

## GLIDER PILOT SCHOLARSHIP

### GENERAL

1. The Glider Pilot Scholarship (GPS) is a component of the Air Cadet Gliding Program (ACGP) that also includes the spring and fall familiarization programs and a winter maintenance program.
2. This order must be read in conjunction with CATO 51-01 Annex B CSTC Program.

### ACTIVITIES

3. The activities taking place during the GPS, in order of priority, are as follows:
  - a. to qualify selected cadets for a Transport Canada (TC) glider pilot licence in accordance with criteria detailed in Canadian Aviation Regulations (CARs);
  - b. to provide glider familiarization flying to cadets attending the Basic Aviation Course and/or the Advanced Aviation Course; and
  - c. to provide glider familiarization flying to cadets attending other summer training courses.

### RESPONSIBILITIES AND RELATIONSHIPS

4. The ACGP is managed through a partnership between the Department of National Defence (DND) and the Air Cadet League (ACL) of Canada and is governed by a renewable Contract for Goods and Services. Gliders and tow aircraft utilized in the ACGP are owned by the various ACL Provincial Committees (PCs), are civilian-registered in

## BOURSE DE PILOTE DE PLANEUR

### GÉNÉRALITÉS

1. La Bourse de pilote de planeur (BPP) est une composante du Programme de vol à voile des cadets de l'Air (PVVCA) qui comprend également les programmes de familiarisation du printemps et de l'automne ainsi que le programme d'entretien hivernal.
2. Cette ordonnance doit être consultée de concert avec l'OAIC 51-01 annexe B Programme des CIEC.

### ACTIVITÉS

3. Voici, par ordre d'importance, les activités poursuivies dans le cadre de la BPP:
  - a. qualifier les cadets sélectionnés en vue de l'obtention de la licence de pilote de planeur de Transports Canada (TC), selon les critères énoncés dans les Règlements de l'aviation canadienne (RAC);
  - b. offrir aux cadets participant au cours d'aviation élémentaire et/ou cours d'aviation avancée des vols de familiarisation en planeur; et
  - c. offrir aux cadets participant à d'autres cours d'instruction d'été des vols de familiarisation en planeur.

### RESPONSABILITÉS ET LIENS HIÉRIARCHIQUES

4. Le PVVCA est régi par un contrat d'association entre le Ministère de la défense nationale (MDN) et la Ligue des Cadets de l'air (LCA) du Canada. Il est assujéti à un protocole d'entente qui est renouvelable. Les planeurs et les avions remorqueurs utilisés dans le cadre du PVVCA appartiennent aux différents comités provinciaux (CP) de la LCA et sont immatriculés

accordance with CARs and are fully insured (hull and liability) by the ACL.

5. At the request of the ACL, the National Cadet Air Operations Officer (NCA Ops O) on behalf of DND exercises operational and technical control of the ACGP in accordance with TC policies, directives, and regulations augmented by policies, directives, standards and procedures that are promulgated by DND. In recognition of this partnership, TC has granted legal custody and control of the aircraft to DND, while allowing the aircraft to maintain civilian registry. As part of the partnership, when requested, DND will inform the applicable PC of the location and use of the aircraft.

6. The ACGP is a national program operated in accordance with policies, directives, standards and instructions promulgated by Director Cadets and Junior Canadian Rangers (D Cdts & JCR) and Air Force Training (AF Trg). D Cdts & JCR has delegated responsibility for administration of the program to the NCA Ops O.

7. The ACGP is executed by the various Regional Cadet Support Units (RCSUs). Regional Cadet Air Operations Officers (RCA Ops Os) are responsible for the conduct of the ACGP within each region in accordance with TC regulations and in accordance with DND National operational, training and maintenance policies, standards, and instructions.

### **CF QUALIFYING EXAM**

8. Each candidate for the GPS is required to pass a CF Qualifying Exam; this is a written exam on aviation subject material. A study guide is listed at Annex A.

9. Each year, the D/NCA Ops O shall produce

civilement conformément au RAC. La LCA assure intégralement ces appareils (dommages à la coque et responsabilité).

5. À la demande de la LCA, l'Officier national des opérations aériennes cadets (ON Ops AC) au nom de le MDN exerce le contrôle opérationnel et technique du PVVCA, conformément aux politiques, aux directives et aux règlements de TC que viennent compléter les politiques, les directives, les normes et les procédures établies par le MDN. En vertu de ce contrat d'association, TC a accordé la garde légale et le contrôle des aéronefs au MDN tout en permettant que les appareils utilisés soient immatriculés civilement. Lorsque demandé, à titre de partenaire, le MDN informera le CP approprié de l'emplacement et de l'utilisation de l'aéronef.

6. Le PVVCA est un programme national qui est administré conformément aux politiques, aux directives, aux normes et aux instructions établies par le Directeur – Cadets et des rangers juniors canadiens (D Cad & RJC) et par l'Instruction de la Force aérienne (Instr FA). Le D Cad & RJC a confié la responsabilité de l'administration du programme à l'ON Ops AC.

7. Les Unités régionales de soutien aux cadets (URSC) administrent le PVVCA. Les Officiers régionaux des opérations aériennes cadets (OR Ops AC) sont responsables de la mise en œuvre du PVVCA dans chaque région, conformément aux règlements de TC et aux politiques, aux normes et aux instructions nationales du MDN en ce qui concerne les opérations, l'entraînement et la maintenance.

### **EXAMEN D'ADMISSION DES FC**

8. Chaque candidat à la BPP doit passer un examen d'admission des FC, ceci est un examen écrit portant sur des sujets relatifs à l'aviation. Un guide d'étude est fourni à l'annexe A.

9. À chaque année, l'adjoint à l'ON Ops AC

the CF Qualifying Exam and be responsible for its distribution to RCSUs no later than 30 November.

10. RCSUs are responsible for all aspects of the CF Qualifying Exam in their own region; distribution, timings, invigilation and marking. RCSUs shall ensure an alternate date to write the exam is made available to cadets who are legitimately unable to write on the primary date. Also RCSUs shall collect and secure all copies immediately following the writing of the exam.

### **ASSIGNMENT OF CADETS OUTSIDE OF THEIR HOME REGION**

11. As required and following consultation with the concerned RCA Ops O, the NCA Ops O may authorize the assignment of cadets to Regional Gliding Schools (RGSs) outside of their home region. The gaining and losing RCSUs shall then coordinate all necessary financial, administrative and logistical requirements.

### **JOINING INSTRUCTIONS**

12. RCSUs shall issue Joining Instructions to each cadet selected for the GPS. The Joining Instructions shall emphasize the demanding study time required to become a pilot, the cease training (CT) policy and also the documents and funds required.

### **COURSE SYLLABUS**

13. Air and ground training shall be conducted in accordance with the ACGP Manual (A-CR-CCP-242/PT-005), Chapter 3.

14. A student's total flying time at course completion shall not normally exceed the

sera responsable de produire l'examen d'admission des FC ainsi que de le distribuer aux URSC au plus tard le 30 novembre.

10. Les URSC sont responsables de tous les aspects de l'examen d'admission des FC pour leur propre région; la distribution, quand il aura lieu, la surveillance et la correction. Les URSC doivent s'assurer qu'une date alternative soit arrangée pour les cadets absents lors de l'examen d'admission initial et qui ont une raison valide pour cette absence. Également les URSC doivent s'assurer de ramasser et ranger en lieu sûr toutes les copies immédiatement après la fin de la période d'examen.

### **AFFECTATION DE CADETS À L'EXTÉRIEUR DE LEUR RÉGION D'APPARTENANCE**

11. Au besoin et après avoir consulté l'OR Ops AC concerné, l'ON Ops AC peut autoriser l'affectation de cadets à des Écoles de vol à voile régionale (EVVR) à l'extérieur de leur région d'appartenance. Les URSC qui perdent ou gagnent des candidats doivent alors coordonner tous les détails financiers, administratifs et logistiques nécessaires.

### **INSTRUCTIONS DE RALLIEMENT**

12. Les URSC doivent distribuer des instructions de ralliement à chaque cadet sélectionné pour la BPP. Les instructions de ralliement doivent souligner le temps d'étude requis pour devenir un pilote, la politique de cessation de l'instruction (CI) ainsi que les documents et l'argent personnel requis.

### **PROGRAMME DE COURS**

13. L'instruction en vol et au sol doit se dérouler conformément au chapitre 3 du Manuel du PVVCA (A-CR-CCP-242/PT-006).

14. À la fin du cours, le total des heures de vol d'un stagiaire ne doit normalement pas dépasser

programmed dual instructional time and solo flying time. In exceptional circumstances, such as unserviceable aircraft and poor weather conditions, which may preclude attainment of mission objectives, RGSs may authorize additional review flying time as detailed in the ACGP Manual.

## **COURSE DURATION AND DATES**

15. The course shall be conducted over a six or seven-week period, normally during the months of July and August. However, each region may have different starting dates for the GPS due to differences in start and end dates for provincial educational institutions. RCSUs shall determine course start and end dates and advise D Cdts & JCR as soon as possible.

16. If it is determined that circumstances may preclude the completion of the course as scheduled, e.g. poor weather conditions, aircraft un-serviceability, etc., the RCA Ops O shall immediately notify the NCA Ops O in order that alternative plans may be arranged. D Cdts & JCR is the sole authority to approve course extensions.

## **FLIGHT SAFETY**

17. Flight Safety (FS) is the most important consideration in the conduct of the GPS. RCSU COs and RGS COs shall ensure that an aggressive and comprehensive FS program is developed and implemented, emphasizing supervision, knowledge and self-discipline.

18. A Unit Flight Safety Officer (UFSO) position shall be established and filled at each RGS. The person selected for the position shall:

les heures de vol prescrites pour le vol d'instruction en double et le vol en solo. Lors de circonstances exceptionnelles, par exemple, en raison de défauts des aéronefs ou de mauvaises conditions météorologiques qui ont pu empêcher le stagiaire d'atteindre les objectifs de la mission, les EVVR peuvent autoriser des heures de vol additionnelles pour la révision tel que détaillé dans le Manuel du PVVCA.

## **DURÉE ET DATES DU COURS**

15. Le cours doit être étalé sur une période de six ou sept semaines, habituellement pendant les mois de juillet et août. Toutefois, les dates du début de la BPP dans chaque région peuvent être différentes du fait que les dates de début et de fin de classes des divers établissements d'enseignement provinciaux diffèrent. Les URSC doivent fixer les dates de début et de fin du cours et en informer le D Cad & RJC aussitôt que possible.

16. Si en raison de circonstances imprévues, le cours ne peut être terminé selon l'échéancier, p. ex. conditions météorologiques défavorables, aéronefs inutilisables, etc., l'OR Ops AC doit immédiatement en informer l'ON Ops AC pour que des solutions de rechange puissent être mises au point. Le D Cad & RJC est l'autorité unique pour l'approbation des extensions de cours.

## **SÉCURITÉ DES VOLS**

17. La Sécurité des vols (SV) est l'aspect le plus important de l'exécution de la BPP. Les cmdts des URSC et des EVVR doivent veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un programme de SV à la fois dynamique et complet mettant l'accent sur la surveillance, le savoir et la discipline personnelle.

18. Un poste d'officier de la sécurité des vols de l'unité (OSVU) doit être créé et doté dans chaque EVVR. La personne sélectionnée pour le poste doit:

- a. have successfully completed a CF Flight Safety Officer course; and
- b. be a current and proficient glider instructor or tow pilot.

19. The UFSO's primary duty shall be FS. Additionally, the UFSO may undertake glider instructional duties on an as-required basis, and may regularly be employed as a tow pilot. The UFSO, if so qualified, may also act in the capacity of a Standards Officer reporting directly to the RGS CO; however, the UFSO shall not be assigned a hard supervisory position, i.e. DCO, CFI, Flt Comd, etc.

20. Incident/accident reporting and investigation shall be carried out in accordance with the Flight Safety for the CF manual (A-GA-135-001/AA-001). Region Commanders are the convening authority for Summary Investigations and Director of Flight Safety (DFS) is the authority for convening Flight Safety Investigations (FSI). The D/NCA Ops O will assist by providing names of potential Board Presidents, Investigation Officers, etc., as necessary. Regions will normally be responsible for obtaining necessary aircrew and technical members.

21. At least once during the training period, RGS COs shall practise the RGS Emergency Response Plan.

- a. avoir complété avec succès un cours d'officier de sécurité des vols des FC; et
- b. détenir un titre valide de compétence comme instructeur de vol à voile ou pilote d'avion remorqueur.

19. L'OSVU doit se consacrer en priorité à la SV. Il peut en outre accomplir certaines tâches d'instruction de vol à voile selon les besoins et être employé comme pilote d'avion remorqueur de façon régulière. L'OSVU peut également, s'il est qualifié en ce domaine, agir comme officier des normes relevant directement du cmdt de l'EVVR; toutefois, l'OSVU ne doit pas être désigné à un poste de supervision défini, comme les postes de cmdt/A, de CIV, de cmdt d'escadrille, etc.

20. Les rapports et les enquêtes sur les incidents et les accidents doivent être faits conformément au manuel Sécurité des vols dans les FC (A-GA-135-001/AA-001). Les commandants régionaux sont l'autorité pour convoquer des enquêtes sommaires et le Directeur de la sécurité des vols (DSV) a l'autorité pour convoquer des enquêtes de sécurité des vols (ESV). Au besoin, l'adjoint à l'ON Ops AC fournira les noms de personnes qui pourraient présider une commission ou agir comme enquêteurs, etc. Les régions s'occuperont habituellement de réunir les membres d'équipage et les techniciens dont la participation est nécessaire.

21. Les cmdt des EVVR doivent organiser un exercice de mise en œuvre du plan d'intervention en cas d'urgence au moins une fois pendant la période d'instruction.

## **STUDENT GLIDER PILOTS/INSTRUCTOR RATIO**

22. Because flight line supervision is critical to FS, and considering that the primary duties of the CFI and Flt Comds are supervisory in nature, the CFI and Flt Comds shall not normally be assigned instructional responsibilities for specific students; however, if the requirement exists, the maximum number shall be one student. D/Flt Comds shall not normally carry students; however, if the requirement exists, the maximum number shall be two students. Flight line instructors shall not carry more than four students and, if possible, first-year instructors shall not carry more than three students.

## **CEASE TRAINING**

23. The RGS CO shall initiate CT action in accordance with the following:

- a. does not meet the physical limitations as specified at Annex B;
- b. lack of aptitude, motivation and/or application;
- c. misconduct;
- d. repeated air sickness;
- e. poor academic performance;
- f. failure on the initial trial of the TC written examination (the pass mark is 60%). However, provided that academic performance leading up to the TC written examination has been acceptable, the RGS CO may allow the student to rewrite this examination;
- g. failure on the rewrite of the TC written

## **RATIO PILOTES DE PLANEUR STAGIAIRES/INSTRUCTEUR**

22. Du fait que la supervision sur la ligne de vol est un élément essentiel de la SV et que l'essentiel des tâches du CIV et des cmdts d'escadrille porte sur la supervision, le CIV et les cmdts d'escadrille ne doivent habituellement pas se voir confier des responsabilités d'instruction à l'égard de stagiaires en particulier; toutefois, si le besoin existe, ils pourront s'occuper d'un seul stagiaire. Les cmdt adjoints d'escadrille n'ont habituellement aucun stagiaire; toutefois, si le besoin existe, ils se verront confier deux stagiaires au maximum. Les instructeurs d'escadrille seront responsables de quatre stagiaires tout au plus et, dans la mesure du possible, les instructeurs qui en sont à leur première année d'expérience ne doivent pas s'en voir confier plus de trois.

## **CESSATION DE L'INSTRUCTION**

23. Le cmdt de l'EVVR doit prendre des mesures de CI pour les motifs suivants:

- a. ne rencontre pas les limitations physiques tel qu'indiqué à l'annexe B;
- b. manque d'aptitude, de motivation ou d'application;
- c. mauvaise conduite;
- d. épisodes répétés de mal de l'air;
- e. mauvais rendement académique;
- f. échec à l'essai initial de l'examen écrit de TC (la note de passage est de 60%). Toutefois, si le rendement académique avant l'examen écrit de TC a été acceptable, le cmdt de l'EVVR pourra permettre au stagiaire de reprendre cet examen;
- g. échec à la reprise de l'examen écrit de

examination (the pass mark is 60%);

h. failure to fly solo; and

i. failure to pass the final flight test.

24. An early decision on CT action is necessary to permit a replacement cadet to arrive in time to complete the course.

25. In addition to standard RTU procedures, when CT action is taken, the RGS CO, through the RCSU, shall notify the NCA Ops O, who in turn will notify the ACL National Headquarters. The ACL National Headquarters will then inform the home PC.

### **CLOTHING**

26. RCSUs shall equip the student pilots, staff cadets and staff in accordance with scale D08-113. Flight line dress shall be consistent with this approved scale such that the military character of the training program is maintained.

### **GLIDER PILOT LOG BOOK**

27. RCSUs shall ensure that sufficient quantities of the Glider Pilot Log Book (A-CR-CCP-262/PT-001) are ordered early enough to ensure availability for the course. The D/NCA Ops O is responsible for distribution.

### **GLIDER PILOT WINGS**

28. RCSUs shall ensure that sufficient quantities of Glider Pilot Wings (NSN 8455-21-907-9249) are ordered early enough to ensure availability for the graduation parade. The D/NCA Ops O is responsible for distribution.

### **TRAINING MANUALS**

29. In addition to the ACGP Manual (the primary training document), RCSUs are to make

TC (la note de passage est de 60%);

h. échec au vol en solo; et

i. échec au test en vol final.

24. Il convient de prendre une décision sans tarder pour la CI afin de permettre à un cadet en remplacement d'arriver à temps pour compléter le cours.

25. En plus des procédures de RAU normales, lorsqu'il prend des mesures de CI, le cmdt de l'EVVR doit, par l'entremise de l'URSC, en informer l'ON Ops AC qui, à son tour, en avise le siège national de la LCA. Le siège national de la LCA informera alors le CP approprié.

### **HABILLEMENT**

26. Les URSC doivent équiper les pilotes stagiaires, les cadets-cadres ainsi que le personnel conformément au barème D08-113. Les tenues de la ligne de vol doivent être conformes à ce barème de façon à préserver le caractère militaire du programme d'instruction.

### **LIVRE DE VOL DU PILOTE DE PLANEUR**

27. Les URSC doivent obtenir des quantités suffisantes du Livre de vol du pilote de planeur (A-CR-CCP-262/PT-001) et les avoir en main avant le début du cours. L'adjoint à l'ON Ops AC est responsable de la distribution.

### **AILES DE PILOTE DE PLANEUR**

28. Les URSC doivent obtenir des quantités suffisantes d'ailes de pilote de planeur (NNO 8455-21-907-9249) et les avoir en main avant la parade de graduation. L'adjoint à l'ON Ops AC est responsable de la distribution.

### **MANUELS D'INSTRUCTION**

29. En plus du manuel du PVVCA (le document d'instruction principal), les URSC

sure the following manuals are available at the RGS. The D/NCA Ops O is responsible for distribution:

- a. From The Ground Up (A-CR-CCP-263/PT-001), one copy per cadet undergoing training in English; and
- b. "Entre Ciel et Terre", one copy per cadet undergoing training in French.

30. RCSUs may also provide the following additional reference publications:

- a. Aeronautical Information Manual;
- b. Soaring Instruction Manual (Soaring Association of Canada);
- c. Radio Telephone Operator Handbook;
- d. TC Flight Training Manual;
- e. TC Flying the Weather VFR;
- f. The Joy of Soaring (Soaring Society of America); and
- g. Gliding (Derek Piggott), (A-CR-CCP-245/PT-001).

#### **REQUIRED DOCUMENTS AND FUNDS**

31. Cadets shall have in their possession the following upon arrival at the RGS:

- a. a valid Category 3 or 1 Medical Certificate (MC) from TC (a MC based on a self-declaration by the cadet shall not be acceptable);
- b. proof of age in accordance with CARs;

doivent s'assurer que les manuels suivants sont disponibles à l'EVVR. L'adjoint à l'ON Ops AC est responsable de la distribution:

- a. « From The Ground Up », un exemplaire par cadet qui suit l'instruction en anglais; et
- b. Entre ciel et terre (A-CR-CCP-263/PT-002), un exemplaire par cadet qui suit l'instruction en français.

30. Les URSC peuvent également fournir les manuels de référence suivants:

- a. le Manuel d'information aéronautique;
- b. le manuel d'instruction de vol à voile (Association canadienne de vol à voile);
- c. le manuel de radiotéléphonie;
- d. le manuel de pilotage de TC;
- e. le manuel de météorologie du pilote – VFR, de TC;
- f. « The Joy of Soaring » (« Soaring Society of America »); et
- g. « Gliding » (Derek Piggott), (A-CR-CCP-245/PT-001).

#### **DOCUMENTS ET FONDS REQUIS**

31. Les cadets doivent être en possession de ce qui suit à leur arrivée à l'EVVR:

- a. un certificat médical (CM) valide de TC de catégorie 3 ou 1 (un CM basé sur une auto déclaration du cadet est inacceptable);
- b. une preuve d'âge tel qu'exigé par le RAC;



- c. valid photo ID to present to the TC examiner if required;
- d. a passport photo; and
- e. personal funds to pay for both the TC examination fee and the TC Glider Pilot Licence application fee.

- c. une carte d'identité valide avec photo à présenter à l'examineur de TC, au besoin;
- d. une photo passeport; et
- e. une somme d'argent personnelle pour acquitter les frais d'examens de TC ainsi que les frais pour la demande de licence de pilote de planeur de TC.

### **MAINTENANCE, REPAIR AND SPARE PARTS - TOW AIRCRAFT AND GLIDERS**

32. The provision of tow aircraft and glider maintenance, repair and spare parts are governed by the contract between DND and the ACL and also supplementary directives issued by DGAEPM (TH) 8, the National Technical Authority.

### **PETROL, OIL AND LUBRICANTS**

33. RCSUs are responsible for the provision of Petrol, Oil and Lubricants (POL).

### **HULL AND LIABILITY INSURANCE**

34. DND liability for loss of or damage to tow aircraft and/or gliders, as a result of an insurance claim, is governed by the contract between DND and the ACL.

OPI: NCA Ops O  
Date: Jun 13  
Amendment: Ch 3/13

### **ENTRETIEN, RÉPARATION ET PIÈCES DE RECHANGE - AVIONS REMORQUEURS ET PLANEURS**

32. La fourniture des services d'entretien, de réparation et des pièces de rechange à l'égard des avions remorqueurs et planeurs est régie par le contrat entre le MDN et la LCA et également par les directives supplémentaires publiées par le DPEAG (ATH) 8, l'autorité technique nationale.

### **PRODUITS PÉTROLIERS**

33. Les URSC doivent fournir les produits pétroliers (PP).

### **ASSURANCE CONTRE LES DOMMAGES MATÉRIELS ET SUR LA RESPONSABILITÉ**

34. Les obligations du MDN en ce qui a trait à la perte ou à l'endommagement d'avions remorqueurs et/ou des planeurs à la suite d'une demande d'indemnité sont régies par le contrat entre le MDN et la LCA.

BPR: ON Ops AC  
Date: juin 13  
Modificatif: mod 3/13

**STUDY GUIDE TO THE  
CF QUALIFYING EXAM FOR  
GLIDER PILOT SCHOLARSHIP  
CANDIDATES**

**GUIDE D'ÉTUDE À L'EXAMEN  
D'ADMISSION DES FC POUR LES  
CANDIDATS À LA BOURSE DE  
PILOTE DE PLANEUR**

1. The reference document for the CF Qualifying Exam is FROM THE GROUND UP for Anglophone candidates and “ENTRE CIEL ET TERRE” for Francophone candidates. Note that DND does not provide these publications to cadets or sqns for the purpose of preparing for the exam. However, DND will subsequently provide the publication to each cadet who has been selected for the GPS.

1. Le document de référence pour l'examen d'admission des FC est ENTRE CIEL ET TERRE pour les candidats francophones et « FROM THE GROUND UP » pour les candidats anglophones. À noter que le MDN ne fournit pas ces publications aux cadets ou aux esc qui se préparent à l'examen. Toutefois, le MDN remettra subséquemment la publication à chaque cadet qui aura été sélectionné pour la BPP.

2. The initial 40 questions of the exam are for both the GPS candidates and the Power Pilot Scholarship (PPS) candidates, as follows:

2. Les 40 premières questions de l'examen s'adressent à la fois aux candidats de la BPP et aux candidats de la bourse de pilote d'avion (BPA), comme suit:

- a. Part I: Aircraft Operations, The Airplane;
- b. Part I: Aircraft Operations, Theory of Flight;
- c. Part II: Air Law, Aerodromes and Airspace;
- d. Part II: Air Law, Air Rules and Procedures;
- e. Part III: Meteorology;
- f. Part IV: Navigation and Communications; and

- a. Partie I: Exploitation aérienne, L'avion;
- b. Partie I: Exploitation aérienne, Théorie du vol;
- c. Partie II: Droit aérien, Aérodrômes et espace aérien;
- d. Partie II: Droit aérien, Règles et procédures de la circulation aérienne;
- e. Partie III: Météorologie;
- f. Partie IV: Navigation et communications; et

Note 1: Questions **will not** be asked on The Astro Compass, Finding the Sun's True Bearing and Preparing the Map for a Flight.

Nota 1: Il n'y aura **pas** de questions sur l'astrocompas, l'azimut vrai du soleil et la préparation d'une carte pour un vol.

Note 2: Questions **will not** be asked on Radio Navigation.

Nota 2: Il n'y aura **pas** de questions sur la radio navigation.

Note 3: Navigation questions requiring maps, flight plans, and the physical measurement of tracks and distances, etc. **will not** be asked.

Note 4: Candidates may be questioned on navigation basics such as the application of variation, deviation and the "one-in-sixty-rule".

Note 5: Advanced flight computer questions on radius of action, point of no return, critical point, climb, descent, airspeed and altitude conversions, etc. **will not** be asked.

g. Part V: General Airmanship.

Note: Questions may be asked on Wake Turbulence, Wind Shear and/or Ground Effect.

3. The final 10 questions are for the PPS candidates only.

4. Regions are to ensure that the Invigilating Officers understand that they must collect and secure all copies of the CF Qualifying Exam immediately following its writing and either return them to the RCA Ops O or attest to the fact that they have all been destroyed. **These exams are not to be used as study material in future years.**

Nota 3: Il n'y aura **pas** de questions sur la navigation exigeant des cartes, des plans de vol et la mesure physique de trajectoires et de distances, etc.

Nota 4: On pourra poser aux candidats des questions sur les notions de navigation comme l'application de variation, l'écart et la « règle de 1 pour 60 ».

Nota 5: Il n'y aura **pas** de questions d'informatique avancé sur le rayon d'action, le point de non-retour, le point équitemps, la montée, la descente, la vitesse anémométrique et les conversions d'altitude, etc.

g. Partie V: Pilotage général.

Nota: On pourra poser des questions sur la turbulence de sillage, le cisaillement de vent et/ou l'effet de sol.

3. Les 10 dernières questions s'adressent uniquement aux candidats à la BPA.

4. Les régions doivent s'assurer que les surveillants savent bien qu'ils doivent ramasser et ranger en lieu sûr toutes les copies de l'examen d'admission des FC immédiatement après la fin de la période d'examen, puis les retourner à l'OR Ops AC ou confirmer qu'elles ont toutes été détruites. **Ces examens ne doivent pas servir de matériel d'études pour de futurs examens.**

## GLIDER PILOT SCHOLARSHIP

### HEIGHT AND WEIGHT FORM

References: A. ACGP Manual (A-CR-CCP-242/PT-005), Chapter 3, Section 1, Para 3  
B. CATO 51-01 Annex B CSTC Program

1. As indicated at references A and B, the Schweizer 2-33 gliders used for the Glider Pilot Scholarship impose certain physical limitations with respect to weight and size of the pilot. Therefore, the student pilot's size must promote comfortable positioning in the cockpit with good visibility in all directions as well as being able to reach the controls for full movement. The physical limitations for height and weight are:

Limitations	Minimum	Maximum
Height	152.4 cm	190.5 cm
Weight	40.82 kg	90.72 kg

2. I understand that if I am selected for the Glider Pilot Scholarship, I am required to meet the limitations listed above by 1 June of the year of the course. If I have not met these limitations at that time, I will be deleted from the selection list. If, for whatever reason, I fail to meet the limitations listed above when I arrive at the Regional Gliding School, I will be returned to unit (RTU).

3. My height and weight (in cadet PT gear, no shoes/boots, socks only) at the date indicated hereunder are:

Height: \_\_\_\_\_cm      Weight: \_\_\_\_\_kg      \_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Cadet's Name (Print)      Squadron Number

\_\_\_\_\_  
Cadet's Signature      Date

\_\_\_\_\_  
Cadet's Parent/Guardian's Signature      Date

\_\_\_\_\_  
Cadet's Squadron CO's Signature      Date

**NOTE:** A completed and signed copy of this Annex must be included with the Application File