

Devenir pilote au Canada

Les écoles de pilotage

Par Roger Samson

Président et Directeur des opérations chez Orizon Aviation Québec

www.orizonaviationqc.com et www.laviateur.ca

Tout le monde peut voler! Que ce soit pour le plaisir, les affaires ou en faire profession, l'aviation est un monde merveilleux qui vous poussera à vous dépasser, réaliser vos objectifs et prendre confiance en vous. Vous désirez en faire partie? Voici quelques éléments que vous devez connaître avant de débuter, soit le cheminement ou le parcours que tous les pilotes ont suivi :

1) L'examen médical – Avion ou hélicoptère

Tous les pilotes doivent se soumettre à un examen médical. Cet examen n'est pas très compliqué, mais il permet de s'assurer que vous serez en mesure de piloter jusqu'à destination en toute sécurité. Cet examen valide votre licence et possède une date d'expiration ou de validité. Tout dépend de l'âge et du type de licence. Il y a quatre catégories. Voici des exemples reliés à chacune : la catégorie 1 est reliée aux pilotes professionnels ou de ligne; la catégorie 2 pour les contrôleurs aériens ou ingénieurs de vol; la catégorie 3 pour les pilotes privés; et la catégorie 4 pour le permis de loisir ou le pilotage d'avions ultralégers. La catégorie 4 est un formulaire que votre médecin de famille peut remplir. Les autres catégories demandent une rencontre avec un médecin examinateur de l'aviation civile. Votre école de pilotage vous référera un médecin en temps opportun ou avant votre inscription. Personnellement, je vous conseille fortement de passer votre examen médical avant d'aller plus loin dans votre inscription.

La période de validité du certificat médical

Le pilote privé (ou de loisir) qui a moins de 40 ans voit son certificat médical valide pour 5 ans ou 60 mois. S'il a plus de 40 ans, il est valide pour 2 ans ou 24 mois. Le pilote professionnel ou de ligne de moins de 40 ans a un certificat médical valide pour une période de 12 mois. S'il a plus de 40 ans, le certificat est valide pour 6 mois. Les coûts reliés à l'obtention du certificat médical sont de +/- 120 \$ et 55 \$ pour Transports Canada.

Pour trouver un médecin examinateur de l'aviation civile dans votre région, consulter le site Web suivant : <http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/came-meac/s.aspx?lang=fra&l=124>.

2) Piloter un aéronef pour le plaisir

En fait, vous avez deux choix (ces choix ont pour but de piloter un aéronef; plus loin dans cet article, nous parlerons des ultralégers et autres catégories) : la licence de pilote privé ou le permis de loisir. La différence entre les deux est très simple. Le pilote privé obtient une licence de vol,

tandis que le pilote de loisir a une permission sous certaines restrictions. Voici les différences :

Le **pilote de loisir** peut piloter un avion monomoteur avec quatre sièges à bord, mais uniquement avec un passager. Ce vol s'effectue au Canada et de jour seulement. Aucune possibilité de voler de nuit ou d'ajouter des « options » comme le vol aux instruments ou le multimoteur. L'expérience requise par Transports Canada est la suivante :

L'âge minimum est de 16 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour valider le permis.

Partie théorique : Le candidat doit réussir un examen écrit de 100 questions et obtenir la note de 60 % ou plus.

Partie vol : un total de 25 heures de vol dont 15 heures en double commande ainsi que 2,5 heures de vol voyage en double commande et 5 heures de vol solo. La réussite d'un test en vol à la fin de la formation est nécessaire.

La licence de **pilote privé** permet de voler de jour, partout dans le monde, avec un aéronef monomoteur immatriculé canadien. Vous pouvez ajouter des qualifications comme le vol de nuit, le vol aux instruments, l'hydravion ou le multimoteur. Les minimums selon Transports Canada sont les suivants :

L'âge minimum est de 17 ans et un certificat médical de catégorie 3 est nécessaire.

Partie théorique : Le candidat doit compléter 40 heures de formation théorique sur la navigation, la météorologie, le Règlement de l'aviation canadien et la théorie de vol, et obtenir 60 % à l'examen théorique de Transports Canada.

Partie vol : 45 heures de vol au total dont 5 heures peuvent être complétées sur simulateur de vol. Les heures de formation en vol doivent comprendre au moins : 17 heures en double commande dont 5 heures de vol aux instruments, 3 heures de navigation en double commande, 12 heures de vol en solo dont 5 heures de navigation en solo.

Dans les deux cas mentionnés ci-dessus, avant d'avoir votre licence ou permis, vous devrez voler en solo. Pour cela, il vous faut le **permis d'élève-pilote**. C'est votre instructeur qui le délivre après certaines conditions. L'âge minimal est de 14 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour ce permis.

Un minimum de 3 à 6 mois est nécessaire pour compléter la formation de pilote de loisir ou privé et avoir son permis ou sa licence en poche.

Saviez-vous que le titulaire d'une licence de pilote privé (pas de loisir, mais privé) peut se faire rembourser les frais occasionnés par un vol relié aux fonctions de son emploi? Exemple : vous êtes à l'emploi d'une entreprise X à Gatineau et vous devez vous rendre à Gaspé. Vous avez le droit, si vous êtes pilote privé et que vous n'effectuez pas le vol dans le but de recevoir une rémunération, de vous faire rembourser les frais d'exploitation de l'aéronef ou le prix de location de celle-ci pour le déplacement.

L'ajout d'annotation à la licence de pilote privé

Vol de nuit

Si vous désirez poursuivre votre formation et ajouter une qualification de plus à votre licence de pilote privé, celle de vol de nuit est sans doute la plus facile et agréable à faire. De plus, avec nos hivers et nos changements d'heures, cela vous permet de voler plus longtemps lors des saisons froides. Le vol de nuit est très agréable et normalement plus calme puisqu'il y a moins de trafic.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit, le candidat doit avoir accumulé sur avion au moins 20 heures de vol en qualité de pilote, dont au moins :

- 1) 10 heures de vol de nuit comprenant au moins : 5 heures de vol en double commande et 5 heures de vol en solo;
- 2) 10 heures de temps aux instruments en double commande.

Aucun test en vol ou examen écrit n'est nécessaire. Votre instructeur remplit un formulaire de demande d'annotation et le tour est joué.

Hydravion

Il s'agit d'une autre belle annotation. Beaucoup de Québécois aiment la chasse et la pêche. C'est pourquoi ils préfèrent l'hydravion comme moyen de transport! Pourquoi ne pas avoir le vôtre et partir à l'aventure?

Pour être qualifié sur hydravion, le demandeur doit faire 7 heures de formation sur hydravion comprenant un minimum de 5 heures d'instruction en double commande avec cinq décollages et cinq atterrissages effectués comme seul occupant. La formation sur hydravion comprendra certains exercices : par exemple, la circulation sur l'eau, les déplacements à l'aide du vent, l'accostage, les décollages et les amerrissages, les amerrissages et décollages sur plan d'eau miroitante, sur plan d'eau agitée et par vent de travers.

J'ai fait ma classe hydravion lorsque j'étais actif comme pilote sur le nolisement et je dois avouer que j'aurais dû la faire avant. J'y ai appris des trucs qui me servent encore aujourd'hui et que j'aime bien enseigner à mon tour.

VFR OTT

Je vais commencer par vous dire les vraies choses... Les conditions requises pour le VFR OTT, ça n'arrive pas souvent au Québec. Dans les États plus au sud peut-être, mais pas ici. Pour votre information, le pilote professionnel est automatiquement annoté pour le vol VFR OTT. Le candidat doit avoir une licence de pilote privé et accumuler un minimum de 15 heures de vol aux instruments en double commande dont pas plus de 5 heures de temps aux instruments sur simulateur de vol. Il n'y a pas d'examen écrit ou de test en vol pour obtenir cette annotation.

VFR OTT signifie « VFR Over The Top »... L'aéronef peut être utilisé, au cours de la partie en vol de croisière, le jour seulement, si les conditions suivantes sont réunies : (extrait du R.A.C. article 602.116)

- a) l'aéronef est utilisé à une distance par rapport aux nuages d'au moins 1000 pieds, mesurée verticalement;
- b) lorsque l'aéronef est utilisé entre deux couches de nuages, la distance entre les couches est d'au moins 5000 pieds, mesurée verticalement;
- c) la visibilité en vol à l'altitude de croisière de l'aéronef est d'au moins cinq milles;
- d) selon les prévisions météorologiques à l'aérodrome de destination, l'état du ciel sera clair ou avec des nuages épars et la visibilité au sol sera de 5 milles ou plus, sans précipitation, brouillard, orages ou rafales de neige, et ces prévisions couvrent les périodes suivantes :
 - (i) dans le cas d'une prévision d'aérodrome (TAF), la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant deux heures après celle-ci,
 - (ii) dans le cas d'une prévision régionale (FA), lorsqu'une prévision d'aérodrome (TAF) ne peut être obtenue, la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant trois heures après celle-ci.

Noter qu'en aucun temps, le pilote ne vole dans un nuage ou traverse une couche nuageuse lors de sa montée ou descente. Il peut voler au-dessus, et ce, en croisière uniquement. Il doit faire beau au départ et à destination.

Multimoteur (moteur à tandem inclus)

Pour obtenir la qualification multimoteur, le candidat doit réussir un test en vol à titre de commandant de bord. Il n'y a pas de minimum d'heures requis par Transports Canada. Encore là, le fait de choisir une école avec des instructeurs expérimentés fait toute la différence. Normalement, vous devez compter entre 7 et 10 heures pour compléter votre qualification.

Vol aux instruments

L'IFR est la qualification qui permet de voler dans ou au-dessus des nuages, c'est-à-dire sans références visuelles au sol. Tout au long de ma carrière d'instructeur, j'ai constaté que tous les élèves qui envisagent de débuter cette qualification ont une certaine crainte vis-à-vis l'IFR. Pour eux, cela représente beaucoup d'éléments à apprendre en peu de temps. Cependant, avec un instructeur expérimenté, vous découvrirez un monde encore plus fascinant. Oui, cela exige un peu plus de temps et d'argent, mais ce type de qualification peut vous sauver la vie en cas de mauvais temps. Pratiquement tous les pilotes de vols commerciaux utilisent les règles de vol aux instruments.

Pour l'obtenir, voici ce qu'il vous faut savoir avant : il y a 4 groupes concernant l'IFR. Le groupe est écrit sur votre licence et détermine quel est le genre d'avion que vous pouvez voler en IFR. Le groupe 1 concerne tous les avions multimoteurs. Le groupe 2 inclut tous les avions à moteurs en tandem, c'est-à-dire un moteur à l'avant et un moteur à l'arrière. Le groupe 3 inclut tous les monomoteurs et le groupe 4 concerne tous les hélicoptères.

Note : Le groupe 1 peut exercer les avantages des groupes 1, 2 et 3. Le groupe 2 peut exercer les avantages du groupe 3, mais pas du groupe 1. Le groupe 3 est limité aux monomoteurs et ne peut pas exercer les avantages du groupe 1 ou 2.

Partie théorique : Le candidat doit réussir un examen écrit de Transports Canada avec une note de 70 % ou plus. Évidemment, suivre une formation théorique dans une école est préférable, mais vous n'êtes pas obligé et il n'y a pas de minimum d'heures à compléter selon Transports Canada.

Partie vol : Le demandeur doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol-voyage en qualité de commandant de bord sur avion ou hélicoptère, dont 10 heures dans la catégorie appropriée. De plus, il doit accumuler 40 heures de temps aux instruments dont pas plus de 20 heures sur simulateur approuvé et un vol-voyage d'au moins 100 NM, dans des conditions simulées ou réelles, conformément à un plan de vol IFR comportant une approche aux instruments selon les minimums, à deux endroits différents.

3) Pour faire carrière

Vous voulez continuer votre formation et devenir pilote professionnel? Vous rêvez de piloter un Airbus vers des destinations tropicales? Il vous faut poursuivre avec l'obtention de la licence de pilote professionnel. Beaucoup de personnes me demandent comment y arriver. Il y a deux choix possibles : l'école publique (Cégep de Chicoutimi) ou l'école privée.

Le Cégep de Chicoutimi offre l'avantage de la gratuité scolaire. Étant donné qu'il s'agit de la seule école à offrir un DEC en pilotage au Québec, l'établissement reçoit chaque année un nombre d'inscriptions supérieur à sa capacité de formation. Seuls les meilleurs, selon les critères de sélection du ministère, seront choisis. La formation est d'une durée de trois ans. Vous avez accès au programme de prêts et bourses et la formation est reconnue comme l'une des meilleures. Les finissants en sont très fiers d'ailleurs!

Pour ce qui est de l'école privée, il n'y a pas ce genre de critères de sélection. Après avoir choisi votre école et fait votre inscription, les cours débutent. Bien sûr, la formation n'est pas gratuite. La différence est là. Par contre, un élève à temps plein peut compléter sa formation en 12 à 18 mois. Certaines écoles sont en mesure de vous proposer des plans de financement pour compléter votre formation.

Personnellement, je connais quelques écoles qui offrent un très bon programme et une qualité d'enseignement équivalente à celle du cégep. De plus, certaines offrent même un emploi à leurs finissants.

Dans le choix de votre école, SVP, faites le tour et prenez le temps de vous renseigner! Ce n'est pas tout de trouver l'ambiance chaleureuse et les instructeurs « cool »! Il vous faut des instructeurs avec de l'expérience et reconnus dans le monde de l'aviation. Informez-vous sur leur expérience et leurs compétences. Posez des questions, ne vous gênez pas!

Devenir pilote professionnel

Cette licence vous permettra, dans le cadre d'un service aérien commercial, d'agir en qualité de commandant de bord de l'avion si le document portant sur l'équipage de conduite minimal de l'avion précise que l'équipage de conduite peut être composé d'un seul pilote, ou agir en qualité de copilote d'un aéronef plus complexe. Pour votre information, le pilote de ligne, qui possède la licence supérieure, peut agir en qualité de commandant de bord sur un aéronef nécessitant deux pilotes. Cependant, tous les pilotes de ligne ont auparavant obtenu la licence de pilote professionnel. Voici ce qu'il vous faut pour l'obtenir :

Le ou la candidate doit avoir 18 ans avant l'obtention de la licence. Un certificat médical de catégorie 1 valide est nécessaire pour valider la licence.

Partie théorique : Le demandeur doit avoir réussi un cours théorique de pilote professionnel d'avion d'au moins 80 heures et obtenir une note d'au moins 60 % à l'examen général écrit en vue de l'obtention de la licence de pilote professionnel - avion.

Partie vol : Le demandeur doit avoir accumulé au moins 200 heures de vol à bord d'avions, dont au moins 100 heures de vol en qualité de commandant de bord comprenant 20 heures de vol-voyage en qualité de commandant de bord. Les heures accumulées pour la licence de pilote privé comptent dans le total des heures. Mais après l'obtention de la licence privée, le ou la candidate doit avoir accumulé 65 heures de formation en vol de pilote professionnel à bord d'un avion, dont au moins 35 heures de vol en double commande sous la direction et la supervision d'un titulaire d'une qualification d'instructeur de vol et 30 heures de vol en solo.

Qualification d'instructeur de vol

Un peu comme l'IFR, la qualification d'instructeur comporte 4 classes (4, 3, 2 ou 1) qui sont inscrites sur la licence. Tous les instructeurs de vol débutent par la classe 4. Ensuite, ils vont « gravir » les échelons pour passer aux classes 3, 2 et 1. L'instructeur classe 1 est normalement le plus expérimenté et est autorisé à former des instructeurs de vol. Pour obtenir la qualification d'instructeur de vol classe 4, le demandeur doit détenir une licence de pilote professionnel ou de ligne et :

Partie théorique : Avoir suivi 25 heures de formation au sol et réussir l'examen de Transports Canada avec la note de 70 % ou plus.

Partie vol : Avoir accumulé un minimum de 30 heures de formation en vol avec un instructeur classe 1, dont au moins 5 heures sur l'enseignement des techniques de vol aux instruments. Cinq heures des 30 heures peuvent être effectuées sur simulateur de vol. Évidemment, un test en vol est nécessaire à la fin de la formation.

4) Les autres « types » de permis

Permis de pilote ultraléger (incluant le paramoteur)

L'âge minimum est de 16 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour valider le permis. La formation de base permet de piloter un ultraléger sans passager à bord. Il existe une qualification permettant le transport d'un passager supplémentaire. Il s'agit de faire des heures de vol, en plus de la formation initiale, pour l'obtenir. Le pilote d'ultraléger ne peut piloter que de jour et en vol à vue uniquement.

Partie théorique : Un minimum de 20 heures de formation théorique sur un avion ultraléger portant sur différents sujets tels que le droit aérien et la navigation ou la météorologie. Obtenir au moins 60 % à l'examen écrit de 80 questions de Transports Canada.

Partie vol : (*Extrait du RAC 421.21 (3)*)

Dans les 24 mois qui précèdent la date de la demande, le demandeur doit avoir totalisé, à bord d'un avion ultraléger et sous la direction et la surveillance du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol - avion ultraléger ou - avion, au moins 10 heures de vol comprenant :

- a) un minimum de cinq heures en double commande et deux heures de vol en solo, et
- b) au moins 30 décollages et atterrissages dont 10 au minimum doivent être effectués comme seul occupant de l'avion.

Qualification transport de passager : Le demandeur doit avoir suivi au moins 25 heures de formation pratique en vol. Les heures de formation comprennent au moins :

- a) 15 heures de temps d'instruction de vol en double commande, dont au moins deux heures de vol-voyage, et;
- b) 5 heures de temps de vol en solo.

(Cette qualification permet le transport d'un passager seulement si l'aéronef ne fait l'objet d'aucune restriction.)

Le paramoteur ou parachute motorisé demande une licence-avion ultraléger restreint aux parachutes motorisés. La formation théorique est identique, mais la formation en vol est réduite à un minimum de 5 heures sous la supervision d'un instructeur de vol.

Permis de pilote – Autogire

L'âge minimum est de 17 ans et un certificat médical de catégorie 3 est nécessaire pour valider cette licence.

Partie théorique : Une formation de 40 heures est demandée, en plus de la réussite d'un examen écrit à Transports Canada avec la note de 60 % ou plus.

Partie vol : Avoir suivi un cours d'au moins 45 heures de formation pratique de pilote à bord d'un autogire. Les heures de formation doivent comprendre au moins :

Sur autogire biplace ou plus :

- a) 12 heures de vol en double commande, dont deux heures de vol-voyage;

b) 12 heures de vol en solo, dont trois heures de vol-voyage comprenant un parcours d'au moins 60 milles marins et deux atterrissages avec arrêt complet effectués à d'autres points qu'au point de départ.

Sur autogire monoplace :

Dans le cas d'un demandeur qui reçoit sa formation à bord d'un autogire monoplace, les 45 heures de vol prévues doivent inclure 15 heures de vol remorqué et trois heures de vol-voyage d'au moins 60 milles marins, qui comporte deux atterrissages avec arrêt complet effectués en d'autres points qu'au point de départ.

Licence de pilote – Planeur

L'âge minimum est de 16 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour valider cette licence.

Partie théorique : Une formation de 15 heures au sol est demandée.

Partie vol : Le demandeur doit avoir réussi au moins 6 heures sur planeur. La formation en vol doit comprendre un minimum d'une heure d'instruction de vol en double commande et 2 heures de vol en solo, dont 20 décollages et 20 atterrissages.

Licence de pilote – Ballon

L'âge minimum est de 17 ans et un certificat de catégorie 3 ou plus est nécessaire.

Partie théorique : Une formation théorique de 10 heures est demandée.

Partie vol : 16 heures de vol en ballon en qualité de pilote, dont au moins 11 heures à bord d'un ballon libre sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol-ballon. Les heures de vol à bord d'un ballon libre doivent comporter au moins :

- (i) six vols en double commande d'au moins 30 minutes chacun, dont une ascension d'au moins 5000 pieds au-dessus du sol;
- (ii) deux vols d'au moins 30 minutes chacun entre le décollage et l'atterrissage effectués comme seul occupant.

Permis de loisir ou licence de pilote privé – Avion

<p>Devenir pilote pour s'amuser!</p> <p>Les étapes et qualifications requises</p>	<p>Pilote de loisir :</p> <p>Minimum requis par Transports Canada :</p> <ul style="list-style-type: none">- 25 heures de vol- Réussite à l'examen de Transports Canada avec la note de 60 % ou plus. <p>Cette licence est idéale pour les pilotes d'ultraléger qui désirent être plus confiants en vol.</p>	<p>Aucune «option» possible. C'est-à-dire que le pilote ne peut ajouter l'annotation vol de nuit ou l'IFR (vol aux instruments), par exemple.</p> <p>Avion certifié 4 passagers max et 1 passager se trouve à bord lors du vol. Vol au Canada de jour uniquement.</p> <p>Si vous désirez voyager à votre condo en floride, optez pour la licence de pilote privé.</p>
	<p>Pilote privé</p> <p>Minimum requis par Transports Canada :</p> <ul style="list-style-type: none">- 45 heures de vol- 40 heures de formation théorique- Réussite de l'examen à Transports Canada avec la note de 60 % ou plus.- Il est possible d'ajouter les qualifications qui se trouvent à droite, sur votre licence de pilote privé.	<p>Vol de nuit</p> <p>IFR</p> <p>Multimoteur</p> <p>Hydravion</p>

Devenir pilote professionnel – Avion

<p>Je veux travailler comme pilote d'avion?</p> <p>La première étape est d'obtenir la licence de pilote privé.</p> <p>Pour la licence de pilote privé, un certificat médical de catégorie 3 est demandé.</p>	<p>Après l'obtention de la licence de pilote privé, vous devez faire un choix vers quel «type» de pilotage vous désirez aller : La brousse? L'instruction? Ou bien le nolisement et la ligne aérienne?</p> <p>(Vous devez compléter les annotations et qualifications à droite.)</p> <p>Dans tous les cas, vous devez avoir un certificat médical classe 1 pour valider votre licence de pilote professionnel.</p>	<p>Je veux devenir pilote de brousse</p> <p>Je veux être instructeur de vol</p> <p>Les qualifications multimoteur et IFR ne sont pas obligatoires, mais préférables selon l'employeur.</p> <p>Je veux piloter sur la ligne</p>	<p>Annotation vol de nuit</p> <p>Qualification hydravion</p> <p>Licence de pilote professionnel</p> <p>Vol de nuit</p> <p>Multimoteur (pas obligatoire)</p> <p>IFR (pas obligatoire)</p> <p>Licence de pilote professionnel</p> <p>Qualification instructeur de vol</p> <p>Vol de nuit</p> <p>Multimoteur</p> <p>IFR</p> <p>Licence de pilote professionnel</p> <p>Atteindre 1500 et + d'heures de vol dans le nolisement ou le travail aérien et devenir pilote de ligne</p>
---	--	---	---

Piloter un hélicoptère

Tout comme l'aéronef, le pilotage d'hélicoptère demande certains critères et conditions à remplir avant de partir seul et pour l'aventure. Voici un résumé des minimums requis selon Transports Canada. Tout comme pour les aéronefs, il existe deux « types » d'écoles : privées ou publiques. Mes remarques dans la section précédente sur les aéronefs, concernant votre choix d'établissement scolaire, s'appliquent aussi pour les pilotes d'hélicoptères.

Piloter un hélicoptère pour le plaisir

Pour piloter un hélicoptère pour le plaisir, vous devez obtenir la licence de pilote privé. Les minimums requis sont les suivants : le demandeur doit avoir 17 ans ou plus et posséder un certificat médical de catégorie 3 ou 1.

Partie théorique : Le candidat doit avoir réussi une formation théorique d'au moins 40 heures et obtenir la note de passage de 60 % ou plus à l'examen théorique de Transports Canada.

Partie vol : Suivre une formation d'au moins 45 heures de vol dont au plus 5 heures des 45 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol. Les heures de formation en vol doivent comprendre au moins :

- (i) 17 heures de vol en double commande, dont au moins trois heures de vol-voyage et cinq heures de vol aux instruments comprenant au plus trois heures de vol aux instruments au sol.
- (ii) 12 heures de vol en solo, dont cinq heures de vol-voyage comprenant un parcours d'au moins 100 milles marins qui comporte deux atterrissages avec arrêt complet effectués à d'autres points qu'au point de départ.

Lorsque le pilote a complété sa formation, il doit se soumettre à un test en vol pour valider ses connaissances et obtenir sa licence.

Pour devenir pilote d'hélicoptère professionnel

Le demandeur doit avoir 18 ans ou plus. Comme pour l'aéronef, le candidat doit avoir un certificat médical catégorie 1.

Partie théorique : Le candidat qui désire être pilote professionnel sur hélicoptère doit réussir une formation en classe de 40 heures sur différents sujets. Il doit ensuite obtenir la note de 60 % ou plus à l'examen de Transports Canada. Le demandeur qui n'est pas titulaire d'une licence de pilote privé-hélicoptère doit en outre recevoir une instruction théorique au sol additionnelle de 40 heures en vue de la licence de pilote professionnel-hélicoptère, soit 80 heures au total.

Partie vol

A) Le demandeur doit avoir accumulé au moins 100 heures de vol à bord d'hélicoptères, dont au moins 35 heures de vol en qualité de commandant de bord comprenant 10 heures de vol-voyage.

B) Le candidat, **titulaire d'une licence de pilote privé- hélicoptère** ou d'une licence de pilote privé-hélicoptère délivrée par un État contractant autre que le Canada, doit avoir accumulé 60 heures de formation de pilote professionnel sur hélicoptère, dont au moins :

- 37 heures d'instruction de vol en double commande comprenant :
 - I. 15 heures d'instruction de perfectionnement en double commande, mettant l'accent sur l'amélioration des techniques générales de pilotage, dont au moins cinq heures de vol-voyage;
 - II. cinq heures de vol de nuit comprenant au moins deux heures de vol-voyage;
 - III. 10 heures de vol aux instruments avec utilisation des installations de radionavigation appropriées pour l'exécution des manœuvres de navigation élémentaires et avec utilisation des moyens de radiocommunications bilatérales permettant de respecter les procédures et autorisations du contrôle de la circulation aérienne, dont au moins cinq heures de vol sur hélicoptère. Au plus 5 heures des 10 heures de vol aux instruments peuvent être effectuées sur un simulateur d'hélicoptère ou un dispositif d'entraînement au vol approuvé.
 - IV. un maximum de cinq heures de vol aux instruments en double commande accumulées pendant la formation en vue d'une licence de pilote privé-hélicoptère doivent être décomptées des 10 heures de vol aux instruments en double commande.
- 23 heures de vol en solo, mettant l'accent sur l'amélioration des techniques générales de pilotage, comprenant :
 - I. un vol-voyage d'une durée minimale de deux heures jusqu'à un point distant d'au moins 45 minutes de vol, à vitesse de croisière normale, du point de départ et qui comporte au moins trois atterrissages en des points autres que le point de départ.
 - II. cinq heures de vol de nuit en solo comportant au moins 10 décollages, circuits et atterrissages.

C) Le demandeur **qui n'est pas titulaire d'une licence de pilote privé-hélicoptère** doit avoir suivi une formation en vol de pilote professionnel sur hélicoptère d'une durée de 100 heures, dont au moins :

- (i) 55 heures de vol en double commande comprenant :
 - I. 5 heures de vol-voyage;
 - II. 10 heures de vol aux instruments en double commande, avec utilisation des installations de radionavigation appropriées pour l'exécution des manœuvres de navigation élémentaires, et avec utilisation des moyens de radiocommunications bilatérales permettant de respecter les procédures et autorisations du contrôle de la circulation aérienne, dont au moins cinq heures de vol sur hélicoptère. Au plus 5 heures des 10 heures de vol aux instruments peuvent être effectuées sur un simulateur d'hélicoptère ou un dispositif d'entraînement au vol approuvé.
- (ii) 35 heures de vol en solo, mettant l'accent sur l'amélioration des techniques générales de pilotage, comprenant un vol-voyage jusqu'à un point distant d'au moins deux heures de vol,

à vitesse de croisière normale, du point de départ et qui comporte au moins trois atterrissages en des points autres que le point de départ.

Pour terminer, la licence ne sera valide que pour le vol de jour seulement. Si le pilote désire piloter de nuit, il doit compléter l'annotation vol de nuit comme pour l'aéronef. Il en va de soi pour les autres types de qualifications mentionnées plus haut, dans la section « avion ».

Pourquoi avons-nous beaucoup de pilotes étrangers en formation au Canada? Pourquoi pas le contraire?

Tout simplement parce que notre formation et notre expérience sont réputées parmi les meilleures. Les pilotes canadiens ont une bonne réputation à travers le monde. Nous avons la chance de piloter en été comme en hiver, de naviguer à travers tous les types de conditions météorologiques en vol, d'avoir des aéroports d'envergure internationale comme des aérodromes et/ou hydrobases reculés dans le Grand Nord, de piloter dans les Prairies ou à travers les Rocheuses. Notre expérience, en tant que pilotes, est vaste et riche. De plus, Transports Canada assure une sécurité accrue de nos entreprises aériennes par des inspections et auditions en compagnie et des formations que l'organisme fédéral nous délivre par différents moyens. Certains trouveront ces contraintes exigeantes et exagérées, mais elles visent un but très précis : la sécurité.

Une autre raison majeure est le coût de la formation. Par rapport à l'Union européenne ou d'autres pays, le coût de l'essence est plus faible ici (eh oui!)... Ce fait représente un impact direct sur le prix des devis que nous offrons aux étrangers.

Personnellement, je ne connais aucun pilote canadien qui est allé suivre sa formation à l'étranger pour ensuite revenir travailler ici.

Voici maintenant quelques faits intéressants sur l'aviation dans le monde. Attachez vos ceintures!

- 2 950 000 000 passagers dans le monde ont voyagé dans les airs en 2012. Depuis les 10 dernières années, cela représente une augmentation de 60 %.
- 8 092 191 passagers prennent l'avion chaque jour dans le monde.
- 323 287 bagages sont perdus chaque jour dans le monde.
- 20 minutes : c'est la durée moyenne d'attente d'un passager pour pouvoir s'enregistrer au comptoir de son vol.
- 1 616 413 passagers voient leurs vols retardés de plus de 30 minutes.
- 66 % de ces retards sont dus à des problèmes météo.
- 92 millions de passagers par an : l'aéroport d'Atlanta (Georgia USA) est le plus fréquenté au monde.
- 4 aéroports américains, 3 asiatiques et 3 européens sont dans le tableau des dix aéroports les plus fréquentés au monde.
- 80 000 vols par jour dans le monde.
- 30 millions de vols par an dans le monde.
- 5 compagnies aériennes ont plus de 700 avions de ligne chacune dont quatre sont américaines :
 1. Delta Airlines Group (USA) = 1271 avions
 2. United Airlines (USA) = 1262 avions
 3. American Airlines Group (USA) = 889 avions
 4. Lufthansa Group (Allemagne) = 870 avions
 5. Southwest (USA) = 703 avions
 6. Air France KLM = 593 avions et
 7. China Southern = 437 avions (la compagnie qui monte)
- On estime la flotte mondiale à 25 700 avions environ.
- Chaque instant, il y a 500 000 passagers dans les airs.

Réf. : <http://www.infotravel.fr>