Transports Canada Transport Canada

Cours d'autoformation du programme de compétence sur giravion en régime VFR

Nom de candidate :	
Titre :	
Exploitant aérien :	
Date:	

Correction à 100 % par :

Nom :	
Titre :	
Date de la correction :	

Étude par Transports Canada :

Nom de l'inspecteur :	
Date :	

Ce cours de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), en trois (3) parties devra être suivi par le pilote en chef et les personnes désignées qui effectuent les contrôles de la compétence du pilote (CCP) dans des conditions de règles de vol à vue (VFR) pour les exploitants aériens d'hélicoptères régis par la sous-partie 703 du Règlement de l'aviation canadien *(RAC).*

Le cours, qui est conforme aux conditions de l'Exemption de l'application du sous-alinéa 703.88(1)c)(ii) du RAC, devra être suivi au moment de la nomination initiale par toutes les personnes auxquelles la compagnie demande d'effectuer des CCP ainsi que tous les 5 ans par la suite.

Le cours doit être corrigé à 100 %.

Une copie du cours d'autoformation complété sera conservée dans le dossier de formation de chaque candidat.

Canada

Le cours d'autoformation est fondé sur les publications et documents suivants de TCAC :

Partie 1.0 - *Partie VII du* Règlement de l'aviation canadien - *Services aériens commerciaux - Exploitation d'un taxi aérien - Hélicoptères, Norme 723 ANNEXE - Contrôle de la compétence du pilote - Hélicoptère*;

Partie 2.0 - *Manuel du pilote vérificateur agréé* (TP 6533); et

Partie 3.0 - *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef - Hélicoptères* (TP 14728).

Autres lectures recommandées :

- Guide de test en vol - Licences de pilote privé et professionnel – Hélicoptère (TP 3077);
- Manuel du pilote-examinateur (TP 14277);
- Le guide d'instructeur au pilotage (TP 4818); et
- Facteurs humains en aviation – Guide de l'instructeur (TP 12865).

1.0 PARTIE VII DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN - SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

1.1 Norme 723 ANNEXE – Contrôle de la compétence du pilote - Hélicoptère

(1) Norme 723 ANNEXE - Contrôle de la compétence du pilote - Hélicoptère

(a) dernière révision du contenu _____.

(2) Étape prévol:

(a) Cette étape comprend deux parties :

- _____
- _____

(3) Étape en vol **-** Circulation au sol et manœuvre en vol en stationnaire

(a) Le sous-alinéa a)(iv) énonce: virages de _____ degrés en vol en stationnaire, _____ et _____ en vol en stationnaire et, dans la mesure du possible, vol en stationnaire _____.

(4) Étape en vol - Procédures normales et anormales

(a) L'alinéa d) énonce: Le pilote doit démontrer qu'il connaît autant de procédures _____ et _____ de systèmes, de dispositifs et d'aides que la personne _____ pour déterminer s'il a les connaissances et _____ convenablement l'équipement de bord tel que.

(5) Étape en vol - Procédures d'urgence, défauts de fonctionnement et caractéristiques de vol

(a) Le sous-alinéa e)(i) énonce: Parmi _____, le pilote doit démontrer ou, si une démonstration n'est pas possible, prouver qu'il connaît autant de procédures pertinentes qu'il est nécessaire pour déterminer _____ et _____ nécessaires pour les exécuter:

2.0 MANUEL DU PILOTE VÉRIFICATEUR AGRÉÉ (TP 6533)

2.1 Chapitre 4: Effectuer une vérification en vol

(1) Chapitre 4.1 - Principes de la vérification en vol

(a) Les nouvelles technologies utilisées pour la conception, la construction et la maintenance des aéronefs ont permis d'améliorer la sécurité aérienne. Les évaluateurs doivent porter leur attention sur les cinq (5) facteurs suivants, notamment sur la façon dont l'équipage :

- reconnaît _____ (mauvaises conditions météorologiques, pannes de l'aéronef, passagers indisciplinés, autorisations ATC difficiles à exécuter, relief, distractions, autorisations ou approches compliquées, etc.);
- utilise _____ pour gérer ces menaces (discipline de vol personnelle, connaissances, habiletés de pilotage, application rigoureuse des SOP, vigilance, communication de la menace, utilisation de toutes les ressources disponibles, etc.);
- évite _____ et en gérant efficacement les ressources de l'équipage par un bon travail d'équipe;
- reconnaît _____ (grâce à de bonnes techniques de communication, de surveillance et de rétroaction, et une bonne conscience de la situation);
- atténue _____ (en apportant les corrections appropriées, en avisant l'ATC, en se fiant aux dispositifs d'avertissement de bord comme les avertisseurs d'altitude, le TCAS et le GPWS, et en obtenant l'aide des ressources supplémentaires requises pour gérer la situation);

(b) De nos jours, lorsqu'ils font des vérifications en vol, les évaluateurs doivent déceler _____ _____ pour la sécurité du vol ou toute erreur commise dans toute situation, et ils doivent ensuite juger de l'efficacité des mesures prises par l'équipage pour gérer la situation afin de ne pas compromettre la sécurité.

(2) Chapitre 4.3 - Les vérifications en vol

(a) Une _____ et _____ peuvent se manifester pendant les vérifications en vol, même chez les pilotes les plus expérimentés. Le PVA doit créer une atmosphère propice à une bonne démonstration des aptitudes du candidat.

(3) Chapitre 4.3.2 - Contrôles de compétence pilote

(a) Une évaluation _____ dans un environnement de vérification en vol réaliste.

(4) Chapitre 4.3.4 - Vérifications en vol effectuées à bord d'un aéronef

(a) Tout aéronef utilisé pendant une vérification en vol doit être équipé d'une double _____ _____, et de moyens de communication audio et verbaux satisfaisants.

(5) Chapitre 4.3.6 - Profil des vérifications en vol

(a) Les vérifications en vol devraient _____ à ce que le temps de vol improductif soit réduit au minimum.

2.2 Annexe C – Guide des bonnes méthodes de vérification en vol

(1) Les grands principes de la vérification

(a) Il n'est donc aucunement question de placer un membre de l'équipage de conduite dans une position où _____ très poussées pour réussir à s'en sortir.

(2) Disjoncteurs

(a) Ne jamais _____ pour simuler une panne d'équipement.

(3) Panne moteur – Giravions - Pendant le stationnaire/le décollage

(a) À effectuer à l'intérieur d'un domaine de vol _____ d'une surface ferme et plane.

(4) Panne moteur – Giravions – En croisière

(a) Jamais a moins de _____ AGL et a portée _____ surface de posé, moteur en panne.

3.0 VÉRIFICATION DE COMPÉTENCE PILOTE ET QUALIFICATION DE TYPE D'AÉRONEF – HÉLICOPTÈRE (TP 14728)

3.1 Introduction

(1) 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 _____ _____ les CCP et les qualifications sur type d'hélicoptère.

3.2 Évaluation du rendement d'un CCP

(1) Ces critères supposent que l'hélicoptère sera exploité conformément aux spécifications, _____ _____ ou en vertu de toute autre donnée approuvée.

(2) Dans la mesure du possible, le PVA effectuera les vérifications en vol _____ et tiendra compte des écarts inévitables par rapport aux critères publiés découlant _____ _____ ou de toute autre situation indépendante de la volonté du candidat.

3.3 Exigences relatives à l'aéronef / au simulateur et à l'équipement

(1) Sauf indication contraire, l'hélicoptère utilisé pendant les vérifications en vol doit avoir _____ 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 _____ doivent être satisfaites.

3.4 Le CCP

(1) L'examinateur déterminera si une personne a démontré qu'elle _____ et _____ en ce qui a trait au respect des procédures approuvées et _____ _____ dans le choix des mesures à prendre.