

TROUBLES DU DÉFICIT D'ATTENTION (TDA)



NOTE IMPORTANTE

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

DIAGNOSTIC DE TDA AVEC OU SANS HYPERACTIVITÉ

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

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

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

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

RAPPORT NEUROPSYCHOLOGIQUE

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

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

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

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

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

RÉGLEMENTATION EN LIEN AVEC LA MÉDICAMENTATION

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

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

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

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

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

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

