



Circulaire d'information

Sujet: **limiter le nombre d'évaluations «2» aux tests en vol de la partie IV**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 408-002
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	15393816-v1	Date d'entrée en vigueur :	2019-09-01

Table des matières

1.0	Introduction	2
2.0	Références et exigences	2
3.0	Contexte	3
4.0	Analyses des données de tests en vol	4
5.0	Nouvelle politique d'évaluation	5
6.0	Historique du document.....	6
7.0	Contactez-nous	6

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 modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet d'introduire une politique visant à limiter le nombre total d'évaluation combinés de «1» et de «2» lors des tests en vol de la partie IV, afin de renforcer les compétences des demandeurs de licences et de qualifications de pilote.

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique à tout le personnel de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC), ainsi qu'aux particuliers et aux organismes qui font usage des avantages qui leur 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) *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C.(1985), ch. A-2);
 - b) Partie IV, sous-partie 408 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — Conduite de tests en vol;
 - c) Norme 428 du RAC — Conduite de tests en vol;
 - d) Circulaire d'information (CI) no 408-001 — Procédures de contrôle du pilote-examineur (PE) — Avion et hélicoptère;
 - e) Instruction visant le personnel (IP) no SUR-020 — Procédures de contrôle des pilotes-examineurs;
 - f) Publication de Transports Canada (TP) no 14277 — Manuel du pilote-examineur.

2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **abréviations et définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **CPL (A)** : Licence de pilote professionnel — Avion;

- b) **PPL (A) :** License de pilote privé — Avion;
- c) **RAC :** Règlement de l'aviation canadien;
- d) **UFP :** Unité de formation au pilotage.

3.0 Contexte

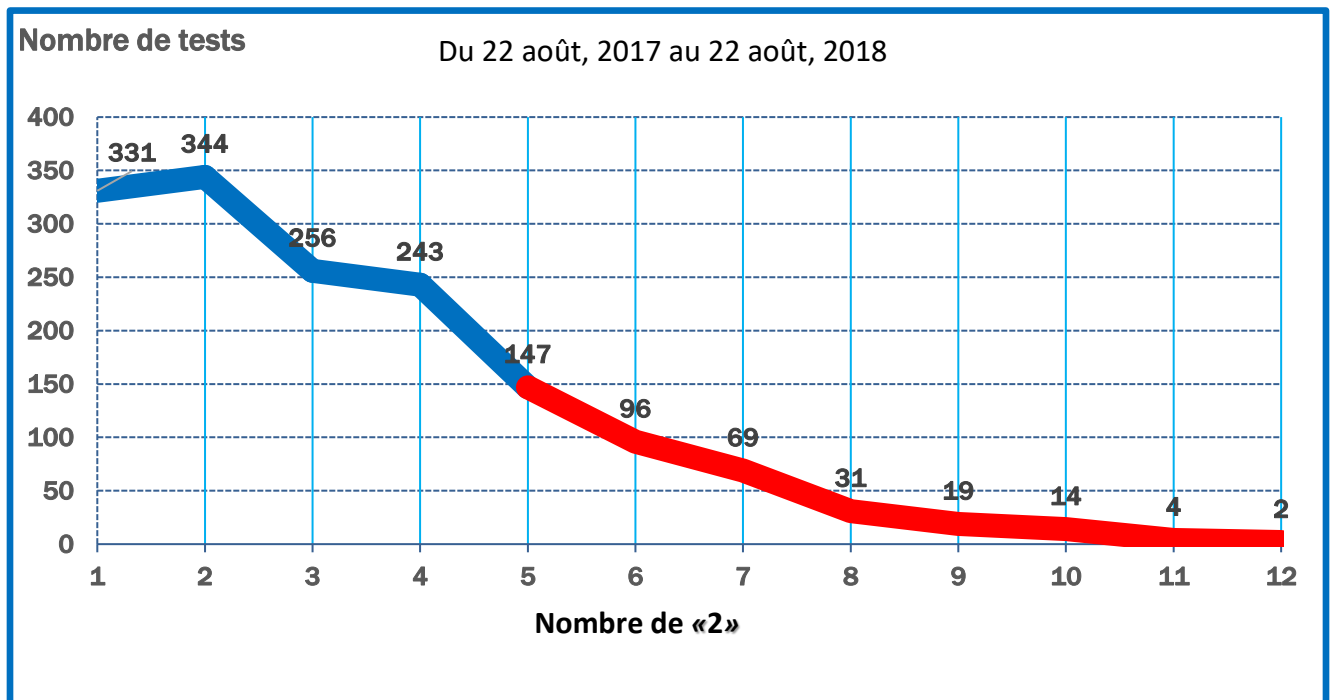
- 1) En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports du Canada est chargé d'assurer la sécurité de l'aviation civile des Canadiens.
- 2) Le ministre des Transports du Canada a la responsabilité d'organiser les programmes et de veiller à ce que tous les détenteurs de licence de pilotes délivrées au Canada soient aussi compétents que le public, le secteur de l'aviation nationale et les sponsors étrangers des stagiaires et leurs autorités d'aviation civile peuvent raisonnablement s'y attendre.
- 3) La norme de compétence des pilotes canadiens est l'une des plus élevées au monde parmi les principales autorités de l'aviation civile. Chaque élément, tâche ou manœuvre du test en vol, est évalué individuellement sur la base du «But», de la «Description» et des «Critères d'exécutions» normatifs publiés. L'évaluation est conduite objectivement avec un minimum de subjectivité.
- 4) La direction actuelle de Transports Canada (TC) impliquée dans la formation et les licences de pilotes et certaines des autorités de l'aviation civile étrangères s'interrogent sur la véracité et la qualité de la formation au pilotage au Canada, révélées par la compétence marginale des diplômés de la formation au pilotage et des licences du Canada lorsqu'ils exercent des fonctions de vol à leur retour dans leur pays d'origine. Ces autorités étrangères envisagent maintenant des pays alternatifs pour la formation de leurs cadets de la compagnie aérienne.
- 5) Leur préoccupation est un problème de sécurité qui a été déterminé par des analyses de données de tests en vol, indiquant qu'un nombre important de candidats à des tests en vol ont obtenu des licences et des qualifications alors même qu'ils avaient été évalués et attribués un «2» sur un grand nombre d'items de test en vol, indiquant des erreurs ou des écarts majeurs. Cette situation existe depuis des décennies, qu'il s'agisse de l'échelle de notation actuelle à 4 points ou de l'ancienne échelle de notation à 6 niveaux (0 à 5), mais la direction actuelle de TC a exprimé une nouvelle volonté de résoudre le problème. L'échelle de notation actuelle à 4 points, qui repose sur la méthode d'évaluation utilisée par les programmes de qualification avancée (AQP) des compagnies de lignes aériennes et repose sur les principes d'éducation d'adultes, a pour objet de déterminer le niveau de performance par rapport à une «performance idéale dans les conditions existantes», par rapport au nombre d'erreurs mineures ou majeures et d'erreurs critiques inacceptables. Cette matrice d'évaluation accepte tous les niveaux de performance des compétences, à l'exception des performances inacceptables, à condition que le pourcentage minimum soit atteint.
- 6) Afin de mieux assurer la qualité de la formation et les compétences de nos détenteurs de licence, TC doit procéder à un changement de politique d'évaluation qui reflète davantage les principes actuellement appliqués par la politique aux pilotes des exploitants aériens canadiens (Partie VII), limitant les Capitaines jusqu'à deux «2» et les Premiers officiers à quatre «2» aux contrôles de compétence de pilote et aux pilotes travaillant pour des exploitants privés (Sous-partie 604) dont la compétence est limitée à quatre «2» au Contrôle de compétence (exploitant privé).

- 7) Définition d'une évaluation « 2 » indique :
- a) L'exécution est observée avoir quelques erreurs majeures:
 - b) Le pilotage de l'aéronef est exécuté avec quelques écarts majeurs et/ou un manque occasionnel de stabilité, un sur/sous contrôle ou un contrôle brusque.
 - c) Les aptitudes techniques dénotent des manques de connaissance ou de compréhension des procédures, systèmes, limitations et performances de l'aéronef qui n'empêchent pas la réalisation avec succès de la tâche.
 - d) La conscience de la situation est compromise car certains signaux sont manqués ou traités en retard ou le candidat prend plus de temps qu'idéal à incorporer les signaux ou les changements dans son plan opérationnel.
 - e) Les aptitudes de gestion du vol ne sont pas constantes. L'instrumentation, les systèmes d'avertissement et l'automatisation servent à prévenir un état de vol indésirable en incitant ou en remédiant aux menaces ou aux erreurs qui sont reconnus en retard.
 - f) Les marges de sécurité ne sont pas compromises, mais les risques sont mal gérés.

4.0 Analyses des données de tests en vol

- 1) Les données de tests en vol Pilote privé - avion réussis avec occurrences de «2» sont illustrées dans le graphique ci-dessous. Aucune action n'est généralement entreprise pour traiter les éléments évalués avec une erreur ou un écart important, ceux-ci étant considérés comme des «tentatives réussies» :

Tests en vol réussis de Pilote-privé- Nationale
Profile d'occurrence de « 2s »
Totale de tests réussis -1556

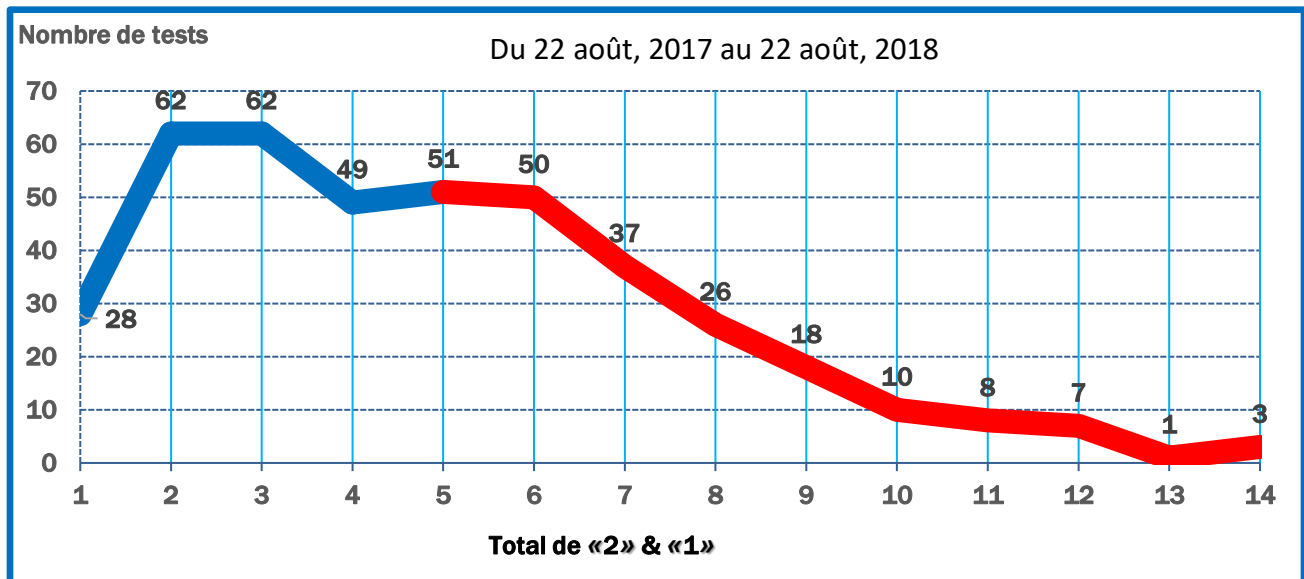


- 2) Les analyses des données des tests en vol indiquent également qu'un pourcentage élevé des tests en vol évalués avec un ou deux items ayant échoué incluent un nombre significatif d'items évalués avec un «2» indiquant des erreurs ou des écarts majeurs. Lors des reprises partielles, seuls les items précédemment échoués sont soumis à un nouveau test. En règle générale, aucune formation supplémentaire n'est entreprise pour traiter les points faibles identifiés précédemment par un «2».
- 3) Les occurrences de «1» et de «2» sur des tests en vol ayant échoué au moins un item sont énoncés sur le graphique ici dessous (avec au moins un « 1 »): (Les rapports sans « 2 » n'ont pas été comptés.)

Tests en vol Pilote privé - admissibles à une reprise partielle - Nationale

Profile d'occurrence de « 1 » et « 2 »

Total d'échecs au tests = 478



5.0 Nouvelle politique d'évaluation

- 1) Étant donné que l'article 408.18 du RAC ne traite pas de l'occurrence d'évaluations des «2» lors des tests en vol de la partie IV, une politique visant à résoudre le problème et à introduire une nouvelle conséquence pour les démonstrations de compétences médiocres comportant un nombre excessif de «2» lors des tests en vol est requis.
- 2) En plus des circonstances stipulées à l'article 408.18 du RAC en ce qui concerne les échecs du test en vol, si, au cours d'un test en vol, un candidat est évalué, un nombre combiné de «1» et / ou de «2» dépasse le nombre maximal indiqué dans le tableau ci-dessous pour le test en vol en cours, l'examineur mettra fin au test en vol et un nouveau test complet sera nécessaire après une formation supplémentaire pour traiter les points faibles identifiés. Le nombre de «2» autorisés est basé sur le nombre d'items d'un test en vol permettant d'atteindre l'équivalence à 70% ou plus.

Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger	Permit de pilote de loisir - avion	Licence de pilote privé (A)	Licence de pilote professionnel (A)	Licence de pilote privé (H)	Licence de pilote professionnel (H)	Qualification multimoteur (A)	Qualification de vol aux instruments et Contrôle des compétences de vol aux instruments
4	6	5	4	6	5	4	3

- 3) Si la politique proposée avait été en vigueur entre le 22 août 2017 et le 22 août 2018, le nombre total de tests en vol nécessitant une reprise complète du test en vol, en plus de ceux requis par les dispositions actuelles du 408.18, serait de 636 reprises complètes de tests en vol sur 3959 tests en vol PPL (A) et CPL (A) ou 16,1%.

6.0 Historique du document

- 1) Sans objet.

7.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

Sécurité et sûreté – Aviation civile – Division des normes
 Formation et licences de pilotes - AARTFE
 Téléphone : (613) 991-5667
 Courriel : wayne.chapin@tc.gc.ca

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires à :
 Centre de communications de l'Aviation civile
 Téléphone : 1-800-305-2059
 Courriel : services@tc.gc.ca

Document approuvé par

*Robert Sincennes
 Le directeur des normes
 Aviation civile, Transports Canada*