



**EXPLOITANTS D'HÉLICOPTÈRES**

**PROGRAMME DE FORMATION SPÉCIFIQUE**

**COMPAGNIE DÉTENTRICE**

---

## 0. GÉNÉRALITÉS

### 0.1 Table des matières et liste des pages en vigueur

<b>0. GÉNÉRALITÉS</b>	<b>PAGE</b>	<b>RÉVISION</b>	<b>DATE</b>
0.1 Table des matières et liste des pages en vigueur	i	2	2 décembre 2019
0.1 Table des matières et liste des pages en vigueur (suite)	ii	2	2 décembre 2019
0.2 Révisions	iii	2	2 décembre 2019
0.3 Exploitants détenteurs de ce manuel	iv	2	2 décembre 2019
0.4 Objet		2	2 décembre 2019
0.5 Approbation	v	2	2 décembre 2019
0.6 Durée de la formation	vi	2	2 décembre 2019
0.7 Certification de la formation	vii	2	2 décembre 2019
0.8 Transfert des compétences	viii	2	2 décembre 2019
<b>1. PRISE DE DÉCISION</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2 décembre 2019</b>
1.1 Formation au sol		2	2 décembre 2019
<b>2. VOL À VISIBILITÉ RÉDUITE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2 décembre 2019</b>
2.1 Formation au sol		2	2 décembre 2019
2.1 Formation au sol (suite)	3	2	2 décembre 2019
2.2 Formation en vol	4	2	2 décembre 2019
2.3 Évaluation		2	2 décembre 2019
<b>3. PERTE DE RÉFÉRENCE/VOILE BLANC</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2 décembre 2019</b>
3.1 Formation au sol		2	2 décembre 2019
3.2 Blanc intentionnellement		2	2 décembre 2019
3.3 Évaluation		2	2 décembre 2019
<b>4. TRAVAIL AUTOUR ET SOUS LES LIGNES ÉLECTRIQUES</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2 décembre 2019</b>
4.1 Formation au sol		2	2 décembre 2019
4.2 Formation en vol		2	2 décembre 2019
4.2 Formation en vol (suite)	7	2	2 décembre 2019
4.3 Évaluation	8	2	2 décembre 2019

**0. GÉNÉRALITÉS**

**0.1 Table des matières et liste des pages en vigueur**

<b>5. TRAVAIL À L'ÉLINGUE COURTE ET LONGUE</b>	9	2	2 décembre 2019
5.1 Formation au sol			
5.2 Formation en vol			
5.3 Évaluation			
<b>6. TRAVAIL AVEC PLEINE CHARGE</b>	10	2	2 décembre 2019
6.1 Formation au sol			
6.2 Formation en vol			
6.3 Évaluation	11	2	2 décembre 2019
<b>7. UTILISATION D'UNE HÉLISURFACE TEMPORAIRE (PAD)</b>	12	2	2 décembre 2019
Formation au sol			
Formation en vol			
Évaluation			
<b>8. TRAVAIL AÉRIEN SPÉCIFIQUE</b>	13	2	2 décembre 2019
8.1 Pour Hydro-Québec			
<b>ANNEXE A</b>			
<b>FORMATION SPÉCIFIQUE</b>	A-1	2	2 décembre 2019
<b>FORMATION SPÉCIFIQUE (SUITE)</b>	A-2	2	2 décembre 2019
<b>FORMATION SPÉCIFIQUE (SUITE)</b>	A-3	2	2 décembre 2019

## 0. GÉNÉRALITÉS

### 0.2 Révisions

Seulement l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) est autorisée à faire une révision dans ce Programme de formation spécifique. Sur réception d'une copie de révision, le détenteur de ce programme aura la responsabilité de s'assurer que celle-ci est bien insérée dans leur exemplaire du Programme de formation spécifique et que le tableau ci-dessous est complété.

RÉVISION		INSERTION	
NUMÉRO	DATE	DATE	PAR
1	30 septembre 2008		
2	2 décembre 2019	Novembre 2019	M. René Collin, Transport aérien Hydro-Québec

## **0. GÉNÉRALITÉS**

### **0.3 Compagnies détentrices de ce Programme**

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA) a conçu ce Programme de formation spécifique pour l'usage exclusif de ses membres qui sont des exploitants d'hélicoptères. Elle possède donc la copie originale de ce Programme.

La liste des exploitants détenteurs d'une copie de ce Programme est disponible en contactant l'AQTA dont les coordonnées sont :

Association québécoise du transport aérien  
Aéroport international Jean-Lesage  
600, 6<sup>e</sup> avenue de l'Aéroport  
Québec (Québec)  
G2G 2T5  
Téléphone : (418) 871-4635  
Télécopieur : (418) 871-8189  
[aqta@aqta.ca](mailto:aqta@aqta.ca)

## **0. GÉNÉRALITÉS**

### **0.4 Objet**

Ce Programme de formation spécifique des exploitants d'hélicoptères qui sont membres de l'AQTA donne des consignes uniformisées et est conçu de manière à ce que les candidats acquièrent et maintiennent les compétences nécessaires à l'exécution des tâches spécifiques qui leur sont confiées.

### **0.5 Approbation**

#### **0.5.1 Hydro-Québec**

Normalement et selon le type de travail qu'il doit effectuer, un pilote doit avoir entre 800 à 1 000 heures de vol total pour être autorisé à effectuer des tâches liées à un contrat entre son employeur et Hydro-Québec.

Toutefois, si un pilote à un minimum de 250 heures de vol total et qu'il possède toute la formation spécifique de l'annexe A de ce Programme, l'Hydro-Québec acceptera qu'il effectue les tâches liées à un contrat qu'elle aura octroyé à son employeur, à l'exception des travaux d'entretien et de patrouille de ligne.

L'AQTA a obtenu une lettre d'approbation d'Hydro-Québec pour ce Programme de formation spécifique. Toutefois, pour que cette lettre demeure valide, l'AQTA devra faire parvenir annuellement à l'Hydro-Québec une liste des compagnies membres de l'Association qui sont détentrices de ce programme ainsi que les noms, les numéros de licence et les qualifications acquises de chaque pilote formé à partir de ce programme.

## **0. GÉNÉRALITÉS**

### **0.5 Approbation**

#### **0.5.1 Hydro-Québec**

Malgré l'approbation obtenue par l'AQTA, Hydro-Québec se réserve certains droits soit de pouvoir en tout temps :

- a. demander à l'exploitant une liste des pilotes qualifiés par ce Programme ;
- b. effectuer chez l'exploitant une vérification des formulaires de Formation spécifique (annexe A) auxquels sont joints des copies des feuilles de carnets de vol des hélicoptères utilisés pour effectuer cette formation et les carnets de vol des pilotes;
- c. identifier certaines tâches qui seront proscrites pour un pilote ayant un total de moins de 800 heures de vol;
- d. retirer un pilote pendant une affectation.

### **0.6 Durée de la formation**

La durée totale de la formation doit être d'au minimum 10 heures de vol excluant l'élingue longue.

L'élingue longue doit être comptabilisée pour au moins 3 heures supplémentaires.

La formation n'a pas de durée de validité.

## 0. GÉNÉRALITÉS

### 0.7 Certification de la formation

Pour confirmer qu'un pilote possède la formation appropriée, un exploitant doit remplir le formulaire de « Formation spécifique » (annexe A) et joindre à ce dernier des copies des feuilles de carnets de vol des hélicoptères utilisés pour effectuer cette formation. Ces documents seront gardés dans le dossier de formation du pilote et une copie devra être expédiée à l'AQTA (voir 0.3) pour l'émission du certificat.

Sur réception du « Certificat de formation spécifique » émis par l'AQTA, ce document devra être signé par le pilote et le chef pilote. Puis, l'exploitant doit faire deux copies recto-verso du certificat dont une sera gardée dans le dossier du pilote et l'autre sera expédiée à l'AQTA. L'original du certificat doit être remis au pilote qui devra le présenter à quiconque en fera la demande.

Recto

Verso



**AQTA**  
Association québécoise  
du transport aérien

**CERTIFICAT DE  
FORMATION SPÉCIFIQUE**

\_\_\_\_\_  
Nom du pilote

\_\_\_\_\_  
No. licence



Par la présente, je certifie avoir reçu la formation indiquée au verso de ce certificat.

\_\_\_\_\_

Signature du pilote

\_\_\_\_\_

Date

**Le détenteur de ce certificat a suivi le Programme de formation spécifique de l'AQTA et il est donc qualifié pour :**

Le vol à visibilité réduite	X
La prise de décision (théorie)	X
La perte de réf. visuelle/Voile blanc	X
Le travail autour/sous les lignes élec.	X
Le travail à l'élingue courte/longue	X
Le travail avec pleine charge	X
L'hélicoptère temporaire (pad)	X
Le travail aérien spécifique:	X
Pour : HYDRO-QUÉBEC	X
Pour : _____	

\_\_\_\_\_

Signature du chef pilote

\_\_\_\_\_

Nom de la compagnie

## 0. GÉNÉRALITÉS

### 0.8 Transfert des compétences

La signature du chef pilote sur un formulaire de Formation spécifique et sur un Certificat de formation spécifique engage sa responsabilité ainsi que celle de son employeur. Donc, si le pilote a reçu cette formation, mais change d'employeur ce dernier doit lui émettre un nouveau certificat de formation. À cet effet, il faut :

- a) obtenir de l'AQTA, une copie du formulaire de Formation spécifique du pilote et de feuilles de carnets de vol des hélicoptères utilisés pour effectuer sa formation;
- b) vérifier que les qualifications obtenues par le pilote sont bien conformes à leur exploitation et faire parvenir une lettre à l'AQTA à cet effet;
- c) demander à l'AQTA d'émettre un nouveau Certificat de formation pour ce pilote.



## 1. PRISE DE DÉCISION

- 1.1 La formation au sol** est structurée et a une durée de 8 heures sensibilise le pilote aux facteurs humains liés à la prise de décision. Il est un préalable absolu au vol à visibilité réduite c'est-à-dire moins de 1 mille statutaire, mais plus de ½ mille statutaire.

Autrefois, lors d'enquêtes d'accidents et de quasi-accidents d'aéronefs, on en attribuait souvent la cause à « l'erreur du pilote ». Même si ce diagnostic s'avérait exact, il n'était pas d'un grand secours pour prévenir d'autres accidents. C'est seulement depuis peu que les enquêteurs ont commencé à se demander pourquoi premièrement les pilotes commettent une erreur. On s'est très vite aperçu que de mauvaises décisions en étaient souvent la cause et on a compris que, si on pouvait enseigner aux pilotes comment prendre de meilleures décisions, ils seraient aptes à voler en toute sécurité.

Les pilotes peuvent prendre de meilleures décisions en étudiant le processus de prise de décision et les facteurs qui influencent la prise de décision. Il faut aussi reconnaître les attitudes jouant un rôle dans la prise de bonne décision et connaître les remèdes ou les antidotes à ces attitudes.

## 2. VOL À VISIBILITÉ RÉDUITE

### 2.1 La formation au sol doit porter sur les 15 sujets suivants :

- 2.1.1 Lorsque les conditions météorologiques exigent un vol dans des conditions de visibilité réduite, le pilote doit voler à une vitesse et une hauteur qui lui permettent de voir et d'éviter les obstacles ;
- 2.1.2 Le pilote doit lorsque possible, éviter tout secteur de visibilité réduite et effectuer son vol dans des conditions moins marginales. S'il a des doutes, il ne doit pas hésiter à faire demi-tour ;
- 2.1.3 S'assurer et prévoir que l'appareil a une réserve de puissance suffisante pour effectuer un arrêt soudain avec reprise de vol, ou un virage sous translation selon la configuration de l'appareil ;
- 2.1.4 Le pilote doit porter une attention particulière lorsqu'il vole par temps pluvieux. La pluie qui s'écoule sur le pare-brise de l'hélicoptère crée une erreur de réfraction qui fait paraître les objets plus bas que leur hauteur réelle ;
- 2.1.5 Par conditions de visibilité réduite en hiver, le voile blanc est un phénomène très courant. Le pilote doit donc suivre une route qui lui fait éviter les grandes étendues blanches. De plus, de bons points de repère au sol sont nécessaires lorsque le vol s'effectue dans des conditions de chasse-neige dues au vent ou au souffle du « rotor » de l'appareil ;
- 2.1.6 Dans tous les cas, le pilote doit toujours prendre la décision de suivre la route la plus sécuritaire même si cela implique des heures supplémentaires ;
- 2.1.7 Tout vol par visibilité réduite doit être effectué le jour seulement. Le manque de luminosité rend la perception des objets très difficile ;

2.1.8 Le pilote doit faire des rapports fréquents de position et garder une veille radio sur la fréquence appropriée ;

## 2. VOL À VISIBILITÉ RÉDUITE

2.1.9 Le pilote doit modifier sa route et lorsque possible il doit aviser la base d'exploitation ou la station d'information de vol appropriée du changement de route et de son H.E.A. à destination ;

2.1.10 Les vols par visibilité réduite doivent parfois se faire à vitesse réduite. Cela a pour effet de prolonger la durée du vol. Le pilote devra prévoir la quantité de carburant nécessaire ;

2.1.11 Le pilote doit planifier son vol en fonction de la nature du terrain au cas où la visibilité se détériorerait rapidement. Par exemple : un sol complètement couvert d'arbres rendrait un atterrissage très difficile ;

2.1.12 Le pilote devrait toujours savoir la vitesse et la direction du vent et connaître les difficultés qu'il pourrait rencontrer si le vent venait à changer ou s'il avait à faire demi-tour. Par exemple : performances accrues par vent de face versus performances réduites par vent arrière; faire un virage à 180° par vent arrière demande plus d'espace que par vent de face ;

2.1.13 De façon à mieux planifier le vol, le pilote doit connaître la météo courante pour l'endroit et la période de vol prévus ;

2.1.14 De façon à compenser les facteurs mentionnés précédemment et à aider les pilotes à prendre la bonne décision (continuer ou faire demi-tour), les compagnies devront établir une vitesse minimale pour chaque type d'appareil qu'ils opèrent. Exemple : Bell-206 40mph. Ainsi, si en poursuivant sa route le pilote devait réduire sa vitesse (à cause de visibilité réduite) en deçà de la vitesse minimale il devra changer de route, faire demi-tour ou atterrir à un endroit sécuritaire ;

2.1.15 Il en revient au pilote commandant de bord de prendre la décision finale d'entreprendre ou de poursuivre un vol dans des conditions de visibilité réduite.

## **2. VOL À VISIBILITÉ RÉDUITE**

**2.2 La formation en vol** doit être d'une durée minimale de 0.3 heure et comprendre les exercices suivants :

2.2.1 Vol à basse altitude et vitesse réduite par vent traversier et par vent arrière incluant les virages et les demi-tours ;

2.2.2 Manœuvre d'évitement d'obstacles à basse altitude ;

2.2.3 Manœuvre de décélération rapide.

### **2.3 Évaluation :**

L'évaluation du candidat est fondée sur la capacité du candidat à :

2.3.1 Établir l'hélicoptère sur une route ou suivre un repère géographique convenable lui permettant d'arriver à la destination de décollage ;

2.3.2 Prévoir l'heure d'arrivée avec suffisamment de précision pour que le vol se déroule comme prévu ;

2.3.3 Démontrer sa capacité à piloter en toute sécurité à basse altitude sans excéder les limites spécifiées par le fabricant, notamment en référence au tableau hauteur-vitesse et en respectant l'article 602.15 du RAC.

### **3. PERTE DE RÉFÉRENCE VISUELLE/VOILE BLANC**

L'hiver, certaines conditions de vol sont particulièrement dangereuses. Celles-ci peuvent entraîner les pilotes dans une situation de perte totale de référence visuelle dont l'issue peut être catastrophique. Les pilotes doivent connaître ces situations et les redouter.

#### **3.1 La formation au sol doit porter sur :**

- 3.1.1 les conditions créant cette situation;
- 3.1.2 les endroits à éviter (grand lac, réservoir, etc.) par contournement ;
- 3.1.3 les techniques d'atterrissage/décollage dans ces conditions, soient :
  - a. le choix de l'endroit offrant des références ;
  - b. les décollages et atterrissages sans stationnaires ;
  - c. les techniques de nettoyage en stationnaire.

#### **3.2 Blanc intentionnellement**

### **3.3 Évaluation**

Cet exercice est évalué au cours d'opération en zone restreinte. Le candidat doit démontrer sa compétence en effectuant la manœuvre de manière appropriée, soit :

- 3.3.1 en choisissant des endroits sécuritaires ;
- 3.3.2 en effectuant selon la marge de puissance disponible, une technique de balayage ou de sans stationnaire appropriée ;
- 3.3.3 en refusant de survoler un endroit n'offrant pas de repère visuel suffisant.

## **4. TRAVAIL AUTOUR ET SOUS DES LIGNES ÉLECTRIQUES**

L'objectif ici est de démontrer comment on manœuvre près des lignes électriques et sous ces lignes et de rappeler quelques consignes de sécurité.

### **4.1 Blanc intentionnellement**

### **4.2 La formation en vol doit comprendre les éléments suivants :**

- 4.2.1 La distance entre l'hélicoptère et la ligne et le balisage :
  - a. celle-ci devra être suffisante pour assurer la sécurité du vol
  - b. en utilisant une vitesse respectant la courbe hauteur-vitesse ;
  - c. en considérant l'environnement : le reflet, le vent, les rabattants et les balises.
- 4.2.2 Le sens du déplacement semblable au code routier, soit à droite de la ligne.
- 4.2.3 Le choix du point d'approche :



- a. en effectuant le circuit d'inspection approprié, déterminer le point d'approche qui offre un endroit sécuritaire. Ce sera habituellement près d'un pylône, car c'est à cet endroit que les câbles sont les plus hauts. De plus, la base du pylône sert de référence visuelle à l'approche ;
- b. noter que le point d'approche et la surface d'atterrissage ne sont pas nécessairement les mêmes.

4.2.4 L'approche :

- a. En général, l'approche n'est pas nécessairement orientée face au vent. Le pilote doit prévoir une marge de puissance plus grande ;
- b. Il faut aussi tenir compte de la présence des obstacles et du travail hors effet de sol sur cette marge de puissance.

4. TRAVAIL AUTOUR ET SOUS DES LIGNES ÉLECTRIQUES

**4.2 La formation en vol**

4.2.5 La circulation sous les fils; il arrive souvent que le point d'approche ne convienne pas à l'atterrissage et qu'il faille se déplacer.

4.2.6 Le décollage et le départ interrompu; choisir le type de décollage approprié à l'environnement.

La formation doit également sensibiliser sur les éléments suivants :

4.2.7 Les candidats doivent être conscients que ce genre de travail amène à côtoyer de près les zones d'insécurité du diagramme hauteur-vitesse, donc que le pilote doit toujours être à la recherche d'un endroit propice à l'atterrissage en cas d'urgence ;

4.2.8 Le candidat doit utiliser à son avantage les particularités du relief. Il est plus facile d'effectuer un décollage vers une pente descendante que vers des obstacles. À cette

fin, le travail près et sous les lignes électriques devrait s'effectuer en région montagnaise.

#### 4. TRAVAIL AUTOUR ET SOUS DES LIGNES ÉLECTRIQUES

##### 4.3 Évaluation :

- 4.3.1 Pour l'inspection de lignes; que le candidat évolue à une vitesse, une hauteur, une distance favorisant la nature du travail et respectant la sécurité.
- 4.3.2 Pour la reconnaissance, le candidat doit démontrer ses capacités à :
- faire une reconnaissance à une altitude et une vitesse de sécurité, et d'une manière telle qu'il peut effectivement inspecter la zone et ses environs ;
  - évaluer la vélocité du vent et des rabattants ; et
  - s'assurer qu'il dispose de la puissance suffisante pour l'opération envisagée.
- 4.3.3 Le candidat doit effectuer une approche sécuritaire avec un minimum de délai en :
- choisissant la direction pour l'approche en fonction du terrain, du vent et des conditions météorologiques ; et
  - contrôlant la vitesse vers l'avant et le taux de descente ne nécessitant pas de changement brusque de l'assiette ni du régime.
- 4.3.4 Durant les manœuvres, le candidat doit :
- démontrer une technique sûre ; et
  - utiliser les commandes avec souplesse et précision.
- 4.3.5 Pour le départ, le candidat doit effectuer un départ efficace et sécuritaire sans délai en :
- effectuant les vérifications appropriées en vol stationnaire ; et
  - en utilisant à profit le terrain disponible, le vent, les conditions météorologiques et les capacités de l'aéronef.
- 4.3.6 Pour le départ interrompu, le candidat doit démontrer ses capacités à :
- exécuter les procédures requises en toute sécurité sans excéder les limites du fabricant ; et

- b. établir l'hélicoptère en vol stationnaire ou atterrir selon le cas en toute sécurité.

## 5. TRAVAIL À L'ÉLINGUE (COURTE OU LONGUE)

### 5.1

et

**5.2 La formation au sol et en vol** du candidat a pour but qu'il puisse démontrer sa capacité à :

- a. déterminer, en fonction de graphiques, tableaux, devis, masses, qu'il respecte les limites de l'hélicoptère ;
- b. « Briefer » le personnel d'assistance au sol ;
- c. choisir le matériel d'élingage approprié ;
- d. utiliser le matériel d'élingage de manière appropriée ;
- e. exécuter les phases d'accrochage, de décollage, de vol, d'approche et d'atterrissage et de largage en utilisant les techniques de vol normales et d'urgence.

Note : Cette formation doit comprendre le vol avec charge maximale.

### 5.3 Évaluation

5.3.1 Le candidat doit montrer qu'il possède une connaissance pratique des performances et des limites de l'hélicoptère.

L'évaluation est fondée sur le respect, démontré par le candidat, des méthodes et des techniques de vol appropriées en ce qui a trait à toutes les phases d'un travail d'élingage.

**6. TRAVAIL AVEC PLEINE CHARGE**

Le candidat doit connaître la performance de son hélicoptère lorsqu'il évolue avec la charge maximum autorisée (G.W.).

**6.1 La formation au sol** doit porter sur :

- 6.1.1 la rédaction de masse et centrage appropriée ;
- 6.1.2 la distribution des charges cabines et soutes ;
- 6.1.3 l'arrimage du fret.

**6.2 La formation en vol** doit porter sur :

- 6.2.1 le décollage et l'atterrissage par vent traversier et arrière ;
- 6.2.2 l'opération dans des zones exigües et la prise de décision par rapport à sa faisabilité ;
- 6.2.3 les procédures d'urgence ;
- 6.2.4 les pannes moteur et l'autorotation ;
- 6.2.5 le vol avec un centre de gravité près des limites latérales.

Cette formation peut être donnée en même temps que la plupart des exercices précédents (visibilité réduite, élingue, lignes électriques, pads, etc.)

**6. TRAVAIL AVEC PLEINE CHARGE**

**6.3 Évaluation**

Le candidat doit :

- 6.3.1 rédiger un devis de masse et centrage approprié ;
- 6.3.2 effectuer le chargement et l'arrimage du fret de manière appropriée en respectant les limites structurales de l'hélicoptère ;
- 6.3.3 effectuer toutes les phases d'un vol opérationnel chargé en respectant la législation en vigueur et les limites de l'hélicoptère d'une manière sécuritaire.

## 7. UTILISATION D'UNE HÉLISURFACE TEMPORAIRE (PAD)

L'utilisation d'un pad d'atterrissage/décollage s'avère particulièrement difficile si un pilote ne l'a jamais effectuée.

### 7.1

et

**7.2 La formation au sol et en vol** incombe donc à l'employeur afin de s'assurer que le pilote a la compétence nécessaire pour :

- a. évaluer la qualité d'une hélisurface temporaire (pad) ;
- b. donner des instructions pour l'aménagement d'une hélisurface d'été ou d'hiver en fonction de la nature de l'environnement et de la qualité de la surface ;
- c. manœuvrer adéquatement sur de telles constructions.

Cet exercice se jumelle aux autres exercices assez facilement.

### 7.3 Évaluation

Le pilote doit :

- 7.3.1 juger adéquatement de la qualité de la surface ;
- 7.3.2 faire l'approche, l'atterrissage et le décollage de façon adéquate.

## 8. TRAVAIL AÉRIEN SPÉCIFIQUE

### 8.1 Pour Hydro-Québec (Théorie)

Le pilote désigné devrait recevoir des consignes diverses sur les opérations de vol chez Hydro-Québec.

Nous savons tous que la connaissance du client aide beaucoup le pilote dans ses rapports avec le client. Il en est de même avec le client puisque généralement, il a des préférences ou doléances envers certains pilotes.

Il faudrait donc que les compagnies et Hydro-Québec favorisent l'introduction au travail de ses pilotes.

La formation doit porter sur :

- a. la nature du travail ;
- b. les objectifs, les conditions, les minimums ;
- c. la documentation à remplir ;
- d. l'environnement de travail (isolement, facilités, etc.).

Une visite de l'entreprise, la visite d'un chantier en construction, un stage en vol, etc. sont toutes des moyens pour arriver à ces fins.



**ANNEXE A. FORMATION SPÉCIFIQUE**

<b>NOM DU PILOTE :</b>	
<b>NO. DE LICENCE :</b>	
<b>NB TOTAL D'HEURES DE VOL :</b> (Min. 250 h)	

**NOTE :** En signant dans la colonne appropriée, le formateur certifie qu'il a donné au pilote la formation mentionnée et que celui-ci a satisfait les exigences requises par cette qualification. Ce formulaire et des copies des feuilles de carnets de vol des hélicoptères utilisées pour effectuer cette formation doivent être gardés dans le dossier du pilote et une copie de ces documents doit être expédiée à l'AQTA pour l'émission du certificat.

1.	PRISE DE DÉCISION	DATE	DURÉE	FORMATEUR
1.1	La formation au sol (8 heures)			
<b>2.</b>	<b>VOL À VISIBILITÉ RÉDUITE</b>			
2.1	La formation au sol			
2.2	La formation en vol			
2.3	Évaluation (Capacité du candidat à :)			
2.3.1	Établir l'hélicoptère sur une route ou suivre un repère géographique convenable lui permettant d'arriver à la destination de décollage			
2.3.2	Prévoir l'heure d'arrivée avec suffisamment de précision pour que le vol se déroule comme prévu			
2.3.3	Démontrer sa capacité à piloter en toute sécurité à base altitude sans excéder les limites spécifiées par le fabricant, notamment en référence au tableau hauteur-vitesse et en respectant l'article 602.15 du RAC			
<b>3.</b>	<b>PERTE DE RÉFÉRENCE VISUELLE/VOILE BLANC</b>			
3.1	La formation au sol			
3.2	Blanc intentionnellement	-		-
3.3	Évaluation (Cet exercice est évalué au cours d'opération en zone restreinte. Le candidat doit démontrer sa compétence en effectuant la manœuvre de manière appropriée, soit):			
3.3.1	en choisissant des endroits sécuritaires			
3.3.2	en effectuant selon la marge de puissance disponible, une technique de balayage ou de sans stationnaire appropriée			
3.3.3	en refusant de survoler un endroit n'offrant pas de repère visuel suffisant			

ITEM	OBSERVATION

**RÉVISION :** 2

**DATE :**

**PAGE :** A-1

2 décembre 2019

RÉVISION  
NO. :


4.	TRAVAIL AUTOUR ET SOUS DES LIGNES ÉLECTRIQUES	DATE	DURÉE	FORMATEUR
4.1	Blanc intentionnellement	-		-
4.2	La formation en vol			
4.3	Évaluation :			
4.3.1	Pour l'inspection de lignes; que le candidat évolue à une vitesse, une hauteur, une distance favorisant la nature du travail et respectant la sécurité			
4.3.2	Pour la reconnaissance, le candidat doit démontrer ses capacités à :			
	a. faire une reconnaissance à une altitude et une vitesse de sécurité, et d'une manière telle qu'il peut effectivement inspecter la zone et ses environs			
	b. évaluer la vélocité du vent et des rabattants ; et			
	c. s'assurer qu'il dispose de la puissance suffisante pour l'opération envisagée.			
4.3.3	Le candidat doit effectuer une approche sécuritaire avec un minimum de délai en :			
	a. choisissant la direction pour l'approche en fonction du terrain, du vent et des conditions météorologiques			
	b. contrôlant la vitesse vers l'avant et le taux de descente ne nécessitant pas de changement brusque de l'assiette ni du régime.			
4.3.4	Durant les manœuvres, le candidat doit :			
	a. démontrer une technique sûre ; et			
	b. utiliser les commandes avec souplesse et précision.			
4.3.5	Pour le départ, le candidat doit effectuer un départ efficace et sécuritaire sans délai en :			
	a. effectuant les vérifications appropriées en vol stationnaire ; et			
	b. en utilisant à profit le terrain disponible, le vent, les conditions météorologiques et les capacités de l'aéronef			
4.3.6	Pour le départ interrompu, le candidat doit démontrer ses capacités à :			
	a. exécuter les procédures requises en toute sécurité sans excéder les limites du fabricant ; et			
	b. établir l'hélicoptère en vol stationnaire ou atterrir selon le cas en toute sécurité			

ITEM	OBSERVATION


5.	TRAVAIL À L'ÉLINGUE (COURTE OU LONGUE)	DATE	DURÉE	FORMATEUR
5.1	La formation au sol			
5.2	La formation en vol			
5.3	Évaluation			
5.3.1	Le candidat doit montrer qu'il possède une connaissance pratique des performances et des limites de l'hélicoptère. L'évaluation est fondée sur le respect, démontré par le candidat, des méthodes et des techniques de vol appropriées en ce qui a trait à toutes les phases d'un travail d'élingage.			
6.	TRAVAIL AVEC PLEINE CHARGE			
6.1	La formation au sol			
6.2	La formation en vol			
6.3	Évaluation (Le candidat doit :)			
6.3.1	rédiger un devis de masse et centrage approprié			
6.3.2	effectuer le chargement et l'arrimage du fret de manière appropriée en respectant les limites structurales de l'hélicoptère			
6.3.3	effectuer toutes les phases d'un vol opérationnel chargé en respectant la législation en vigueur et les limites de l'hélicoptère d'une manière sécuritaire			
7.	UTILISATION D'UNE HÉLISURFACE TEMPORAIRE (PAD)			
7.1	La formation au sol			
7.2	La formation en vol			
7.3	Évaluation (du candidat à) :			
7.3.1	juger adéquatement de la qualité de la surface			
7.3.2	faire l'approche, l'atterrissage et le décollage de façon adéquate			
8.	TRAVAIL AÉRIEN SPÉCIFIQUE			
8.1	Pour Hydro-Québec (Théorie)			
	a. la nature du travail			
	b. les objectifs, les conditions, les minimums			
	c. la documentation à remplir ;			
	d. l'environnement de travail (isolement, facilités, etc.).			

ITEM	OBSERVATION

**SIGNATURE DU PILOTE**  
qui certifie ainsi avoir bien reçu la formation  
susmentionnée.

**SIGNATURE DU CHEF PILOTE**  
qui certifie ainsi que toute la formation susmentionnée a  
été donnée par un formateur qualifié à cet effet.