



---

## **Carrière de Pilote Professionnel** **Brochure d'Information**



**Perspectives d'emploi, échelles salariales, plans de carrière, pré requis et bien plus à l'intérieur ...**

***Inclus une liste de Programmes offerts pour les Pilotes Professionnels par les écoles canadiennes membres de l'ATAC.***

---

Produit par l'Association du Transport Aérien du Canada.

# Recherche sur les Carrières de Pilotage et les Programmes de Formation.

---

## Préface

L'Association du Transport Aérien du Canada a préparé ce document pour les individus qui souhaitent poursuivre une carrière comme pilote professionnel. Nous espérons qu'il vous procurera de l'information précise et opportune afin de vous aider à planifier votre carrière.

Une carrière de pilote professionnel est une profession excitante et stimulante. Les pilotes professionnels sont hautement formés et chargés d'une grande part de responsabilités.

Vous avez choisi une profession magnifique. L'information suivante vous fournira des faits précis qui vous permettront de prendre une décision éclairée au sujet de votre carrière en aviation. Nous voulons vous souhaiter la meilleure des chances dans la planification de votre carrière et au plaisir de vous rencontrer dans le ciel. Si vous avez d'autres questions, s.v.p n'hésitez pas à nous contacter à <http://www.atac.ca> ou par courriel [atac@atac.ca](mailto:atac@atac.ca)

## Contenu

Introduction.....	3
Perspective d'emploi pour les pilotes canadiens .....	4
Qualifications et Exigences .....	5
Age et licences .....	5
Exigences médicales .....	5
Education.....	5
Premiers emplois .....	6
Quels sont les premiers emplois .....	7
Comment faire pour avoir ce premier emploi ?.....	7
Salaire et description de l'emploi .....	10
Instructeur de vol .....	10
Pilote de vol nolisé/corporatif .....	11
Pilote sur hydravion .....	11
Pilote de compagnie aérienne régionale ou majeure .....	12
Pilote militaire .....	13
Pilote d'hélicoptère.....	13
Programmes de formation en vol.....	14
Conclusion.....	15
Remerciements.....	15

## **Introduction**

---

L'an dernier, au Canada, l'industrie aérienne a transporté sécuritairement tout près de 50 millions de personnes à leur destination. Les premiers hommes et femmes à voler seraient très impressionnés de la transformation qu'a subie notre industrie. Quoique la technologie ait augmentée la vitesse et l'efficacité du vol, une sécurité incomparable a été atteinte. Le système de transport aérien global est le mode de transport le plus sécuritaire.

Les pilotes canadiens sont hautement formés et très respectés à travers le monde. Nous adhérons à des normes supérieures de l'industrie. Notre dossier de sécurité est parmi les meilleurs au monde. Des pilotes canadiens peuvent être retrouvés aux commandes dans presque toutes les régions du monde. Les licences canadiennes de pilote sont reconnues dans le monde entier pour leurs normes élevées et le Canada est un membre important de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'agence internationale pour la réglementation de l'industrie.

La communauté de l'aviation canadienne est unique puisqu'elle offre une grande variété d'opportunités dans le milieu de l'aviation. Que vous aspiriez à voler pour un transporteur commercial, voler des hydravions sur des lacs éloignés dans le Nord Canadien ou aider quelqu'un à réaliser son premier vol, vous ne serez pas déçu. Les pilotes canadiens jouissent d'une des plus grande diversité de terrain au monde avec les Rocheuses, les océans Pacifique et Atlantique, des zones de grande densité telles que Toronto, Montréal et Vancouver et l'immensité du Grand Nord Canadien.

Le Canada est un endroit magnifique pour apprendre à voler. Nous offrons un produit de formation efficace qui est reconnu à travers le monde. Les étudiants de l'étranger voyagent des milliers de kilomètres pour prendre avantage des économies et de nos normes élevées de formation. Un dollar canadien compétitif dû au taux d'échange, a fait de notre pays une destination attrayante. L'espace aérien canadien est normalement moins congestionné que les alternatives américaines ou européennes. De plus, la météo saisonnière du Canada fournit un environnement de formation magnifique et procure une expérience de valeur que d'autres emplacements ne peuvent offrir. Le Canada est depuis longtemps reconnu par les Nations Unies comme étant une des sociétés les plus modernes et sécuritaires au monde.

### **Les Arguments Principaux**

*Le Canada est l'endroit par excellence pour s'entraîner à cause de sa formation supérieure et ses normes sécuritaires, le coût relativement bas et ses températures saisonnières offrant une variété d'environnements pour la formation.*

## **Perspectives d'emploi pour les pilotes canadiens**

---

Historiquement, l'industrie de l'aviation tend à être cyclique et par le fait même les opportunités d'emploi pour les pilotes le sont aussi. La tendance quant à l'embauche a vu apparaître des périodes d'embauche fortes pour de courtes périodes de temps séparées par des périodes de peu d'embauche. L'embauche dans les compagnies aériennes majeures tend à élever tout le monde d'un cran puisque les compagnies aériennes s'approvisionnent des compagnies régionales et les compagnies régionales des instructeurs de vol et des secteurs de nolisement et taxi aérien.

**Cependant, depuis 2000 ce modèle a été modifié et le future semble être reluisant.** 'L'Étude sur les ressources humaines-Les pilotes professionnels au Canada' complétée par l'ATAC en 2001, rapporte que 2200 nouveaux emplois de pilote seront créés. Même plus de pilotes seront requis pour remplacer les pilotes qui vont à l'étranger ou à la retraite. Le suivi de cette étude émis en novembre 2003, confirme ces statistiques en plus d'identifier une croissance de nouveaux secteurs tel que des plus petits turbo prop modernes et des jets desservant des marchés régionaux de haute densité. De même qu'avec les statistiques prévisibles de retraites, le phénomène de transporteur à bas prix crée également des opportunités de carrière dans l'industrie de l'aviation. Les attentes personnelles ont changé en se rendant compte que des options de carrière réalisables existent maintenant à tous les niveaux de l'aviation et non pas seulement dans les compagnies aériennes importantes.

Le début de 2004, démontre une augmentation de la demande pour les pilotes et les prévisions pour notre secteur sont positives pour les prochaines années. Voici quelques-uns des points saillants:

- L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) prédit une augmentation du trafic mondial, augmentant à 4.6% en 2004 et 6.3% en 2005. L'augmentation annuelle pour les 12 prochaines années est prévue d'être de 4.1%.
- La population vieillissante signifie que 1130 pilotes, un nombre sans précédent, prendront leur retraite dans les prochaines années. En 2007, la retraite sera a son plus haut niveau au Canada.
- L'Armée canadienne connaît une pénurie de pilotes et recrute activement.
- Dû à notre réputation incomparable dans la communauté mondiale de l'aviation, les pilotes canadiens sont activement recrutés outre-mer par les compagnies aériennes telles que Cathay Pacific, Emirats et China Airlines.
- L'exode des cerveaux ouvre de nouvelles opportunités de travail au Canada.
- Chez nous, les opérateurs de jet canadiens ont placé des commandes pour un peu plus de 50 nouveaux jets, ce qui procurera 300 nouveaux postes de pilote.
- Les centres plus petits sont desservis par des avions plus efficaces de 19 sièges.
- L'Armée canadienne a besoin d'embaucher 300 pilotes.

Acquérir la formation et le niveau d'expérience pour avoir une promotion dans une compagnie aérienne régionale et internationale prend environ 3 à 5 ans. Les candidats qui planifient leur stratégie de formation et leur plan de carrière et qui débutent leur formation maintenant, devraient être en bonne position pour un maximum d'opportunités d'embauche.

### **Les Arguments Principaux**

*Les opportunités augmentent dû à la croissance du trafic mondial, la réputation du Canada à l'étranger et le grand nombre de pilotes retraités pour les 10 prochaines années. Maintenant, est une excellente occasion pour débiter une formation qui mènera à une carrière de pilote.*

## **Qualifications et Exigences**

---

### **Âge et Licences**

Au Canada, pour acquérir une licence de pilote professionnel vous devez être âgé d'au moins 18 ans. Même s'il n'y a pas d'âge minimum pour débiter votre formation de vol, vous ne pouvez pas vous procurer votre licence de pilote privé avant l'âge de 17 ans.

Pour pouvoir voler de façon professionnelle, un individu doit acquérir les licences et les qualifications diverses requises par Transports Canada. Initialement, tous les pilotes doivent acquérir leur licence de pilote privé. La licence de pilote privé peut être fait à une école de pilotage et habituellement peut prendre plusieurs mois avant d'être complétée, dépendant du niveau de dévouement et d'habileté de l'étudiant. L'acquisition de la licence implique une formation en avion de même que des cours dans les domaines tels que l'aérodynamique, la météorologie, les systèmes de l'avion, la loi de l'air et la navigation. Une fois que l'étudiant aura acquis un certain niveau de compétences, il ou elle complètera un test en vol avec un inspecteur du gouvernement ou un représentant afin de démontrer ces compétences.

Tous les pilotes qui volent pour compensation doivent posséder une licence de pilote professionnel. De plus, d'autres différentes qualifications et annotations doivent être acquises pour voler certain type d'équipement. Par exemple, pour voler un avion, le pilote doit posséder une qualification. Pour voler un avion dans de mauvaises conditions météo, un pilote doit avoir une qualification de vol aux instruments. Les capitaines de gros avion doivent avoir une licence de pilote de ligne. Ces émissions de licences sont basées sur l'expérience en vol, des examens écrits et dans certains cas en démontrant un niveau de compétence lors de tests en vol. Pour opérer n'importe quel avion, les pilotes professionnels doivent être formés et examinés régulièrement jusqu'à un certain niveau de compétence sur cet appareil.

### **Les Exigences Médicales**

Afin de voler professionnellement comme pilote au Canada, vous devez acquérir un certificat médical catégorie 1. Ceci doit être complété par un médecin approuvé par Transports Canada appelé un médecin-examineur de l'aviation civile. L'examineur complète un examen minutieux du candidat incluant un test physique, d'audition et de la vue. Le candidat doit également compléter un examen électrocardiogramme (ECG) et d'autres tests incluant un test de daltonisme. Ces normes médicales doivent être maintenues tout au long de votre carrière et vérifiées annuellement ou deux fois l'an selon votre âge. Les compagnies aériennes et les Forces armées peuvent avoir leurs propres normes médicales. Pour les normes médicales canadiennes, vérifiez le site internet suivant ... <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/Cam/menu.htm>

### **Éducation**

Bientôt, l'exigence minimum pour devenir pilote professionnel au Canada sera d'être en possession d'un diplôme d'études secondaires. Ce n'est pas nécessaire de compléter des études post-secondaires ou universitaires pour acquérir une licence de pilote professionnel et voler pour gagner sa vie. Présentement, plusieurs employeurs de pilotes canadiens n'ont pas d'exigences spécifiques en ce qui concerne l'éducation post-secondaire. Les écoles de pilotage, les petits opérateurs de nolisement et les opérateurs sur flottes ne requièrent généralement pas des candidats avec des études supérieures.

En considérant une carrière comme pilote, gardez en mémoire que la physique n'est pas un pré requis pour faire son entrée dans une profession de pilote. Quelques programmes peuvent avoir des exigences spécifiques vous obligeant d'avoir complété un cours de physique, cependant il n'y a aucune exigence ou réglementation de l'industrie pour un cours de physique. De solides connaissances en mathématiques seront inévitablement un avantage; mais de ne pas avoir complété la physique au secondaire, ne devrait pas être un effet dissuasif pour considérer une carrière comme pilote.

Malgré que c'est largement compris dans l'industrie qu'une éducation post-secondaire est un atout et que la majorité des compagnies aériennes n'exigent pas un minimum d'étude post-secondaire; la preuve indique que les compagnies aériennes les plus importantes démontrent une préférence pour les candidats qui ont des études supérieures. L'armée canadienne a traditionnellement exigé que ces pilotes aient une formation universitaire. On s'attend à ce que les instructeurs de vol qui souhaitent enseigner dans des programmes en aviation au collège ou à l'université sont attendus de posséder une formation universitaire.

Les exigences pour une éducation supérieure grandiront sans aucun doute durant les prochaines années. Si vous ne possédez pas déjà une éducation collégiale ou universitaire, assurez-vous d'obtenir une éducation supérieure tout en ayant vos qualifications de pilote professionnel. Les exigences peuvent augmenter entre le temps du début de votre formation et le temps où vous postulerez pour des positions seniors.

Le fait de démontrer votre habileté à comprendre et d'intégrer des études supérieures est important pour les employeurs puisque cela atteste un intérêt et de la discipline personnelle peut importe le cours choisi. Cependant, comme "L'étude sur les ressources humaines-Les pilotes professionnels au Canada" et le "Suivi de l'Étude sur les ressources humaines-Les pilotes professionnels au Canada" fait en 2003, ont clairement indiqué qu'il y a une tendance pour un curriculum spécifique en aviation. Si vous savez que vous voulez terminer dans un certain créneau de l'aviation, vous pourriez choisir vos matières en conséquence. Par exemple, si l'administration vous intéresse, vous pourriez regarder pour quelques cours en affaires en même temps que vos cours de pilotage.

Vous devriez également prendre note que Transports Canada demande des individus avec de solides connaissances en anglais écrit et parlé. L'anglais est le langage international principal de l'aviation. Si vous n'avez pas de solides connaissances en anglais, vous pourriez avoir besoin d'une formation additionnelle en anglais avant de poursuivre votre carrière comme pilote.

### **Les Arguments Principaux**

*Vous avez besoin d'un médical catégorie 1 et au moins une licence de pilote professionnel pour voler avec rémunération. Une solide connaissance de l'anglais est une nécessité. Une éducation supérieure fait de vous un candidat plus intéressant. Planifiez vos formations pour les besoins futurs nécessaires lorsque vous appliquerez pour un poste senior. Vos préférences personnelles sont un guide acceptable pour choisir vos matières académiques autres que celles de l'aviation.*

## **Premiers Emplois**

---

### **Quels sont les premiers emplois**

Vous devez penser à votre licence de pilote professionnel comme étant la qualification de base. La plupart d'entre vous suivrez une formation supérieure tel qu'une qualification sur multimoteur, une qualification de vol aux instruments et peut-être une qualification d'instructeur de vol ou une annotation sur flotteur.

Vous graduerez probablement d'un programme de pilote professionnel avec moins de 300 heures de vol. Vous êtes maintenant qualifié à travailler à un niveau d'entrée pour les emplois comme pilote d'aéronefs, mais habituellement il vous faudra plusieurs années avant que vous soyez qualifiés pour les lignes majeures.

Plusieurs pilotes décrochent leur premier emploi à titre d'instructeur de vol. D'autres possibilités sont de piloter pour un service de taxi aérien ou faire une variété de travaux tels que le remorquage de bannière, patrouilles aériennes, ou encore surveillance de la circulation routière ou balades touristiques. Ces positions payent le salaire minimum. Cependant, vous pouvez bien gagner votre vie à une unité de formation en aviation ou avec un opérateur local de service aérien.

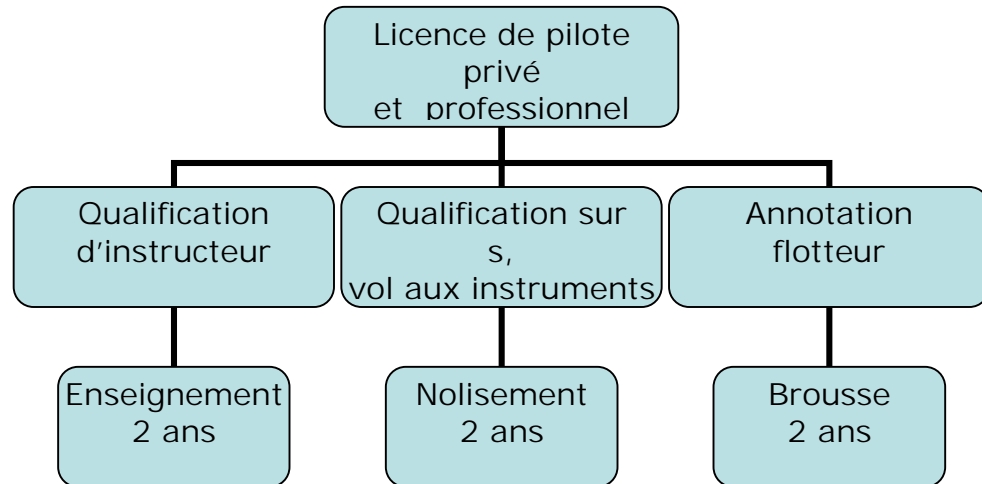
Considérez un poste non-volant dans l'industrie de l'aviation, comme un emploi de départ. Plusieurs pilotes ont fait leur début en travaillant sur la rampe d'un aéroport, en étant régulateur de vol pour une école d'aviation ou en chargeant des bagages à un quai pour un opérateur sur flotteurs. D'autres possibilités sont d'agir comme instructeur sur simulateur ou d'enseigner la formation théorique pour une école d'aviation.

### **Comment faire pour avoir ce premier emploi ?**

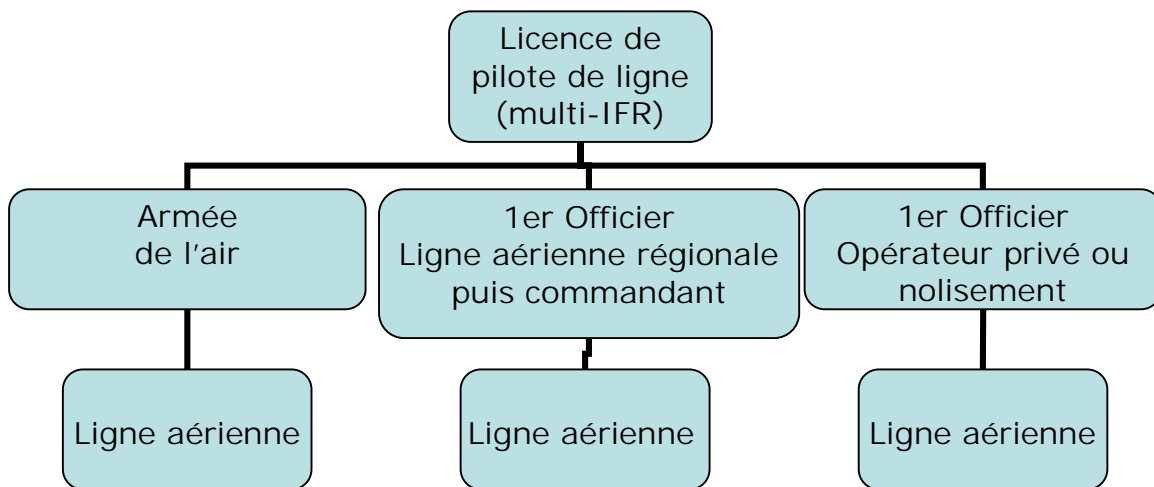
- Travailler à votre formation de manière professionnelle. Votre réputation en aviation débute le premier jour où vous faites votre entrée dans une école d'aviation. Les réseaux de l'industrie de l'aviation sont actifs et importants. C'est très facile pour des employeurs potentiels de trouver quelqu'un qui vous a connu comme étudiant. Ils seront intéressés de savoir, professionnellement parlant, de quelle façon vous avez traité votre formation, à savoir si vous étiez vif et bien soigné, et comment vous vous êtes entendus avec les gens autour de vous. Ce premier emploi débute le jour où vous avez débuté votre programme de formation.
- Bâtissez votre réseau le premier jour où vous débuterez votre formation. Apprenez à connaître les gens à votre école et demeurez en contact avec les étudiants. Vos amis et vos collègues de l'industrie sont une riche source d'informations pour les ouvertures, les qualifications et les introductions. Vous ne savez jamais si la personne qui était assise à côté de vous lors de votre formation théorique sera le chef pilote de l'opération où vous appliquerez.
- Comme étudiant, acceptez tout emploi que vous trouverez se rapportant au monde de l'aviation. Est-ce que votre aéroport engage des régulateurs de vol, du personnel de soutien au sol (des gens qui accueillent les clients et fournissent l'essence et d'autres services aux avions) ou au petit café ou comme aide au magasin de fournitures pour pilotes. Se sont des endroits parfaits pour rencontrer des propriétaires et administrateurs d'entreprises en aviation, et être au courant des dernières possibilités d'emploi.

Tout en travaillant à votre premier emploi, votre objectif de développement de carrière sera sûrement de travailler dans le but d'obtenir votre licence de pilote de ligne. Cette licence requiert un minimum de 1500 heures de vol. Durant ces premières années, vous travaillerez à gagner du temps comme pilote aux commandes et de l'expérience sur des types d'avion plus sophistiqués.

Voici un tableau de progression de carrière pour vous aider à visualiser une trajectoire type d'emploi.



1500 + heures



### Les Arguments Principaux

*Bâtissez votre réseau en aviation à partir de la première journée de votre formation. Même comme étudiant, comportez-vous et présentez-vous de façon professionnelle. Votre carrière débute pendant votre formation.*

## **Salaire et description de l'emploi**

---

Au Canada, les opportunités en aviation sont extrêmement diversifiées dû à plusieurs facteurs incluant le climat varié et les différentes compositions géographiques de notre pays. Les canadiens jouissent probablement de l'un des plus uniques secteurs de l'aviation avec un large éventail d'opportunités pour nos pilotes. Le nord du Canada dépend grandement du transport aérien pour les fournir de provisions en provenance du sud. Les territoires du nord canadien et les communautés rurales reçoivent un support médical sur une base quotidienne de la part d'avions Medevac. Les lignes aériennes canadiennes sont respectées internationalement et les lignes aériennes du Canada ont à l'étranger une solide réputation. Autant les activités sont diversifiées, autant diversifiées seront les opportunités pour les pilotes canadiens. Précédemment, nous avons décrit quelques secteurs primaires qui embauchent les pilotes au Canada, cependant ce n'est qu'un aperçu de tous les rôles que les pilotes canadiens exécutent à chaque jour.

### **Instructeur de vol**

En aviation, plusieurs pilotes choisissent de poursuivre une carrière satisfaisante comme instructeur de vol. Une journée type pour un instructeur peut impliquer l'enseignement un à un avec un étudiant soit dans l'environnement d'une classe ou celui d'un avion. Les instructeurs peuvent également assumer l'enseignement de la formation théorique dans une classe pour un groupe de futurs pilotes.

Les instructeurs de vol doivent maintenir une qualification d'instructeur de vol, ce qui comporte un programme intensif impliquant une formation théorique et pratique dans l'avion. Même si les candidats instructeurs reçoivent une formation sur le vol de l'aéronef, la majorité des leçons se concentrent sur la démonstration et les techniques d'enseignement. Le cours de la qualification d'instructeur de vol est typiquement d'une durée de 6 semaines de formation à temps plein suivie par une évaluation qui est complétée par un examinateur de Transports Canada. Si les candidats passent avec succès l'examen en vol, ils ont le droit d'enseigner aux autres étudiants sous la supervision d'un instructeur de vol plus qualifié.

Typiquement, les instructeurs de vol débutent leur carrière en donnant de la formation théorique et de l'enseignement en vol à des pilotes privé ou à des pilotes de loisir. Au fur et à mesure qu'ils acquièrent les heures et l'expérience, ils progressent vers l'enseignement avancé incluant la qualification sur multimoteur et le vol aux instruments. De même, les instructeurs sont promus d'après la quantité d'expérience qu'ils acquièrent et peuvent éventuellement enseigner à d'autres pilotes comment devenir instructeur. Quelques instructeurs de vol hautement qualifiés obtiennent éventuellement l'autorité de Transports Canada pour exécuter des examens de test en vol pour les pilotes qui obtiennent leur licence.

Les salaires pour les instructeurs sont extrêmement variables et principalement basés sur l'expérience d'enseignement. À titre d'instructeur nouvellement licencié, vous pouvez prévoir être payé à un taux horaire basé sur votre activité de formation en vol ou théorique. Après 5 ans, le salaire annuel moyen au Canada est approximativement de 25,000\$ par contre, certains instructeurs peuvent gagner plus de 50,000\$. Un instructeur de vol commençant dans l'industrie peut être embauché seulement à temps partiel et le revenu annuel pour un instructeur débutant peut être aussi bas que 12,000\$ à 15,000\$.

Les instructeurs de vol doivent avoir de bonnes habiletés d'enseignement jumelées à de solides aptitudes interpersonnelles et communicatives. Ils doivent être hautement motivés et capable de bien travailler un à un tout comme devant un groupe de gens. Les instructeurs se doivent d'être hautement capable de s'adapter aux habiletés de leurs étudiants et de maintenir un haut niveau de connaissances ans tous les aspects de vol. Non seulement doivent-ils maintenir une solide base de connaissances, leurs habiletés à démontrer et leurs habiletés de vol doivent également être à un niveau élevé. Les connaissances pour effectuer une présentation et l'habileté à s'adresser devant un public sont un ensemble de compétences hautement importantes pour les pilotes instructeurs.

Les exigences de licences pour l'instructeur de vol incluent une qualification d'instructeur de vol jumelée à une licence de pilote professionnel. Plusieurs instructeurs ont beaucoup plus de qualifications incluant les qualifications sur multimoteur et de vol aux instruments accompagnées d'une formation post-secondaire incluant un diplôme ou des études universitaires.

### **Taxi aérien/Nolisement/Pilote corporatif**

Une carrière comme pilote corporatif ou de nolisement est une opportunité excitante et stimulante. Les vols de nolisement sont généralement très dynamiques et moins routiniers que des vols réguliers. Les emplois de pilote de nolisement varient grandement selon la compagnie et le type d'opération. Les pilotes peuvent effectuer des vols Medevac transportant des passagers à un plus grand centre de traumatologie, opérer des vols pour des gens d'affaire ou amener un important cargo à la destination d'un client. Les vols peuvent être réservés des semaines à l'avance ou un client peut appeler et demander un départ dans 30 minutes.

Le vol peut être dans la région locale ou vers des destinations outre-mer dépendant du type d'opération de vol. Les jets corporatifs les plus récents se retrouvent aux aéroports des villes majeures à travers le Canada incluant Calgary et Edmonton, les centres financiers de Toronto et Montréal, et les bureaux du gouvernement à Ottawa.

Les salaires pour les pilotes de nolisement au Canada sont basés sur le type d'opération, l'équipement et la compagnie. Le revenu est variable avec un salaire moyen autour de 40,000\$ avec des extrêmes aussi bas que 18,000\$ pour quelques compagnies, et des extrêmes très hauts dépassant les 100,000\$ pour d'autres compagnies.

Les pilotes de nolisement sont des individus très souples et très mobiles. Les pilotes opérant des vols corporatifs ou de nolisement doivent être prêts à partir de la maison pour plusieurs nuits consécutives et être disponibles sur appel pour des voyages à l'étranger avec un avis relativement court. Ils doivent être en mesure de résoudre des problèmes et être capables de s'adapter rapidement à de nouvelles situations. Le nolisement requiert de la part des pilotes un haut niveau d'autonomie et d'habileté à démontrer de fortes connaissances de leadership.

Les pilotes de nolisement doivent avoir au minimum une licence de pilote professionnel et généralement détenir une qualification sur multimoteur et de vol aux instruments.

### **Pilote sur hydravion/Affréteur**

Sur les lacs et dans les communautés des côtes canadiennes vous trouverez un très grand nombre d'avion sur flotteurs et d'hydravions. Ces aéronefs ont plusieurs rôles à jouer dans leur région incluant d'amener des touristes à des camps de pêche, apporter de la nourriture et des fournitures à des communautés éloignées, des services de nolisement pour passagers, des inspections de billots sur la côte ouest, et occasionnellement un vol Medevac transportant un malade d'une ville

éloignée à un grand centre urbain comme Montréal ou Québec. Pendant les mois d'été, les pilotes d'avions citernes font l'extinction des feux pour les régions harcelées par le brasier. Le travail des pilotes sur flotteurs tend à être très saisonnier, par contre, les pilotes des communautés côtières, particulièrement dans la région de Vancouver, travaillent à l'année longue. Dans le centre et le nord du Canada, la saison sur flotteurs est relativement courte s'étendant de mai à septembre.

Les pilotes d'hydravion obtiennent normalement leur formation à une école offrant cette dernière et sont inscrits dans un programme de formation pour pilote d'hydravion. Ces cours sont offerts là où les pilotes peuvent compléter la plupart des heures de vol requises pour l'obtention du brevet de pilote professionnel sur hydravion. Ils graduent du programme avec la qualification hydravion avec un certain nombre d'heures sur ce type. Certaines écoles offrent des cours où les étudiants terminent avec 50 à 100 heures sur hydravion. La plupart des opérateurs requièrent un minimum d'heures sur flotteurs pour les d'assurances.

Les étudiants qui graduent d'un programme sur hydravion commenceront souvent par un poste comme travailleur non-volant d'un opérateur. Ils travaillent souvent au quai, au ravitaillement et au chargement des aéronefs et aident aux opérations journalières. Une fois que l'étudiant ou l'étudiante a fait ses preuves, il sera promu pour un poste en vol. Ils peuvent commencer à voler comme pilote aux commandes d'un petit monomoteur tel un Cessna 172 ou ils peuvent commencer comme 1er officier sur un plus gros tel qu'un Twin Otter.

Après 5 ans, le revenu annuel moyen d'un pilote de brousse est entre 40,000\$ et 45,000\$. Ce travail est souvent saisonnier et peut être gagné en 5 à 6 mois. L'embauche pour certaines périodes peut être sporadique dû à la nature saisonnière de l'industrie. Les pilotes expérimentés sur hydravion, ayant une grande expérience, ont tendance à avoir plus de facilité pour obtenir des emplois et peuvent donc profiter d'un bon revenu.

Les pilotes de brousse doivent être autonomes et prêts à opérer tout seuls. Souvent, leur travail les amène à des endroits isolés où ils ne doivent compter que sur eux-mêmes et être capables de s'adapter rapidement. Généralement, les pilotes de brousse chargent et déchargent leur aéronef et par conséquent doivent avoir les capacités physiques pour soulever des objets lourds.

### **Pilote de compagnie aérienne régionale ou majeure**

Les pilotes de ligne pilotent les aéronefs des transporteurs partout sur leurs réseaux. Ces voyages peuvent impliquer des destinations multiples et le pilote peut être amené à partir pendant plusieurs jours. Les pilotes travaillant pour une compagnie aérienne internationale volent vers des destinations étrangères et peuvent être partis de la maison pour sept jours consécutifs et faire seulement deux longs vols durant cette période. Les pilotes travaillant pour des opérateurs régionaux volent cependant sur des trajets plus courts et feront plusieurs décollages et atterrissages dans une journée. Ils peuvent partir de leur base pour seulement une ou plusieurs journées.



Typiquement, un plan de carrière pour travailler chez un transporteur majeur ou régional implique d'accumuler plusieurs heures de vol afin de se qualifier pour un poste. Cela peut prendre plusieurs années pour acquérir l'expérience nécessaire afin d'être embauché par une compagnie majeure ou régionale. Les compagnies aériennes majeures recrutent leurs pilotes de l'armée, des compagnies régionales ou de d'autres transporteurs de vol nolisé ou corporatif. Souvent, les compagnies aériennes régionales recrutent leurs pilotes des compagnies de nolisement ou corporatif. Les compagnies aériennes préfèrent grandement les études post-secondaires en prenant en considération ceux qui possèdent un diplôme ou des études supérieures. Un pilote travaillant pour une compagnie aérienne majeure a un revenu annuel moyen de 100,000\$ alors qu'un autre travaillant pour un transporteur régional peut s'attendre à gagner 65,000\$ annuellement.

Les pilotes de ligne doivent posséder de solides habiletés en prises de décisions et en relations interpersonnelles. Ils doivent pouvoir et vouloir travailler en équipe et être à l'aise avec les autres puisque leur équipage peut comprendre jusqu'à 15 personnes.

### **Pilote Militaire**

Les pilotes militaires ont différents rôles dépendant des exigences de leur mission. Les pilotes des Forces Armée Canadiennes peuvent opérer des hélicoptères, des avions cargo ou des chasseurs. Les pilotes d'hélicoptère fournissent un support de logistique, transportent des fournitures ou font des tâches de recherche et sauvetage. Les pilotes de chasse jouent un rôle de défense pour notre pays. Les pilotes qui volent sur des avions de transport peuvent transporter de la marchandise et d'important matériel de logistique à des troupes ou ceux qui volent des avions Hercules peuvent aider pour la recherche et le sauvetage.

Les pilotes des Forces Canadiennes sont des officiers et ils peuvent recruter les gradués de l'université ayant complété leurs études. Quelques candidats n'ayant pas d'études supérieures sont acceptés avec ou sans expérience en aviation. Une formation en vol et l'enseignement universitaire leurs sont alors fournis.

5 ans après avoir complété leur formation, les pilotes des Forces Canadiennes gagnent 65,000\$ et plus. Les officiers sont obligés de faire leurs sept années de service après avoir complété la formation donnée par le service militaire.

### **Pilote d'hélicoptère**

Au Canada, les pilotes d'hélicoptère sont occupés dans plusieurs rôles. À chaque jour, ils peuvent transporter des exécutifs entre les centres d'affaires, aider les compagnies minières du nord pour aller sur de nouveaux sites d'exploration, transporter entre les camps les travailleurs du pétrole et fournir des vols Medevac directement sur l'héliport de l'hôpital. Quelques pilotes d'hélicoptère basés dans des grandes villes fournissent des vols nolisés et réguliers. D'autres pilotes d'hélicoptère sont basés à des endroits éloignés procurant une rotation d'équipe ou un support pour soulever des poids lourds en élingue.

Plusieurs pilotes d'hélicoptère acquièrent leur licence sur avion en premier et ensuite, les convertissent en licence d'hélicoptère. Normalement, les pilotes d'hélicoptère acquièrent leur licence professionnel d'une école ou d'un programme d'étude à temps plein. À la suite de leur graduation, ils travailleront comme 1<sup>er</sup> officier pour une opération à deux ou peuvent débiter directement comme capitaine sur un appareil ne nécessitant qu'un pilote. Au Canada, le revenu

annuel moyen pour un pilote d'hélicoptère est de 50,000\$ dépendant de l'emplacement, des responsabilités et équipements.

## **Programmes de formation en vol**

---

Aujourd'hui au Canada, il y a principalement trois façons pour les pilotes d'obtenir les qualifications minimums que Transports Canada exige pour être éligible à l'emploi (licence de pilote professionnel). Également, chacune de ces options offrent quelques une ou toutes les opportunités de formation avancée tels que le vol sur multimoteur , sur flotteurs, aux instruments ou la qualification d'instructeur.

1. Vous pouvez être formé à une école de pilotage ou à un aéroclub, à temps plein ou partiel. La plupart des écoles développeront un programme de formation qui convient à votre horaire et vos disponibilités.
2. Vous pouvez être formé à une école de pilotage ou à un aéroclub qui a un partenariat avec un collège ou une université, de façon à obtenir des crédits en même temps que vos qualifications de pilote professionnel.
3. Vous pouvez être formé à un collège ou à une université accrédité offrant un diplôme en aviation.

Vous pouvez obtenir vos qualifications de pilote professionnel en choisissant une de ces trois options. Cependant vous devez être avisés que les employeurs dans le domaine de l'aviation exigent plus que les habiletés minimums requises pour une licence de pilote professionnel.

“L'étude sur les ressources humaines-Les pilotes professionnels au Canada” indique plusieurs programmes de formation que les employeurs demandent d'avoir en plus des licences et annotations. Ceux-ci inclus des connaissances techniques et non-techniques en aviation.

Vous devriez savoir que plusieurs des connaissances techniques sont pour les pilotes qui ont l'intention de poursuivre une carrière en ligne et une carrière en nolisement corporatif. Votre choix de carrière pourrait être différent.

<b>Formation aptitudes techniques</b>	<b>Formation aptitudes non-techniques</b>
Systèmes de gestion de l'équipement	Gestion ressources de l'équipage
Systèmes de gestion de vol	Prise décisions du pilote
Systèmes anticollision de terrain	Aptitudes interpersonnelles
Dispositif Avertisseur Proximité du Sol	Aptitudes de travail en équipage
Familiarisation "Glass Cockpit"	Aptitudes organisationnelles
Familiarisation poste informatisé	Aptitudes avec la clientèle
	Aptitudes en résolution problèmes

Plusieurs écoles de pilotage, membre de l'ATAC, ont dans les années passées travaillé très fort à construire un curriculum enrichi répondant aux souhaits énoncés des employeurs pour les programmes collégiaux et universitaires en aviation qui sont disponibles à travers le Canada. Leurs propositions dans ces domaines sont énumérées ci-dessus dans le catalogue des carrières.

### **Les Arguments Principaux**

*Vous pouvez suivre la formation minimum de pilote professionnel à travers les différentes voies. Vous devriez également vérifier le catalogue des carrières afin de savoir quelles options de formation votre école de pilotage offre.*

### **Conclusion**

---

L'Association du Transport Aérien du Canada a créé ce document afin de vous aider à prendre des décisions éclairées dans le but d'entreprendre une carrière comme pilote professionnel. Même si ce document peut répondre à plusieurs de vos questions, nous vous encourageons à contacter une école membre énumérée dans notre catalogue des carrières. Pour des informations additionnelles sur les carrières de pilote, visitez le [www.atac.ca](http://www.atac.ca). Bonne chance dans la planification de votre carrière et au plaisir de partager le ciel avec vous.

### **Remerciements**

Ce document a été préparé pour l'Association du Transport Aérien du Canada par Kyle Stelter, Pilot Career Centre, et Joan Williams, Toronto Airways Limited. Nous remercions tous les groupes de Mise en marché de l'ATAC, les membres de l'ATAC et les autres qui nous ont fourni des commentaires précieux sur le contenu.