



Deuxième édition

Edition

Comment établir une unité de formation au pilotage – 1999



Imprimé au Canada

Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Le Bureau de commandes
Services des publications multimédias
Transports Canada (AARA-MPS)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : 1 888 830-4911 (Amérique du Nord) 613 991-4071 (autres pays)
Télécopieur : 613 991-1653
Courriel : MPS@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (1999)

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

TP 12862F
(09/2006)

TC-1000731

Comment établir une unité de formation au pilotage

Ce guide a pour objet de vous aider à planifier et organiser vos efforts pour mettre sur pied un service aérien commercial offrant une formation en vol. Le chapitre 1 contient des renseignements pertinents pour une unité de formation au pilotage utilisant un avion ou un hélicoptère. Le chapitre 2 contient des renseignements similaires pertinents pour une unité de formation au pilotage utilisant un planeur, un ballon, un autogire ou un avion ultra-léger. Le chapitre 3 contient des renseignements supplémentaires à l'intention des unités canadiennes de formation au pilotage prévoyant exploiter un service de formation en vol au Mexique ou aux États-Unis dans le cadre de l'accord de libre-échange nord-américain.

**Que dois-je faire pour établir une unité de formation au pilotage?
Après de qui dois-je m'informer si j'ai des questions?
Dois-je remplir des formulaires?
Dois-je acquitter des droits?**

Vous trouverez les réponses à ces questions et à toutes autres questions dans les pages qui suivent. Ce guide a été conçu pour vous aider à comprendre les exigences réglementaires de Transports Canada pour l'exploitation d'une unité de formation au pilotage. Ces exigences sont énoncées dans le Règlement de l'aviation canadien (RAC) et les normes qu'ils contiennent. Vous trouverez dans ce guide plusieurs références au RAC qui vous aideront à retracer le règlement officiel portant sur les divers aspects de l'exploitation d'une unité de formation au pilotage.

Règlement de l'aviation canadien

PARTIE I	Dispositions générales
PARTIE II	Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés
PARTIE III	Aérodromes et aéroports
PARTIE IV	Délivrance des licences et formation du personnel
PARTIE V	Navigabilité
PARTIE VI	Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs
PARTIE VII	Services aériens commerciaux
PARTIE VIII	Services de navigation aérienne

Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires concernant une unité de formation au pilotage en communiquant avec le bureau régional ou le centre de service de Transports Canada de votre région.

Table des matières

CHAPITRE 1 - UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE UTILISANT UN AVION OU UN HÉLICOPTÈRE

Renseignements généraux	1-1
Personnel	1-2
Aéronef	1-3
Aéronef loué	1-6
Installations	1-7
Activités d'entraînement en vol	1-10
Exigences en ce qui a trait à l'espace aérien	1-11
Exigences en ce qui a trait aux bases satellites	1-11
Processus de certification	1-12

CHAPITRE 2 - UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE UTILISANT UN PLANEUR, UN BALLON, UN AUTOGIRE OU UN AVION ULTRA-LÉGER

Généralités	2-1
Personnel	2-2
Aéronef	2-3
Activités d'entraînement en vol	2-4

CHAPITRE 3 - ACTIVITÉS AUX ÉTATS-UNIS ET AU MEXIQUE DANS LE CADRE DE L'ALÉNA

Généralités	3-1
Bureau d'information	3-1

Unité de formation au pilotage utilisant un avion ou un hélicoptère

Renseignements généraux

Avant de pouvoir démarrer une unité de formation au pilotage utilisant un avion ou un hélicoptère, vous devez obtenir un document émis par Transports Canada vous autorisant à offrir un service aérien commercial. Ce document s'appelle un Certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage (CEUFP).

Vous devrez disposer du personnel, de l'aéronef et des installations nécessaires aux activités de formation et aux activités de vol de votre aéronef.

Vous devrez faire part de vos intentions à Transports Canada en suivant un processus de demande d'autorisation. Vous devrez remplir deux formulaires. Le premier est une Déclaration d'intention (26-0380) sur laquelle vous devez inscrire les renseignements sur votre entreprise et les renseignements élémentaires sur les services que vous vous proposez d'offrir. Ce formulaire constitue le premier contact officiel avec Transports Canada dans le processus de certification de votre entreprise. Le deuxième formulaire est la Demande de certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage (26-0344) dans laquelle vous devez exposer en détail l'exploitation prévue. Ce formulaire de demande doit être accompagné des droits exigés.

Le privilège d'offrir des vols d'excursion aérienne accompagne automatiquement le CEUFP. Prenez note qu'un vol d'excursion aérienne se limite seulement à l'utilisation d'un aéronef pour le divertissement de passagers embarquant et débarquant au même aéroport. Si vous souhaitez assurer des services de nolisement impliquant le transport de passagers et/ou de fret entre deux endroits, vous devez demander un Certificat d'exploitation aérienne.

Des inspecteurs régionaux d'entraînement en vol vous aideront à franchir les étapes du processus de certification. Le processus au complet, depuis le premier contact jusqu'à l'émission de votre certificat d'exploitation, peut prendre deux mois et même plus, compte tenu de la complexité de votre exploitation. Ce processus comprend l'examen des formulaires que vous avez soumis, la vérification des renseignements et l'inspection de votre aéronef et de vos installations pour assurer leur conformité avec les règlements et les normes en vigueur. Quand toutes les exigences sont satisfaites et que le processus de certification est parachevé, on vous décerne un Certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage. Vous pourrez commencer vos opérations de formation en vol à partir de ce moment.

Vous ne devez pas oublier que vous devrez peut-être satisfaire à certaines exigences provinciales ou municipales avant de commencer vos activités.

Personnel

Une unité de formation au pilotage doit avoir une structure organisationnelle adéquate pouvant exercer une surveillance et un contrôle opérationnel des opérations de formation. Cela comprend, entre autres, des instructeurs au sol, des instructeurs au pilotage et un responsable du système de contrôle de la maintenance de l'aéronef. Selon la taille de l'organisation, une seule personne peut remplir plus d'une fonction. Vous devez disposer d'un nombre suffisant d'instructeurs qui sont collectivement qualifiés pour offrir le type d'entraînement en vol que votre unité est autorisée à dispenser. Les détails sur les qualifications requises pour les instructeurs au pilotage sont énoncés dans l'article 425.21 du RAC.

L'unité de formation au pilotage doit choisir un de ses instructeurs au pilotage comme chef-instructeur de vol. C'est un poste important étant donné que son titulaire assume la responsabilité du contrôle opérationnel de l'unité de formation au pilotage. L'unité de formation au pilotage doit aussi nommer des instructeurs au sol dont la nomination doit être approuvée par le chef-instructeur de vol.

Pendant l'inspection de vos installations avant l'émission du certificat d'exploitation, l'inspecteur examinera les dossiers de vos instructeurs qui doivent être créés et tenus conformément à l'article 406.25 du RAC, ce qui inclut la confirmation des faits suivants :

- (a) la nomination d'un instructeur au pilotage à titre de chef-instructeur de vol (article 406.21 du RAC) et l'acceptation du poste par son titulaire (article 406.22 du RAC); et

(b) la nomination et l'approbation des instructeurs au sol.

Nota

Un exemple de lettre de nomination du chef-instructeur de vol et d'acceptation de la fonction par son titulaire est reproduit à la page 15.
Un exemple de dossier d'instructeur est reproduit à la page 16

Une personne peut être nommée à titre de **représentant autorisé** pour le traitement de certaines des mesures administratives liées à l'émission du permis d'élève-pilote et d'autres privilèges temporaires de pilote. La section des licences du personnel de votre bureau régional vous fournira plus d'information sur les règles pour nommer à cette fonction un membre du personnel de votre unité de formation au pilotage.

Quand vient le temps de vérifier en vol la compétence de vos élèves, vous devrez prendre les dispositions nécessaires pour que le test en vol soit effectué par un inspecteur de Transports Canada ou un examinateur désigné pour les tests en vol. Vous devriez demander à l'inspecteur de la formation en vol de votre région de vous expliquer le **Programme d'examineur désigné pour les tests en vol**. Il se peut qu'un de vos instructeurs au pilotage se qualifie pour être nommé examinateur.

Aéronef

Exigences en ce qui a trait à l'aéronef

L'unité de formation au pilotage doit disposer d'un aéronef pour mener à bien ses activités de formation en vol. Il peut s'agir d'un aéronef appartenant à l'unité ou loué par celle-ci. Les exigences en ce qui a trait à l'équipement des aéronefs d'entraînement sont énoncées dans l'article 405.23 du RAC, celles en ce qui a trait à leur immatriculation sont énoncées dans l'article 406.31 du RAC et celles en ce qui a trait à l'autorité de vol sont énoncées dans l'article 406.32 du RAC.

Les exigences en matière d'équipement et d'instruments de vol correspondent aux conditions météorologiques et aux règles de vol sous lesquelles l'aéronef doit opérer. Un avion certifié pour les vrilles doit être utilisé quand cette manœuvre est prévue dans le plan de cours, tout comme un hélicoptère capable d'effectuer une autorotation complète avec atterrissage doit être utilisé si cette manœuvre est prévue dans le plan de cours.

Votre aéronef doit posséder un certificat de navigabilité en vigueur. Un aéronef de construction amateur ne peut être utilisé par une unité de formation au pilotage

étant donné qu'un tel appareil ne peut avoir un certificat de navigabilité en vigueur décerné conformément à l'article 507.02 du RAC.

Immatriculation de l'aéronef

L'unité de formation au pilotage doit immatriculer son aéronef d'entraînement en tant qu'aéronef commercial. Les exigences d'immatriculation sont énoncées dans la sous-partie 2 du RAC « Marquage et immatriculation des aéronefs » de la partie II « Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés ». Le bureau de Transports Canada de votre région vous aidera dans le processus d'immatriculation d'un appareil que vous possédez déjà ou que vous achetez ou louez.

Assurance-responsabilité relative aux aéronefs

Votre aéronef doit être couvert par une assurance responsabilité entrant en vigueur au plus tard au moment où vous débuterez vos activités de formation en vol. L'article 606.02 du RAC explique en détail les exigences à cet égard. Nous vous suggérons de communiquer le plus tôt possible avec un courtier en assurance aérienne pour obtenir la couverture appropriée.

Ajout d'un aéronef au certificat d'exploitation (voir la page 15)

Au moment de la demande initiale d'inscription d'un nouvel aéronef, l'unité de formation au pilotage doit produire ce formulaire en même temps que le formulaire 26-0344 « Demande de certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage ». Ce formulaire doit aussi être produit quand une unité de formation au pilotage souhaite ajouter un appareil du même type que celui qui est déjà inscrit sur son certificat d'exploitation (c.-à-d., l'ajout d'un C-152 sur un certificat d'exploitation visant déjà un C-152). Ce formulaire sert à confirmer que l'unité de formation au pilotage a vérifié et confirmé que l'appareil est adéquatement équipé pour le type de formation en de vol qu'elle dispense, ce qui élimine ainsi la nécessité de faire inspecter l'appareil par un inspecteur.

Maintenance de l'aéronef

Une unité de formation au pilotage doit mettre sur pied un système de contrôle de la maintenance pour assurer le respect des règles d'entretien, de réparation et de maintenance de l'aéronef ayant pour but de garantir sa sécurité et de maintenir en vigueur son certificat de navigabilité. Ce système doit comprendre la nomination d'un responsable du système de contrôle de la maintenance et l'adoption d'un manuel de contrôle de la maintenance conforme à l'article 406.38 du RAC.

Nous vous suggérons de communiquer avec le bureau de Transports Canada de votre région pour obtenir des renseignements supplémentaires et assurer la coordination avec un inspecteur de la maintenance et de la construction des aéronefs.

Organisme d'entretien agréé

Une unité de formation au pilotage peut aussi être reconnue comme un organisme d'entretien agréé. Dans de tels cas, certaines exigences peuvent se recouper comme, entre autres, celles ayant trait au personnel, à la formation et à la tenue des dossiers. Là encore, l'inspecteur de la maintenance et de la construction des aéronefs de votre région saura vous donner les conseils nécessaires sur les exigences pertinentes à votre situation.

Trousses de premiers soins

Les titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne sont soumis aux dispositions de l'article 705.90 et de la norme 725.90 du RAC portant sur le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelles (aéronefs) qui énonce les exigences en ce qui a trait aux trousse de premiers soins.

Les unités de formation au pilotage possédant aussi un certificat d'exploitation aérienne doivent se conformer aux dispositions de l'article 705.90 et de la norme 725.90 du RAC. Ces articles ne s'appliquent pas à bon nombre d'unités de formation au pilotage qui ne possèdent pas de certificat d'exploitation aérienne. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité aérienne, on suggère aux titulaires d'un certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage de suivre également les lignes directrices énoncées dans le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelles (aéronefs).

Voici un résumé des exigences du Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelles (aéronefs) :

Chaque aéronef doit être équipé d'au moins une trousse de premiers soins. Chaque trousse doit être :

- (a) disponible et à portée de main;
- (b) inspectée régulièrement et son contenu doit être propre et fonctionnel et protégé de l'humidité; et
- (c) clairement identifiée par des marques évidentes.

Nota

La trousse de premiers soins doit être inspectée une fois l'an et la personne qui en fait l'inspection doit inscrire la date et signer son nom. Cette tâche incombe généralement à une personne de la gestion (par ex., le directeur de l'exploitation, le chef-pilote, le chef-instructeur de vol, le mécanicien d'entretien d'aéronef ou le directeur de la maintenance).

Fournitures et équipement de premiers soins

Chaque aéronef sur lequel d'un à six employés peuvent travailler simultanément doit être pourvu d'une trousse de premiers soins comprenant les fournitures et l'équipement suivants :

NO	FOURNITURES ET ÉQUIPEMENT	QUANTITÉ REQUISE POUR LA TROSSE DE PREMIERS SOINS
1.	Solution antiseptique de 60 ml ou tampons antiseptiques (10 sachets)	1
2.	Applicateur jetable (10 sachets) (non requis avec des tampons antiseptiques)	1
3.	Bandage de sparadrap	25
4.	Bandage de gaze hydrophile de 7,5 cm X 4,5 m	2
5.	Bandage triangulaire de 100 cm (plié) et 2 épingles de sûreté	2
6.	Contenant pour trousse de premiers soins	1
7.	Pansement pour brûlure de 10 cm x 10 cm	4
8.	Compresse stérile de 7,5 cm X 12 cm environ	2
9.	Pansement de gaze hydrophile stérile de 7,5 cm X 7,5 cm, environ	4
10.	Détergent pour les mains ou 1 paquet de serviettes détergentes	1
11.	Guide de premiers soins d'une édition récente	1
12.	Tampon oculaire avec protecteur ou adhésif	1
13.	Dossier de premiers soins (article 10.7)	1
14.	Ciseaux de 10 cm	1
15.	Attelle avec rembourrage de dimensions variées	1
16.	Ruban adhésif chirurgical de 1,2 cm X 4,6 m	1
17.	Pince-écharde	1
18.	Gants de latex	1 paire

Quand une matière dangereuse pour la peau ou les yeux se trouve sur ou dans l'aéronef, l'employeur doit mettre à la disposition de ses employés un moyen quelconque pour laver la peau ou rincer les yeux sans délai.

La composition de la trousse de premiers soins ci-dessus n'est fournie qu'à titre indicatif et elle ne traite pas des règlements concernant la formation des employés ou la tenue des dossiers de premiers soins. Vous trouverez des renseignements plus détaillés dans la partie X du Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelles (aéronefs).

Aéronef loué

Contrairement à la situation dans les autres pays, Au Canada un aéronef n'est pas immatriculé au nom de son propriétaire mais plutôt de celui qui en a « la garde et la responsabilité légales ». Les termes « garde et la responsabilité légale » signifient que celui dont le nom apparaît sur l'immatriculation est totalement responsable de l'exploitation et de la maintenance de l'aéronef (voir l'article 202.35 du Règlement de l'aviation canadien (RAC)).

La situation « normale » de location

Une façon de transférer la garde et la responsabilité légales d'un aéronef est par le biais d'un contrat de location. Le certificat d'immatriculation au nom du locateur à titre de propriétaire enregistré est annulé et l'aéronef est de nouveau immatriculé

au nom du locataire. La plupart des aéronefs canadiens loués sont immatriculés sous le nom du locataire. Ce type de situation de location s'applique autant aux aéronefs privés qu'aux aéronefs commerciaux.

Article 203 du RAC

Le RAC prévoit d'autres types de situations de location. Ainsi l'aéronef loué est exploité par le locataire (qui en a la garde et la responsabilité légales) tout en demeurant immatriculé au nom du locateur. Cette situation vise principalement à faciliter la location d'un aéronef en évitant d'avoir à l'immatriculer de nouveau. Cette situation ne s'applique pas à l'exploitation d'un aéronef privé.

Nota

Les exploitants d'une unité de formation au pilotage ayant besoin d'aide en ce qui a trait aux situations de location en vertu de l'article 203 du RAC auraient avantage à communiquer avec le bureau régional de l'Aviation civile de Transports Canada le plus proche. La Direction de l'aviation générale est la plaque tournante en ce qui a trait à ces aspects et elle peut fournir des renseignements précis sur les exigences du processus d'immatriculation et aider les exploitants à en franchir toutes les étapes.

Installations

Salles de cours

Les unités de formation au pilotage doivent disposer de salles de cours et des autres installations pertinentes pour dispenser la formation au sol et l'instruction préparatoire au sol. Vous devez disposer d'une salle de régulation des opérations qui constituera le centre névralgique de vos opérations d'entraînement et où pourront s'effectuer la planification, la préparation et l'autorisation des vols. Il est préférable que vos instructeurs disposent d'un local fermé où ils pourront tenir directement avec vos stagiaires des briefings avant et après le vol. Du matériel de formation pertinent améliorera l'apprentissage de vos stagiaires et leur permettra d'acquérir des connaissances ou des compétences nouvelles qu'ils conserveront probablement plus longtemps. Vous devez aussi disposer d'un moyen de communication avec un centre local d'information de vol pour obtenir des renseignements météorologiques et transmettre les plans de vols et pour obtenir de l'aide en cas d'urgence.

Équipement d'entraînement synthétique de vol

Si vous prévoyez utiliser un équipement d'entraînement synthétique de vol pour votre unité de formation au pilotage, vous devez vous assurer qu'il satisfait les exigences de l'article 606.03 du RAC qui fait référence au *Manuel des simulateurs*

d'avions et de giravions, (TP9685). Si l'équipement d'entraînement synthétique de vol ne satisfait pas les exigences de l'article 606.03, vos stagiaires ne pourront obtenir de crédits pour leur expérience avec ledit équipement.

Bibliothèque

La *Liste des publications de l'aviation civile* (TP 3680) énonce les ouvrages de référence que vous devez obtenir conformément au RAC. Les librairies de votre région ou des librairies spécialisées peuvent vous fournir des livres et des manuels de formation supplémentaires pour les besoins de votre unité de formation au pilotage.

Exigences en ce qui a trait à l'aérodrome

Vous devez préciser l'aérodrome à partir duquel vous prévoyez mener la plus grande partie de vos activités. Vous devez démontrer que vous avez l'usage permanent de cet aérodrome comme base principale. L'usage permanent signifie que l'unité de formation au pilotage peut utiliser cet aérodrome quand elle en a besoin pour ses opérations de formation en vol. L'aérodrome servant à vos activités doit convenir à l'exploitation sécuritaire du type d'aéronef que vous utilisez conformément aux limites d'emploi et aux performances indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (article 405.24 du RAC). Vous pouvez utiliser le Supplément de vol du Canada pour trouver des informations sur les aérodromes certifiés ou enregistrés où vous prévoyez implanter votre base principale ou une base satellite. Il est aussi indispensable d'obtenir une confirmation de l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport/de l'aérodrome avant d'obtenir la certification.

Vous devez aussi fournir les renseignements suivants sur l'aérodrome :

1. L'emplacement de l'aérodrome, y compris sa latitude, sa longitude et sa proximité de la ville la plus proche.
2. Une description des caractéristiques physiques de l'aérodrome, y compris :
 - (a) **La longueur de la piste et les distances déclarées** : Elles doivent être suffisantes pour permettre à l'aéronef d'entraînement d'effectuer un décollage et un atterrissage normal par vent calme et à la température moyenne la plus élevée du mois le plus chaud de l'année de la région.
 - (b) **La largeur de la piste** : Au moins la largeur de l'envergure de l'appareil pour un aéronef monomoteur et au moins la largeur de l'envergure de l'appareil plus 15 mètres dans le cas d'un aéronef multimoteur.

- (c) **Le type de revêtement de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de trafic** : asphalte, gravier, herbe, eau.
 - (d) **Les dimensions des surfaces dégagées de chaque côté de la piste et aux extrémités de celle-ci** : Les surfaces dégagées de chaque côté de la piste doivent faire au moins une fois et demie l'envergure de l'appareil mesurée à partir de l'axe de la piste et 30 mètres à chacune des extrémités de la piste.
 - (e) **L'emplacement de tous les obstacles dans les environs immédiats de l'aérodrome** : En fonction du régime de son moteur, de son train d'atterrissage et de la position de ses volets, un aéronef d'entraînement doit être capable d'éviter tous les obstacles pendant un décollage ou un atterrissage normal avec une marge de sécurité d'au moins 50 pieds sans que cela exige du pilote des compétences de pilotage exceptionnelles. Dans le cas d'un aéronef multimoteur, il doit être capable d'éviter ces obstacles avec la même marge de sécurité en cas de panne du moteur critique immédiatement après avoir atteint la vitesse de cabrage et sans que cela exige du pilote des compétences de pilotage exceptionnelles.
 - (f) **Si l'unité de formation au pilotage prévoit offrir la formation pour le vol de nuit, l'aérodrome doit disposer de l'éclairage requis à l'article 602.40 du RAC.**
 - (g) **Les repères, les marques et la signalisation de l'aérodrome** : Des indicateurs de direction du vent doivent être visibles du sol des deux extrémités de la piste.
3. Le type de services d'urgence disponibles et de quelle façon ils peuvent être appelés sur l'aérodrome.
 4. Les services de communications servant à communiquer les renseignements sur l'état de l'aérodrome/de la piste et les moyens de communications air-sol sur place (ATC, UNICOM, RACS, etc.).
 5. Comment les opérations sur l'aire de trafic de l'aérodrome seront gérées de manière sûre et efficace.

En suivant ces lignes directrices, vous serez assuré d'opérer à partir d'un aérodrome satisfaisant aux exigences de l'article 405.24 du RAC.

Licence de station radio

Bon nombre d'unités de formation au pilotage utilisent une radio à leur base d'opération pour exercer un contrôle sur les opérations. Si vous prévoyez le faire,

nous vous suggérons de communiquer avec Industrie Canada pour vous renseigner sur les exigences pour obtenir une licence pour exploiter une radio.

Certificat restreint de radiotéléphoniste

Toute personne utilisant une radio aéronautique à bord d'un aéronef ou à partir d'une base d'une unité de formation au pilotage doit posséder le certificat de compétence pertinent d'Industrie Canada. Vos agents d'opération, vos instructeurs au pilotage et vos stagiaires ainsi que toute autre personne utilisant vos radios doivent posséder un certificat restreint de radiotéléphoniste. Nous vous suggérons de communiquer avec Industrie Canada pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Activités de formation en vol

Aperçu du programme de formation en vol

Avant d'obtenir la certification de votre unité de formation au pilotage, vous devez soumettre, conformément à l'article 405.13 du RAC, un aperçu du programme d'entraînement en vol que suivront vos élèves.

Examen PSTAR

Avant d'obtenir un permis d'élève-pilote, tout élève doit réussir un examen écrit préalable au vol en solo (PSTAR). Les unités de formation au pilotage dispensant l'entraînement menant à l'obtention du permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé, peuvent être autorisées à administrer cet examen dans leurs locaux pourvu qu'elles respectent les règles de sécurité relatives à cet examen. À cette fin, elles doivent disposer d'un classeur à tiroirs pouvant se verrouiller ou d'un autre meuble de rangement sécuritaire convenable. On trouvera à la page 18 du présent document des instructions pour l'élaboration et l'administration de cet examen. Vous devez communiquer avec le bureau de Transports Canada de votre région pour obtenir le document nécessaire à l'élaboration de l'examen sur papier et en format électronique sur une disquette de 3½". On trouvera à la page 19 un exemple de la feuille de réponses.

Dossier d'entraînement - pilote

Dans les cas où la norme 425.33 du RAC vous impose de tenir des dossiers de formation - pilote, vous pouvez utiliser le formulaire fourni par Transports Canada ou en établir un vous-même.

Dossier des vols quotidiens

Conformément à l'article 406.56 du RAC, vous devez tenir un dossier des vols quotidiens de votre unité de formation au pilotage pour les fins du contrôle opérationnel. Il peut s'agir tout autant d'un registre sur papier que d'un fichier électronique pouvant être imprimé rapidement sur demande (article 103.05 du RAC). Ce registre sera examiné au moment de l'inspection de votre base pour vérifier qu'il comprend les rubriques prescrites par la norme 426.56 du RAC.

Carnet de route de l'aéronef

L'article 605.92 du RAC impose la tenue d'un carnet de route tandis que l'article 605.94 et l'annexe I du même règlement énoncent les détails des renseignements qui doivent y figurer. Compte tenu qu'une unité de formation au pilotage doit tenir aussi un dossier des vols quotidiens, elle peut, en vertu du paragraphe 2 de l'article 605.94, choisir « d'effectuer une seule inscription dans un carnet de route concernant une série de vols ». Dans de tels cas, l'unité de formation au pilotage doit s'assurer que les inscriptions nécessaires sont faites correctement. À cette fin, l'article 406.57 stipule qu'une unité de formation au pilotage « doit désigner une personne chargée de consigner les entrées dans un carnet de route conformément à l'article 605.94. »

Exigences en ce qui a trait à l'espace aérien

Vous devez tenir compte des exigences en ce qui a trait à l'espace aérien comme l'espace nécessaire pour l'entraînement à la voltige, l'emplacement d'un plan d'eau pour l'entraînement sur hydravion (dans une zone habitée ou non), la proximité d'aides à l'atterrissage pour la formation en vol aux instruments, etc. Ces aspects peuvent exiger des discussions avec d'autres organismes comme le contrôle de la circulation aérienne et vous devez entreprendre les démarches nécessaires dès le début du processus de certification.

Exigences en ce qui a trait aux bases satellites

Vous pouvez mener temporairement des activités de formation en vol partir d'une base satellite. Cela exigera une modification de votre certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage pour y inclure un consigne d'exploitation pour une telle activité.

L'entraînement autorisé peut être identique à celui autorisé à votre base principale pourvu que vous disposiez du personnel et des aéronefs nécessaires à cet entraînement. Vous devez nommer un instructeur au pilotage pour exercer la responsabilité de l'exploitation de la base satellite. Peu importe la situation, un instructeur au pilotage de classe 4 doit toujours être encadré par un instructeur au pilotage de classe 2 ou 1.

Vous devez soumettre une demande indiquant les activités projetées et acquitter les frais de modification de votre certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage. L'emplacement et les types d'activités de votre base satellite exigeront peut-être qu'elle soit inspectée par Transports Canada. L'inspecteur de l'entraînement en vol de votre région vous avertira si une telle inspection s'impose.

Pour faire modifier votre certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage pour pouvoir exploiter une base satellite, vous devez :

1. produire le formulaire 26-0344 « Demande de certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage » en précisant :
 - (a) l'emplacement de la base satellite,
 - (b) l'autorisation d'entraînement demandée pour la base satellite, et
 - (c) le type de l'aéronef utilisé et son immatriculation;
2. remplir le formulaire «Ajout d'un aéronef au certificat d'exploitation»;
3. fournir une lettre du directeur d'aéroport autorisant l'entraînement sur la base satellite;
4. produire une déclaration signée par le chef-instructeur de vol dans laquelle il accepte la responsabilité de la surveillance des activités de formation en vol menées à la base satellite;
5. fournir les renseignements suivants :
 - (a) le nom du responsable des opérations de formation en vol (article 406.58 du RAC),
 - (b) les dispositions pour la maintenance de l'aéronef,
 - (c) la route proposée pour le vol-voyage,
 - (d) la durée des activités de la base satellite, et
 - (e) un double de l'aperçu de votre programme d'entraînement en vol (article 406.13 du RAC).

Processus de certification

Si vous communiquez avec le bureau ou le centre de service régional de Transports Canada de votre région dès le début du processus, cela nous aidera à vous aider. Nous serons en mesure de vous transmettre des renseignements directement pertinents à votre exploitation ainsi que d'autres renseignements supplémentaires qui pourront peut-être influencer certaines de vos décisions précoces dans la planification de votre unité de formation au pilotage. Voici une liste des étapes que comporte normalement la certification d'une nouvelle unité de formation au pilotage utilisant un aéronef ou un hélicoptère :

1. Remplir et produire le formulaire « Déclaration d'intention » (26-0380). Vous devez y joindre aussi des doubles des documents d'affaires énumérés au verso du formulaire pour nous permettre de vérifier le statut juridique de votre entreprise.

2. Remplir et soumettre le formulaire « Demande de certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage » (26-0344).
3. Soumettre les pièces suivantes, bien qu'il ne soit pas indispensable habituellement de les soumettre en même temps que votre demande :
 - (a) les routes prévues pour votre première route proposée de vol-voyage en solo pour l'entraînement de pilote privé (article 406.55 du RAC);
 - b) un double de l'aperçu de votre programme d'entraînement en vol incluant les renseignements pertinents sur tous les types d'entraînements devant être dispensés par votre unité de formation au pilotage (norme 425.13 du RAC);
 - (c) un double de la déclaration d'acceptation de la fonction du chef-instructeur de vol signée par le titulaire, accompagnée d'un résumé de ses qualifications et de son expérience (article 406.22 du RAC); et
 - (d) votre manuel de contrôle de la maintenance pour qu'il soit examiné et approuvé par la Direction de la maintenance et de la construction des aéronefs de Transports Canada (article 406.38(1)(a)).
4. L'assurance-responsabilité de votre aéronef sera vérifiée avant l'émission de votre certificat d'exploitation (article 606.02 du RAC).
5. Acquitter les frais prévus à l'article 104.01 du RAC.

Inspection de la base

Après avoir réuni l'équipement et le personnel requis par le règlement, vous devez communiquer avec le bureau régional de Transports Canada pour prendre rendez-vous pour l'inspection de votre aéronef et de vos installations. Cette inspection a pour objet de confirmer que vous satisfaites toutes les exigences réglementaires du RAC et que vous êtes en mesure d'opérer sans danger. L'inspection est normalement menée par un inspecteur régional de l'entraînement en vol. Votre chef-instructeur de vol doit être présent pendant l'inspection. Appelez tôt pour fixer une date et une heure d'inspection convenant aux deux parties.

Un certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage vous sera délivré après l'analyse de tous les formulaires, la vérification de tous les renseignements, l'approbation de votre manuel de contrôle de la maintenance par la Direction de la maintenance et de la construction des aéronefs, l'inspection de votre aéronef et vos installations et l'acquittement des droits.

Vous trouverez à la page 20 un exemple de Rapport d'inspection de surveillance d'unité de formation au pilotage pour vous permettre de vous préparer.

Nous vous souhaitons du succès et une exploitation sans problème de votre unité de formation au pilotage

Crédit d'impôt pour études

Pour permettre à vos élèves de pouvoir faire la demande de crédit d'impôt d'études ou de frais de cours lorsque l'élève fait son cours à plein temps, votre école doit être certifiée comme une institution d'enseignement privé.

Les critères d'admissibilité sont les suivants :

- Avoir un nom de commerce et donner les cours au Canada.
- Être un collège ou une école privé, un organisme professionnel ou un commerce donnant les cours, autre que des cours conçu pour des crédits universitaire.
- Offrir un programme d'étude qui se qualifie, c'est-à-dire, un cours spécialement conçu pour donner à l'élève les compétences, ou améliorer les compétences de l'élève dans une profession reconnu.
- Avoir une licence provinciale d'école professionnelle, de métier, ou l'équivalent si la province ou le cours est donner l'exige.
- Soumettre une demande écrite pour certification du Ministère de l'Emploi et Immigration :
Accréditation des Établissements d'enseignement privé,
Développement des Ressources Humaines Canada,
Phase IV, 4^{ième} étage, Place du Portage,
140 Promenade du Portage, Hull (Québec),
K1A 0J9

Les informations plus complètes concernant les crédits d'impôts pour études sont disponible dans les bulletins d'interprétation IT-515 et IT-516. Pour plus d'information communiquez avec le (819) 953-1923.

Nota

Pour ce programme, les unités de formation devront obtenir le formulaire TL11B de Revenu Canada. Le formulaire devra être émis à l'élève qui s'enregistre sur un cours accrédité par le Ministère des Ressources Humaine. Vous pouvez obtenir ce formulaire électroniquement sur l'internet à :
<http://www.rc.ca/menu/EmenuGNN.html>.

NOMINATION D'UN CHEF-INSTRUCTEUR DE VOL

PARTIE À REMPLIR PAR L'UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE

Nom de l'unité de formation au pilotage		Heures d'opération
M. <input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/>	Nom du chef-instructeur de vol (CIV) :	Heures de présence
Catégorie d'aéronef : <input type="checkbox"/> AVION <input type="checkbox"/> HÉLICOPTÈRE	Numéro de licence	Classe de la qualification d'instructeur et échéance*
<p>Le candidat susnommé est nommé Chef-instructeur de vol (CIV) conformément à l'article 406.21(1) du RAC.</p> <p>J'atteste que le CIV possède les qualifications requises pour remplir cette fonction conformément aux <i>articles 406.22 et 426.22</i> du RAC. Il/elle est employé(e) à temps plein pendant les activités d'entraînement en vol conformément au sous-alinéa 426.11(1)(c)(ii) du RAC.</p> <p>Conformément au sous-alinéa <i>426.11 (2)(ii) du RAC</i>, un <u>résumé</u> des qualifications et de l'expérience du CIV est <u>annexé</u> au présent document.</p>		
Nom du président et du directeur des activités de vol (en lettres moulées) :		
Signature:		Date:

PARTIE À REMPLIR PAR LE CHEF-INSTRUCTEUR DE VOL (CIV)

<p>Conformément à l'article 406.22 du RAC, je déclare que je possède les qualifications requises pour agir comme CIV.</p> <p>Je déclare également que je connais et accepte les responsabilités inhérentes à cette fonction et déclare que je les assumerai conformément à l'article 426.22 du RAC.</p>	
Signature:	Date:

Nota : Si le chef-instructeur de vol possède une qualification d'instructeur de classe 3 « pour une unité de formation au pilotage pour la catégorie avion seulement », AUCUN AUTRE instructeur au pilotage ne peut être employé par cette unité de formation. (article 426.22 du RAC).

Nota : Conformément à l'article 406.21(2) du RAC, le Ministre doit être informé par écrit de tout changement de titulaire du poste de CIV dans un délai de 10 jours ouvrables.

EXEMPLE DE DOSSIER D'INSTRUCTEUR

DOSSIER D'INSTRUCTEUR AU PILOTAGE

PARTIE À REMPLIR PAR LE CIV

Nom de l'instructeur		
Numéro de licence	Date du dernier examen médical	Date d'échéance du certificat médical
Classe de la qualification d'instructeur		Date d'échéance de la qualification d'instructeur
Groupe de qualification de vol aux instruments		Date d'échéance de la qualification de vol aux instruments

DOSSIER D'INSTRUCTEUR AU SOL

PARTIE À REMPLIR PAR LE CIV

Nom de l'instructeur		Numéro de licence
Conformément à l'article 406.24 du RAC, j'ai informé l'instructeur susmentionné des objectifs et des normes de la formation devant être dispensée et j'atteste que cet instructeur a fait la preuve d'un niveau adéquat de connaissance pratique et théorique des sujets mentionnés ci-dessous.		
SUJET	DATE DE L'EXPOSÉ	SIGNATURE DU CIV

Nota : Conformément à l'article 406.25 du RAC, une unité de formation au pilotage doit créer et tenir un dossier satisfaisant aux exigences de la licence pour chaque instructeur au sol et instructeur au pilotage et conserver pendant au moins deux ans toute inscription faite dans ce dossier.

AJOUT D'UN AÉRONEF AU CERTIFICAT D'EXPLOITATION

PARTIE À REMPLIR PAR L'UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE

Nom et adresse de l'UFP

Type d'aéronef :

Immatriculation :

Instruments et équipement de vol :

Les instruments et l'équipement de vol doivent satisfaire aux exigences minimale pour un aéronef d'entraînement conformément à l'article 425.23 du Règlement de l'aviation canadien. Cochez les cases pertinentes.

425.23(1)(a)(b)

425.23(3)

425.23(1)(c)

425.23(4)

425.23(2)

Type d'entraînement pour lequel sera utilisé cet aéronef :

Permis de pilote de loisir

Qualification d'instructeur au pilotage

Licence de pilote privé

Voltige

Licence de pilote professionnel

Entraînement au vol aux instruments (VFR)

Vol VFR au-dessus des nuages (VFR OTT)

Entraînement au vol aux instruments (IMC)

Qualification sur multimoteurs

Autres :

Signature : (Personne autorisée à remplir cette demande par l'unité de formation au pilotage)

Date :

PARTIE RÉSERVÉE À TRANSPORTS CANADA

J'atteste que l'aéronef et son équipement satisfont aux exigences de l'utilisation visée par cette demande.

Signature : (Surintendant de l'entraînement en vol)

Date :

Nota : Quand la demande vise à ajouter un aéronef à un Certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage, ce formulaire doit être rempli et joint au formulaire 26-0344 – Certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage.

INSTRUCTION POUR LE PSTAR À L'INTENTION DES UNITÉS DE FORMATION AU PILOTAGE AUTORISÉES

Instructions pour l'élaboration et l'administration de l'examen écrit « Réglementation aérienne pour le permis d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et militaires de la licence de pilote privé ».

Élaboration

1. Choisir dans le Guide d'étude et de référence, Réglementation aérienne pour le permis d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et militaires de la licence de pilote privé (TP11919), au moins deux questions dans chacune des sections comportant dix questions ou moins (c.-à-d., à l'heure actuelle, les sections 1, 2, 4, 10 et 14) et au moins trois questions dans chacune des autres sections.
2. Parmi les autres questions du TP11919, choisir un nombre suffisant de questions correspondant aux exigences opérationnelles de l'unité de formation au pilotage autorisée pour constituer un questionnaire de 50 questions pour l'examen écrit PSTAR. Une unité de formation au pilotage souhaitant soumettre des questions sur des procédures locales doit utiliser à cette fin un questionnaire distinct.
3. Élaborer au moins deux examens écrits PSTAR en utilisant des questions différentes pour mesurer les connaissances des candidats. Ces examens doivent être modifiés une fois l'an ou on doit élaborer un nombre suffisant d'examens pour garantir l'utilisation de toutes les questions pertinentes du TP11919.

Administration

1. Utiliser les feuilles de réponses du PSTAR reproduites sur place, au besoin, ou établir sa propre feuille de réponses.
2. La note de passage est 90 % et la durée de l'examen est d'une heure et demie avec une marge supplémentaire de 20 % pour les candidats dont la langue maternelle n'est pas le français ni l'anglais.
3. Un instructeur au pilotage ou un instructeur au sol de l'unité de formation au pilotage doit corriger les examens des candidats ayant obtenu une note de réussite et expliquer aux candidat toutes les erreurs dans l'intérêts de la sécurité en vol pour s'assurer que les candidats passent minutieusement en revue leurs points faibles.
4. Après l'examen, suivre les procédures d'administration et de transmission des résultats de cet examen.

PSTAR EXAMINATION ANSWER SHEET / FEUILLE DE RÉPONSES D'EXAMEN PSTAR (TP11919)

Please print / S.V.P. Écrire en lettres moulées

Name in full / Nom et prénoms		Date
Flight Training Unit / Unité de formation	Address / Adresse	
Assessment / Note obtenue		<input type="checkbox"/> Passed / Réussite <input type="checkbox"/> Failed / Échec
<p style="font-size: 2em; margin: 0;">/ 50</p>		

INSTRUCTIONS

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> Complete above information before commencing examination. Read carefully each question and its numbered answers When you have decided which answer is correct, place an <input checked="" type="checkbox"/> in the corresponding space on this sheet . If you change your mind, block out incorrect answer. <input type="checkbox"/> If more than one answer is given to a question, question will be marked wrong. BEFORE FIRST SOLO FLIGHT IS AUTHORIZED, the candidate MUST correctly answer a minimum of 45 of the 50 questions on the examination paper and the questions answered incorrectly are to be reviewed and sufficient instruction given to the student to ensure that the correct responses are understood. | <ol style="list-style-type: none"> Inscrivez les renseignements demandés ci-dessus avant de commencer l'examen. Lisez attentivement chaque question et les réponses numérotées s'y rapportant. Lorsque vous avez trouvé la réponse, faites un <input checked="" type="checkbox"/> dans le cadre correspondant. Si vous changez d'idée, noircissez complètement la réponse incorrecte. <input type="checkbox"/> Si vous donnez plus d'une réponse à une même question, cela comptera pour une erreur. AVANT QUE SON PREMIER VOL EN SOLO SOIT AUTORISÉ, le candidat DOIT répondre correctement à au moins 45 des 50 questions de l'examen. De plus, les questions auxquelles auront été données des réponses incorrectes seront passées en revue de façon à garantir que l'étudiant comprenne les bonnes réponses. |
|---|---|

EXAMPLE of answer / EXEMPLE de réponse = (3) =

1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	31.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	41.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	32.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	42.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	33.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	43.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	34.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	44.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	35.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	45.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	36.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	46.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	37.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	47.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	38.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	48.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	39.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	49.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	40.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	50.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Signature of Candidate/Signature du candidat

Signature and licence # of Instructor assessing answer sheet /Signature et # licence de l'instructeur qui évalue la feuille de réponses

Signature and licence # of Instructor supervising correction to 100%/Signature et # licence de l'instructeur chargé de la correction à 100%

**If applicable, this answer sheet is to be retained on the Candidate's file until forwarded to Transports Canada with application for licence.
Si applicable, la feuille de réponses doit être conservée dans le dossier du candidat jusqu'à ce qu'elle soit expédiée à Transports Canada avec la demande de licence.**

RAPPORT D'INSPECTION DE SURVEILLANCE D'UNE UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE

Date de l'inspection _____

5258 - _____

5260 - _____

N° d'id
de l'UFP _____

Inspecteur _____

1. Unité de formation au pilotage – Article 406 du RAC

Nom de l'UFP		Adresse postale	
Adresse électronique			
Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Emplacement	
Numéro de certificat de l'UFP (5260)		Date d'émission du certificat	
Preuve d'assurance-responsabilité – Article 606.02 du RAC Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Date d'émission			
Spécifications d'exploitation ou /conditions particulières – Article 406.12 du RAC			
Observations			

2. Types de formations autorisées – Article 406.12 du RAC

<input type="checkbox"/> Permis de pilote de loisir	<input type="checkbox"/> Licence de pilote privé	<input type="checkbox"/> Licence de pilote professionnel	<input type="checkbox"/> Vol de nuit
<input type="checkbox"/> Multimoteurs	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> Hydravion	<input type="checkbox"/> Voltige
<input type="checkbox"/> VFR OTT	<input type="checkbox"/> Qualification d'instructeur de vol		
Types d'hélicoptères autorisés			
Observations			

3. Bases satellites – Article 406.58 du RAC

Sans objet

Emplacement – Article 405.24 du RAC	Date d'échéance de l'autorisation
Type et nombre d'aéronefs – Articles 406.13, 405.23 et 425.23 du RAC	
Nom de l'instructeur de la base satellite – Article 406.58 du RAC	Classe de qualification
Observations	

4. Personnel – Articles 406.21 à 406.25 du RAC

CIV	Classe	Numéro de licence	
Personne responsable du système de contrôle de la maintenance – Article 406.36 du RAC		Numéro de licence	
Personne autorisée	Numéro de licence	Autorisation	Date d'échéance
		Permis d'élève-pilote, de pilote de loisir, licence de pilote privé professionnel, vol de nuit, multimoteurs, hydravion, VFR OTT, type d'aéronef	
		Permis d'élève-pilote, permis de pilote de loisir, licence de pilote privé, licence de pilote professionnel, vol de nuit, multimoteurs, hydravion, VFR OTT, type d'aéronef	
		Permis d'élève-pilote, permis de pilote de loisir, licence de pilote privé, licence de pilote professionnel, vol de nuit, multimoteurs, hydravion, VFR OTT, type d'aéronef	
Observations			

Dossier d'instructeur au pilotage – Article 406.25 du RAC

Nom – Article 405.21 du RAC	Numéro de licence	Date d'échéance du certificat médical (A/M/J)	Classe de qualification d'instructeur	Date d'échéance (A/M/J)	Groupe de qualification IFR	Date d'échéance (A/M/J)

Dossier d'instructeur au pilotage (suite)

Nom – Article 405.21 du RAC	Numéro de licence	Date d'échéance du certificat médical (A/M/J)	Classe de qualification d'instructeur	Date d'échéance (A/M/J)	Groupe de qualification IFR	Date d'échéance (A/M/J)
Dossier d'instructeur au pilotage						
Ouverts		Tenus		Conservé pendant 2 ans		
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		
Observations						

Formation au sol – Article 406.25 du RAC

Dispensée par l'exploitant	<input type="checkbox"/>	Autres : <input type="checkbox"/> (Préciser)			
		Contrat disponible Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			
Nom de l'instructeur – Article 406.24 du RAC	Qualifications	Date de l'exposé/de la lettre de nomination	Date de la dernière inspection par le CIV ou son représentant		
Dossier d'instructeur au sol					
Ouverts		Tenus		Conservé pendant 2 ans	
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Observations					

6. Dossiers des élèves <<Dossier des vol quotidiens>>

Aperçu du programme d'entraînement en vol – Article 405.13 du RAC

	Disponible		Adéquat	
Permis de pilote de loisir	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Licence de pilote privé	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Licence de pilote professionnel	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification pour le vol de nuit	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification VFR – OTT	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification sur multimoteurs	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification pour le vol aux instruments	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification d'instructeur de vol	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification sur hydravion	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Qualification pour l'entraînement à la voltige	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
PSTAR, corrigé, daté et signé	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Dossiers des stagiaires – A jour et complets <<Dossier des vol quotidiens>>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Dossier de formation des pilotes	Form. 26-0313(A) <input type="checkbox"/>	Form. 26-0316(H) <input type="checkbox"/>	Autre <input type="checkbox"/>	
Observations				

7. Publications – Documents de référence – Article 426.22(5)(h)(j) du RAC

	Dernière modification		Dernière modification
A.I.P		G.I.V. VR – OTT	
Loi sur l'aéronautique		G.I.V. – Hydravion	
RAC		G.I.V. – Multimoteurs	
Canada Air Pilot		G.I.V. – GPS	
Supplément de vol du Canada		Manuel de pilotage	
Cartes en Route		Manuel de vol aux instruments	
Guide de l'instructeur de vol (G.I.V.)		Guide de l'instructeur sur les facteurs humains	
Guides des sujets d'étude et des ouvrages à consulter		Normes des tests en vol	
	Dernière modification		Dernière modification
Permis d'élève-pilote		Permis de pilote de loisir	
Permis de pilote de loisir		Licence de pilote privé/licence de pilote professionnel	
Licence de pilote privé		Instructeur de vol	
Licence de pilote professionnel		Multimoteurs	
Qualification d'instructeur		Qualification pour le vol aux instruments	
Qualification pour le vol aux instruments			
Exemplaire d'examen – Permis de pilote de loisir/licence de pilote privé			
Contamination de la surface critique			
Observations			

8. Supervision – Article 426.22(5) du RAC

Instructeurs de vol (Classes 1, 2 et 3)

Instructeurs de la classe 4

Instructeurs au sol

Autorisation de vol aux élèves/surveillance des vols

Observations

9. Installations pour la formation au sol et les exposés – Articles 406.52 et 426.52 du RAC

Aire(s) pour les exposés/Description		Adéquat	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Installations pour la formation au sol/Description		Adéquat	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Fiches des présences		Adéquat	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Mesures en cas d'absence d'un élève		Adéquat	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Matériel d'instruction	Disponible <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Adéquat	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Observations				

Fréquence des cours

Pilote privé	
Pilote professionnel	
Observations	

10. Équipement d'entraînement synthétique de vol - Article 606.03 du RAC

Sans objet

Type/Modèle				Approuvé pour		
Utilisé pour	<input type="checkbox"/> pilote privé	<input type="checkbox"/> pilote professionnel	<input type="checkbox"/> Vol de nuit	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR-OTT	
Autres						
Instruments	<input type="checkbox"/> Fonctionnels			<input type="checkbox"/> Non fonctionnels		
Équipement de radionavigation	<input type="checkbox"/> Fonctionnel			<input type="checkbox"/> Non fonctionnel		
Observations						

11. Entraînement en vol à partir d'un aérodrome/d'un hélicoptère - Article 405.24 du RAC

Aérodrome militaire			
Convient à l'entraînement	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	
Limites/Détails			
Observations			
Installations pour hydravions			<input type="checkbox"/> Ne s'applique pas
Quais <input type="checkbox"/>	Postes d'amarrage <input type="checkbox"/>	Ravitaillement en carburant <input type="checkbox"/>	
Mesures de précautions contre l'incendie			Obstacles <input type="checkbox"/>
Encombrement - Aéroplanes/embarcations			
Distance disponible pour le décollage et l'amerrissage /Conditions			
Convient pour l'entraînement	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	
Observations			

12. Aéronef d'entraînement

Nombre et type d'aéronefs d'entraînement utilisés

13. Aéronefs inspectés – Articles 425.23 et 605 du RAC

Preuve d'assurance-responsabilité	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Date d'échéance	
Type d'aéronef				
Immatriculation				
Certificat d'immatriculation				
Certificat de navigabilité				
Carnet de route <<Dossier des vols quotidiens>>				
RAIN/Annuel <<Rapport annuel d'information sur la navigabilité>>				
Licence de radio				
Masse et centrage				
Manuel de vol				
Ordres d'interception				
Trousse de premiers soins				
Ceinture de sécurité/ceinture- baudrier				
Matériel de survie				
Extincteur				
Radiobalise de détresse et plaque- étiquette <<Inscriptions & affiches, POH>>				
Listes de vérifications – Conditions normales/urgences	/	/	/	/
Pitot/circuit statique				
Vérification du transponder <<Altimètre codeur>>				
Compas/carte				
Exigences particulières à un aéronef d'entraînement (équipement dont est pourvu l'aéronef)				
VFR				
VFR – OTT				
Entraînement IFR				
Entraînement IFR – IMC				
Utilisation de défaillances différées – Article 605.94(1) du RAC	Adéquat	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		
Observations				

14. Résumé

Observations d'ordre générales et recommandations		
Documents saisis pour examen plus approfondi	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Reçu remis à :		
Dossiers des tests en vol de l'UFP examiné en compagnie du CIV	Oui <input type="checkbox"/>	S/O <input type="checkbox"/>
Dossiers d'examen écrits de l'UFP examiné en compagnie du CIV	Oui <input type="checkbox"/>	S/O <input type="checkbox"/>
Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile (CADORS) de l'UFP examiné en compagnie du CIV	Oui <input type="checkbox"/>	S/O <input type="checkbox"/>

15. Mesures de suivi nécessaires

Oui Non

		Date
Lettre de suivi envoyée		
Réponse exigée pour le :		
Signature de l'inspecteur		

16. Examen de recommandations

	Signature	Date
Surintendant régional de l'entraînement en vol		
Gestionnaire régional de l'aviation générale		
Inscription dans le FVEA		

17. Suivi

Date de réception de la réponse au suivi	
Date de correction des irrégularités	
Signature de l'inspecteur	
Date d'inscription dans le FVEA	

Références

Inspection de contrôle d'une unité de formation au pilotage
Règlement de l'aviation canadien - RAC

Sujet	Référence	Section
Certificat d'exploitation	RAC 406.11	1
Assurance-responsabilité	RAC 606.02	1
Spécifications de l'exploitation	RAC 406.12	1
Bases satellites	RAC 406.58	3
Chef-instructeur de vol	RAC 406.22	4
Personnel et installations de maintenance	RAC 406.37	4
Dossiers des instructeurs	RAC 406.25	4
Instructeurs au sol	RAC 406.24	4
Route(s) du vol-voyage en solo	RAC 406.55	5
Dossier des vols quotidiens	RAC 406.56	5
Aperçu du programme de formation au pilotage	RAC 405.13	6
Dossiers de formation - pilote	RAC 405.33	6
Publications	RAC 406.22, 426.22(5)	7
Autorisation de vols d'entraînement	RAC 405.32	8
Installations de formation au sol	RAC 406.52	9
Équipement d'entraînement synthétique de vol autorisé	RAC 606.03	10
Entraînement en vol aux aérodromes/aux héliports	RAC 405.24	11
Trousse de premiers soins	RAC 602/59 624.39/602.60	13
Ceinture de sécurité/ceinture-baudrier	RAC 406.33	13
Matériel de survie	RAC 602.61	13
ELT et plaque-étiquette	RAC 605.38	13
Listes de vérifications	RAC 406.34, 602.60	13
Étalonnage du compas	RAC 625, appendice C, article 8	13
Exigences particulières aux aéronefs d'entraînement	RAC 405.23	13
Exposés aux passagers	RAC 602.87	13
Défauts inscrites dans le carnet de route	RAC 605.94(1) Annexe 1 article 8	13

Unité de formation au pilotage utilisant un planeur, un ballon, un autogire ou un avion ultra-léger

Généralités

Vous n'avez pas besoin d'un certificat de Transports Canada pour créer une unité de formation au pilotage utilisant un planeur, un ballon, un autogire ou un avion ultra-léger. Toutefois, vous devez lui fournir certains renseignements avant de commencer vos activités. Certains aspects de votre exploitation devront peut-être être approuvés par Transports Canada avant que vous ne puissiez démarrer vos activités.

Ces renseignements comprennent des détails sur les activités que vous prévoyez mener. Vous devrez aussi répondre à des questions élémentaires comme qui vous êtes, l'endroit où se dérouleront vos activités, comment vous entendez mener vos activités et quel genre de formation vous dispenserez. L'article 406.05 du RAC explique en détail ces questions.

Vous devrez disposer du personnel et de l'aéronef nécessaire à vos activités de formation. Aux fins du processus d'émission de la licence :

1. le terme «ballon» comprend tout aérostat;
2. le terme «planeur» comprend aussi un planeur motorisé; et
3. le terme «avion ultra-léger» comprend un avion ultra-léger de type évolué, un parachute motopropulsé et une aile volante motorisée.

Quand toutes les conditions énoncées ci-dessus ont été satisfaites, vous pouvez démarrer vos activités de formation en vol.

Vous ne devez pas oublier que vous devrez peut-être satisfaire à certaines exigences provinciales ou municipales avant de commencer vos activités.

Personnel

Une unité de formation au pilotage utilisant un planeur, un ballon, un autogire ou un avion ultra-léger doit disposer du personnel adéquat pour mener et surveiller les activités d'entraînement. Cela comprend, entre autres, des instructeurs au sol et des instructeurs au pilotage qui sont collectivement qualifiés pour mener des activités de formation en vol.

L'unité de formation au pilotage doit choisir un de ses instructeurs de vol comme chef-instructeur de vol. C'est un poste important étant donné que son titulaire assume la responsabilité du contrôle opérationnel de l'unité de formation au pilotage. L'unité de formation au pilotage doit aussi nommer des instructeurs au sol dont la nomination doit être approuvée par le chef-instructeur de vol.

Avant de démarrer vos activités, vous devez créer et tenir des dossiers sur vos instructeurs conformément à l'article 406.25 du RAC. Ces dossiers doivent comprendre la confirmation par écrit de :

1. la nomination d'un instructeur de vol qui agira comme chef-instructeur de vol (article 406.21 du RAC);
2. l'acceptation de cette nomination par le titulaire du poste de chef-instructeur de vol (article 406.22 du RAC); et
3. la nomination et l'approbation des instructeurs au sol (article 406.24 du RAC).

Nota

Un exemple de lettre de nomination du chef-instructeur de vol et d'acceptation de la fonction par son titulaire est reproduit à la page 15. Un exemple de dossier d'instructeur est reproduit à la page 16

Une personne peut être nommée à titre de **représentant autorisé** pour le traitement de certaines des mesures administratives liées à l'émission du permis d'élève-pilote et d'autres privilèges temporaires de pilote. La section des licences du personnel du bureau régional de Transports Canada vous fournira plus d'information sur les règles pour nommer à cette fonction un membre du personnel de votre unité de formation au pilotage.

Aéronef

Exigences en ce qui a trait à l'aéronef

L'unité de formation au pilotage doit disposer d'un aéronef pour mener à bien ses activités de formation en vol. Il peut s'agir d'un aéronef appartenant à l'unité ou loué par celle-ci. Les exigences qui ont trait à l'équipement des aéronefs d'entraînement sont énoncées dans l'article 405.23 du RAC, celles qui ont trait à leur immatriculation sont énoncées dans l'article 406.31 du RAC et celles qui ont trait à l'autorité de vol sont énoncées dans l'article 406.32 du RAC.

Votre aéronef doit satisfaire aux exigences générales en matière d'équipement énoncées dans la section 5 de la partie VI et, quand il sert à la formation en vol en double commande, les commandes du moteur et les commandes de vol doivent être facilement accessibles et utilisables de façon normale à partir des deux postes pilotes.

Immatriculation de l'aéronef

L'unité de formation au pilotage doit immatriculer son aéronef d'entraînement en tant qu'aéronef privé. Les exigences d'immatriculation sont énoncées dans la sous-partie 2 « Marquage et immatriculation des aéronefs » de la partie II « Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés » du RAC. Le bureau de Transports Canada de votre région vous aidera dans le processus d'immatriculation d'un appareil que vous possédez déjà ou que vous achetez ou louez.

Document relatif au vol d'un aéronef

Tous les aéronefs, à l'exception d'un avion ultra-léger, doivent avoir une autorité de vol. Ce document peut être un certificat de navigabilité, un certificat spécial de navigabilité ou un permis de vol conformément à la section 507 du RAC.

Un aéronef de construction amateur peut être utilisé par une unité de formation au pilotage quand ses activités ne sont pas régies par un certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage.

Assurance-responsabilité relative aux aéronefs

Votre aéronef doit être couvert par une Assurance-responsabilité entrant en vigueur au plus tard au moment où vous débuterez vos activités d'entraînement en

vol. L'article 606.02 du RAC explique en détail les exigences à cet égard. Nous vous suggérons de communiquer le plus tôt possible avec un courtier en assurance aérienne pour obtenir la couverture appropriée.

Maintenance de l'aéronef

Les règles de maintenance d'un aéronef utilisé par une unité de formation au pilotage sont les mêmes que celles régissant normalement la maintenance d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultra-léger. Ces règles sont énoncées dans la partie V du RAC « Navigabilité aérienne » et dans la sous-partie 5 de la partie VI « Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs ».

Nous vous suggérons de communiquer avec le bureau de Transports Canada de votre région pour obtenir des renseignements supplémentaires et assurer la coordination avec un inspecteur de la maintenance et de la construction des aéronefs.

Activités d'entraînement en vol

Les unités de formation au pilotage utilisant un avion ultra-léger doivent produire un plan de formation au sol et d'entraînement en vol pour le permis de pilote d'avion ultra-léger et pour la qualification d'instructeur de vol - avion ultra-léger.

Vos stagiaires doivent réussir un examen écrit préalable au vol en solo avant d'obtenir un permis d'élève-pilote. Une unité de formation au pilotage utilisant un avion ultra-léger doit produire un examen préalable au vol solo incluant les sujets énumérés dans le sous-alinéa 421.19(2)(d)(i) des Normes. Les stagiaires doivent obtenir la confirmation de leur réussite à cet examen avant de recevoir leur permis. Les stagiaires d'une unité de formation au pilotage utilisant un planeur doivent obtenir la confirmation de leur réussite à un examen portant sur les sujets énoncés dans le sous-alinéa 421.19(2)(d)(ii) des Normes. Pour leur part, les stagiaires d'une unité de formation au pilotage utilisant un ballon ou un autogire doivent réussir l'examen écrit préalable au vol en solo (PSTAR) administré à un bureau de Transports Canada avant de recevoir leur permis.

Conformément à l'article 406.56 du RAC, une unité de formation au pilotage utilisant un planeur doit tenir un registre quotidien de ses vols pour les fins du contrôle opérationnel. Il peut s'agir tout autant d'un registre sur papier que d'un fichier électronique pouvant être imprimé rapidement sur demande (article 103.05 du RAC).

L'article 605.92 du RAC impose la tenue d'un carnet de route tandis que l'article 605.94 et l'annexe I du même règlement énoncent les détails des renseignements qui doivent y figurer. Compte tenu qu'une unité de formation au pilotage utilisant un planeur doit aussi tenir un dossier des vols quotidiens, elle peut, en vertu du paragraphe 2 de l'article 605.94, choisir « de faire une seule inscription dans le

carnet de route pour une série de vols ». Dans de tels cas, l'unité de formation au pilotage doit s'assurer que les inscriptions nécessaires sont faites correctement. À cette fin, l'article 406.57 stipule qu'une unité de formation au pilotage doit « désigner une personne pour faire les inscriptions dans le carnet de route conformément à l'article 605.94 ».

Aérodrome

L'aérodrome servant à vos activités doit convenir à l'exploitation sécuritaire du type d'aéronef que vous utilisez conformément aux limites d'emploi et aux performances indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (article 405.24 du RAC). Vous pouvez utiliser le Supplément de vol du Canada pour obtenir des informations sur les aérodromes certifiés et enregistrés où vous prévoyez implanter votre unité de formation au pilotage.

Licence de station radio

Bon nombre d'unités de formation au pilotage utilisent une radio à leur base d'opération pour exercer un contrôle sur les opérations. Si vous prévoyez le faire, nous vous suggérons de communiquer avec Industrie Canada pour connaître les exigences pour obtenir une licence pour exploiter une radio.

Certificat restreint de radiotéléphoniste

Toute personne utilisant une radio aéronautique à bord d'un aéronef ou à partir d'une base d'unité de formation au pilotage doit posséder le certificat de compétence pertinent d'Industrie Canada. Vos agents d'opération, vos instructeurs au pilotage et vos stagiaires ainsi que toute autre personne utilisant vos radios doivent posséder un certificat restreint de radiotéléphoniste. Nous vous suggérons de communiquer avec Industrie Canada pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Inspection

Toutes les unités de formation au pilotage sont susceptibles d'être inspectées n'importe quand par des inspecteurs de Transports Canada. Ces inspecteurs ont l'autorité nécessaire pour juger si votre aéronef, votre personnel, vos installations et vos dossiers satisfont les exigences énoncées dans le Règlement de l'aviation canadien.

Nous vous souhaitons du succès et une exploitation sans problème de votre unité de formation au pilotage.

Activités aux États-Unis et au Mexique dans le cadre de l'ALÉNA

Généralités

L'accord de libre-échange nord-américain comprend une partie traitant des services aériens spécialisés, ce qui inclut la formation au pilotage. Un citoyen canadien peut établir un service de formation au pilotage au Mexique ou aux États-Unis pourvu qu'il satisfasse à certaines conditions. Une des conditions qui s'appliquent à toute activité planifiée d'entraînement en vol est d'obtenir au préalable l'autorisation de Transports Canada. Dans le cas d'une unité de formation au pilotage utilisant un avion ou un hélicoptère, on doit aussi obtenir un certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage. La façon de procéder pour obtenir ce certificat est décrite en détail dans le chapitre 1. Les détails de la procédure d'autorisation sont énoncés à l'article 400.05 « Autorisation d'exploiter un service de formation au pilotage en vertu de l'ALÉNA » du Règlement sur l'aviation canadien.

Nous vous suggérons de communiquer avec un bureau de Transports Canada pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Bureau d'information

Chef, Normes d'agrément
Aviation commerciale et d'affaires
Place de Ville
330, rue Sparks
Tour « C », 4^e étage
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
(613) 990-1098
(613) 954-1602 (télécopieur)