



Circulaire d'information

Sujet : Procédures de contrôle du pilote-examineur (PE) – Avion et hélicoptère

Bureau émetteur :	Aviation civile	Numéro de document :	CI 408-001
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI:	7782842-V4	Date d'entrée en vigueur :	2013-01-23

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION.....	3
1.1	Objet.....	3
1.2	Applicabilité	3
1.3	Description des changements.....	3
2.0	RÉFÉRENCES ET EXIGENCES.....	3
2.1	Documents de référence.....	3
2.2	Documents annulés	4
2.3	Définitions et abréviations	4
3.0	CONTEXTE.....	4
4.0	ADMISSIBILITÉ AU CONTRÔLE	5
5.0	RÉSULTATS DU CONTRÔLE DU PILOTE EXAMINATEUR.....	6
6.0	ÉVALUATION DU PILOTE EXAMINATEUR.....	6
7.0	CONDUITE DU CONTRÔLE DU PILOTE EXAMINATEUR.....	7
8.0	JEU DE RÔLES.....	8
9.0	PHASES ET ÉLÉMENTS DU CONTRÔLE DU PILOTE EXAMINATEUR.....	9
10.0	POUVOIRS DÉLÉGUÉS	9
10.1	Objectif	9
10.2	Description	9
10.3	Critères d'exécution	10
11.0	RAPPORT AVEC LE CANDIDAT	11
11.1	Objectif	11
11.2	Description	11
11.3	Critères d'exécution	11
12.0	EXPOSÉ PRÉ-VOL	11
12.1	Objectif	11
12.2	Description	11
12.3	Critères d'exécution	11
13.0	CONDUITE DU TEST EN VOL	13



13.1	Objectif	13
13.2	Description	13
13.3	Critères d'exécution	13
14.0	EXPOSÉ APRÈS LE VOL	15
14.1	Objet.....	15
14.2	Description	15
14.3	Critères d'exécution	15
14.4	Critères d'exécution	16
15.0	ADMINISTRATION	17
15.1	Objet.....	17
15.2	Description	17
15.3	Critères d'exécution	17
16.0	RÉVISION FINALE	19
17.0	ÉCHEC DU CONTRÔLE DU PILOT EXAMINATEUR.....	20
18.0	GESTION DE L'INFORMATION	20
19.0	HISTORIQUE DU DOCUMENT	20
20.0	BUREAU RESPONSABLE	21
ANNEXE A — FORMULAIRE POUR LE RAPPORT DE CONTRÔLE DU PILOT-EXAMINATEUR.....		22

1.0 INTRODUCTION

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni changer, créer, modifier ou autoriser des exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet dénoncé les exigences de contrôle du pilote-examineur (PE). Il est destiné à toute personne qui se prépare pour un contrôle, que ce soit pour l'émission initiale ou le renouvellement d'une autorité de PE. L'information fournie est la norme prévue de PE. Elle est utilisée par les inspecteurs d'Aviation civile de Transports Canada (IAC) lorsqu'ils dirigent des contrôles de PE et elle informe les PE lorsqu'ils exercent leurs autorités délégués.

1.2 Applicabilité

Le présent document s'applique à tout le personnel de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC), ainsi qu'aux particuliers et aux organismes lorsqu'ils exercent les privilèges qui leurs sont accordés en vertu d'une délégation externe de pouvoirs ministériels. Ces renseignements sont également accessibles à toute personne du milieu aéronautique, à titre d'information.

1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
 - a) Sous-partie 408 de la Partie IV du Règlement de l'aviation canadien (RAC) — *Conduite de tests en vol*;
 - b) Norme 428 du RAC — *Conduite de Tests en Vol*;
 - c) Publication de Transports Canada (TP) 14277, avril 2010 — *Manuel du pilotes examineurs*;
 - d) TP 12475 — Permis de pilote de loisir — *Guide de test en vol – Avion*;
 - e) TP 13723 — *Guide de test en vol pour une licence de pilote privé – Avion*;
 - f) TP 3077 — *Guide de test en vol pour une licence de pilote privé et commercial – Hélicoptère*;
 - g) TP 13462 — *Guide de test en vol pour une licence de pilote commercial – Avion*;
 - h) TP 219 — *Qualification multimoteur – Guide de test en vol – Avion*;
 - i) TP 9939 — *Qualification de vol aux instruments – Guide de test en vol – groupes 1, 2 et 3*;
 - j) TP 15099 — *Qualification de vol aux instruments – Guide de test en vol – groupe 4*;
 - k) TP 5537 — *Qualification d'instructeur de vol – Avion, hélicoptère, voltige*;

- l) Lignes directrices relatives aux personnes autorisées et Manuel de procédures et licences du personnel.

2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Contrôle** : veut dire évènement/test en vol servant à évaluer ou à confirmer la manière, les connaissances du pilote-examineur et les méthodes de diriger un test en vol.
 - b) **FSTD** : veut dire un simulateur de vol complet ou un dispositif d'entraînement au vol.
 - c) **Organisme de formation agréé** : organisme de formation agréé conformément à la sous-partie 407 du RAC;
 - d) **Pilote examinateur** : veut dire pilote examinateur détenant une accréditation/délégation du ministre conformément à la partie I du paragraphe 4.3(1) de la Loi sur l'aéronautique ou postulant au titre de pilote-examineur étant contrôlé afin de confirmer sa compétence en vue d'une accréditation/délégation initiale.
 - e) **Unité de formation au pilotage** : veut dire unité de formation au pilotage conformément à la sous-partie 406 du RAC.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **ACTC** : Aviation civile de Transports Canada;
 - b) **ATC** : Contrôle de la circulation aérienne;
 - c) **CI** : Circulaire d'information;
 - d) **EDTV** : Examineur désigné de test en vol;
 - e) **IAC** : Inspecteur de l'Aviation civile;
 - f) **OFA** : Organisme de formation agréé;
 - g) **PE** : Pilote examinateur;
 - h) **RAC** : Règlement de l'aviation canadien;
 - i) **TEM** : Gestion de la menace et des erreurs;
 - j) **UFP** : unité de formation au pilotage.

3.0 CONTEXTE

- 1) Le Programme d'examineur désigné de test en vol (EDTV) a été introduit en juin 1974 pour fournir un service rapide de tests en vol à l'industrie. Les détails du programme ont été établis à la suite de discussions avec la Royal Canadian Flying Clubs Association et avec l'Association des transporteurs aériens du Canada. Les EDTV ont été choisis, formés, et nommés pour diriger des tests en vol pour les licences de pilote privé et professionnel ainsi que pour la qualification multimoteur.
- 2) Avant le programme d'EDTV, les tests en vol pour la licence de pilote privé étaient offerts par les clubs de vol et les écoles qui dirigeaient des cours approuvés. Avant cela, le privilège de diriger un test en vol pour la licence de pilote privé était accordé à tous les instructeurs de classe 1 et 2.

Les préoccupations grandissantes au sujet du taux d'accidents des pilotes privés ont entraîné la révocation de ce privilège en 1969.

- 3) À la suite de discussions avec Aerobatics Canada, l'autorité de diriger les tests en vol pour quelque qualifications d'instructeur de vol – Acrobaties aériennes a été déléguée à l'industrie en 1985, à condition des mêmes procédures d'émission et de contrôle que les autres autorités. En 1992 la délégalation des tests en vol pour la qualification de vol aux instruments a été lancée. De plus, la délégalation des tests en vol pour les qualifications d'instructeur de vol a été lancée en 2003.
- 4) Le terme « examinateur désigné de test en vol » a été remplacé par le terme « pilote-examineur » (PE) en novembre 2004. Décivant mieux les tâches de l'examineur, le terme « pilote-examineur » est généralement plus reconnu par les autres pays. Plus de 9 000 tests en vol sont effectués annuellement par les pilotes-examineurs, faisant de ce groupe de professionnels de l'industrie une composante essentielle d'un système aéronautique sûr.
- 5) Le Programme de PE a pour but d'offrir un service de tests en vol rapide, fiable et objectif dans le but de faciliter la délivrance des licences, des permis et des qualifications.
- 6) L'administration globale de ce programme PE, y compris l'élaboration de politiques et la normalisation des critères d'évaluation, relève de l'Administration centrale (AC) de Transports Canada, Aviation civile (TCAC). La sélection finale des PE, leur formation pratique, leur accréditation ainsi que leur supervision relèvent des bureaux régionaux de TCAC.
- 7) La communication est un élément essentiel du programme PE. Les ateliers des PE et le contact périodique entre, d'une part, les pilotes-examineurs et, d'autre part, les instructeurs de vol, les inspecteurs régionaux et les inspecteurs de l'AC de TCAC sont essentiels à l'effort de normalisation et d'amélioration continue de la formation au pilotage et de l'évaluation des pilotes au Canada.
- 8) L'autorisation de pilote-examineur est accordée à des personnes conformément aux modalités, aux conditions et aux lignes directrices du Manuel du pilote-examineur (TP14277).
- 9) TCAC a la responsabilité d'exercer une diligence raisonnable au nom du ministre des Transports afin de s'assurer que les personnes détenant une accréditation, en vertu de la partie 1, alinéa 4.3(1) de la Loi sur l'aéronautique, conserve la compétence, le professionnalisme et la standardisation lorsqu'ils exercent leurs fonctions déléguées.
- 10) La standardisation est réalisée par le biais des événements suivants :
 - a) L'atelier pour les PE donné par l'Administration centrale offert tous les deux ans;
 - b) Une activité de contrôle au cours de la première année, puis un contrôle périodique tous les deux ans par la suite; et au besoin;
 - c) Contrôle spécial.

4.0 ADMISSIBILITÉ AU CONTRÔLE

- 1) Les PE doivent contacter un IAC autorisé dans les 90 jours précédant la date d'expiration afin de participer à une activité de contrôle. Le PE déterminera avec l'inspecteur une date convenue mutuellement pour un contrôle en vol. Si le PE ne peut prendre les dispositions nécessaires, l'inspecteur s'en chargera.
- 2) Afin d'être admis, le PE doit présenter les pièces suivantes :
 - a) Une licence canadienne valide de pilote professionnel ou de pilote de ligne dans la même catégorie d'aéronefs;
 - b) Documents pour mener un test en vol particulier. Il peut s'agir de scénarios, de plans d'action et d'une banque de questions orales, etc.;

- c) Pour le contrôle périodique du PE, il se pourrait que les PE doivent présenter leurs copies des rapports de tests en vol complétés par le PE; et
- a) Pour les PE qui tentent de passer un contrôle après qu'une évaluation « Inacceptable », a été attribuée, ils doivent fournir la preuve qu'ils rencontrent les conditions sous lesquels la suspension a été émise, tel qu'indiquées dans la lettre d'avis, conformément aux exigences d'avis précisées dans la *Loi sur l'aéronautique*.

5.0 RÉSULTATS DU CONTRÔLE DU PILOTE EXAMINATEUR

- 1) La *Loi sur la protection des renseignements personnels* protège la vie privée des personnes du point de vue des renseignements qui les concernent et que détient une institution gouvernementale. Un contrôle de PE, et le rapport de contrôle de PE qui en découle (annexe A de cette CI), mesure la compétence du PE qui effectue le test en vol.
- 2) Les renseignements personnels peuvent être communiqués conformément à l'alinéa 8(2)a) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* qui autorise la « communication aux fins auxquelles ils ont été recueillis ou préparés par l'institution ou pour les usages qui sont compatibles avec ces fins ». Les renseignements sur le contrôle du PE servent à assurer la sécurité de l'aviation au Canada. Les objectifs particuliers visent à mesurer si le PE possède les connaissances et compétences minimales exigées pour la délégation émise par le ministre en vertu du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.
- 3) En vertu de l'alinéa 8(2)a) de la *Loi sur les renseignements personnels*, une copie du rapport de contrôle du PE (annexe A) sera remise au PE; ce document montrera les résultats du contrôle et Transports Canada conservera un exemplaire. Le ministère ne transmettra certaines informations sur les résultats d'un contrôle de PE à personne d'autre que la personne dont le nom figure sur le rapport, sauf dans certains cas prévus par la *Loi sur les renseignements personnels*.

6.0 ÉVALUATION DU PILOTE EXAMINATEUR

À noter : Le tableau suivant inclut les définitions de chaque évaluation. Ces définitions ne sont pas exhaustives, mais elles servent de guide aux IAC de TCAC.

Acceptable	<p>La compétence est acceptable, mais elle peut comprendre des erreurs minimales sans conséquence. La probabilité que l'erreur se répète est minime.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La connaissance de la fonction et l'application de la délégation du PE et de la personne autorisée sont acceptables; • Dans l'exposé avant le vol, le contenu et les questions orales utilisées sont acceptables; • Lors du test en vol, le profil/scénario de vol a été utilisé de façon acceptable et appliqué avec réalisme; le temps a été bien géré; • Le contenu et les techniques utilisées lors de l'exposé après le vol sont acceptables; • Les connaissances sont acceptables et les exigences préalables au test sont satisfaites; l'évaluation est validée et le rapport du test en vol est complété; • Le rapport avec le candidat est acceptable.
-------------------	---

Acceptable avec exposé	<p>La compétence est médiocre et peut inclure des actions ou des omissions pouvant produire des résultats non désirés, notamment : erreur majeure, connaissances/et ou application limitées des éléments. Toute erreur majeure est atténuée par des contremesures efficaces jugées acceptables.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La connaissance de la fonction et l'application des pouvoirs délégués du PE et de la personne autorisée sont limitées; • Dans l'exposé avant le vol, le contenu et les questions orales utilisées comporte quelques lacunes; • Lors du test en vol, le profil de vol a été utilisé de façon élémentaire et appliqué avec peu de réalisme; le temps n'a pas été bien géré; • Le contenu et les techniques utilisées lors de l'exposé après le vol sont élémentaires; • Les connaissances sont limitées et les exigences préalables au test sont peu satisfaites; l'évaluation est validée de façon limitée et le rapport sur le test en vol n'est pas achevé complètement; • Le rapport avec le candidat est réservé, mais courtois.
inacceptable	<p>La compétence comprend des actions et des omissions pouvant donner lieu à de graves erreurs fréquentes ou à une erreur critique pouvant causer une mauvaise gestion ou un résultat non désiré du test en vol. Le PE a exercé ses pouvoirs de façon inacceptable, ce qui a nécessité l'intervention directe ou immédiate de l'inspecteur de contrôle. Cela peut inclure le non-respect du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) ou des politiques et procédures du Manuel du PE.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La connaissance de la fonction et l'application de la délégation du PE et de la personne autorisée ne sont pas acceptables; • Dans l'exposé avant le vol, le contenu et les techniques de questions orales utilisées ne sont pas acceptables; • Lors du test en vol, la gestion du temps n'a pas été du tout été bien géré et le profil de test en vol a été utilisé de façon inacceptable et appliqué sans réalisme; • Le contenu et les techniques utilisées lors de l'exposé après le vol, sont inacceptables; • Les connaissances administratives comportent des lacunes inacceptables et les exigences préalables au test ne sont pas satisfaites; l'évaluation n'est pas validée et le rapport du test en vol n'est pas complété de façon acceptable; • Le rapport avec le candidat n'est pas acceptable.

7.0 CONDUITE DU CONTRÔLE DU PILOTE EXAMINATEUR

- 1) Le PE évaluera les tests en vol en utilisant la grille de notation à quatre échelons qui se trouve dans le Guide de test en vol. Les normes figurant dans ces guides ne sont pas exhaustives et ne définissent pas tous les critères de performance prévus. Dans son processus d'évaluation, le PE doit mettre à profit ses connaissances et son expérience tout en tenant compte des définitions de notation. Ces critères supposent que l'aéronef sera exploité conformément aux spécifications, aux vitesses recommandées et aux configurations indiquées dans le Manuel de pilotage ou le manuel d'utilisation de l'aéronef (POH/AFM/HFM) ou en vertu de toute autre donnée approuvée. Il est important que le PE fasse preuve de discrétion en cas de circonstances inhabituelles sur lesquelles le candidat n'a aucun contrôle, comme le vent, la circulation ou les conditions météorologiques. Le PE peut aussi tolérer un écart hors des limites prévues dans les critères de rendement à condition que le candidat récupère dans un délai acceptable. Toutefois, tout écart hors des limites prescrites, qu'il soit corrigé dans un délai acceptable ou non, sera jugé inacceptable s'il compromet la sécurité de l'aéronef.
- 2) Au cours d'un test en vol, le PE a pour principale fonction d'être un examinateur chargé par le ministre d'évaluer le rendement d'une personne. Les PE doivent tout faire pour être décontractés et avenants. Les PE s'abstiendront de faire des remarques personnelles et de prendre des poses déplacées, par exemple hocher la tête, se raidir ou sursauter, de rire au moment de l'exécution d'un exercice ou de faire des commentaires après une manœuvre mal exécutée.

- 3) Les PE appliqueront les normes qui figurent dans le guide de test en vol pertinent, quelles que soient la formation et l'expérience du candidat. Ils évalueront le résultat du candidat par comparaison à un « exécution bien accomplie compte tenu des conditions existantes ». Par exemple, en présence de vent et de turbulence, le candidat ne sera pas en mesure de maintenir l'altitude, le cap et la vitesse aussi bien que par une journée calme. Idéal ne veut pas dire parfait. L'examineur doit traiter le candidat selon ses mérites, et ne pas se laisser influencer par la mauvaise exécution d'un item précédent du test en vol en notant item suivant.
- 4) Les PE noteront chaque élément dès que possible après son exécution. Si la note attribuée est 2 ou 1, elle doit être justifiée par une remarque écrite.
- 5) L'IAC utilisera cette CI en même temps que d'autres guides afin de mener le contrôle du PE, notamment les Instructions visant le personnel nationales et les instructions supplémentaires visant le personnel régionales.
- 6) La délégation sollicitée déterminera la nature des contrôles exigés. Même si le PE doit être prêt à prouver sa capacité de mener efficacement un test en vol en vue des autorisations recherchées, le contrôle est un échantillon de la performance du PE.

8.0 JEU DE RÔLES

- 1) Des candidats aux tests en vol ou des aéronefs comportant plus de deux sièges ne sont pas toujours disponibles. L'industrie a fait part de ses préoccupations en ce qui a trait à l'impact négatif sur le candidat que peut avoir la présence à bord d'une troisième personne en « situation d'autorité ». Les avantages pertinents indiqués dans la réglementation relative au permis d'élève-pilote et à la licence de pilote privé s'appliquent de la même façon aux tests en vol menant à la licence de pilote professionnel et, dans les deux cas, il est dit que « aucun passager autre que la personne visée à l'alinéa 401.15(1)a) [l'examineur] ne se trouve à bord ». Bien qu'il puisse être souhaitable à des fins de formation des examinateurs pour observer et surveiller des tests en vol réelle pour permit de loisir, licence de pilote privé ou de licence de pilote professionnel, cette pratique est une infraction des articles 401.19, 401.26 et 401.27 du RAC et il a donc été décidé que celle-ci ne ferait plus partie de la formation et du contrôle des pilotes-examineurs. Une autre considération est que la conduite des manœuvres d'urgence avec une tierce personne à bord peut compromettre la sécurité en changeant les caractéristiques de récupération de l'aéronef.
- 2) Ces tests en vol seront effectués avec un candidat fictif ou simulé et l'IAC jouera le rôle d'un candidat. Les candidats fictifs devraient être des personnes qui sont sur le point de finir leur formation ou qui ont récemment acquis la licence ou les qualifications pour lesquelles les autorisations sont recherchées. Encore une fois, bien comprendre que des manœuvres d'urgence avec une tierce personne à bord peut compromettre la sécurité en changeant les caractéristiques de récupération de l'aéronef.
- 3) Concernant les tests en vol pour la qualification Multimoteur-Avion, les jeux de rôles sont fortement recommandés afin d'éviter que l'IAC ne se retrouve dans un siège de la deuxième rangée à cause de problèmes de sécurité pouvant survenir au cours de décrochages et de pannes mécaniques simulées.
- 4) Les pilotes-examineurs cherchant à obtenir des autorisations en vue de passer des tests en vol pour les qualifications de vol aux instruments peuvent être formés ou contrôlés en observant l'ensemble ou une partie d'un test en vol officiel en vue de l'émission d'une qualification. Il est également possible d'utiliser un candidat fictif ou de recourir au jeu de rôles avec un IAC.
- 5) Les tests en vol pour la qualification d'instructeur de vol peuvent être formés ou contrôlés en observant l'ensemble ou une partie d'un test en vol officiel en vue de l'émission d'une qualification. Il est également possible d'utiliser un candidat fictif ou de recourir au jeu de rôles

- avec un IAC. Si des manœuvres d'urgence doivent être démontrées au cours d'un test en vol d'instructeur évité d'avoir une tierce personne à bord.
- 6) Les IAC peuvent jouer le rôle d'un candidat en faisant appel à leur expérience afin de concevoir des scénarios réalistes pour des exemples de tests en vol pouvant être effectués par un candidat fictif afin d'évaluer les compétences d'évaluation et le jugement d'un PE lors des parties au sol et en vol du test en vol.
 - 7) Ces scénarios doivent inclure des exercices dont le rendement est simulé grâce à :
 - a) des manœuvres bien exécutées pendant le test;
 - b) des manœuvres qui comportent des erreurs mineures ou majeures pendant le test;
 - c) des manœuvres qui comportent des erreurs critiques pendant le test.
 - 8) Même si une grande partie des contrôles sont effectués à bord d'un aéronef, certains peuvent être effectués, selon le cas, à bord :
 - a) d'un dispositif d'entraînement de vol approuvé de niveau 3, 5 ou 6 ayant un système visuel convenable à la tâche qui est évaluée, si l'aéronef est un avion; ou
 - b) d'un simulateur de niveau A ou plus haut approuvé.

9.0 PHASES ET ÉLÉMENTS DU CONTRÔLE DU PILOTE EXAMINATEUR

- 1) Le contrôle du PE est composé de six (6) phases :
 - a) Pouvoirs délégués;
 - b) Rapport avec le/la candidat(e);
 - c) Exposé avant vol;
 - d) Conduite du test en vol;
 - e) Exposé après le vol; et
 - f) Administration.
- 2) Chaque phase est sous-divisée en treize (13) éléments qui seront évalués. Les détails de chaque phase et élément sont présentés sous les titres *Objectif*, *Description* et *Critères d'exécution*. Ces critères ne sont pas exhaustifs, mais ils servent de guide aux IAC.

10.0 POUVOIRS DÉLÉGUÉS

10.1 Objectif

- 1) Déterminer que le PE possède des connaissances acceptables des fonctions et des responsabilités de la délégation du PE et de la personne autorisée et qu'il peut démontrer qu'il sait les utiliser durant un test en vol.

10.2 Description

- 1) L'IAC évaluera les connaissances du PE en lui posant des questions verbalement et en l'observant.
- 2) Le PE devrait posséder les connaissances indiquées dans le manuel et appliquer ces fonctions et responsabilités de façon professionnelle, lorsqu'il effectue un test en vol.

10.3 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation des « POUVOIRS DÉLÉGUÉS » se basera sur la capacité du PE d'effectuer ce qui suit :
 - a) montrer une attitude positive envers le programme de PE;
 - b) exercer les fonctions et les responsabilités présentées dans le Manuel du PE;
 - c) démontrer une compréhension générale des politiques du Manuel du PE;
 - d) agir en respectant sa délégation;
 - e) démontrer qu'il connaît le TP11825 - Responsabilité dans l'exercice des pouvoirs délégués : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/appels-orientation-liab-257.htm>
 - f) comprendre et appliquer la « *Loi sur la protection des renseignements personnels* » pour ce qui concerne les formulaires pour les rapports de tests en vol;
 - g) démontrer des connaissances exceptionnelles du Manuel du PE, des guides de tests en vol pertinents et de divers manuels d'entreprise UFP/OFA, ainsi que des spécifications opérationnelles liées aux opérations de vols UFP/OFA;
 - h) démontrer qu'il connaît suffisamment le contenu et l'interprétation du RAC et des publications appropriées de Transports Canada; et
 - i) exercer ses pouvoirs de délégation en respectant l'obligation de diligence prévue.
- 2) L'évaluation de la « DÉLÉGATION DE LA PERSONNE AUTORISÉE » se basera sur la capacité du PE d'effectuer ce qui suit :
 - a) comprendre et effectuer la fonction de personne autorisée au nom du ministre conformément aux pouvoirs, tâches et fonctions contenus dans la partie IV du RAC, des politiques, des procédures et des lignes directrices de TCAC;
 - b) exercer une diligence raisonnable pour s'assurer que toutes les exigences ont été satisfaites avant de délivrer les avantages dans un document d'aviation du candidat concernant :
 - (i) Qualification de vol aux instruments;
 - (ii) Qualification multimoteur;
 - (iii) Qualification d'instructeur de vol; et
 - (iv) Qualification de type particulier.
 - c) effectuer avec exactitude la « Demande d'annotation d'une qualification » (26-0083) pour la délivrance de la qualification multimoteur – Avion, de la Qualification d'instructeur de vol, de la Qualification de vol aux instruments ou de la qualification de type particulier, ou la « demande de licence », s'il y a lieu;
 - d) déterminer et appliquer les frais requis de droits pour une licence ou une qualification;
 - e) compléter toutes autres exigences administratives requis pour une personne autorisée présentées dans le Manuel du PE et le Manuel des procédures de délivrance de licences au personnel (TP2943) ou aux documents d'instructions visant le personnel.

11.0 RAPPORT AVEC LE CANDIDAT

11.1 Objectif

- 1) Déterminer que le PE peut établir, favoriser et maintenir un rapport professionnel et non intimidant avec le candidat au test en vol.

11.2 Description

- 1) Le PE devrait montrer qu'il peut établir un rapport professionnel et non intimidant avec le candidat tout au long du test en vol.

11.3 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation se basera sur la capacité des PE à montrer ce qui suit :
 - a) être des excellents communicateurs et démontrer des habiletés d'expression et d'écoute, notamment l'utilisation appropriée de la voix, du volume, du rythme, de l'expression et du vocabulaire;
 - b) encourager la participation du candidat et son engagement envers la promotion de la communication ouverte et un environnement positif en faisant preuve d'énergie, d'enthousiasme et de professionnalisme.
 - c) traiter les préoccupations ouvertement et directement avec les personnes concernées et maintenir un comportement aimable et avenant en tout temps afin de mettre le candidat à l'aise;
 - d) bien connaître l'évaluation de la communication non verbale, y compris la posture, le contact visuel et le langage corporel en général;
 - e) traiter tous les candidats de manière équitable, cordialement et avec respect. Faire preuve de sensibilité envers les questions sociales, culturelles et propres à chacun des sexes.
 - f) faire preuve d'empathie;
 - g) éviter l'impolitesse, les blasphèmes et l'argot en tout temps.

12.0 EXPOSÉ PRÉ-VOL

12.1 Objectif

- 1) Déterminer que le PE peut préparer et diriger un exposé pré-vol efficace.

12.2 Description

- 1) Le PE devra diriger un exposé pré-vol en choisissant un lieu convenable exempt de distraction. L'exposé comprendra une discussion entre le PE et le candidat avant le test en vol afin de s'assurer que toutes les personnes concernées comprennent bien ce qui se passera.
- 2) Le PE devrait poser une série de questions pratiques liées aux connaissances du candidat en matière de planification des vols, des procédures et d'équipement d'aéronefs.

12.3 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation du « CONTENU » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :

- a) effectuer un exposé pré-vol complet, en s'assurant que le candidat sait ce qu'on attend de lui et que l'exposé comprend les éléments qui seront abordés et leurs liens avec le Guide de test en vol et le Manuel du PE appropriés;
 - b) s'assurer que les points de l'exposé sont clairs, concis et présentés de façon logique et organisée;
 - c) dans un aéronef à équipage multiple, expliqué comment les exigences d'équipage multiple seront démontrées pour un test en vol avec un seul pilote;
 - d) dans une opération avec un seul pilote, expliqué comment les exigences d'équipage à un seul pilote seront démontrées pour un test en vol;
 - e) montrer que la sécurité est considérée comme une priorité, notamment les méthodes pour simuler les urgences à bord d'un aéronef;
 - f) lorsqu'un « pilote de sécurité qualifié » est utilisé à bord de l'aéronef, expliquer quel sera son rôle durant les urgences simulées;
 - g) s'il y a lieu, s'assurer qu'un exposé de sécurité sur simulateur est donné incluent les procédures d'arrêt et de sorti d'urgence;
 - h) examiner le plan de vol opérationnel, la masse et centrage, les conditions météorologiques et d'aérodromes, les avis aux navigants (NOTAM) et obtenir la participation du candidat. De plus, le PE devrait s'assurer que les conditions météorologiques sont propices aux exigences relatives à un test en vol;
 - i) s'assurer que toutes les questions et préoccupations des candidats sont adressées.
- 2) L'évaluation des « QUESTIONS ORALES » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
- a) utiliser des techniques et des méthodes d'interrogation efficaces, notamment en s'assurant que les questions sont facilement comprises, claires et concises, composées de mots courants, qui suscite la réflexion, d'ordre pratique, pertinentes sur le plan opérationnel et appropriées à la planification des vols, des procédures régulatrices ou de vol et aux systèmes d'aéronefs, comme le souligne le Guide de test en vol;
 - b) accorder suffisamment de temps au candidat pour qu'il réponde;
 - c) démontrer des aptitudes appropriées à écouter telles que: éviter d'interrompre, écouter attentivement, sonder pour de l'information additionnel et, au besoin, paraphraser à des fins de compréhension.
 - d) s'abstenir de donner au candidat des questions tendancieuses, des conseils ou des explications sur la bonne façon de répondre ;
 - e) En cas de doute, poser des questions au candidat sur les raisons de ses actions ou omissions;
 - f) connaître la réponse aux questions posées et faire des renvois aux documents de référence afin de fournir des réponses exactes;
 - g) Au besoin, utiliser des aides à la formation pour comprendre, le cas échéant (c.-à-d. documents, tableaux blancs ou simulations dans le poste de pilotage, etc.);
 - h) éviter d'affecter la confiance en soi du candidat en se comportant d'une certaine façon ou en émettant des commentaires;
 - i) effectuer l'évaluation dès que l'exercice est terminé et, au besoin, prendre des notes.

13.0 CONDUITE DU TEST EN VOL

13.1 Objectif

- 1) Déterminer que le PE peut préparer et mener une évaluation efficace en vol ou sur un FSTD.

13.2 Description

- 1) Un test en vol fait en vol ou sur FSTD sera dirigé immédiatement après l'exposé pré-vol. Le PE devra avoir un « plan d'action » ou un « scénario » afin de réaliser un profil de vol réaliste et efficace qui respecte le guide, sans imposer de fardeau inutile au pilote ou à l'équipage de conduite.
- 2) Si le PE utilise une tierce personne pour exploiter le poste de commande de l'instructeur (PCI) du FSTD, il devrait s'assurer que les points supplémentaires suivants sont couverts :
 - a) L'opérateur du FSTD reçoit une copie du plan d'action ou du scénario et il est informé des points particuliers et de la logistique du document;
 - b) Le PE s'assure que les autorisations du contrôle de la circulation aérienne (ATC), les conditions météorologiques, les défaillances et les urgences sont fournis et programmés, tel qu'exigé dans le plan d'action ou le scénario;
 - c) En cas de déviation du plan d'action/scénario ou d'une défaillance du FSTD, un moyen de communication est déterminé entre le PE et l'exploitant du FSTD afin d'atténuer la situation;
 - d) L'exploitant du FSTD ne participe pas à la conduite du test en vol, sauf s'il joue un rôle (c.-à-d. ATC, personnel au sol, etc.) délégué par le PE.

13.3 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation du « PROFIL/SCÉNARIO DE VOL » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
 - a) couvrir tous les éléments du test en vol qui ont été discutés en conformité avec le Guide de test en vol approprié;
 - b) organiser un scénario bien conçu pour permettre au candidat de montrer les concepts techniques et non techniques (CRM) (c.-à-d. les scénarios se dérouleront jusqu'à leur achèvement et les terminaisons irréalistes devraient être évitées);
 - c) lorsqu'un seul candidat est évalué dans un aéronef avec équipage de deux pilotes, évaluer ses fonctions de PF;
 - d) quand un candidat doit piloter un aéronef à pilote unique ou à plusieurs pilotes, s'assurer que les exigences pour un seul pilote sont respectées;
 - e) démontrer sa compétence lorsqu'il contrôle le tableau du poste d'instructeur du FSTD;
 - f) observer le candidat, ne pas programmer le simulateur et ne pas être distrait à des moments clés;
 - g) pour les tests en vol, suivre les instructions des documents supplémentaires présentés dans le Manuel du PE;
 - h) suivre le plan d'action précisément et s'adapter de façon efficace aux changements fait à la procédure qui avait été donnée durant l'exposé pré-vol et initier un exposé au candidat afin d'expliquer clairement les changements et pourquoi ils sont nécessaires;

- i) faire preuve de jugement sur la façon d'effectuer les points exigés pour le test en vol à bord d'un aéronef et s'assurer que la communication est claire entre le PE et selon le cas, le pilote de formation/le pilote qui n'est pas aux commandes (PNF)/le pilote surveillant (PM), s'il y a lieu, afin d'assurer la sécurité aérienne et de simuler des situations anormales/des urgences;
 - j) appliquer l'une des quatre (4) conditions pour répéter une manœuvre (c.-à-d. interruption, évitement de collisions, mauvaise compréhension de la demande et autres facteurs); et
 - k) évaluer chaque élément le plus rapidement possible après achèvement, et s'il y a lieu, prendre des notes.
- 2) L'évaluation du « RÉALISME ENVIRONNEMENTAL » se basera sur la capacité du PE d'effectuer ce qui suit :
- a) dans la mesure du possible, faire passer des tests de vol sur simulateur en temps réel;
 - b) s'assurer que le test en vol, à bord d'un aéronef ou sur un simulateur, est mené de façon efficace et logique sans hâter le candidat;
 - c) fournir des scénarios d'évaluation du pilote/de l'équipage uniformes, équitable et efficaces;
 - d) permettre au candidat d'utiliser au maximum la technologie disponible;
 - e) présenter des défaillances qui sont seulement représentatif de la liste des défaillances. Le consensus est une défaillance majeure et une mineure en plus de la panne ou les pannes de moteur(s) obligatoires par pilote qui vole;
 - f) présenter des défaillances systémiques simulées qui sont réalistes et qui ne conduisent pas à des défaillances multiples non reliées;
 - g) s'assurer que les urgences simulées sont menées de façon à permettre au candidat de comprendre la condition de l'aéronef;
 - h) prendre le temps d'évaluer les actions du candidat, lorsqu'une erreur grave ou critique (défaillance imminente) est commise avant de « geler » le simulateur;
 - i) s'il y a lieu, jouer le rôle de l'ATC, du répartiteur, de la maintenance, etc. Quand il joue le rôle de l'ATC, le PE doit transmettre des autorisations et des instructions claires et sans ambiguïtés, en utilisant une terminologie qui est standardisée et qui duplique étroitement les exigences du MANOPS ATC;
 - j) fournir l'aide qui serait normalement apportée par l'ATC et qui ne compromettrait pas l'intégrité du test en vol;
 - k) ne pas utiliser les initiatives visant à empêcher le candidat de commettre une erreur. Par exemple, ne pas entraîner le candidat, en tant qu'ATC, vers des autorisations de vitesses et d'altitude qui atténueraient une erreur;
 - l) ne pas fournir d'instruction pour aider le candidat à corriger un élément d'un test en vol ou à prendre une mesure particulière pour le guider dans une certaine direction;
 - m) en cas de doute, poser des questions au candidat sur les raisons pour lesquelles il a pris une des mesures ou en a omis;
 - n) s'assurer que le vol est mené en vertu du concept de l'équipage de conduite pour les aéronefs avec équipage de deux pilotes;
 - o) concernant les tests en vol à bord d'un aéronef, faire la liaison avec l'ATC afin de fournir un scénario de test en vol efficace;
 - p) concernant les tests en vol à bord d'un aéronef, dans la mesure du possible, diriger le test sur un plan de vol déposé auprès de l'ATC;

- q) faire des appels précis et « à temps » durant un test en vol à bord d'un aéronef (piste en vue ou simulé, etc.);
 - r) s'assurer que les aéroports utilisés pour le test en vol rencontrent un modèle d'aéroport de base pour satisfaire aux exigences du test en vol, lorsque dirigé sur simulateur.
- 3) L'évaluation de la « GESTION DU TEMPS » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
- a) s'assurer que le déroulement et le rythme du test en vol soient efficaces sans hâter le candidat /l'équipage;
 - b) s'assurer que les séquences exigées sont effectuées dans un délai raisonnable;
 - c) accorder suffisamment de temps au candidat/à l'équipage pour compléter les mesures d'urgence et de suivi;
 - d) agir en temps réel dans la mesure du possible et ne pas geler le vol/la position à moins que, pour une certaine raison, le script le justifie ou le prévoit.

14.0 EXPOSÉ APRÈS LE VOL

14.1 Objet

- 1) Déterminer que le PE peut préparer et mener un exposé après le vol.

14.2 Description

- 1) Le PE devrait effectuer un exposé après le vol comprenant une révision et une discussion du test en vol dans un lieu approprié et sans distraction.
- 2) Selon le résultat du test en vol, le PE devrait utiliser trois (3) méthodes d'exposé après le vol, notamment :
 - a) La méthode traditionnelle pour un test de vol régulier avec seulement des erreurs mineures, lorsqu'une discussion concertée n'ajoutera rien de plus;
 - b) La méthode de facilité visant à s'assurer que la gestion de la menace et des erreurs (TEM) et les questions de CRM sont traitées afin d'encourager la participation de l'équipage, l'auto-évaluation et l'amélioration de la performance future;
 - c) la méthode en cas d'échec au test en vol qui se concentre sur un examen des forces, des faiblesses et des occasions d'amélioration.
- 3) En recourant à la discussion dans un délai raisonnable, le PE devrait inciter le candidat à en apprendre davantage sur sa performance, notamment en ce qui concerne la gestion de la menace et des erreurs et les méthodes disponibles pour corriger les erreurs et à améliorer ses performances futures. Le PE devrait aider le candidat à se concentrer sur les mesures prises durant le test en vol en limitant les discussions qui n'y sont pas liées.

14.3 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation du « CONTENU » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
 - a) informer le pilote/l'équipage du résultat (c.-à-d. réussite/échec) le plus rapidement possible;
 - b) peu importe la méthode de l'exposé après le vol choisie, le temps consacré devrait être raisonnable par rapport à la performance du candidat et comprendre les éléments obligatoires suivants :

- (i) forces, faiblesses et opportunités d'amélioration;
 - (ii) tous les éléments évalués ayant reçu une note (1) ou (2);
 - (iii) examiner tous les éléments inscrits dans le rapport de test en vol, y compris les commentaires proposés qui seront inscrit sur le formulaire;
 - (iv) examiner tous les éléments qui sont considérés comme des problèmes de sécurité par le PE.
- c) examiner les menaces, les erreurs et la gestion des erreurs;
- d) pour toutes les évaluations portant la note (1) et (2) afin de réduire les malentendus, transmettre suffisamment de renseignements au candidat/à l'équipage en faisant des références précises aux PNE, aux règlements, aux procédures, aux limites, aux tolérances, etc.;
- e) exposer les éléments dans le but d'améliorer la performance;
- f) en cas d'échec au test en vol :
- (i) informer le candidat à propos des éléments suivants :
 - (A) de la raison de l'échec;
 - (B) des recours administratifs;
 - (C) sur la personne qui peut diriger un autre test.
 - (ii) aviser le chef-instructeur de pilotage/directeur de formation :
 - (A) des éléments qui n'ont pas été réussis;
 - (B) des recommandations en vue de mesures correctives.
 - (iii) fournir une copie du rapport de test en vol au candidat le plus rapidement possible;
- g) formuler des recommandations au candidat ou au FTU/AFO;
- h) dire au candidat que l'exposé est terminé et lui demander s'il a des questions sur la conduite du test en vol ou d'autres sujets.

14.4 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation de la « TECHNIQUE » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
- a) sélectionner la méthode de l'exposé après le vol conforme au résultat du test en vol;
 - b) effectuer un exposé soulignant les forces, les faiblesses et les occasions d'amélioration pour les erreurs majeures et mineures;
 - c) ne pas laisser un résultat d'évaluation acceptable être influencé par une opinion personnel, qui dévie des critères visées, faire parti des éléments de l'exposé après le vol;
 - d) pour les tests en vol réussit, utiliser efficacement les méthodes d'exposé après le vol, notamment :
 - i) en employant de méthodes d'exposé après le vol décrites dans le Manuel du PE;
 - ii) en intégrant les questions de TEM, les questions techniques et non techniques afin d'améliorer la performance du pilote/de l'équipage pour renforcer la sécurité aérienne;
 - iii) en ajustant le niveau de facilitation nécessaire pour faire participer le candidat le plus possible :

- iv) en incitant le candidat à participer, notamment :
 - (A) en posant des questions ouvertes (c.-à-d. quoi, comment et pourquoi);
 - (B) en utilisant des silences et des pauses pour obtenir des réponses réfléchies de la part du candidat/de l'équipage;
 - (C) en reformulant ou en redirigeant les questions;
 - (D) en posant des questions complémentaires nécessitant une analyse détaillée.
- v) s'assurer que le candidat/les membres de l'équipage participent en demandant des questions appropriées;
- vi) utiliser la discussion pour améliorer les connaissances et renforcer la confiance du candidat;
- vii) présenter des problèmes de CRM et des causes profondes, et en discuter avec le candidat;
- viii) se concentrer sur les erreurs et les méthodes de correction future, et non pas sur l'évaluation;
- ix) finir les discussions en offrant des façons d'améliorer la performance.
- e) en cas d'échec au test en vol :
 - i) en démontrant de l'empathie, diriger l'exposé d'une façon non conflictuelle en soulignant les forces, les faiblesses et les occasions d'amélioration; et
 - ii) ne pas concentrer sur l'évaluation d'échec, mais plutôt sur les circonstances emmenant les états indésirables et les façons de les éviter à l'avenir.
- f) en cas de doute, demander des questions au candidat/équipage concernant leurs processus de pensée, leurs actions, leurs inactions et les raisons.

15.0 ADMINISTRATION

15.1 Objet

- 1) Déterminer la capacité du PE à remplir les fonctions administratives conformément aux procédures présentées dans le Manuel du PE et dans la délégation de la personne autorisée.

15.2 Description

- 1) Le PE devrait montrer sa compétence dans les domaines suivants :
 - a) Les conditions préalables du candidat pour l'admission au test en vol;
 - b) Formulaire du test en vol dûment rempli;
 - c) Attribution d'avantages de licence supplémentaires, s'il y a lieu;
 - d) Disposition de conseils et d'instructions en cas d'échec au test en vol, au besoin.

15.3 Critères d'exécution

- 1) L'évaluation des « CONDITIONS PRÉALABLES AU TEST EN VOL » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :

- a) déterminer l'admissibilité d'un candidat pour le test en vol (c.-à-d. formation, document d'aviation valide, dossier médical, lettre de recommandation, etc.) et les avantages de licences;
 - b) s'assurer que le candidat possède les connaissances et l'expérience exigées pour l'émission de la licence ou de la qualification recherchées conformément à la Partie IV du RAC;
 - c) pour les tests en vol avec un simulateur, vérifier que le simulateur peut être utilisé et qu'il respecte les exigences du test en vol;
 - d) pour les tests en vol à bord d'un aéronef, vérifier que l'appareil est en état de navigabilité et qu'il est bien équipé afin de respecter les exigences du test en vol, en utilisant la MEL dans la mesure du possible.
- 2) L'évaluation de la « VALIDITÉ DE L'ÉVALUATION » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
- a) inclure tous les points du rapport du test en vol;
 - b) appliquer correctement les notes de un (1) à quatre (4), notamment pour les éléments suivants :
 - (i) les considérations concernant les écarts momentanés dus aux conditions météorologiques, à des turbulences, aux demandes de l'ATC, à des urgences, etc.;
 - (ii) intégrer correctement les concepts de gestion de la menace et des erreurs en effectuant les évaluations;
 - (iii) appliquer correctement les six (6) éléments en effectuant les évaluations;
 - (iv) intégrer des compétences non techniques;
 - (v) terminer le test en vol lorsque:
 - (A) plus de deux (2) éléments ont reçu la note (1);
 - (B) plus d'un (1) élément reçoit la note (1) pour la qualification de vol aux instruments;
 - (C) un (1) élément reçoit la note (F/échec) pour la qualification d'instructeur de vol;
 - (c) dans le cas d'équipage, effectuer un test en vol en vertu du concept de l'équipage de conduite et appliquer les exigences en cas de danger, quand cela est justifié.
- 3) L'évaluation de « L'ACHÈVEMENT DU RAPPORT DE TEST EN VOL » se basera sur la capacité du PE à effectuer ce qui suit :
- a) remplir le formulaire pour le rapport de test en vol approprié indiqué dans le Manuel du PE afin de respecter les exigences suivantes :
 - i) le formulaire doit être lisible et ne doit contenir aucune rature;
 - ii) tous les cercles sont bien remplis;
 - iii) documenter les circonstances anormales/les urgences;
 - iv) indiquer correctement les dates de validité, le cas échéant;
 - b) structurer des remarques de façon claires, appropriées et lisibles qui appuient les évaluations portant la note de deux (2) en faisant référence aux éléments applicables, aux critères d'exécution connexes présentés dans le Guide de test en vol pertinent, aux règlements, aux limites des aéronefs, aux PNE, etc. et les contremesures utilisées;

- c) s'assurer que les commentaires d'une évaluation portant la note de (2) ne justifient pas une évaluation portant la note de (1);
- d) structurer des remarques claires, appropriées et lisibles qui appuient les évaluations portant la note de (1) en faisant référence aux éléments applicables, à certains critères d'exécution connexes présentés dans le Guide de test en vol pertinent, aux règlements, aux limites des aéronefs, aux PNE, etc. qui n'ont pas été respectés, ce qui a amené à un état indésirables de l'aéronef et n'a pas donné lieu à des contremesures;
- e) s'assurer qu'aucune remarque écrite n'a été ajoutée sans avoir été l'objet d'un exposé avec le candidat/l'équipage;
- f) en cas d'échec au test de vol, fournir une copie du formulaire de rapport de test en vol au candidat, le plus rapidement possible;
- g) montrer ou expliquer les exigences de distribution des formulaires de rapports de tests en vol.

16.0 RÉVISION FINALE

- 1) La révision finale avec le PE permet de transmettre des commentaires positifs et négatifs au PE et de communiquer d'autres renseignements ou techniques qui permettront d'améliorer sa performance. Cette révision sera effectuée en privé et sans interruption.
- 2) Informer le PE de son échec ou de sa réussite. Lui fournir un résumé et une révision de sa performance, en soulignant ses points positifs dans la mesure du possible. À cette étape, procéder à un examen du contenu et l'exactitude des formulaires requis complétés par le PE.
- 3) Il est important que l'évaluation du PE soit franche et directe. Il faut qu'il sache quelles sont ses forces et ses faiblesses et comment il peut s'améliorer.
- 4) Remplir le formulaire pour le rapport du contrôle du PE le plus vite possible. Remettre une copie du formulaire au PE à la fin de la révision finale. Le formulaire doit être précis, donc il ne faut pas le remplir à la hâte.
- 5) Au cours de l'examen final des formulaires dûment remplis, l'IAC devrait :
 - a) vérifier que les remarques des notes de 1 ou 2 inscrites dans le formulaire pour le rapport de test en vol correspondent avec les critères du Manuel du PE et le Guide de test en vol pertinent. Les remarques devraient décrire clairement ce qui s'est passé.
 - b) vérifier les remarques qui sont évaluées « 2 » ou qui ne sont pas écrites et qui donnent lieu à un « 1 ».
 - c) vérifier la pertinence et l'exhaustivité du formulaire pour le rapport de test en vol et des autres formulaires.
 - d) contresigner le rapport de test en vol et la licence du candidat, si c'est un contrôle initial, au besoin.
- 6) Au cours de l'examen de la performance du PE durant le test en vol, le formulaire pour le rapport du contrôle du PE devrait servir à passer en revue chaque sous-élément et à discuter des sujets d'intérêt, tout en soulignant les points positifs et, au besoin, négatifs de la performance et des méthodes d'amélioration, au besoin. Le PE doit être inclus dans les discussions afin qu'il explique ses méthodes et ses raisons d'agir comme il fait. Cette révision peut inclure les éléments suivants :
 - a) Une discussion informelle pour tous les contrôles antérieurs;
 - b) Aviser le PE de ses points forts et ses points faibles en tant que PE;

- c) Exemples du test en vol pour appuyer vos points (positifs et négatifs);
 - d) Exemples du Manuel du PE pour montrer le standard exigé du PE;
 - e) Exemples d'instructions additionnelles de la section du Manuel de PE pour des méthodes permettant d'effectuer divers exercices au cours du test en vol;
 - f) Promulguer des conseils afin d'améliorer les domaines jugés « acceptables avec exposé »;
 - g) Indiquer les lignes directrices du Manuel du PE qui n'ont pas été suivies;
 - h) S'assurer que le PE comprend pourquoi et où il faut qu'il s'améliore;
 - i) S'assurer que l'échelle de notation de 1 à 4 et les 6 éléments qui constituent sa base sont bien compris;
 - j) S'assurer que le PE comprend la méthode de notation et discuter comment elle aurait pu être mieux utilisée;
 - k) Discuter des techniques d'exposé et s'assurer que les lignes directrices du Manuel du PE sont suivies;
- 7) Une révision du processus administratif pour le contrôle fera l'objet de discussion. Ceci est spécialement important pour les contrôles initiaux pour lesquels le PE ne peut pas effectuer de test en vol tant qu'il n'a pas reçu de lettre d'autorisation. On fournira une révision des domaines et un résumé final indiquant où en sont les documents de contrôle. Un note de rappel sera envoyée pour indiquer qu'il est important de passer un autre contrôle avant le premier jour du 13^e mois à compter de la date précisée ou le 1^{er} jour du 25^e mois, le cas échéant. Si le formulaire pour le rapport du contrôle du PE est complet, le PE recevra une copie. Dans le cas contraire, il sera avisé qu'un exemple lui sera envoyé dans les plus brefs délais. L'IAC demandera s'ils ont des questions ou commentaires.

17.0 ÉCHEC DU CONTRÔLE DU PILOT EXAMINATEUR

- 1) Lorsque l'IAC évalue au moins un élément comme étant « inacceptable », le contrôle du PE est considéré comme un échec;
- 2) En outre, un PE qui a trois (3) éléments ou plus jugés « acceptable avec exposé » sera considéré comme ayant échoué;
- 3) L'IAC indiquera au PE qu'un « avis de suspension » sera délivré pour un contrôle périodique « inacceptable » ou, s'il y a lieu, un « avis de refus de délivrer » sera émis pour un contrôle initial évalué « inacceptable », s'il y a lieu;
- 4) Informer le PE de son droit d'interjeter en cas d'échec au TATC.

18.0 GESTION DE L'INFORMATION

- 1) Sans objet.

19.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

- 1) Sans objet.

20.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir plus de renseignements ou pour faire des suggestions concernant ce document, veuillez communiquer avec :

Chef, Normes de service aérien commercial (**AARTF**)

Téléphone : **613-990-1022**

Télécopieur : **613-990-6215**

Courriel : arlo.speer@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel :

AARTinfodoc@tc.gc.ca

Le directeur des normes,
Aviation civile
Transports Canada

Original signé par Arlo Speer pour

Aaron McCrorie

*Les documents et les pages Web internes de Transports Canada mentionnés dans ce document sont disponibles sur demande auprès du **bureau responsable**.*

ANNEXE A — FORMULAIRE POUR LE RAPPORT DE CONTRÔLE DU PILOTE-EXAMINATEUR



Transport Canada / Transports Canada

**PILOT EXAMINER(PE) MONITOR REPORT
RAPPORT DE CONTRÔLE DU PILOTE-EXAMINATEUR (PE)**

N° ccmMercury ATS :	RDIMS – SGDDI :
Report applicable to the following flight test Rapport applicable au test en vol suivants	File No - N°s Dossier
	Flight Date (y-m-d) - Date du vol (a-m-j)
Aircraft Type - Type d'aéronef	Registration – Immatriculation TC Sim ID N°

<input type="checkbox"/> Complete Flight Test Test en vol complet	<input type="checkbox"/> Sampling of Test Items Exemples d'éléments du test en vol	Flight Time - Temps de vol
Pilot Examiner – Pilote-examineur		<input type="checkbox"/> Valid Medical Verified Dossier médical valide - Vérifié
FTU/ATO – UFP/OFA	Base	Candidate - Candidat(e) <input type="checkbox"/> CA <input type="checkbox"/> FO
TC CAI – IAC TC	Licence	Licence

MARKING GUIDE / GUIDE D'ÉVALUATION

Unacceptable (U)	Acceptable with Briefing (A/B)	Acceptable (A)	Not Observed (NO)
Inacceptable (I)	Acceptable avec exposé (A/E)	Acceptable (A)	Non observé (NO)

Remarks required for "U" or "A/B" assessment - Remarques nécessaires pour "I" et "A/B"

DELEGATED AUTHORITY POUVOIRS DÉLÉGUÉS	a PE Delegation · Délégation du PE		
	b Authorized Person Delegation · Délégation de la personne autorisée		
PREFLIGHT BRIEFING EXPOSÉ PRÉ-VOL	a Content · Contenu		
	b Oral Questions · Questions orales		
CONDUCT OF FLIGHT CHECK CONDUITE DU TEST EN VOL	a Flight Test Profile/Script · Profil/scénario du test en vol		
	b Realism · Réalisme		
	c Time Management · Gestion du temps		
POST FLIGHT BRIEFING EXPOSÉ APRÈS LE VOL	a Content · Contenu		
	b Debriefing Technique · Techniques d'exposé après le vol		
ADMINISTRATION	a Flight Test Prerequisites · Conditions préalables au test en vol		
	b Assessment Validity · Validité de l'évaluation		
	c Flight Test Report Completion · Achèvement du rapport de test en vol		
RAPPORT	a Rapport with Candidate · Rapport avec le/la candidat(e)		

General Comments – Observations générales	Assessment – Évaluation : <input type="checkbox"/> Pass – Réussite <input type="checkbox"/> Fail - Échec <input type="checkbox"/> Remedial Training Required/Formation supplémentaire exigée
PE Monitor Valida To Control du PE valable jusqu'au _____ y-m-d – a-m-j	_____ TC CAI Signature – Civil Aviation – Signature de l'IAC – Aviation civile