reçu la formation additionnelle jugée nécessaire exigée et respecter les exigences précisées à la rubrique « Admission au CCP – Admission initiale ou renouvellement ».

DEMANDE DE RÉVISION D'UNE ÉVALUATION OU PLAINTE À L'ÉGARD D'UN PVA

Lorsqu'un candidat n'est pas satisfait de l'évaluation faite par un PVA, il peut demande à subir un autre test. Après une étude de cas en bonne et due forme, le bureau régional de Transports Canada responsable du PVA en question peut autoriser un ISAC ou un autre PVA à faire subir un nouveau test au candidat sans aucun préjudice au niveau du dossier de celui-ci. Si TC autorise une reprise du test, le candidat devra remplir une nouvelle demande (le cas échéant), TC préparera un dossier de test en vol et le candidat subira un CCP complet. C'est le nouveau rapport de vérification en vol qui déterminera la qualification du candidat. Si, après étude, TC maintient l'évaluation du PVA, le titulaire du document a le droit de demander au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) de revoir la décision du ministre de suspendre, d'annuler ou de refuser de délivrer ou de renouveler un DAC. Voici les coordonnées du TAC :

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier ouest
12^e étage, bureau 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
cattac@smtp.gc.ca

Si un candidat n'est pas satisfait d'un PVA, il peut se plaindre auprès du bureau régional de Transports Canada responsable de ce PVA. Le bureau régional examinera la nature de la plainte et décidera s'il faut prendre des mesures pour régler le problème qui lui a été signalé. Si le candidat n'est pas satisfait des résultats de cette procédure, il peut décider de suivre la procédure figurant dans le Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC). Pour ce faire, il doit se rendre à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/ssqac.htm>

GROUPES DE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

Le groupe de la qualification de vol aux instruments délivrée doit correspondre au type d'aéronef ou de simulateur utilisé pendant le test de qualification de vol aux instruments. Sous réserve des avantages découlant de la licence du candidat, une qualification de vol aux instruments est valide pour :

- Groupe 1** : tous les avions, si l'aéronef utilisé pendant le test en vol est un avion multimoteur autre qu'un avion multimoteur en tandem;
- Groupe 2** : tous les avions multimoteurs en tandem et monomoteurs, si l'aéronef utilisé pendant le test en vol est un avion multimoteur en tandem;
- Groupe 3** : tous les avions monomoteurs, si l'aéronef utilisé pendant le test en vol est un avion monomoteur;
- Groupe 4** : tous les hélicoptères, si l'aéronef utilisé pendant le test en vol est un hélicoptère.

RÉSULTATS DU CCP

La Loi sur la protection des renseignements personnels garantit la confidentialité des renseignements personnels tenus par une institution gouvernementale. Un CCP permet de mesurer le rendement du candidat qui passe le test, de l'examineur dirigeant le test, de l'instructeur qui a recommandé le test et, par l'entremise de l'identification de l'unité de formation au pilotage, du chef-instructeur de vol de cette unité. Toutes ces personnes physiques ou morales sont identifiées dans le rapport de test en vol.

En vertu de l'alinéa 8(2)a) de la Loi, les renseignements personnels peuvent être divulgués pour la « communication aux fins auxquelles ils ont été recueillis ou préparés par l'institution ou pour les usages qui sont compatibles avec ces fins ». TC recueille des renseignements sur les tests en vol afin d'assurer la sécurité aérienne au Canada. Plus précisément, ils sont recueillis pour vérifier si le candidat répond à la norme de compétence minimale propre au CCP ou à la qualification désirée, si l'instructeur ayant recommandé le test est compétent, si l'examineur dirige le CCP conformément aux normes et si l'unité de formation au pilotage respecte les conditions générales du certificat d'exploitation.

En application de l'alinéa 8(2)a) de la Loi sur la protection des renseignements personnels, une copie du rapport de test en vol peut être remise au candidat au CCP et l'examineur ayant dirigé le test peut également en garder une copie. De plus, une copie peut être remise à l'instructeur ayant recommandé le candidat ainsi qu'au chef-instructeur de vol responsable de la qualité de la formation donnée à l'unité de formation au pilotage. Transports Canada ne divulguera pas de renseignements précis sur les résultats des tests en vol à quiconque, sauf aux personnes figurant sur les rapports de tests en vol, à moins d'indication contraire dans la Loi sur la protection des renseignements personnels.

4-ÉCHELLE DE NOTATION À QUATRE NIVEAUX

Quiconque utilise l'échelle de notation à quatre niveaux doit accorder la note qui correspond à l'élément le plus faible applicable au rendement du candidat. Les remarques étayant l'attribution des notes 1 ou 2 doivent être reliées à une question de sécurité, une norme de qualification (critères de rendement) ou encore à une technique ou à une procédure approuvée.

4	Supérieur à la note standard	L'exécution est de meilleure qualité que celle exigée par la norme de qualification et la gestion de vol est excellente.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution est idéale compte tenu de la situation. • Le pilotage de l'aéronef est souple et précis (autrement dit, bien à l'intérieur des limites). • Les aptitudes et les connaissances techniques dépassent (autrement dit, respectent constamment) le niveau de compétence requis. • Le comportement prouve une conscience continue et très précise de la situation. • La gestion du vol est excellente. • La sécurité du vol est assurée et les risques sont très bien atténués.
3	Note standard norme	L'exécution comprend quelques écarts mineurs par rapport à la norme de qualification mais reste dans les limites prescrites.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution satisfait aux exigences de la norme de qualification malgré quelques écarts, car ceux-ci n'ont aucune influence négative sur l'ensemble de l'exécution. • Le pilotage de l'aéronef est sûr et reste dans les limites spécifiées. • Les aptitudes et les connaissances techniques respectent le niveau de compétence requis. • Le comportement prouve une conscience continue de la situation. • La gestion du vol est efficace. • La sécurité du vol est maintenue et les risques sont atténués de façon acceptable.
2	Note standard de base	L'exécution inclut des écarts majeurs par rapport à la norme de qualification pouvant comprendre des écarts de courte durée hors des limites prescrites, mais ces écarts sont perçus et corrigés en temps opportun.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution comprend quelques écarts majeurs par rapport à l'ensemble de l'exécution, mais ces écarts sont perçus et corrigés dans un laps de temps acceptable. • Le pilotage de l'aéronef indique une aptitude limitée et/ou comprend des écarts majeurs par rapport aux limites spécifiées. • Les aptitudes et des connaissances techniques des niveaux limités de compétence technique et/ou de profondeur des connaissances. • Le comportement du pilote ou de l'équipage révèle des retards de conscience de la situation, mais ces retards sont identifiés et corrigés. • La gestion du vol est efficace mais légèrement inférieure à la norme. Le cas échéant, certains points ne sont abordés qu'à la demande ou qu'en réponse des autres membres d'équipage. • La sécurité du vol n'est pas compromise, mais les risques ne sont pas très bien atténués.

1	Inférieur à la note standard	L'exécution inclut des écarts inacceptables par rapport à la norme de qualification pouvant comprendre des écarts hors des limites prescrites qui ne sont pas perçus ou corrigés en temps opportun.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution inclut des écarts qui ont une influence négative sur l'ensemble de l'exécution, qui sont répétés, qui ont trop d'ampleur et qui sont perçus et corrigés avant beaucoup de retard, voire pas du tout, et le but de l'exercice n'est pas atteint. • Le pilotage de l'aéronef est brusque ou comprend des écarts excessifs ou non corrigés par rapport aux limites spécifiées. • Les aptitudes et les connaissances techniques révèlent des niveaux inacceptables de compétence technique et/ou de profondeur des connaissances. • Le comportement du pilote ou de l'équipage révèle des retards de conscience de la situation qui ne sont pas identifiés ni corrigés. • La gestion du vol est inefficace, à moins que les points pertinents ne soient systématiquement abordés à la demande ou en réponse des autres membres d'équipage. • La sécurité du vol est compromise, et les risques sont atténués de façon inacceptable.
---	------------------------------	---	--

Les six éléments suivants sont évalués à l'aide de l'échelle de notation à quatre niveaux :

l'exécution;

le pilotage de l'aéronef;

les aptitudes et les connaissances techniques;

la conscience de la situation;

les aptitudes en gestion du vol;

la sécurité du vol.

Exécution :

Évaluation globale des erreurs

- a. aucune erreur, ou
- b. importance, signification ou conséquences des erreurs
- c. risque de telles erreurs au cours des phases critiques du vol

Reconnaissance des erreurs

- a. reconnues
- b. non reconnues

Gestion des erreurs

- a. rapidité ou lenteur à corriger les erreurs
- b. non corrigées

Pilotage de l'aéronef :

Qualité du pilotage

- a. souplesse et coordination des commandes
- b. intervention sur les commandes adaptée à la situation de vol
- c. professionnalisme

Précision

- a. utilisation de techniques et de procédures approuvées
- b. exécution par rapport aux tolérances prescrites
- c. mesures prise en cas d'écart
- d. importance des écarts

Aptitudes et connaissances techniques :

Généralités

- a. utilisation pratique et compréhension des systèmes et des dispositifs automatiques de l'aéronef, des données, des cartes, de la météo et des facteurs physiologiques
- b. connaissances de ce qu'il faut faire, de la façon de le faire et du pourquoi

Niveau de compétence attendu

- a. approprié aux exigences de la qualification demandée
- b. compétence suffisante pour accomplir le travail de façon sûre et efficace
- c. niveau supérieur, égal ou inférieur à la moyenne

Conscience de la situation :

Généralités

- a. évaluer ce que pense le candidat ne peut se faire qu'en surveillant son comportement

Comportement

- b. surveillance active des conditions météorologiques, des systèmes de l'aéronef, des instruments et des communications ATC
- c. évite la vision tunnel et les fixations
- d. prévoit les événements, réagit immédiatement aux événements, réagit tardivement aux événements

Identification et correction des erreurs

- a. gaffes, écarts et relâchements de l'attention
- b. certaines erreurs sont-elles non détectées ou non corrigées?

Aptitudes en gestion du vol :

Degré d'efficacité

- a. utilisation efficace des ressources disponibles
- b. anticipation des problèmes suffisamment longtemps à l'avance
- c. utilisation efficace des processus de prise de décision
- d. maintien de la capacité d'adaptation lorsque la charge de travail est élevée
- e. évitement des distractions pendant les situations de charge de travail élevée

Sécurité du vol :

Dans quelle mesure la sécurité du vol a-t-elle est maintenue ou compromise?

- a. respect des procédures publiées et des limites
- b. efficacité de la surveillance extérieure pendant les manœuvres à vue
- c. erreurs graves ou pouvant entraîner de graves conséquences
- d. manquement à un règlement (intervention requise)
- e. toute situation où l'examineur doit intervenir pour assurer la sécurité du vol.

EXERCICES DU TEST EN VOL

1. CONNAISSANCES TECHNIQUES

But

Déterminer si le candidat peut démontrer une connaissance pratique d'une sélection de systèmes, de composants, de procédures en situation normale, anormale et d'urgence et peut faire fonctionner les systèmes de l'aéronef conformément au POH/AFM.

Description

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

Dans les cas des CCP 704 et 705, l'examen de l'équipement est facultatif si le dossier de formation du candidat renferme un examen écrit valide provenant de la formation initiale ou annuelle.

Critères d'exécution

Évaluation de l'aptitude du candidat à expliquer le fonctionnement des systèmes suivants :

- a. train d'atterrissage (le cas échéant);
- b. installation motrice;
- c. rotors;
- d. circuit de carburant;
- e. circuit de lubrification;
- f. circuit hydraulique;
- g. circuit électrique;
- h. circuits de conditionnement d'air;
- i. circuits d'avionique et de communication (pilote automatique; directeur de vol; systèmes d'instruments de vol électroniques (EFIS); système(s) de gestion de vol (FMS); systèmes de navigation à longue distance (LORAN); radar doppler; systèmes de navigation à inertie (INS); système de positionnement mondial (GPS/DGPS/WGPS); systèmes et composants VOR, NDB, ILS/MLS, RNAV; dispositifs indicateurs; transpondeur; radiobalise de repérage d'urgence);
- j. protection contre le givre;
- k. équipement des membres de l'équipage et des passagers (circuit d'oxygène, équipement de survie, sorties de secours, procédures d'évacuation et tâches de l'équipage en la matière, et masque à oxygène à pose rapide des membres d'équipage et des passagers);
- l. commandes de vol;
- m. circuit anémobarométrique et instruments connexes, et source d'alimentation des instruments de vol;
- n. systèmes et composants énumérés ci-dessus en rapport avec le POH ou le RFM, la liste d'équipement minimal (MEL), le cas échéant, et les spécifications d'exploitation, s'il y a lieu.

2. PLANIFICATION DU VOL (FLP)

But

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

Description

La phase de planification du vol débute lorsque l'équipage de conduite commence à se servir des installations offrant des renseignements sur la planification des vols et se consacre exclusivement à un vol en fonction d'une route et d'un aéronef; cette phase se termine lorsque l'équipage arrive à l'aéronef pour effectuer le vol prévu ou lorsque l'équipage lance la phase de « fermeture du vol ».

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

Dans les cas des CCP 704 et 705, l'examen de la planification du vol est facultatif si le dossier de formation du candidat renferme un examen écrit valide provenant de la formation initiale ou annuelle.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance pratique des performances et des limites, y compris des effets néfastes découlant d'un dépassement des limites;
- b. démontrer une utilisation efficace (selon ce qui est pertinent à l'hélicoptère) des tableaux, des schémas, des graphiques des performances, et de toute autre donnée se rapportant notamment à ce qui suit :
 1. distance accélération-arrêt
 2. distance accélération-décollage
 3. performances au décollage—tous les moteurs, moteur(s) en marche
 4. performances en montée, y compris performances en cas de montée segmentée; tous les moteurs en marche—un ou plusieurs moteurs inopérants, et avec d'autres problèmes de fonctionnement moteur, si cela est pertinent
 5. performances en croisière
 6. consommation de carburant, rayon d'action et autonomie
 7. remise des gaz en cas d'atterrissage interrompu
 8. autres données sur les performances (pertinentes à l'hélicoptère)
- c. décrire (selon ce qui est pertinent à l'hélicoptère) les vitesses utilisées pendant des phases de vol bien précises;
- d. décrire les effets des conditions météorologiques sur les caractéristiques des performances et appliquer correctement ces facteurs à un tableau, à un schéma, à un graphique précis ou à toute autre donnée sur les performances;
- e. calculer l'emplacement du centre de gravité pour un chargement précis (donné par l'examineur), y compris l'ajout, le retrait ou le déplacement d'une masse;

- f. déterminer si le centre de gravité calculé se trouve dans les limites de centrage avant et arrière et si l'équilibre latéral du carburant se trouve dans les limites de décollage et d'atterrissage du vol proposé;
- g. démontrer une planification et des connaissances des procédures d'un niveau acceptable en appliquant des facteurs opérationnels ayant une incidence sur les performances de l'hélicoptère;
- h. choisir une route, une altitude et un terrain de dégagement appropriés;
- i. localiser et appliquer des renseignements essentiels au vol;
- j. obtenir et interpréter correctement les renseignements des NOTAM pertinents;
- k. calculer le temps estimé en route et les exigences en matière de carburant total en se basant sur des facteurs comme le réglage de puissance, l'altitude ou le niveau de vol, le vent et les exigences relatives aux réserves de carburant;
- l. déterminer que les performances nécessaires au vol prévu se situent à l'intérieur des capacités et des limites opérationnelles de l'hélicoptère;
- m. prendre une décision judicieuse de partir ou de ne pas partir fondée sur les renseignements disponibles entourant le vol prévu;
- n. remplir un plan de vol d'une manière qui reflète les conditions du vol proposé;
- o. démontrer une connaissance opérationnelle pratique suffisante des exigences réglementaires liées, selon le cas, au vol aux instruments ou au vol à vue;
- p. trouver et interpréter des éléments comme les comptes rendus et les prévisions météorologiques, les rapports de pilote et radar; les cartes d'analyse en surface; les prévisions de temps significatif; les vents et les températures en altitude; les cartes des niveaux de congélation, les NOTAM et les SIGMET.

3. PRÉVOL (PRF)

But

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

Description

La phase prévol débute lorsque l'équipage arrive à l'aéronef pour effectuer le vol prévu et se termine lorsque l'équipage quitte le poste de stationnement et/ou fait démarre le ou les moteurs. Elle peut également se terminer si l'équipage lance la phase de « fermeture du vol ».

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

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

À la demande du PVA, le candidat donnera un exposé de sécurité oral aux passagers.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des procédures d'inspection prévol, tout en expliquant brièvement l'objet de l'inspection des éléments, lesquels doivent être vérifiés, comment détecter les éventuelles déficiences et quelles mesures correctives prendre;
- b. démontrer une connaissance suffisante de l'état opérationnel de l'hélicoptère en localisant et en expliquant l'importance des documents connexes, comme les certificats de navigabilité et d'immatriculation, les limites, les livrets et les manuels d'exploitation, la liste d'équipement minimal (MEL) (s'il y a lieu), les données de masse et centrage ainsi que les exigences, les essais et les dossiers de maintenance appropriés pertinents au vol ou à l'utilisation proposée; la maintenance qui peut être effectuée par le pilote ou un autre membre d'équipage désigné;
- c. utiliser la liste de vérifications approuvée pendant l'inspection extérieure et intérieure de l'hélicoptère;
- d. utiliser la méthode des questions et réponses ou toute autre méthode approuvée avec le ou les autres membres d'équipage, s'il y a lieu, pour suivre les procédures des listes de vérifications;
- e. vérifier que l'hélicoptère peut voler sans danger en mettant l'accent (le cas échéant) sur la nécessité de procéder à un examen et sur l'objet de l'inspection d'éléments comme :
 1. l'installation motrice, y compris les commandes et les indicateurs
 2. au niveau du carburant, la quantité, l'indice d'octane, le type, les mesures de protection contre la contamination et les procédures d'entretien courant
 3. la quantité, le grade et le type de l'huile
 4. la quantité, le grade et le type de liquide hydraulique et les procédures d'entretien courant
 5. la quantité et les pressions d'oxygène, les procédures d'entretien courant, ainsi que les systèmes et l'équipement connexes servant à l'équipage et aux passagers
 6. la coque, le train d'atterrissage, les flotteurs, les freins et le système d'orientation

7. l'état, le gonflage et le bon montage des pneus, le cas échéant
 8. le bon fonctionnement, l'entretien courant, les pressions et les indications de décharge des systèmes de protection contre les incendies et de détection des incendies
 9. les pressions et l'entretien courant du circuit pneumatique
 10. le bon entretien courant et le bon fonctionnement des systèmes de conditionnement d'air
 11. le bon entretien courant et le bon fonctionnement du groupe auxiliaire de bord (APU)
 12. les commandes de vol, y compris les compensateurs.
 13. les systèmes d'antigivrage et de dégivrage, les systèmes avertisseurs de givrage, leur entretien courant et leur fonctionnement
- f. respecter les dispositions des spécifications d'exploitation appropriées, le cas échéant, qui se rapportent à l'hélicoptère ou à son utilisation en particulier;
 - g. démontrer le bon fonctionnement de tous les systèmes pertinents de l'hélicoptère;
 - h. remarquer toute anomalie, déterminer si l'hélicoptère est en état de navigabilité et s'il peut voler en toute sécurité, ou prendre les mesures correctives adaptées aux anomalies découvertes;
 - i. vérifier les lieux entourant l'hélicoptère afin de s'assurer de l'absence de tout danger pouvant compromettre la sécurité de l'hélicoptère et du personnel.

4. DÉMARRAGE MOTEUR/DÉPART (ESD)

But

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

Description

La phase de démarrage moteur/départ débute lorsque l'équipage de conduite prend des mesures pour que l'hélicoptère se déplace depuis son poste de stationnement et/ou active des commandes pour faire démarrer le ou les moteurs. Elle prend fin lorsque l'hélicoptère commence à se déplacer par ses propres moyens ou lorsque l'équipage lance la phase d'« arrivée/arrêt moteur ».

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

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

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

- m. déterminer les vitesses/les vitesses V et bien régler toutes les références des instruments, les commandes du directeur de vol et du pilote automatique ainsi que l'équipement de navigation et de communication;
- n. passer en revue les procédures en situations anormales et d'urgence susceptibles de se produire au décollage, et énoncer les mesures correctives que doit prendre le commandant de bord et tout autre membre d'équipage concerné;
- o. effectuer, dans le poste de pilotage, une vérification de l'avionique et de l'équipement de navigation;
- p. obtenir et bien interpréter l'autorisation de décollage et de départ donnée par l'ATC.

5. ROULAGE AU DÉPART/STATIONNAIRE (TXO)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à manœuvrer l'hélicoptère en toute sécurité en stationnaire et à éviter toute interférence inutile avec les déplacements des autres aéronefs, le cas échéant.

Description

Le roulage débute lorsque l'équipage de conduite fait avancer l'hélicoptère par ses propres moyens et se termine lorsque l'équipage augmente la puissance aux fins du décollage ou que l'équipage lance la phase de « roulage à l'arrivée ».

Le candidat se déplacera en direction ou en provenance de la piste en service ou selon toute autre indication donnée pendant le CCP. Pendant les déplacements, le candidat suivra les procédures appropriées. De plus, la vérification au roulage inclura l'utilisation de la liste de vérifications, le roulage conforme aux autorisations et aux instructions données par l'unité de contrôle de la circulation aérienne appropriée ou par le PVA. Si c'est le copilote

qui subit la vérification de compétence pilote, comme cela est précisé plus haut, il faut évaluer le roulage dans la mesure où cela est possible depuis le poste occupé par le pilote.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante de procédures de roulage sécuritaires (appropriées à l'hélicoptère);
- b. démontrer sa compétence en conservant une bonne maîtrise de l'hélicoptère;
- c. maintenir un bon espacement avec les autres aéronefs, les obstacles et les personnes;
- d. mettre en application les éléments de la liste de vérifications pertinente et suivre les procédures recommandées;
- e. maintenir la trajectoire et la vitesse désirées;
- f. effectuer une vérification des instruments;
- g. se conformer aux instructions ou aux autorisations données par l'ATC (ou par l'examineur simulant l'ATC);
- h. respecter les lignes d'attente de la piste, les zones critiques des faisceaux d'alignement et de pente de descente ainsi que le reste du marquage et du balisage lumineux de contrôle à la surface;
- i. faire preuve en tout temps de vigilance et conserver la maîtrise de l'hélicoptère pendant le roulage afin d'éviter toute incursion sur la piste.

6-7. DÉCOLLAGE (TOF)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à décoller en toute sécurité à l'aide des bonnes techniques et procédures en tenant compte des véritables conditions du vent, de l'état et de la longueur de la piste, et pouvoir évaluer la possibilité d'autres conditions comme le cisaillement du vent et la turbulence de sillage.

Description

Le décollage débute lorsque l'équipage augmente la poussée en vue de quitter le sol et se termine lorsque l'hélicoptère est établi en montée initiale (35 pieds au-dessus de la piste) ou que l'équipage lance la phase de « décollage interrompu ».

Le candidat fera une démonstration de décollage normal effectué conformément au manuel de vol de l'hélicoptère. Le candidat fera une démonstration de décollage aux instruments de la même manière que le décollage normal, mais avec des conditions simulées de vol aux instruments établies en atteignant ou après avoir atteint une altitude de 200 pieds au-dessus de l'aéroport. Le décollage aux instruments n'est pas nécessaire si le certificat de l'exploitant aérien ne permet que des décollages en VFR de jour, ou si l'exploitant aérien ne confie au pilote que des vols en VFR de jour. Si cela est possible, le candidat fera une démonstration de décollage par vent traversier effectuée conformément, le cas échéant, au RFM/AOM.

Dans le cas de CCP effectués en simulateur, le candidat fera une démonstration de décollage par un vent traversier minimal de 10 kt en plus d'un décollage aux instruments à la visibilité minimale approuvée pour l'exploitant.

Si un exploitant est assujéti à des limites au décollage sous la forme d'une RVR 1200 ou d'une RVR 600, le candidat fera la démonstration d'un tel décollage à la limite la plus basse appropriée à son poste de membre d'équipage de conduite.

Nota : Le PVA peut combiner en tout ou en partie ces décollages.

Le candidat à un CCP 702 ou 703 fera une démonstration de panne moteur simulée après le décollage dans les conditions suivantes :

- a. si le CCP se déroule dans un dispositif d'entraînement de vol à vue synthétique, la panne simulée du moteur critique aura lieu à la vitesse de sécurité au décollage plus 10 kt;
- b. si le CCP se déroule dans un hélicoptère en vol, la panne simulée du moteur critique aura lieu à l'altitude sécuritaire la plus proche de la vitesse de sécurité au décollage plus 10 kt, si cela est sécuritaire et pertinent pour le type d'hélicoptère dans les conditions qui prévalent.

Dans le cas d'un CCP 704 ou 705 effectué en simulateur, le candidat fera une démonstration de décollage avec panne du moteur critique à une vitesse supérieure à V1 et à une altitude d'au moins 50 pieds AGL; ou à une vitesse aussi proche que possible de V1, mais supérieure à celle-ci.

Critères d'exécution du décollage

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des décollages et des montées en situation normale et par vent traversier, incluant (selon ce qui est pertinent à l'hélicoptère) les vitesses, les configurations ainsi que les procédures en situation d'urgence ou anormale;
- b. remarquer l'état de la surface, les obstacles ou tout danger pouvant compromettre la sécurité du décollage;
- c. vérifier et bien appliquer la correction sur les performances au décollage tenant compte de la composante de vent existante;

- d. effectuer les vérifications requises avant le début du décollage afin de s'assurer de la présence des performances attendues de l'installation motrice. Effectuer toutes les vérifications avant le décollage exigées dans les éléments de la liste de vérifications pertinente;
- e. aligner l'hélicoptère dans l'axe de la piste;
- f. manipuler les commandes correctement afin de garder l'alignement longitudinal de l'hélicoptère par rapport à l'axe de piste avant et pendant le décollage;
- g. régler les commandes de l'installation motrice selon les recommandations du POH/RFM ou de toute autre ligne directrice approuvée tenant compte des conditions existantes;
- h. surveiller les commandes et les réglages de l'installation motrice ainsi que les instruments pendant le décollage afin de s'assurer du maintien des paramètres prédéterminés;
- i. régler les commandes afin de prendre la bonne assiette en tangage à la vitesse/vitesse V prédéterminée afin d'obtenir les performances souhaitées pendant ce segment précis du décollage;
- j. effectuer les modifications nécessaires de l'assiette en tangage et, s'il y a lieu, effectuer (ou demander d'effectuer et vérifier si cela est bien fait) la rentrée du train et des volets, les réglages de puissance et les autres activités exigées de la part du pilote aux vitesses/vitesses V exigées dans le respect des tolérances indiquées dans le POH ou le RFM;
- k. utiliser, au besoin, les procédures applicables d'atténuation du bruit et d'évitement de la turbulence de sillage;
- l. mettre en application (ou demander la mise en application et vérifier si cela est bien fait) les éléments de la liste de vérifications appropriée;
- m. maintenir les vitesses/vitesses V appropriées au segment de montée;
- n. maintenir le cap souhaité à $\pm 10^\circ$ et la vitesse/vitesse V à $+10/-5$ nœuds ou demeurer dans la plage de vitesses V appropriée.

Critères d'exécution en cas de panne moteur après le décollage (multimoteur)

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. reconnaître rapidement la panne moteur simulée;
- b. maîtriser l'hélicoptère;
- c. identifier le moteur en panne et vérifier;
- d. conserver la maîtrise en direction à ± 10 degrés du cap assigné;
- e. établir un taux de montée positif, si l'hélicoptère en est capable;
- f. accélérer et maintenir les vitesses/vitesses V recommandées, un moteur inopérant, et compenser l'hélicoptère en conséquence;
- g. poursuivre la remise des gaz jusque vers une altitude spécifiée;
- h. localiser les commandes et les interrupteurs nécessaires pour entreprendre et compléter les procédures d'urgence conformément à la liste de vérifications des procédures d'urgence approuvée (Panne moteur au décollage ou à la remise des gaz) :

1. effectuer de mémoire toutes les vérifications portant sur les mesures vitales à prendre en cas de panne moteur,
 2. effectuer la procédure d'urgence conformément à la liste de vérifications d'urgence,
 3. effectuer les vérifications de coupure du moteur et toutes les autres vérifications nécessaires conformément à la ou aux listes de vérifications d'urgence appropriées;
- i. surveiller le moteur en état de fonctionnement et prendre les mesures appropriées pour maintenir les paramètres de ce moteur dans les limites de fonctionnement.

8. DÉCOLLAGE INTERROMPU (RTO)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à reconnaître une situation anormale nécessitant un décollage interrompu et à suivre la procédure appropriée conformément au RFM/POH et aux SOP.

Description

Le décollage interrompu débute lorsque l'équipage décide de réduire la puissance afin d'immobiliser l'aéronef avant la fin de la phase de décollage et se termine lorsque l'aéronef libère la piste en roulant pour la phase de « roulage à l'arrivée » ou que l'aéronef est immobilisé et que les moteurs sont coupés.

Si le CCP a lieu en simulateur, le candidat doit faire la démonstration d'un décollage interrompu avant la vitesse de déjaugage ou, si le CCP a lieu dans l'hélicoptère, le candidat expliquera oralement cette manœuvre pendant l'exposé. Si un exploitant est assujéti à des limites au décollage sous la forme d'une RVR 1200 ou d'une RVR 600, le candidat fera la démonstration d'un tel décollage interrompu à la limite la plus basse appropriée à son poste de membre d'équipage de conduite.

Dans le cas d'un CCP 704 ou 705 effectué en simulateur, le candidat fera une démonstration de décollage interrompu à une vitesse non inférieure à 90 % de la V1 calculée, ou moins si cela est approprié au type d'hélicoptère.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des techniques et des procédures servant à accomplir un décollage interrompu après une panne/des alarmes de panne moteur/système(s), y compris des facteurs de sécurité connexes;
- b. prendre en compte, avant le début du décollage, les facteurs opérationnels susceptibles d'avoir une incidence sur la manœuvre, comme les inhibiteurs d'avertissement au décollage ou les autres caractéristiques de l'hélicoptère, la longueur de la piste, les conditions en surface, le vent, les obstacles pouvant avoir une incidence sur les performances au décollage et compromettre la sécurité;
- c. aligner l'hélicoptère dans l'axe de la piste;
- d. effectuer toutes les vérifications avant décollage requises, tel que l'exigent les éléments de la liste de vérifications appropriée;
- e. régler les commandes de l'installation motrice tel que le recommandent les conditions existantes;
- f. manipuler les commandes correctement afin de garder l'alignement longitudinal de l'hélicoptère par rapport à l'axe de piste;
- g. interrompre le décollage si, dans un hélicoptère monomoteur, la panne de l'installation motrice survient avant que l'hélicoptère ait décollé, ou dans un hélicoptère multimoteur, alors que la panne de l'installation motrice survient à un point du décollage où la procédure d'interruption peut être déclenchée et qu'il reste à l'hélicoptère suffisamment de piste ou de prolongement d'arrêt pour pouvoir s'immobiliser en toute sécurité. Si un simulateur n'est pas utilisé, le candidat expliquera la panne de l'installation motrice avant le vol;
- h. réduire les gaz en douceur mais sans attendre, si cela est approprié à l'hélicoptère, dès que la panne de l'installation motrice est reconnue;
- i. utiliser les freins de roue à bon escient, et maintenir une bonne maîtrise de l'hélicoptère de manière à ce que celui-ci puisse s'immobiliser en toute sécurité. Suivre les procédures appropriées en cas de panne de l'installation motrice ou autre et/ou les listes de vérifications prévues par le POH, le RFM ou les SOP.

9. MONTÉE INITIALE (ICL)/MONTÉE EN ROUTE (ECL)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à suivre les procédures de départ en montée et celle de départ en route dans le respect des autorisations reçues.

Description

Le candidat suivra les procédures de montée initiale et celles de départ, et il fera une prise de cap de la trajectoire de croisière dans le respect des autorisations reçues et conformément aux règles de vol à vue ou aux instruments, selon le cas. De plus, le candidat fera, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

Critères d'exécution de la montée initiale

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. faire une transition en douceur et avec précision des conditions météorologiques à vue à des conditions météorologiques réelles ou simulées, selon le cas, de vol aux instruments;
- b. surveiller les commandes et les réglages de l'installation motrice ainsi que les instruments pendant la montée initiale afin de s'assurer du maintien des paramètres prédéterminés;
- c. régler les commandes afin de prendre la bonne assiette en tangage à la vitesse/vitesse V prédéterminée afin d'obtenir les performances souhaitées pendant ce segment précis du décollage et de la montée initiale;
- d. effectuer les modifications nécessaires de l'assiette en tangage et, s'il y a lieu, effectuer (ou demander d'effectuer et vérifier si cela est bien fait) la rentrée du train et des volets, les réglages de puissance et les autres activités exigées de la part du pilote aux vitesses/vitesses V exigées dans le respect des tolérances indiquées dans le POH ou le RFM et les SOP;
- e. utiliser, au besoin, les procédures applicables d'atténuation du bruit et d'évitement de la turbulence de sillage;
- f. mettre en application (ou demander la mise en application et vérifier si cela est bien fait) les éléments de la liste de vérifications appropriée;
- g. maintenir le cap souhaité à $\pm 10^\circ$ et la vitesse/vitesse V à $+10/-5$ nœuds ou demeurer dans la plage de vitesses V appropriée;
- h. se conformer aux instructions ou aux autorisations données par l'ATC (ou par l'examineur simulant l'ATC).

Critères d'exécution de la montée en route

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. établir des communications avec l'ATC en utilisant la bonne phraséologie;
- b. sélectionner et identifier les bons systèmes de communication et de navigation associés à la phase de départ proposée;
- c. mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef se rapportant à la phase de vol;
- d. intercepter en temps opportun la totalité des routes, des radials et des relèvements appropriés à la procédure, à la route ou à l'autorisation;
- e. respecter les procédures de départ, d'atténuation du bruit et de transition ainsi que les instructions de l'ATC;
- f. se conformer en temps opportun à toutes les instructions et les restrictions de l'espace aérien;

- g. maintenir une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol à l'intérieur des configurations et des limites d'exploitation;
- h. maintenir les caps assignés à ± 10 degrés;
- i. maintenir les routes et les relèvements assignés à ± 10 degrés;
- j. maintenir l'altitude à ± 100 pieds;
- k. montrer une connaissance suffisante des procédures en cas de panne des communications radio bidirectionnelles;
- l. mener la phase de départ jusqu'à un point où, de l'avis de l'examineur, la transition à l'environnement en route est terminée.

10. CROISIÈRE (CRZ)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à établir l'hélicoptère en croisière aux réglages de puissance préétablis conformément au POH/RFM et déterminer l'aptitude du candidat à se conformer aux procédures en route qui lui ont été données.

Description

La phase de croisière débute lorsque l'équipage établit l'hélicoptère à une vitesse définie et à une altitude de croisière constante préétablie et se dirige vers sa destination, et elle se termine au début de la descente en prévision d'une approche ou lorsque l'équipage lance la phase de « montée en route ».

Le candidat établira l'hélicoptère en croisière conformément aux tableaux des performances du POH/RFM, aux affichettes apposées dans l'hélicoptère et à tout autre moyen autorisé par le constructeur. De plus, le candidat maintiendra son hélicoptère sur la trajectoire en route dans le respect des autorisations reçues et conformément aux règles de vol à vue ou aux instruments, selon le cas. De plus, le candidat fera, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. sélectionner et identifier les bonnes fréquences de communication;
- b. sélectionner et identifier les aides à la navigation associées à la phase en route proposée;
- c. mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef se rapportant à la phase de vol;
- d. intercepter en temps opportun la totalité des trajectoires, des radials et des caps appropriés à la route ou à l'autorisation;
- e. se conformer aux procédures en route;
- f. maintenir une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol à l'intérieur des limites d'exploitation;
- g. maintenir les caps, les routes ou les relèvements assignés à ± 10 degrés, et l'altitude à ± 100 pieds;
- h. régler la puissance au réglage préétabli, tel que le recommande le POH/RFM;
- i. appliquer toute mesure additionnelle recommandée par le constructeur quant au respect de la configuration de l'hélicoptère ou pour toute autre considération;
- j. confirmer les performances en croisière et démontrer un bon processus de prise de décisions permettant de composer avec les conséquences des variantes par rapport aux performances attendues (révision de l'ETA, gestion du carburant).

11. VIRAGES À GRANDE INCLINAISON

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer des virages à grande inclinaison en palier et coordonnés.

Description

À une altitude opérationnelle sûre recommandée par le constructeur, le plan de cours ou toute autre instruction relative à la formation, le candidat exécutera au moins un virage à grande inclinaison dans chaque direction sous un angle de roulis de 45° et selon un changement de cap d'au moins 180° et d'au plus 360°. Le candidat précisera l'altitude, la vitesse et le cap initial choisis avant de se mettre en virage.

Dans le cas des CCP 704 et 705 effectués en simulateur, le PVA n'a pas à évaluer les virages sous grande inclinaison quant le CCP suit un scénario LOFT, un CCP scénarisé ou s'applique à un hélicoptère à commandes électriques;

- a. dans le cas d'un CCP initial sur type d'hélicoptère, les virages sous grande inclinaison ont fait l'objet d'une démonstration satisfaisante pendant la formation initiale;
- b. dans le cas des CCP annuels ou semestriels :
 1. soit les virages sous grande inclinaison qui font partie du plan de cours pertinent de la formation annuelle ont fait l'objet d'une démonstration satisfaisante pendant cette formation;
 2. soit les virages sous grande inclinaison ne font pas partie du plan de cours pertinent de la formation annuelle.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. le cas échéant, répartir judicieusement son attention entre les références visuelles extérieures et les indications des instruments;
- b. entrer dans les virages, ou en sortir, en agissant en douceur et de façon coordonnée sur les commandes de tangage, de roulis et de puissance afin de maintenir l'altitude spécifiée à ± 100 pieds et la vitesse souhaitée à ± 10 nœuds;
- c. établir la vitesse recommandée de mise en virage;
- d. maintenir l'angle de roulis de 45° à $\pm 10^\circ$ pendant le vol stabilisé en douceur;
- e. après un virage de 180°, faire une sortie de virage selon une cadence approximativement égale à celle utilisée pendant la mise en virage, et inverser le sens du virage pour répéter la manœuvre en direction opposée;
- f. faire une sortie de virage au cap opposé et au cap d'entrée à $\pm 10^\circ$;
- g. éviter toute indication d'assiette de vol anormale ou tout dépassement des limites structurales ou opérationnelles pendant une partie ou une autre de la manœuvre.

12. ATTENTE

But

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

Description

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

À partir d'une autorisation réelle ou simulée, le candidat choisira une procédure d'entrée convenable, il se mettra en attente et il établira l'aéronef dans le circuit d'attente. De plus, le candidat fera, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. passer à la vitesse d'attente recommandée appropriée à l'hélicoptère et à l'altitude d'attente, de manière à ce que le survol du repère d'attente se fasse à la vitesse maximale d'attente maximale ou au-dessous;
- b. reconnaître son arrivée à la limite d'autorisation ou au repère d'attente et se mettre en attente dans le circuit d'attente;
- c. suivre les procédures d'entrée appropriées, pour un circuit d'attente standard, non standard, publié ou non publié;
- d. signaler qu'il se met en attente;
- e. se conformer aux exigences de compte rendu de l'ATC;
- f. utiliser les bons critères de minutage exigés par l'altitude de l'attente et les instructions de l'ATC ou de l'examineur;
- g. respecter la longueur des branches du circuit d'attente lorsqu'une distance DME est spécifiée;
- h. utiliser les bonnes techniques de correction de la dérive du vent afin de conserver avec précision le radial, la route, le cap ou le relèvement souhaité;
- i. arriver au repère d'attente le plus près possible de l'heure de la prochaine autorisation attendue;
- j. maintenir une vitesse/vitesse V appropriée à ± 10 nœuds, une altitude à ± 100 pieds, des caps/trajectoires/routes à $\pm 10^\circ$ ou à au plus $\frac{1}{2}$ repère de déviation de l'indicateur d'écart de route, le cas échéant, et suivre avec précision, les radials, les routes et les relèvements;
- k. maintenir une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol à l'intérieur des configurations et des limites d'exploitation pendant l'attente.

13. DESCENTE (DST)

But

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

Description

La descente débute lorsque l'équipage quitte l'altitude de croisière dans le but d'effectuer une approche à une **destination précise** et se termine lorsque l'équipage lance des modifications de la configuration de l'hélicoptère et/ou de la vitesse afin de faciliter l'atterrissage sur une piste en particulier. Elle peut également prendre fin si l'équipage lance la phase de « montée en route » ou la phase de « croisière ».

Le candidat effectuera les procédures d'arrivée dans le respect des autorisations reçues, conformément aux règles de vol aux instruments ou aux règles de vol à vue, selon le cas. De plus, le candidat fera, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des cartes en route à basse et haute altitude, des procédures FMS, des cartes des procédures d'approche aux instruments, des cartes VFR, selon le cas, et des responsabilités connexes des pilotes et des contrôleurs;
- b. sélectionner et identifier les aides à la navigation associées à la phase d'arrivée proposée;
- c. sélectionner et bien identifier toutes les références des instruments, les commandes du directeur de vol et du pilote automatique ainsi que l'équipement de navigation et de communication associés à l'arrivée;
- d. mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'hélicoptère se rapportant à l'arrivée;
- e. sélectionner les fréquences et établir des communications avec l'ATC en utilisant une bonne phraséologie;
- f. se conformer en temps opportun à toutes les autorisations, instructions et restrictions de l'ATC;
- g. démontrer une connaissance suffisante des procédures en cas de panne des communications radio bidirectionnelles;
- h. intercepter en temps opportun la totalité des trajectoires, des radials et des caps appropriés à la procédure, à la route ou à l'autorisation ATC, ou selon les instructions du PVA;
- i. bien respecter les procédures d'arrivée à vue ou aux instruments;
- j. respecter les restrictions ou les ajustements de vitesse exigés par la réglementation, l'ATC, le POH/RFM, les SOP ou le PVA;
- k. établir, lorsqu'il le faut, un taux de descente compatible avec les caractéristiques d'exploitation et la sécurité de l'hélicoptère;
- l. maintenir la vitesse/vitesse V appropriée à ± 10 nœuds, mais jamais au-dessous de VREF, le cas échéant, le cap à $\pm 10^\circ$; l'altitude à ± 100 pieds et suivre avec précision les trajectoires, les radials, les routes et les relèvements;
- m. se conformer aux dispositions des procédures d'arrivée, selon le cas;
- n. maintenir une bonne maîtrise de l'aéronef et du vol à l'intérieur des limites d'exploitation.

14-15. APPROCHE (APR)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à faire une approche aux instruments stabilisée de précision et de non-précision conformément aux procédures d'approche aux instruments publiées.

Description

L'approche débute lorsque l'équipage lance des modifications à la configuration et/ou aux vitesses de l'hélicoptère en prévision d'un atterrissage sur une piste précise et se termine lorsque l'hélicoptère est en configuration d'atterrissage et que l'équipage se consacre exclusivement à atterrir sur une piste donnée. Elle peut également prendre fin lorsque l'équipage lance la phase de « montée initiale » ou de « remise des gaz ».

Le candidat effectuera au moins deux approches aux instruments conformément aux procédures et aux limites établies dans le Canada Air Pilot ou dans une publication étrangère équivalente ou à la procédure d'approche approuvée de la compagnie pour le type d'installation d'approche utilisée. Dans la mesure du possible, il effectuera une approche de précision (3D) et une approche de non-précision (2D). Pour les CCP sur multimoteur, au moins une approche devra avoir lieu avec une panne simulée d'une installation motrice. Cette panne simulée devrait survenir avant l'entrée dans le segment d'approche finale et doit se poursuivre jusqu'à l'atterrissage ou tout au long de la procédure d'approche interrompue.

Dans le cas des CCP 704 et 705 effectués en simulateur, il y aura une approche de précision (3D) et une de non-précision (2D). De plus, les candidats feront, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

Nota : Au cours d'un test en vol d'une qualification initiale de vol aux instruments, une approche de précision est obligatoire.

Nota : Le candidat peut voler à des altitudes supérieures aux altitudes minimales indiquées sur la carte d'approche, mais la descente au cours du segment final de l'approche devrait aboutir à l'atteinte de la MDA à une distance du MPA approximativement égale à la visibilité minimale recommandée. Les altitudes minimales indiquées sur la carte d'approche représentent les hauteurs fermes du plancher d'approche au-dessus du relief ou d'autres obstacles qui ont été établies pendant le processus de conception de l'approche. Descendre au-dessous de ces altitudes remet en question le facteur de sécurité prévu à la conception de l'approche.

Nota : Conformément à l'exemption au RAC 602.128(2)b), un pilote peut descendre au-dessous de la MDA, ce qui va probablement se produire pendant une approche interrompue faisant suite à une approche de non-précision stabilisée à angle de descente constant. Cette exemption est assujettie aux conditions suivantes :

- 1. le commandant de bord va effectuer une approche finale selon l'angle de descente constant stabilisé (SCDA) qui est prévu entre le repère d'approche finale et une hauteur de survol normal du seuil de piste de 50 pieds;*
- 2. le commandant de bord va entreprendre une approche interrompue en atteignant l'altitude de décision (altitude minimale de descente) ou le point d'approche interrompue, selon la première de ces deux éventualités, ou si les références visuelles nécessaires à la poursuite de l'atterrissage n'ont pas été établies;*
- 3. aucune approche SCDA ne peut être effectuée dans le cas de procédures nécessitant une correction de calage altimétrique éloigné;*
- 4. la procédure d'approche aux instruments est effectuée selon les minimums d'approche directe, et la trajectoire d'approche finale ne diverge pas de plus de 15 degrés par rapport à l'axe de piste;*
- 5. le commandant de bord et l'exploitant aérien vont s'assurer du respect continu de l'annexe jointe à l'exemption qui se rapporte au programme de formation, aux procédures d'utilisation normalisées et à l'équipement d'aéronef obligatoire.*

Approche de non-précision aux instruments (2D)

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. choisir et respecter la procédure d'approche aux instruments au VOR/ LOC/ LOC BC / NDB à effectuer;
- b. établir des communications bidirectionnelles avec l'ATC en se servant de la bonne phraséologie et des bonnes techniques de communication, soit personnellement, soit en demandant au copilote ou au pilote de sécurité de le faire, compte tenu de la phase de vol ou du segment d'approche;
- c. respecter en temps opportun l'ensemble des autorisations, des instructions et des procédures données par l'ATC et l'aviser en conséquence en cas d'impossibilité de les respecter;
- d. sélectionner l'équipement de navigation au sol et embarqué devant servir pendant la procédure d'approche, le régler, l'identifier, le confirmer et en surveiller l'état opérationnel;
- e. établir la configuration et la vitesse/vitesse V appropriée, compte tenu de la turbulence, du cisaillement du vent, des micro-rafales ou d'autres conditions météorologiques et opérationnelles;
- f. mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef appropriée à la phase de vol ou au segment d'approche, y compris, le cas échéant, la liste de vérifications à l'approche et à l'atterrissage, moteur inopérant;
- g. appliquer les corrections à toutes les altitudes minimales décrites sur la carte d'approche utilisée, lorsque les températures de l'aérodrome sont de 0 degré Celsius ou moins, conformément à la section Généralités du Canada Air Pilot;
- h. avant la trajectoire d'approche finale, maintenir les altitudes déclarées (± 100 pieds) sans descendre sous les altitudes minimales applicables, et maintenir les caps (± 10 degrés);
- i. faire, le cas échéant, les ajustements nécessaires à l'altitude minimale de descente (MDA) et aux critères de visibilité publiés pour la catégorie d'approche de l'hélicoptère, comme les NOTAM, de l'équipement de navigation embarqué ou au sol inopérant, des aides visuelles associées à l'environnement d'atterrissage inopérantes;
- j. pendant les segments intermédiaire et final de la trajectoire d'approche finale :
 1. maintenir le ralliement au VOR/ LOC/ LOC BC/ à au plus $\frac{1}{2}$ repère de déviation de l'indicateur d'écart de route ou à au plus 5 degrés de la trajectoire souhaitée dans le cas d'une approche au NDB;
 2. effectuer l'approche de manière stabilisée sans descendre au-dessous des altitudes minimales pertinentes indiquées sur la carte d'approche (+au besoin/-0 pied);
 3. descendre à l'altitude minimale de descente (MDA) et y rester avec précision tout en poursuivant vers le point d'approche interrompue (MAP) ou jusqu'à la visibilité minimale recommandée qui va permettre de terminer la portion à vue de l'approche à un taux de descente normal et avec des manœuvres minimales;
- k. maintenir les vitesses d'approche déclarées (+10/-5 nœuds);
- l. entreprendre la procédure d'approche interrompue si les références visuelles requises pour la piste prévue ne sont pas obtenues au MAP;
- m. exécuter un atterrissage normal à partir d'une approche directe.

Approche au GPS (2D)

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. choisir et respecter la procédure d'approche aux instruments au GPS à effectuer;
- b. établir des communications bidirectionnelles avec l'ATC en se servant de la bonne phraséologie et des bonnes techniques de communication, soit personnellement, soit en demandant au copilote ou au pilote de sécurité de le faire, compte tenu de la phase de vol ou du segment d'approche;
- c. respecter en temps opportun l'ensemble des autorisations, des instructions et des procédures données par l'ATC et l'aviser en conséquence en cas d'impossibilité de les respecter;
- d. retrouver l'approche GPS dans la base de données, effectuer une vérification du contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (RAIM) et une vérification de la RNAV faisant appel à plusieurs capteurs, et vérifier les points de cheminement de l'approche devant servir à la procédure d'approche;
- e. établir la configuration et la vitesse/vitesse V appropriées, compte tenu de la turbulence, du cisaillement du vent, des micro-rafales ou d'autres conditions météorologiques et opérationnelles;
- f. mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef appropriée à la phase de vol ou au segment d'approche, y compris, le cas échéant, la liste de vérifications à l'approche et à l'atterrissage, moteur inopérant;
- g. appliquer les corrections à toutes les altitudes minimales décrites sur la carte d'approche utilisée, lorsque les températures de l'aérodrome sont de 0 degré Celsius ou moins, conformément à la section Généralités du Canada Air Pilot;
- h. avant la trajectoire d'approche finale, maintenir les altitudes déclarées (± 100 pieds) sans descendre sous les altitudes minimales applicables, et maintenir les caps (± 10 degrés);
- i. faire, le cas échéant, les ajustements nécessaires à l'altitude minimale de descente (MDA) et aux critères de visibilité publiés pour la catégorie d'approche de l'hélicoptère, comme les NOTAM, de l'équipement de navigation embarqué ou au sol inopérant, des aides visuelles associées à l'environnement d'atterrissage inopérantes;
- j. prendre les mesures appropriées en cas d'apparition d'une alerte RAIM alors que l'hélicoptère est établi sur la trajectoire d'approche finale;
- k. pendant les segments intermédiaire et final de la trajectoire d'approche finale :
 1. maintenir la barre de route du GPS au plus à $\frac{1}{2}$ repère de déviation;
 2. effectuer l'approche de manière stabilisée sans descendre au-dessous des altitudes minimales pertinentes indiquées sur la carte d'approche (+au besoin/-0 pied);
 3. annoncer le mode actif d'approche au moins 2 nm avant le point de cheminement de l'approche finale (FAWP) en rapprochement;
- l. descendre à l'altitude minimale de descente (MDA) et y rester avec précision tout en poursuivant vers le point de cheminement de l'approche interrompue (MAWP) ou jusqu'à la visibilité minimale recommandée qui va permettre de terminer la portion à vue de l'approche à un taux de descente normal et avec des manœuvres minimales
- m. maintenir les vitesses d'approche déclarées (+10/-5 nœuds);
- n. entreprendre la procédure d'approche interrompue si les références visuelles requises pour la piste prévue ne sont pas obtenues au MAWP;
- o. exécuter un atterrissage normal à partir d'une approche directe.

Approche de précision aux instruments (3D)

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. choisir et respecter la procédure d'approche aux instruments à l'ILS à effectuer;
- b. établir des communications bidirectionnelles avec l'ATC en se servant de la bonne phraséologie et des bonnes techniques de communication, soit personnellement, soit en demandant au copilote ou au pilote de sécurité de le faire, compte tenu de la phase de vol ou du segment d'approche;
- c. respecter en temps opportun l'ensemble des autorisations, des instructions et des procédures données par l'ATC et l'aviser en conséquence en cas d'impossibilité de les respecter;
- d. sélectionner l'équipement de navigation au sol et embarqué devant servir pendant la procédure d'approche, le régler, l'identifier, le confirmer et en surveiller l'état opérationnel;
- e. établir la configuration et la vitesse/vitesse V appropriées, compte tenu de la turbulence, du cisaillement du vent, des micro-rafales ou d'autres conditions météorologiques et opérationnelles;
- f. mettre en application les éléments de la liste de vérifications de l'aéronef appropriée à la phase de vol ou au segment d'approche, y compris, le cas échéant, la liste de vérifications à l'approche et à l'atterrissage, moteur inopérant;
- g. appliquer les corrections à toutes les altitudes minimales décrites sur la carte d'approche utilisée, lorsque les températures de l'aérodrome sont de 0 degré Celsius ou moins, conformément à la section Généralités du Canada Air Pilot;
- h. avant la trajectoire d'approche finale, maintenir les altitudes déclarées ou assignées à ± 100 pieds sans descendre sous les altitudes minimales applicables, et maintenir les caps à ± 10 degrés;
- i. faire, le cas échéant, les ajustements nécessaires à la hauteur de décision (DH) publiée et aux critères de visibilité publiés pour la catégorie d'approche de l'hélicoptère, comme les NOTAM, de l'équipement de navigation embarqué ou au sol inopérant, des aides visuelles associées à l'environnement d'atterrissage inopérantes;
- j. sur la trajectoire d'approche finale, ne pas permettre plus de $\frac{1}{2}$ repère de déviation dans les indications d'alignement de piste et/ou d'alignement de descente;
- k. maintenir les vitesses d'approche déclarées à $+10/-5$ nœuds);
- l. maintenir une descente stabilisée jusqu'à la hauteur de décision (DH) afin de pouvoir terminer la portion à vue de l'approche à un taux de descente normal et avec des manœuvres minimales;
- m. entreprendre la procédure d'approche interrompue si les références visuelles requises pour la piste prévue ne sont pas obtenues e arrivant à la DH.

16. REMISE DES GAZ (GOA)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer avec succès une approche interrompue.

Description

La remise des gaz débute lorsque l'équipage interrompt la descente vers la piste d'atterrissage prévue au cours de la phase d'approche et se termine après que la vitesse et la configuration sont établies à une altitude de manœuvre définie ou pour permettre la poursuite de la montée vers la phase en route.

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

De plus, le candidat fera, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

Approche interrompue

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des procédures d'approche interrompue associées aux approches aux instruments standard;
- b. entreprendre une procédure d'approche interrompue rapidement en augmentant en temps opportun la puissance, en prenant la bonne assiette de montée et en réduisant la traînée conformément aux procédures approuvées;
- c. signaler le début de la procédure d'approche interrompue;
- d. respecter la procédure d'approche interrompue publiée ou modifiée;
- e. signaler à l'ATC chaque occasion au cours de laquelle l'aéronef est incapable de respecter une autorisation, une restriction ou un taux de montée;
- f. mettre en application tous les éléments de la liste de vérifications recommandée de l'hélicoptère pertinente à la procédure de remise des gaz;
- g. demander, si cela est judicieux, l'autorisation de se rendre au terrain de dégagement, de faire une autre approche, de se rendre à un repère d'attente, d'avoir une limite d'autorisation, ou suivre les instructions du PVA;
- h. maintenir les vitesses recommandées à +10/-5 nœuds;
- i. maintenir le cap, la route ou le relèvement à ± 10 degrés;
- j. monter à l'altitude d'approche interrompue publiée et y rester, ou à l'altitude autorisée par l'ATC ou le PVA, à ± 100 pieds.

17. ZONE EXIGUË

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer une approche à l'atterrissage dans une zone de dimension réduite.

Description

L'exercice de zone exiguë débute lorsque le PVA indique une zone au pilote, ou lorsqu'on lui demande de trouver un endroit propice à l'atterrissage, et il se termine lorsque l'hélicoptère s'est éloigné en toute sécurité de la zone exiguë et qu'il est établi en montée.

Le PVA doit évaluer le processus de prise de décision que le candidat utilise pour sélectionner et évaluer la zone appropriée. Le PVA devrait s'abstenir d'influencer injustement ce processus en demandant délibérément à un candidat d'atterrir dans une zone qu'il considère non propice.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer sa capacité à faire une reconnaissance systématique;
- b. faire la reconnaissance à une altitude et à une vitesse appropriées;
- c. établir et prendre en considération la taille, la forme, la surface et les abords de la zone, ainsi que la direction du vent et la position du soleil;
- d. choisir une trajectoire d'approche ou de départ appropriée;
- e. maintenir la vitesse et un taux de descente raisonnable en approche;
- f. se poser dans une partie convenable de la zone;
- g. s'assurer qu'il y a suffisamment de dégagement pour la queue pendant les virages en stationnaire;
- h. suivre un profil de départ approprié;
- i. se tenir à l'écart des obstacles.

18. TERRAIN EN PENTE

But

Déterminer l'aptitude du candidat à se poser sur une surface en déclivité conformément aux limites spécifiées dans le RFM.

Description

Cet exercice débute par le choix d'un endroit propice et se termine lorsque l'hélicoptère n'est plus au-dessus du terrain en pente.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. choisir une pente qui convient aux capacités de l'hélicoptère;
- b. ne pas dériver ni prendre un mouvement de lacet à l'atterrissage ou au décollage;
- c. déplacer le cyclique afin de garder le disque de niveau pendant l'abaissement de l'hélicoptère au sol après le contact initial;
- d. déplacer le cyclique afin de garder le disque de niveau au décollage afin de minimiser les oscillations en roulis ou en tangage au moment où l'hélicoptère cesse de faire contact avec le sol;
- e. garder la queue de l'hélicoptère éloignée de la pente;
- f. piloter en souplesse pour empêcher l'hélicoptère de descendre abruptement ou de faire un saut brusque dans les airs;
- g. faire descendre l'hélicoptère dans une assiette de roulis et de tangage acceptable.

19-20. ATERRISSAGE (LDG)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer un atterrissage normal et par vent traversier et, lorsque cela est possible, un atterrissage à partir d'une approche aux instruments avec descente à vue depuis la MDA ou la DA de l'approche.

Description

La phase d'atterrissage débute lorsque l'hélicoptère est en configuration d'atterrissage et que l'équipage se consacre exclusivement à se poser sur une piste précise et elle se termine lorsque la vitesse permet à l'hélicoptère de manœuvrer en roulant au sol afin de se rendre à l'aire de stationnement. Elle peut également se terminer si l'équipage lance la phase de « remise des gaz ».

Le candidat fera la démonstration :

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

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

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des approches et des atterrissages normaux et par vent traversier, y compris les angles d'approche, les vitesses, les vitesses V et les configurations recommandés ainsi que les limites des performances et les instructions de l'ATC ou de l'examineur;
- b. prendre en considération les facteurs à appliquer à l'approche et à l'atterrissage, comme les seuils décalés, les conditions météorologiques, les NOTAM, la turbulence de sillage, le cisaillement du vent, les micro-rafales, les facteurs de rafales/vent, la visibilité, la surface de la piste, les conditions de freinage et tout autre facteur de sécurité (en fonction de l'hélicoptère);
- c. établir une configuration d'approche et d'atterrissage appropriée à la piste et aux conditions météorologiques, et régler les commandes de l'installation motrice selon les besoins;
- d. mettre en application les éléments de la liste de vérifications relative à cette phase du vol;
- e. maintenir une trajectoire par rapport au sol qui assure que l'aéronef suivra le circuit d'aérodrome souhaité, avec prise en compte des obstacles et des instructions de l'ATC ou du PVA;
- f. vérifier les conditions actuelles du vent, bien corriger la dérive et maintenir une trajectoire précise par rapport au sol;
- g. maintenir une approche stabilisée ainsi que la vitesse/vitesse V souhaitée à +10/-5 nœuds;

- h. effectuer un atterrissage à partir de la MDA ou de la DA de l'approche après obtention des références visuelles requises pour la piste prévue;
- i. accomplir une transition maîtrisée en douceur mais franche entre l'approche finale et l'atterrissage ou jusqu'à un point où, de l'avis du PVA, un atterrissage avec arrêt complet aurait pu être fait en toute sécurité;
- j. maintenir une bonne maîtrise en direction de l'aéronef et bien corriger le vent traversier pendant la course après l'atterrissage;
- k. utiliser les freins de roue, selon le cas, de manière à ce que l'hélicoptère puisse s'immobiliser en toute sécurité;
- l. mettre en application les éléments de la liste de vérifications après atterrissage appropriée en temps opportun et conformément aux recommandations du constructeur.

21. ARRIVÉE AU SOL

But

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

Description

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

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

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

22. TÂCHES DU PNF

But

Déterminer l'aptitude du candidat à démontrer une bonne division des tâches du PNF conformément au COM et aux SOP.

Description

Chaque pilote effectuera des tâches de PNF en nombre suffisant pour qu'il soit possible d'établir qu'il y a respect et connaissance des procédures de l'aéronef et des SOP de l'entreprise. On y trouvera des procédures en situation normale et anormale pendant que le pilote agira à titre de PNF. Un membre d'équipage de conduite peut être tenu de s'acquitter de tâches de PNF à partir d'un siège qui n'est pas celui qu'il occupe normalement (CCP avec deux commandants de bord ou deux copilotes). Dans une telle situation, l'unité de formation dispensera une formation de PNF aux candidats dans le siège qu'ils occuperont pendant le CCP.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

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

23. PANNE MOTEUR

But

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

Description

Le pilote démontrera son aptitude à conserver la maîtrise de l'aéronef et à composer en toute sécurité avec les problèmes de fonctionnement pendant au moins deux pannes moteur simulées à n'importe quel moment pendant la vérification. Dans cette rubrique, les pannes moteur excluent celles survenant sur la piste qui sont suivies d'un décollage interrompu.

Panne moteur – Hélicoptère multimoteur

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. reconnaître une panne moteur ou la nécessité de couper un moteur, selon ce que simule le PVA;
- b. faire, de mémoire, les vérifications des mesures vitales en cas de panne moteur;
- c. maintenir une bonne maîtrise de l'hélicoptère. Prendre une assiette en roulis d'environ 5°, si nécessaire ou tel que recommandé par le constructeur, afin de rester en vol coordonné et bien compenser l'aéronef pour ce genre de situation;
- d. régler les commandes de puissance, réduire la traînée au besoin, bien identifier et vérifier la ou les installations motrices inopérantes après la panne (ou la panne simulée);
- e. maintenir la ou les installations motrices en marche à l'intérieur de limites opérationnelles acceptables;
- f. établir la vitesse optimale un moteur inopérant, tel que l'impose l'aéronef ou la situation;
- g. établir et maintenir l'assiette de vol et la configuration recommandées pour obtenir les meilleures performances pendant toutes les manœuvres nécessaires à la phase de vol;
- h. suivre la liste de vérifications de l'hélicoptère qui est prescrite et vérifier les procédures d'arrêt complet de la ou des installations motrices inopérantes;
- i. déterminer la cause de la panne de la ou des installations motrices et décider si un redémarrage est une option viable;
- j. maintenir l'altitude souhaitée à ± 100 pieds, si une altitude constante est spécifiée et si l'hélicoptère en est capable;
- k. maintenir la vitesse souhaitée à ± 10 nœuds;
- l. maintenir le cap souhaité à $\pm 10^\circ$ du cap spécifié;
- m. démontrer les procédures de redémarrage de l'installation motrice (si cela est pertinent) conformément à la procédure ou à la liste de vérifications approuvée, ou aux procédures recommandées du constructeur et aux éléments de la liste de vérifications pertinente;
- n. surveiller toutes les fonctions du moteur en marche et faire les réglages nécessaires.

Panne moteur – Hélicoptère monomoteur

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. démontrer une connaissance suffisante des caractéristiques de vol, des procédures d'approche et d'atterrissage forcé (d'urgence) et des procédures connexes à utiliser en cas de panne de l'installation motrice (selon ce qui est pertinent à l'hélicoptère);
- b. maintenir une bonne maîtrise de l'aéronef tout au long de la manœuvre;
- c. établir et maintenir la meilleure vitesse d'autorotation recommandée à ± 10 nœuds ainsi que la meilleure configuration pendant une panne simulée de l'installation motrice;
- d. choisir un aéroport ou une aire d'atterrissage convenable se trouvant dans les capacités de l'hélicoptère, compte tenu de ses performances;
- e. établir un bon circuit de vol vers l'aéroport ou l'aire d'atterrissage choisie, compte tenu de l'altitude, du vent, du relief, des obstacles et de tout autre facteur opérationnel pertinent;
- f. suivre les éléments de la liste de vérifications appropriée à l'hélicoptère;
- g. déterminer la cause de la panne simulée de l'installation motrice (si l'altitude le permet) et si un redémarrage est une option viable.

24. AUTOROTATION

But

Déterminer l'aptitude du candidat à faire un rétablissement en cas de panne moteur à l'étape la plus critique du vol.

Description

Le PVA peut demander au candidat d'utiliser un point de visée donnée pour les autorotations, ou une zone restreinte de l'aéroport. L'autorotation se terminera par une prise de contact ou par un rétablissement au moteur, à la discrétion de l'exploitant aérien. La gestion des divers aspects du rétablissement au moteur ne fera pas l'objet d'une évaluation, car il ne s'agit pas d'une manœuvre de vol normale ni d'urgence, mais plutôt d'une manœuvre artificielle normalement réservée à la formation.

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

- a. maîtriser Nr et la vitesse;
- b. régler la vitesse, le cap et Nr en temps opportun pour atteindre le point visé ou la zone assignée;
- c. atteindre le point visé ou la zone assignée;
- d. rester en vol coordonné;
- e. prendre les mesures essentielles, par exemple sortir le train d'atterrissage;
- f. maintenir une bonne vitesse avant l'arrondi;
- g. effectuer l'arrondi au bon moment;
- h. prendre la bonne assiette à l'atterrissage afin d'éviter les oscillations en tangage et en roulis après l'arrivée au sol;
- i. atterrir sans mouvement de lacet;
- j. bien amortir l'atterrissage;
- k. garder la maîtrise de Nr avant l'atterrissage;
- l. maîtriser la vitesse au moment de l'atterrissage;
- m. éviter de faire un atterrissage brutal;
- n. éviter de pilote brutalement afin d'éviter tout contact entre le rotor et la queue.

25-28. SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer les vérifications et les procédures recommandées, conformément au POH, au RFM ou à toute autre publication pertinente, en cas de mauvais fonctionnement d'un système ou d'une autre situation d'urgence.

Description

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

Critères d'exécution

Baser l'évaluation du candidat sur son aptitude à :

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

EXEMPLE DE LETTRE DE RECOMMANDATION

RECOMMANDATION AU CONTRÔLE DE COMPÉTENCE PILOTE

RENSEIGNEMENTS SUR LE CANDIDAT		
Nom :	Numéro de licence :	Exploitant/Unité de formation :
<input type="checkbox"/> Monopilote <input type="checkbox"/> Multipilote	<input type="checkbox"/> Commandant de bord <input type="checkbox"/> Copilote	<input type="checkbox"/> Initial <input type="checkbox"/> Périodique <input type="checkbox"/> Avancement <input type="checkbox"/> VFR seulement
<input type="checkbox"/> Qualif. de type initiale. Type : _____ (Référence : Norme 421 du RAC – Annexe A – Tableau des indicatifs de type)		
<input type="checkbox"/> Ci-joint 26-0083 Permis/Licence de membre d'équipage de conduite – Demande d'annotation d'une qualification		

EXIGENCES DE FORMATION POUR CCP – NORMES DE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL		
<input type="checkbox"/> Formation d'introduction à la compagnie <input type="checkbox"/> Formation technique au sol : (heures) <input type="checkbox"/> DEV synthétique : (heures) <input type="checkbox"/> Programme de formation en vol, héli. seul. (heures) <input type="checkbox"/> Hélicoptères monomoteurs transportant des passagers en VFR de nuit ou en IFR <input type="checkbox"/> Formation aux procédures d'urgence (FPU) <input type="checkbox"/> FPU pratique (initiale et aux 3 ans) <input type="checkbox"/> Formation d'avancement <input type="checkbox"/> Contamination des surfaces/Givrage en vol <input type="checkbox"/> Entretien courant et services au sol <input type="checkbox"/> Systèmes de navigation de surface (RNAV) <input type="checkbox"/> Liste d'équipement minimal (MEL) <input type="checkbox"/> Transport de marchandises dangereuses		<input type="checkbox"/> Formation au vol à haute altitude (initiale et aux 3 ans) <input type="checkbox"/> RNP-10 Pacifique <input type="checkbox"/> RVSM <input type="checkbox"/> Travail aérien <input type="checkbox"/> Minimums de décollage RVR 1200 (1/4 mille) <input type="checkbox"/> Travail aérien <input type="checkbox"/> Conversion en place droite <input type="checkbox"/> Équipement de survie <input type="checkbox"/> CFIT (initiale et aux 2 ans) <input type="checkbox"/> Minimums de décollage inf. à la norme (RVR 1200/600) <input type="checkbox"/> Opérations catégories II et III <input type="checkbox"/> Conscience du bas régime <input type="checkbox"/> Autres : (comme des spécifications d'exploitation) Préciser dans les commentaires
Commentaires :		
Examen sans doc. : %	Examen avec doc. : %	Type d'aéronef :

RECOMMANDATION AU CCP		
J'ai examiné les documents de formation du candidat et je certifie par la présente que les exigences obligatoires en matière de formation indiquées ci-dessus ont été respectées conformément au programme de formation APPROUVÉ de la compagnie, tel qu'il figure dans le Manuel d'exploitation de la compagnie.		
Nom (Gestionnaire des opérations/Pilote en chef)	Signature :	Date :