



APPROVED CHECK PILOT (ACP) AND AQPE EVALUATOR (AQPE) MONITOR REPORT

For ACP training only. Please visit www.tc.gc.ca for the latest form.

ACP / AQPE CANDIDATE		
Licence Number	Name	
Address		
Telephone number (999-999-9999)	Email	
TC Affiliation <input type="radio"/> None <input type="radio"/> Delegate <input type="radio"/> CASI		Transport Canada Region
Operator / Training Unit		Operator Base <input type="checkbox"/> N/A
Present Authorities <input type="checkbox"/> ACP (Type A) <input type="checkbox"/> ACP (Type B) <input type="checkbox"/> AQPE (Type O) <input type="checkbox"/> AQPE (Type V) <input type="checkbox"/> AQPE (Type E) <input type="checkbox"/> None		
Monitor Type <input type="radio"/> Initial <input type="radio"/> Recurrent <input type="radio"/> Requalification <input type="radio"/> Revision		Valid to Date (Last Monitor) (yyyy-mm-dd)
Valid Medical <input type="radio"/> Verified (confirm) <input type="radio"/> Simulator Only		
Authority Sought <input type="radio"/> ACP (Type A) <input type="radio"/> ACP (Type B) <input type="radio"/> AQPE (Type O) <input type="radio"/> AQPE (Type V) <input type="radio"/> AQPE (Type E)		
MONITORING ACP / AQPE		
Licence Number	TC Affiliation <input type="radio"/> Delegate <input type="radio"/> CASI	
Name		
CHECK EVENT		
Type <input type="radio"/> PPC <input type="radio"/> Line Check <input type="radio"/> LOE <input type="radio"/> MPV <input type="radio"/> MTV		CARs Subpart <input type="radio"/> 702 <input type="radio"/> 703 <input type="radio"/> 704 <input type="radio"/> 705
Aircraft Type		
Simulator ID	Flight Time (0.0)	Date of Monitor Check (yyyy-mm-dd)
Aircraft Registration	Flight Time (0.0)	Date of Monitor Check (yyyy-mm-dd)
Pilot One Licence Number	Pilot One Name	
Pilot Two Licence Number	Pilot Two Name	

EVALUATION	
Flight Check Briefing	
Grade	Comment
<input type="radio"/> 4	
<input type="radio"/> 3	
<input type="radio"/> 2	
<input type="radio"/> 1	
<input type="radio"/> Not Observed	
In Flight Assessment	
Grade	Comment
<input type="radio"/> 4	
<input type="radio"/> 3	
<input type="radio"/> 2	
<input type="radio"/> 1	
<input type="radio"/> Not Observed	
Flight Check Debriefing	
Grade	Comment
<input type="radio"/> 4	
<input type="radio"/> 3	
<input type="radio"/> 2	
<input type="radio"/> 1	
<input type="radio"/> Not Observed	
Administration	
Grade	Comment
<input type="radio"/> 4	
<input type="radio"/> 3	
<input type="radio"/> 2	
<input type="radio"/> 1	
<input type="radio"/> Not Observed	
Knowledge and Professional Conduct	
Grade	Comment
<input type="radio"/> 4	
<input type="radio"/> 3	
<input type="radio"/> 2	
<input type="radio"/> 1	
<input type="radio"/> Not Observed	

General Comments

RESULTS

General Assessment <input type="radio"/> Successful <input type="radio"/> Unsuccessful	Recommended Validity Period <input type="radio"/> 24 months <input type="radio"/> 12 months	New Valid to Date (yyyy-mm-dd)
---	--	--------------------------------

<input type="checkbox"/> I confirm that the information in this report is accurate and reflects my observation of events during the monitor check.	Signature
--	-----------



The following pages are outdated.
They are shown here for training purposes only.

**APPROVED CHECK PILOT (ACP)
MONITOR REPORT**

**RAPPORT DE CONTRÔLE DE PILOTE
VÉRIFICATEUR APPROUVÉ (PVA)**

Report applicable to the following types Rapport applicable aux types suivants	File Numbers - Dossier Numéros
	Flight Date (yyyy-mm-dd) - Date du vol (aaaa-mm-jj)
	Aircraft Type - Type d'aéronef
	Registration - Immatriculation

<input type="checkbox"/> Line Check Vérification en ligne	<input type="checkbox"/> Pilot Proficiency Check Contrôle de la compétence de pilote	Flight Time - Temps de vol
Approved Check Pilot (ACP) - Pilote vérificateur approuvé (PVA)		Medical Exam Date (yyyy-mm-dd) - Date de l'examen médical (aaaa-mm-jj)
Company - Compagnie	Base	Candidate - Candidat(e)
TC Inspector - Inspecteur TC	Licence	Licence

MARKING GUIDE GUIDE D'ÉVALUATION	1 Below Standard Sous le standard	2 Basic Standard Standard de base	3 Standard Standard	4 Above Standard Au-dessus du standard	NO Not Observed Non observé
---	--------------------------------------	--------------------------------------	------------------------	---	--------------------------------

Comments required for each "1" or "2" assessment - Commentaires nécessaires pour chaque évaluation «1» et «2»

PRE-FLIGHT BRIEFING EXPOSÉ AVANT LE VOL	a. Content Adequacy Contenu adéquat			
	b. Clarity Clarté			
	c. Rapport with Candidate Rapport avec le/la candidat(e)			
SCOPE OF FLIGHT CHECK PORTÉE DE LA VÉRIFICATION EN VOL	a. Use of Questions Recours aux questions			
	b. Required Items Covered Détails nécessaires couverts			
	c. Relative to Briefing Concernant l'exposé			
CONDUCT OF FLIGHT CHECK CONDUITE DE LA VÉRIFICATION EN VOL	a. Standard Procedures Procédures normales			Outdated
	b. Relative to Briefing Concernant l'exposé			
	c. Rapport with Candidate Rapport avec le/la candidat(e)			
POST FLIGHT BRIEFING COMPTE RENDU DE VOL	a. Content Adequacy Contenu adéquat			
	b. Relative to Flight Check Concernant la vérification en vol			
	c. Coverage - Strengths/Weaknesses Rapport des points forts ou faiblesses			
FLIGHT CHECK REPORT RAPPORT DE LA VÉRIFICATION EN VOL	a. Coverage - Strengths/Weaknesses Rapport des points forts ou faiblesses			
	b. Content - General Contenu général			
	c. Assessment - Validity Validité de l'évaluation			

General Comments - Observations générales	General Assessment - Évaluation générale
	<input type="checkbox"/> Pass Réussite <input type="checkbox"/> Fail Échec

ACP Monitor Valid To Control du PVA Valid jusqu'au	_____	Outdated
yyyy-mm-dd aaaa-mm-jj		Inspector - Commercial and Business Aviation - Inspecteur - Aviation commerciale et d'affaires

PRE-FLIGHT BRIEFING

CONTENT ADEQUACY

4. The content of the briefing covered every item of the pre flight briefing missing none.
3. The content of the briefing was adequate any omissions would not impact on the check ride.
2. The content of the briefing missed one significant item that could have impacted on the successful completion of the check ride. The inspector may have to intervene.
1. The ACP missed several significant items of the briefing. The check ride cannot continue as briefed. The inspector has to intervene.

CLARITY

4. The briefing was clear concise and to the point. The briefing flowed logically. The candidate knew exactly what was required of him.
3. The briefing is adequate. The information was presented in a reasonable sequence. The ACP repeated himself at times.
2. The briefing is lacking in clarity but not sufficiently to jeopardise the check-ride. The briefing is out of sequence and may be confusing. The ACP assumes the candidate knows more than he really does.
1. The briefing is too short, unclear or takes an excessive amount of time to accomplish. The instructions are confusing. The ACP is unsure of himself creating confusion. The check ride could not be accomplished as briefed.

RAPPORT WITH CANDIDATE

4. The ACP was able to put the candidate at ease through the briefing. The ACP displayed a high level of professionalism.
3. The candidate displays no serious apprehension. The ACP is able to make the candidate relax. The ACP's manners are conducive to a positive checking atmosphere.
2. Although the inspector believes the ACP does not cause, the candidate is nervous and the ACP makes little effort or is unable to make the candidate at ease. The ACP's demeanour is lacking somewhat.
1. The ACP's manners have a negative impact on the candidate. The inspector believes that the candidate may fail due to nervousness. The ACP displays lack of professionalism.

SCOPE OF FLIGHT CHECK

USE OF QUESTIONS

4. Questions asked were relevant and sufficiently challenging to ensure the candidate had the knowledge required to accomplish his flying duties. The ACP has a thorough understanding of the aircraft systems.
3. Questions asked mostly covered relevant areas and tested the candidate's knowledge. The ACP knows the aircraft systems well enough to explain them to the candidate.
2. Questions asked largely touch on required knowledge but would not be very challenging. Some questions are off topic. When challenged, the ACP has difficulty explaining systems. The Inspector may ask a supplemental question to verify the candidate's knowledge.
1. Questions asked do not ascertain the candidate's knowledge of the aircraft or procedures. The ACP is not sufficiently knowledgeable of the aircraft to conduct the ride. The inspector has to ask the candidate several more questions.

REQUIRED ITEMS COVERED

4. The ACP covered all required items for the briefing logically, missing or omitting none.
3. The ACP covered all items but not necessarily logically and perhaps adding unnecessary ones.
2. The ACP missed one briefing item that did not negatively affect the check ride or remembered and recovered during the check ride. The order did not follow logically.
1. The ACP missed a briefing item that would critically affect the check ride. The inspector intervened to ensure the completion of the ride.

RELATIVE TO BRIEFING

4. All briefed items were related to the check-ride.
3. Some minor variances from the ideal.
2. The ACP digressed from the topic at hand or decides to teach during the briefing.
1. The ACP significantly departs from the subject. The inspector has to refocus the briefing.

CONDUCT OF FLIGHT CHECK

STANDARD PROCEDURES

4. The ACP conducts the ideal check ride in an efficient manner, setting an appropriate pace for the sequence of events and missing none. The check ride is a true representation of the pilot's ability.
3. The ACP conducts a good check ride within a reasonable amount of time. The pace and sequence of events leave some room for improvement. No schedule items are missed. The scripted PPC is followed closely. The check ride is a fair examination of the pilot's skills.
2. The check ride is much longer or shorter than normally should have been. A sequence is repeated or a sequence is not repeated when in the opinion of the inspector it could have been otherwise. An important schedule item is missed but the ACP recognizes the error and corrects. The ACP momentarily deviates from the scripted PPC.
1. The flight is rushed or excessively long. Sequences are repeated for no apparent or inappropriate reason. In the opinion of the inspector, a sequence should be repeated but isn't. Schedule items are omitted from the exercise or the ACP fails to follow the scripted PPC. The overall check ride is too easy and does not sufficiently test the candidate. The check ride is unrealistically hard. The inspector intervenes to make sure the ride is completed to standard. The candidate is prematurely assessed a fail. The candidate fails a sequence but is allowed to continue the check ride.

RELATIVE TO BRIEFING

4. The check ride is conducted according to the briefing, following the PPC schedule.
3. The check ride generally follows as briefed but changes are made to the sequence of events. The PPC schedule is adhered to.

2. The ACP significantly changes the profile from the briefed one. The candidate is unsure of what is requested of him. There is some confusion as to what is expected of the candidate. The change from the briefed sequence of events might have affected the candidate's performance. The ACP has to apply a wider tolerance for error because of confusion.

1. The ACP cannot conduct the check ride as briefed. There are numerous changes on the fly. The check ride is confusing and bears little resemblance to a realistic scenario. The inspector has to intervene to complete the check ride. The candidate's performance is negatively affected by the ACPs changes to the planned check ride.

RAPPORT WITH CANDIDATE

4. The candidate was at ease through the flight. The ACP displayed a high level of professionalism.
3. The candidate displays no significant nervousness. The ACP is able to make the candidate relax. The ACP's manners are conducive to a positive checking atmosphere.
2. The candidate is nervous and the ACP makes little effort or is unable to make the candidate at ease. The ACP teaches or coaches during the flight. The ACP is helping the candidate more than he should. The ACP's demeanour is lacking somewhat.
1. The ACP's manners have a negative impact on the candidate. The inspector believes that the candidate may fail due to nervousness. The ACP displays lack of professionalism.

POST FLIGHT BRIEFING

CONTENT ADEQUACY

4. The debrief was in accordance with the ACP manual, highlighting all strengths and weaknesses accurately. The debrief length was appropriate to the performance.
3. The ACP followed the debriefing procedures with minor variations. The major strengths and weaknesses were identified. The debriefing length was adequate.
2. The ACP deviated from the prescribed format but was able to cover all items. The debrief length could be better adjusted for the candidate's performance.
1. The debrief lacked structure, did not follow the ACP manual. The debrief length was not appropriate for the candidate's performance

RELATIVE TO FLIGHT CHECK

4. All items covered were strictly related to the flight. Debriefing points were related to identifiable issues and not pilot techniques. No new areas were introduced or taught.
3. All Items covered were relevant to the flight. Debriefing points were mostly related to identifiable issues.
2. Some items covered do not relate to the check ride. The ACP debriefs his preferred pilot technique rather than commenting on a factual issue. The ACP teaches during the post flight briefing.
1. Several items in the post flight brief are not relevant to the check ride. The ACP confuses preferred pilot technique with factual issues. The ACP enters into a protracted argument with the candidate on the validity of the ratings assessed.

COVERAGE - STRENGTHS/WEAKNESSES

4. The entire performance of the candidate is accurately assessed. All strengths and weaknesses are correctly identified and evaluated
3. The ACP missed very little, or one or two minor items are not observed. All critical 1 and 2 items are correctly evaluated and the overall assessment of the candidate would not be affected.
2. A few minor items are missed or not observed. All critical 1 and 2 items are correctly evaluated but the overall assessment of the candidate could potentially be affected.
1. Several items or one major item was missed. The ACP fails to debrief level 1 or 2 items. The ACP incorrectly assesses a 1 as a 2 or 3. The ACP's overall rating does not reflect the candidate's performance

FLIGHT CHECK REPORT

COVERAGE - STRENGTHS /WEAKNESSES

4. All strengths and weaknesses are correctly entered on the report and clearly supported where required.
3. All strengths and weaknesses are correctly entered on the report but the supporting comments may not be perfectly clear.
2. All strength and weaknesses are entered on the report but one required supporting comment was missed or ineffective.
1. The ACP did not record all weaknesses or strengths. Supporting comments are not effective or do not correspond to the rating given

CONTENT - GENERAL

4. The entire form is filled out correctly and clearly without any error or omission.
3. No item is missing or written that might require clarification.
2. The ACP missed one item that could preclude the form being scanned properly.
1. The ACP missed several items on the form or incorrectly transcribed a rating.

ASSESSMENT - VALIDITY

4. The evaluation reflects exactly the candidate's ability as demonstrated.
3. The evaluation is an accurate report of the candidate's ability as demonstrated.
2. While not affecting the pass or fail assessment, the evaluation may be less accurate than the average.
1. The evaluation does not reflect the candidate's performance or what was discussed in the post flight briefing.

Outdate

EXPOSÉ AVANT LE VOL CONTENU ADÉQUAT

- Le contenu de l'exposé couvrait tous les éléments de l'exposé avant le vol sans en omettre a
- Le contenu de l'exposé était adéquat et les omissions n'avaient pas de conséquence sur le vol de vérification.
- Le contenu de l'exposé contenait une omission susceptible d'avoir des conséquences sur la réussite du vol de vérification. L'inspecteur peut avoir été obligé d'intervenir.
- Le PVA a omis plusieurs éléments importants de l'exposé. Le vol de vérification ne pouvait être exécuté conformément à cet exposé. L'inspecteur a été obligé d'intervenir.

CLARTÉ

- L'exposé était clair, concis et pertinent. L'exposé se déroulait logiquement. Le candidat savait exactement ce que l'on attendait de lui.
- L'exposé est adéquat. L'information était présentée selon un ordre raisonnable. Le PVA se répétait parfois.
- L'exposé manquait de clarté, mais pas au point de compromettre le vol de vérification. L'exposé n'était pas donné dans un ordre approprié, ce qui pouvait porter à confusion. Le PVA tenait pour acquis que le candidat en savait davantage que ce n'était réellement le cas.
- L'exposé était trop court, manquait de clarté et a pris trop de temps. Les instructions étaient confuses. Le PVA manquait d'assurance, ce qui engendrait de la confusion. Le vol de vérification ne pouvait être exécuté conformément à cet exposé.

RAPPORT AVEC LE/LA CANDIDAT(E)

- Le PVA est parvenu à mettre le candidat à l'aise au moyen de l'exposé. Le PVA a fait preuve d'un haut degré de professionnalisme.
- Le candidat n'a montré aucune appréhension majeure. Le PVA est parvenu à mettre le candidat à l'aise. Les manières du PVA étaient propices à créer une atmosphère de vérification positive.
- Même si l'inspecteur ne pense pas que le PVA en était la cause, le candidat était nerveux et le PVA a fait peu d'efforts ou n'est pas parvenu à le mettre à l'aise. Le comportement du PVA présentait des lacunes.
- Les manières du PVA ont eu un impact négatif sur le candidat. L'inspecteur pense que le candidat a peut-être échoué à cause de sa nervosité. Le PVA a manqué de professionnalisme.

PORTÉE DE LA VÉRIFICATION EN VOL RECOURS AUX QUESTIONS

- Les questions posées étaient pertinentes et suffisamment difficiles pour s'assurer que le candidat possédait les connaissances requises pour accomplir ses tâches en vol. Le PVA avait une profonde compréhension des systèmes de l'aéronef et pouvait facilement les démontrer.
- Les questions posées portaient principalement sur des domaines pertinents et mettaient à l'épreuve les connaissances du candidat. Le PVA connaissait suffisamment bien les systèmes de l'aéronef pour pouvoir les expliquer au candidat.
- Les questions posées portaient principalement sur des domaines de connaissances nécessaires, mais elles n'étaient pas très difficiles. Certaines questions n'étaient pas pertinentes. Lorsqu'on lui posait des questions, le PVA avait de la difficulté à expliquer certains systèmes. L'inspecteur peut sentir le besoin de poser une question supplémentaire pour vérifier les connaissances du candidat.
- Les questions posées ne permettaient pas de vérifier les connaissances du candidat sur l'aéronef ou les procédures. Le PVA ne connaissait pas suffisamment bien l'aéronef pour effectuer le vol de vérification. L'inspecteur a dû poser plusieurs questions supplémentaires au candidat.

DÉTAILS NÉCESSAIRES COUVERTS

- Le PVA a couvert tous les éléments requis pour l'exposé dans un ordre logique sans en intervenir et sans en omettre aucun.
- Le PVA a couvert tous les éléments requis pour l'exposé, mais pas nécessairement dans un ordre logique et il a peut-être ajouté des éléments inutiles.
- Le PVA a omis un élément requis pour l'exposé, mais cette omission n'a pas eu d'effet négatif sur le vol de vérification, ou bien le candidat s'en est souvenu plus tard et il l'a mentionné au cours du vol de vérification. Le PVA n'a pas donné son exposé dans un ordre logique.
- Le PVA a omis un élément requis pour l'exposé qui était susceptible de compromettre le vol de vérification. L'inspecteur a dû intervenir pour assurer l'exécution du vol de vérification.

CONCERNANT L'EXPOSÉ

- Tous les éléments de l'exposé étaient pertinents au vol de vérification.
- Il y avait quelques écarts mineurs par rapport à l'exposé idéal.
- Le PVA s'est éloigné du sujet ou a décidé de faire de l'enseignement pendant l'exposé.
- Le PVA s'est grandement éloigné du sujet. L'inspecteur a dû réorienter l'exposé.

CONDUITE DE LA VÉRIFICATION EN VOL PROCÉDURES NORMALES

- Le PVA a effectué un vol de vérification parfait de manière efficace, selon un rythme de déroulement des séquences d'événements approprié et sans aucune omission. Le vol de vérification est une représentation fidèle de la compétence du pilote.
- Le PVA a effectué un vol de vérification correct dans un laps de temps raisonnable. Le rythme et la séquence d'événements pourraient être améliorés. Aucun élément obligatoire n'a été omis. Le CCP scénarisé a été suivi fidèlement. Le vol de vérification a permis de se faire une bonne idée de la compétence du pilote.
- Le vol de vérification est beaucoup plus long ou plus court que la normale. Une séquence a été répétée inutilement ou au contraire n'a pas été répétée alors que l'inspecteur pense qu'elle aurait dû l'être. Un élément important a été oublié, mais le PVA a constaté l'erreur et il l'a corrigée. Le PVA s'est momentanément éloigné du CCP scénarisé.
- Le vol était précipité ou excessivement long. Des séquences étaient répétées sans raison apparente ou pour de mauvaises raisons. De l'avis de l'inspecteur, une séquence qui aurait dû être répétée ne l'a pas été. Des éléments obligatoires ont été omis de l'exercice ou le PVA n'a pas suivi le CCP scénarisé. Le vol de vérification dans son ensemble était trop facile et il n'a pas suffisamment mis à l'épreuve la compétence du candidat. Le vol de vérification était exagérément difficile. L'inspecteur a dû intervenir pour s'assurer que le vol de vérification soit conforme à la norme. Le PVA a jugé trop rapidement que le candidat avait échoué son vol de vérification. Le candidat a raté complètement une séquence, mais le PVA l'a laissé poursuivre le vol de vérification sans l'en informer.

CONCERNANT L'EXPOSÉ

- Le vol de vérification s'est déroulé conformément à l'exposé, et a suivi l'annexe de CCP applicable.
- Le vol de vérification s'est déroulé relativement conformément à l'exposé, mais des modifications ont été apportées à la séquence d'événements. L'annexe de CCP applicable a été suivie.
- Le PVA a significativement modifié le profil du vol par rapport à celui annoncé dans l'exposé. Le candidat ne savait pas exactement ce que l'on attendait de lui. Il y avait de la confusion en regard des attentes vis-à-vis du candidat. La modification par rapport à la séquence d'événements annoncée peut avoir nui au rendement du candidat. Le PVA a dû faire montre d'une plus grande tolérance à l'erreur à cause de la confusion.
- Le PVA n'a pu effectuer le vol de vérification conformément à l'exposé. Il y a eu de nombreux changements au vol. Le vol de vérification est confus et ressemble peu à un scénario réaliste. L'inspecteur a dû intervenir pour terminer le vol de vérification. Le rendement du candidat a été compromis par les changements que le PVA a apporté au vol de vérification prévu.

RAPPORT AVEC LE/LA CANDIDAT(E)

- Le candidat était à l'aise pendant tout le vol. Le PVA a fait preuve d'un haut degré de professionnalisme.
- Le candidat n'a montré aucune nervosité importante. Le PVA est parvenu à mettre le candidat à l'aise. Les manières du PVA étaient propices à créer une atmosphère de vérification positive.
- Le candidat était nerveux et le PVA a fait peu d'efforts ou n'est pas parvenu à le mettre à l'aise. Le PVA donnait de la formation ou des conseils pendant le vol. Le PVA aidait plus le candidat qu'il ne le devait. Le comportement du PVA présentait des lacunes.
- Les manières du PVA ont eu un impact négatif sur le candidat. L'inspecteur pense que le candidat a peut-être échoué à cause de sa nervosité. Le PVA a manqué de professionnalisme.

COMPTE RENDU DE VOL CONTENU ADÉQUAT

- Le compte rendu de vol était conforme aux dispositions du manuel du PVA. Il soulignait toutes les forces et les faiblesses du candidat avec précision. La longueur du compte rendu était appropriée à la performance du candidat.
- Le PVA a suivi les procédures de compte rendu de vol avec quelques écarts mineurs. Il a identifié les principales forces et faiblesses du candidat. La longueur du compte rendu était adéquate.
- Le PVA s'est écarté du format de compte rendu prescrit, mais il a néanmoins couvert tous les éléments. La longueur du compte rendu aurait pu mieux correspondre à la performance du candidat.
- Le compte rendu de vol était mal structuré et n'était pas conforme aux dispositions du manuel du PVA. La longueur du compte rendu ne correspondait pas à la performance du candidat.

CONCERNANT LA VÉRIFICATION EN VOL

- Tous les éléments couverts étaient strictement reliés au vol. Les points du compte rendu de vol étaient tous reliés à des domaines d'évaluation précis plutôt qu'à des techniques de pilotage. Aucun nouveau domaine n'a été présenté ni enseigné.
- Tous les éléments couverts étaient pertinents au vol. Les points du compte rendu de vol étaient pour la plupart reliés à des domaines d'évaluation précis.
- Certains éléments couverts n'étaient pas reliés au vol de vérification. Les points du compte rendu de vol portaient davantage sur les techniques de pilotage préférées du PVA plutôt que sur des domaines d'évaluation précis. Le PVA a donné de la formation au cours du compte rendu de vol.
- De nombreux éléments couverts n'étaient pas reliés au vol de vérification. Le PVA a confondu les techniques de pilotage préférées avec les domaines d'évaluation précis. Le PVA est entré dans une discussion prolongée avec le candidat en regard de la validité des cotes attribuées.

RAPPORT DES POINTS FORTS OU FAIBLESSES

- La totalité de la performance du candidat a été évaluée avec précision. Toutes les forces et les faiblesses du candidat ont été correctement identifiées et évaluées.
- Le PVA n'a presque rien raté, il n'a omis d'observer qu'un ou deux éléments mineurs. Tous les éléments critiques jugés de niveau 1 et 2 ont été correctement évalués et l'évaluation globale du candidat ne sera pas touchée par les omissions.
- Quelques éléments mineurs ont été ratés ou n'ont pas été observés. Tous les éléments critiques jugés de niveau 1 et 2 ont été correctement évalués, mais l'évaluation globale du candidat pourrait être touchée par les omissions.
- De nombreux éléments mineurs ou un élément majeur ont été ratés. Le PVA n'a pas commenté les éléments évalués de niveau 1 ou 2. Le PVA a mal évalué un résultat de niveau 1 et lui a attribué un 2 ou un 3. L'évaluation globale du PVA ne correspond pas correctement à la performance du candidat.

RAPPORT DE LA VÉRIFICATION EN VOL

RAPPORT DES POINTS FORTS OU FAIBLESSES

- Toutes les forces et les faiblesses du candidat sont correctement mentionnées dans le rapport et toutes les justifications nécessaires sont fournies.
- Toutes les forces et les faiblesses du candidat sont correctement mentionnées dans le rapport, mais certaines justifications ne sont pas parfaitement claires.
- Toutes les forces et les faiblesses du candidat sont correctement mentionnées dans le rapport, mais une justification nécessaire a été omise ou n'était pas suffisamment explicite.
- Le PVA n'a pas consigné toutes les forces et les faiblesses du candidat. Certaines justifications n'étaient pas suffisamment explicites ou ne correspondaient pas à la cote attribuée.

CONTENU GÉNÉRAL

- Le formulaire a été rempli en totalité correctement et clairement, sans aucune erreur ni omission.
- Aucun élément n'est manquant ou ne nécessite des éclaircissements.
- Le PVA a omis un élément qui pourrait empêcher la lecture au scanner du formulaire.
- Le PVA a omis ou plusieurs éléments sur le formulaire ou a mal transcrit une cote.

VALIDITÉ DE L'ÉVALUATION

- L'évaluation correspond exactement à la compétence démontrée par le candidat.
- L'évaluation est un rapport précis de la compétence démontrée par le candidat.
- Même si l'évaluation est juste en ce qui concerne la réussite ou l'échec du candidat, elle est sans doute moins précise que la moyenne.
- L'évaluation ne correspond pas à la performance du candidat ou à la teneur des discussions du compte rendu de vol.