FICHE D'INFORMATION – PILOTAGE D'AÉRONEFS

SANTÉ GLOBALE

NOTE IMPORTANTE

Tel qu'écrit dans la réglementation aérienne : « Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification sera signalée aux services de délivrance des licences […] afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires ». Faire sciemment une fausse déclaration est une infraction en vertu de l'alinéa 7.3(1)(a) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Dans de nombreux cas de problèmes de santé, un médecin sans formation en médecine aéronautique pourrait ne pas être en mesure de donner à un•e candidat•e un avis approprié concernant son aptitude au pilotage.

Seul un médecin examinateur formé à cet effet est en mesure de confirmer ou infirmer une condition médicale liée à l'émission d'un certificat catégorie 1. C'est pourquoi il est primordial que tout•e candidat•e au programme lise ce qui suit.

OPÉRATIONS ET COMMOTIONS CÉRÉBRALES

Le•la candidat•e qui a subi une opération importante ou qui a été victime d'une commotion cérébrale (légère ou grave) devra fournir un rapport du médecin ou du spécialiste rencontré s'il•elle est invité•e au processus de sélection.

En fonction de la gravité du cas, des symptômes ressentis et des différents suivis et traitements, le médecin sera en mesure d'établir si le•la candidat•e est admissible ou non à recevoir sa certification médicale.

MÉDICATION

Tou•te•s les candidat•e•s invité•e•s au processus de sélection devront fournir une liste de tous les médicaments consommés. Cette liste peut être obtenue auprès de votre pharmacie et sera incluse par les médecins examinateurs au dossier médical.

Malgré le fait que plusieurs médicaments soient délivrés sous ordonnance par des médecins ou des spécialistes, cela ne signifie pas que ces médicaments soient autorisés dans l'aviation.

À défaut de fournir la liste ou en cas de fausse déclaration en lien avec la médication, la candidature sera automatiquement exclue du processus et pourrait faire l'objet de différentes mesures prévues à la réglementation.

Pour les personnes qui ne prennent aucun médicament, il suffit de le déclarer au médecin lors de l'examen. Si vous souffrez de TDA ou TDAH, nous vous invitons à lire la fiche d'information sur le sujet.

CQFA
CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE
CÉGEP DE CHICOUTIMI

Pour information:
Nicole Rioux
Coordonnatrice du processus de sélection
et conseillère en formation scolaire
nrioux@cqfa.ca - 418 673-3421 poste 1828

FICHE D'INFORMATION – PILOTAGE D'AÉRONEFS

DYSLEXIE ET DYSORTHOGRAPHIE

NOTE IMPORTANTE

Tel qu'écrit dans la réglementation aérienne : « Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification sera signalée aux services de délivrance des licences […] afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires ». Faire sciemment une fausse déclaration est une infraction en vertu de l'alinéa7.3(1)(a) de la Loi sur l'aéronautique.

POURQUOI EST-CE UN PROBLÈME IMPORTANT EN AVIATION ?

Un•e pilote est sans cesse exposé•e à une grande quantité d'information. Il•elle doit être en mesure d'en prendre connaissance rapidement, de l'analyser afin d'agir ou décider d'une action qui peut avoir un impact sur la sécurité du vol, et ce, en quelques secondes seulement.

Un•e candidat•e ayant une dyslexie ou une dysorthographie peut donc être incapable de procéder à l'analyse des renseignements et cela crée des risques pour l'équipage de vol, les passagers et les autres utilisateurs de l'espace aérien. Il faut donc s'assurer que le trouble n'empêche pas l'exécution sécuritaire du vol.

CANDIDAT•E AVEC DIAGNOSTIC DE DYSLEXIE ET DYSORTHOGRAPHIE

Un•e candidat•e qui a un trouble de dyslexie et dysorthographie est autorisé•e à passer les examens de sélection. Toutefois, aucune mesure particulière ni aucun accommodement ne sont autorisés lors de la passation des examens, ni dans les cours du programme de *Techniques de pilotage d'aéronefs*.

Si le•la candidat•e arrive à un rendement suffisant, il•elle pourrait être admis•e au programme. Un•e candidat•e admis•e devra être capable de respecter les standards établis par le CQFA et de Transports Canada, mais aucun accommodement pour les cours du CQFA ne sera accordé.

AUCUN ACCOMMODEMENT POUR LES COURS DU CQFA NE SERA ACCORDÉ AUX ÉTUDIANT•E•S S'ILS•ELLES ENTRENT AU PROGRAMME.

QU'EST-CE QUE LA DYSLEXIE ?

La dyslexie est un trouble persistant de lecture qui affecte la vitesse et la précision, ce qui nuit grandement à la compréhension. Ces atteintes s'accompagnent toujours de difficultés en écriture, rendant très ardues lecture et l'écriture.

QU'EST-CE QUE LA DYSORTHOGRAPHIE?

La dysorthographie est un trouble persistant de l'écriture qui engendre fréquemment des omissions (fagile pour fragile), des inversions (fargile pour fragile) et des substitutions de lettres et/ou de syllabes (vragile pour fragile) dans les mots écrits.

CQFA
CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE
CÉGEP DE CHICOUTIMI

Pour information:
Nicole Rioux
Coordonnatrice du processus de sélection et conseillère en formation scolaire
nrioux@cqfa.ca – 418 673-3421 poste 1828

FICHE D'INFORMATION – PILOTAGE D'AÉRONEFS

LÉGALISATION DU CANNABIS

NOTE IMPORTANTE

Tel qu'écrit dans la réglementation aérienne : « Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification sera signalée aux services de délivrance des licences […] afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires ». Faire sciemment une fausse déclaration est une infraction en vertu de l'alinéa7.3(1)(a) de la *Loi sur l'aéronautique.*

LÉGALISATION ET RESTRICTION AÉRONAUTIQUE

Pour bénéficier des privilèges associés aux documents de l'aviation civile (licence récréative, privée, professionnelle) le•la pilote est tenu d'accepter les exigences de Transports Canada en matière de substances intoxicantes légalisées comme l'alcool et les médicaments.

Le•la pilote est également tenu•e d'accepter les exigences de Transports Canada en matière de drogues illégales telles que définies par la législation fédérale. L'application du Règlement de l'air canadien (RAC) est distincte de l'application de l'article 253 du Code criminel canadien en matière de conduite d'un aéronef par un pilote dont les facultés sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.

PRÉSENCE DE CANNABIS

Le cannabis affecte principalement les neurotransmetteurs du cerveau et diminue la coordination psychomotrice et la mémoire à court terme.

L'excuse la plus fréquemment invoquée par les pilotes pris en défaut est qu'ils•elles sont victimes de fumée secondaire de cannabis dans les jours précédents le dépistage. Or les tests de dépistage sont calibrés de façon à éliminer les niveaux associés à l'exposition à la fumée secondaire (faux positifs).

Lorsqu'un test de dépistage est positif, le•la candidat•e est considéré•e comme un consommateur•trice et la chaîne de conséquences administratives commence immédiatement. Les tests peuvent être administrés au moment souhaité, et ce, sans avertissement préalable.

Le test positif de cannabis dans l'organisme d'un•e pilote lui fera perdre son certificat de validation médicale avec arrêt automatique et immédiat de ses fonctions de pilote au sein du transporteur.

Un•e candidat•e qui a consommé du cannabis, même à une seule occasion, doit être conscient•e que les traces de substances peuvent demeurer dans l'organisme longtemps après la consommation.

ARTICLES DU RÈGLEMENT

Conformément au paragraphe **424.04(1) et au paragraphe 404.06(1) du RAC**, aucun certificat médical ne peut être délivré ou renouvelé, et aucun certificat médical existant ne peut être utilisé pour exercer les privilèges d'un permis, d'une licence ou d'une qualification pour une personne :

a) sujette à un diagnostic confirmé ou soupçonné de trouble lié à l'usage de cannabis (ou d'un autre trouble lié à l'usage de substances avec usage simultané de cannabis) qui n'a pas été évalué et/ou traité de façon satisfaisante selon la Médecine aéronautique civile;
b) ayant un problème de consommation de cannabis qui peut affecter la sécurité aérienne ou nuire à la fiabilité des tâches exécutées;
c) qui ne s'est pas abstenue de consommer du cannabis pendant au moins 28 jours;
d) accusant un trouble persistant lié à la consommation de cannabis.

Conformément aux paragraphes **404.04(2) et (3)** du RAC, pour que la Médecine aéronautique civile puisse évaluer la délivrance ou le renouvellement d'un certificat médical, les personnes qui divulguent ou qui sont soupçonnées de consommer du cannabis doivent fournir des renseignements supplémentaires, notamment :

(a) diagnostics passés ou actuels d'un trouble lié à la consommation de cannabis ou de toute autre substance, y compris le traitement, le suivi, l'état de rémission et les rechutes;
(b) tout problème lié à la consommation d'alcool ou d'autres drogues, comme la perte de contrôle, l'affaiblissement social, la consommation à risque, les problèmes juridiques ou professionnels, la tolérance, le sevrage ou d'autres caractéristiques inquiétantes (comme les critères diagnostiques du DSM (Manuel diagnostique et statistique des troubles mentaux) des troubles liés à la consommation d'alcool ou d'autres drogues);
(c) détails de la consommation actuelle de cannabis, y compris le type de produit, la fréquence, la dose, le mode d'ingestion et la raison de la consommation;
(d) toute condition médicale sous-jacente à l'usage de cannabis ou liée à l'usage de cannabis;
(e) toute consommation d'autres médicaments ou substances susceptibles d'interagir avec le cannabis;
(f) les résultats de tout examen physique, évaluation ou test supplémentaire requis par la Médecine aéronautique civile.

CQFA
Centre québécois de formation aéronautique
Cégep de Chicoutimi

Pour information:
Nicole Rioux
Coordonnatrice du processus de sélection et conseillère en formation scolaire
nrioux@cqfa.ca - 418 673-3421 poste 1828

FICHE D'INFORMATION – PILOTAGE D'AÉRONEFS

TROUBLES DU DÉFICIT D'ATTENTION (TDA)

NOTE IMPORTANTE

Tel qu'écrit dans la réglementation aérienne : « Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification sera signalée aux services de délivrance des licences […] afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires ». Faire sciemment une fausse déclaration est une infraction en vertu de l'alinéa7.3(1)(a) de la Loi sur l'aéronautique.

CONTENU DU RAPPORT À FOURNIR

Tout.e candidat.e qui a reçu un diagnostic du trouble du déficit d'attention doit enclencher certaines démarches s'il.elle désire poser sa candidature au programme *Techniques de pilotage d'aéronefs*. La réglementation aérienne sur le sujet est très stricte. Le CQFA applique donc tous les éléments de la réglementation lors de son processus de sélection.

Le rapport neuropsychologique doit inclure les élément suivants:

- Histoire de développement
- Histoire médicale
  - Historique de la symptomatologie
  - Diagnostic en utilisant la norme du DSM V
  - Historique pharmacologique
  - Antécédents personnels
  - Antécédents familiaux
- Portrait du niveau de fonctionnement à l'école ou au travail, au niveau social
- Observations en évaluation
- Résultats de l'évaluation
- Synthèse et conclusions

Le rapport doit être **final et dater de moins d'un an** pour être considéré comme valide. Un rapport d'un médecin de famille ne peut être accepté pour l'analyse du dossier.

Tests recommandés:

- BASC-3
- CPT-3
- CATA
- WISC -V ou WPPSI-IV (selon l'âge)

Les éléments à analyser sont:

- Le rendement intellectuel
- Les fonction attentionnelles et exécutives
  - habiletés visuoattentionnelles
  - attention sélective
  - attention soutenue
  - vigilance
  - mémoire de travail
  - inhibition/impulsivité
  - flexibilité mentale
- Évaluation comportementale et affective

CQFA
CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE
CÉGEP DE CHICOUTIMI

Pour information:
Nicole Rioux
Coordonnatrice du processus de sélection et conseillère en formation scolaire
nrioux@cqfa.ca – 418 673-3421 poste 1828

FICHE D'INFORMATION – PILOTAGE D'AÉRONEFS

TROUBLES DU DÉFICIT D'ATTENTION (TDA)

NOTE IMPORTANTE

Tel qu'écrit dans la réglementation aérienne : « Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification sera signalée aux services de délivrance des licences […] afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires ». Faire sciemment une fausse déclaration est une infraction en vertu de l'alinéa7.3(1)(a) de la Loi sur l'aéronautique.

DIAGNOSTIC DE TDA AVEC OU SANS HYPERACTIVITÉ

Tout•e candidat•e qui a reçu un diagnostic du trouble du déficit d'attention doit enclencher certaines démarches s'il•elle désire poser sa candidature au programme *Techniques de pilotage d'aéronefs*. La réglementation aérienne sur le sujet est très stricte. Le CQFA applique donc tous les éléments de la réglementation lors de son processus de sélection.

Tout• candidat•e qui est sous médication de la famille des psychostimulants (appelé aussi substances psychoactives) et inhibiteurs sélectifs de recaptage est refusé•e au certificat médical de catégorie 1, et ce, selon les directives de Transports Canada. La délivrance de ce certificat de catégorie 1 est obligatoire pour être admis•e au CQFA.

Il s'agit de médication interdite dans le domaine de l'aviation. Parmi les médicaments les plus connus, on retrouve :

- Ritalin
- Concerta
- Strattera
- Vyvanse
- Dexédrine
- Biphentin
- Intuniv
- Adderall

RAPPORT NEUROPSYCHOLOGIQUE

Le•la candidat•e qui a un diagnostic de TDA, mais qui ne prend pas (ou plus) de médication devra fournir un rapport complet et final **datant de moins d'un an** d'un neuropsychologue faisant état de l'importance du trouble.

Les médecins examinateurs de Transports Canada évalueront alors si le•la candidat•e peut ou non être admissible à la délivrance d'un certificat médical catégorie 1. Aucun rapport en cours d'évaluation ne sera accepté.

Les rencontres avec un neuropsychologue totalisent de 4 à 6 heures de démarche. Le processus complet, incluant la rédaction du rapport du spécialiste s'échelonne sur une douzaine d'heures.

L'obtention d'un rendez-vous avec un neuropsychologue peut varier de quelques semaines à quelques mois. Un répertoire provincial de neuropsychologues en pratique privée est disponible au aqnp.ca/bottin

Le rapport doit comprendre : la genèse des symptômes, les conclusions diagnostiques précises à l'appui d'un des diagnostics énumérés plus haut, les antécédents médicamenteux et leur efficacité, leurs effets secondaires et statut actuel, un résumé descriptif ou le registre des traitements faisant état d'une maladie non compliquée sans signes de psychose ou de comportement suicidaire.

RÉGLEMENTATION EN LIEN AVEC LA MÉDICATION

La détermination de « l'aptitude au vol » est un processus complexe. Il a été dit que le permis de piloter est un privilège, pas un droit, et qu'il est régi par un ensemble de règles et d'exigences. Les règles figurent dans le Règlement de l'aviation canadien.

Le but de l'examen médical est de déterminer si un demandeur satisfait aux normes qui s'appliquent concernant la délivrance d'un certificat médical nécessaire à la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une qualification donnée. Les normes qui s'appliquent à la délivrance et au renouvellement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification sont similaires. (Règlement de l'aviation canadien, article 424.7.17.3.a)

Tel que mentionné plus haut, la norme 424.17(4) de la Partie IV du Règlement de l'aviation canadien précise les exigences physiques et mentales des diverses catégories médicales. La norme ayant trait aux questions de santé mentale est exposée aux paragraphes 1.3 a), 2.3 a), 3.3 a), 4.3 b).

Selon le Règlement de l'aviation canadien – Partie IV, Norme 424, article 1.1 d, le demandeur sera exempt de tout effet secondaire ressenti suite à l'usage de toute substance médicamenteuse délivrée sur ou sans prescription qui […] selon les médecins agréés, compromettrait l'utilisation en toute sécurité d'un aéronef […].

Selon le Règlement de l'aviation canadien – Partie IV, Norme 424, article 1.3, le demandeur ne présentera ni antécédents médicaux ni diagnostic clinique qui, selon des conclusions de médecins agréés, le rendrait incapable d'exercer en toute sécurité les avantages du permis, de la licence ou de la qualification demandés […].

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation […] n'exerceront pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psychoactive que ce soit qui altère les performances humaines. […]. (Extrait de l'article 2.5, médecine aéronautique, OACI).

CQFA
Centre québécois de formation aéronautique
Cégep de Chicoutimi

Pour information:
Nicole Rioux
Coordonnatrice du processus de sélection et conseillère en formation scolaire
nrioux@cqfa.ca - 418 673-3421 poste 1828

FICHE D'INFORMATION – PILOTAGE D'AÉRONEFS

QUALITÉ DE LA VISION EN AVIATION

NOTE IMPORTANTE

Tel qu'écrit dans la réglementation aérienne : « Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification sera signalée aux services de délivrance des licences […] afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires ». Faire sciemment une fausse déclaration est une infraction en vertu de l'alinéa7.3(1)(a) de la Loi sur l'aéronautique.

EXAMEN VISUEL

Lors de vos tests visant à vérifier votre admissibilité à la formation de pilote d'aéronefs, vous serez évalué•e de manière à établir la conformité de votre vision en regard des normes oculo-visuelles du CQFA et de Transports Canada.

Le•la candidat•e qui présentera un dossier hors norme verra sa candidature automatiquement refusée. Un• candidat• qui se trouve près de la norme émise par Transports Canada pourrait avoir à subir des tests plus poussés afin de déterminer si sa condition lui permettra de compléter le programme en conservant sa certification médicale.

Il n'est pas nécessaire de faire préalablement évaluer votre condition visuelle puisque des examens précis sont demandés au programme et ne sont pas systématiquement faits lors d'un rendez-vous standard.

Les principaux éléments validés sont:

- Myopie ou hypermétropie (sous cycloplégie) supérieure à 3 dioptries
- Strabisme
- Vision binoculaire
- Daltonisme
- Maladies ou lésions de l'œil

BLESSURE À L'ŒIL

Tout• candidat•e ayant eu un incident ou accident oculaire (déchirure de la cornée, corps étranger dans un œil, etc.) doit fournir un rapport complet (consultation, traitements et suivis).

Même si les examens visuels vont déceler les lésions oculaires subies, nous devons avoir le rapport de votre professionnel en main lors de l'examen. Toute omission de fournir ce document peut entraîner un retard dans l'analyse du dossier, voire même un refus d'admission au programme.

OPÉRATION À L'ŒIL (LASER)

L'intervention (initiale et reprise) doit avoir eu lieu au moins 3 mois avant le 1e mars de l'année d'admission au programme, si la prescription était inférieure à + ou - 3.00 dioptries.

Pour une prescription supérieure à + ou - 6.00 dioptries, l'intervention (initiale ou reprise) doit avoir eu lieu 6 mois avant le 1er mars de l'année d'admission au programme.

Par la suite, les candidat•e•s devront être vu•e•s pour un contrôle 3 mois et 6 mois après la date de l'opération et fournir les rapports aux médecins examinateurs pour l'étude du dossier.

EXIGENCES VISUELLES

Note: les exigences visuelles présentées ici sont sujettes à modifications sans préavis.

Acuité visuelle de 6/6 en vision de loin et de près pour chaque œil mesuré séparément, avec ou sans correction (lunettes ou verres de contact).

De plus, si correction il y a, l'erreur de réfraction devra se situer dans les normes acceptées par le CQFA et Transports Canada.

Le candidat possédera une acuité visuelle sans correction égale à au moins 6/60 (20/200) pour chaque œil pris séparément et l'erreur de réfraction ne dépassant pas (+) 3.0 dioptries d'hypermétropie et (-) 3.0 dioptries de myopie (équivalent sphérique inclus).

Équilibre musculaire en vision de loin

- Pas plus de 6 ê d'ésophorie, avec réserve fusionnelle du double de la phorie
- Pas plus de 6 ê d'exophorie, avec réserve fusionnelle du double de la phorie
- Pas plus de 1 ê d'hyperphorie, avec réserve fusionnelle du double de la phorie.

Vision des couleurs

Les candidats seront appelés à passer un des tests suivants.

- American Optical - 18 plaques
- Ishihara - 16 plaques ou 24 plaques ou 36 plaques
- Farnsworth D-15 Saturé

CQFA
Centre québécois de formation aéronautique
Cégep de Chicoutimi

Pour information:
Nicole Rioux
Coordonnatrice du processus de sélection et conseillère en formation scolaire
nrioux@cqfa.ca - 418 673-3421 poste 1828