

LE MÉTIER DE PILOTE DE LIGNE

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- Mon parcours et la formation pour devenir pilote
- Un mois typique dans la vie d'un pilote
- Trucs et astuces de voyage
- Questions

MON PARCOURS

- Tout a commencé avec les voyages
- Au Canada, 3 options principales pour devenir pilote
 - Formation publique (Centre québécois de formation aéronautique, Seneca College, etc.)
 - Formation privée (Écoles d'aviation privées)
 - Forces armées canadiennes

FORMATION PUBLIQUE

- **Avantages**

- Peu dispendieux vs la formation au privé
- Formation reconnue dans l'industrie
- Obtention d'un diplôme post-secondaire

- **Inconvénients**

- Plus longue durée de formation
- Programmes contingentés
- Possibilité de déménager loin de la maison

FORMATION PRIVÉE

- **Avantages**

- Formation accélérée
- Possibilité de faire la formation à temps partiel
- Écoles présentes partout au Québec

- **Inconvénients**

- Plus dispendieuse
- Opportunités moins présentes
- N'inclut pas de formation post-secondaire

FORCES ARMÉES CANADIENNES

- **Avantages**

- Formation payée par le gouvernement
- Emploi pratiquement assuré

- **Inconvénients**

- Implique de servir dans l'armée
- Moins de liberté de choisir
- Possibilité de déménager loin de la maison

CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

- Processus de sélection en 3 étapes
 - Examens écrits (entre 300 à 400 personnes)
 - Entrevue et examens à Chicoutimi (environ 110 personnes)
 - Sélection finale (40 personnes)
 - En moyenne, 90% des étudiants qui commencent finissent la formation

CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

- Programme technique collégial (3 ans)
 - Situé à Saint-Honoré et affilié au Cégep de Chicoutimi
 - Année 1 : Uniquement théorique + cours de Cégep
 - Année 2 : Début des cours de vol + cours de Cégep
 - Année 3 : Seulement cours de vol et théorie d'aviation
 - Spécialisation (pilote de ligne/brousse/hélicoptère)
 - Sessions de Cégep plus longues (années 2 et 3)

CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE



Beechcraft Sundowner



Piper Navajo

CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE



Cessna 185



Bell 206

MON PREMIER TRAVAIL DE PILOTE

- **Embauche chez Jazz Aviation (Air Canada Express)**
 - 250h de vol (grâce à la « Passerelle Jazz »)
 - Premier officier (copilote) sur le Bombardier Dash-8 100/300 (2017-2020), basé à Montréal
 - Mise à pied (2020-2021) – Agent administratif CLSC
 - Premier officier sur le Bombardier CRJ200/900 (2021-2023), basé à Montréal

AIR CANADA EXPRESS



Bombardier Dash-8 300



Bombardier CRJ900

POURQUOI DIT-ON « COMMANDANT DE BORD » ET « PREMIER OFFICIER »?

- Ce sont des termes qui viennent de la marine!
 - Pan American Airways a commencé à utiliser des « bateaux-volants » pour traverser l'océan Pacifique vers la fin des années 1930
 - La compagnie a utilisé les mêmes uniformes appellations qui étaient utilisés par les capitaines et autres membres d'équipage des navires



Capitaine de bateau (1920)



Équipage de Pan Am (1940)

MON TRAVAIL ACTUEL

- Embauche chez Air Canada en 2023
 - 2000h de vol + examen ATPL
 - L'ancienneté de Jazz ne compte pas
 - Le hasard détermine ta position
 - Premier officier sur le Boeing 767F (2023-2024), basé à Toronto
 - Premier officier sur l'Airbus A330-300 (2024-présent), basé à Montréal

AIR CANADA



Boeing 767F



Airbus A330-300

LA FORMATION INITIALE SUR UN NOUVEL AVION

- 10 jours de formation théorique en classe (seulement lors de l'embauche)
- 5 jours de formation en ligne (40+ heures)
- 1-2 journées de théorie en classe
- 12 sessions d'IPT (*Integrated Procedures Trainer*)
- 13 sessions de simulateur « *full motion* »
- 25-30 heures (environ 8 vols) de formation d'appoint en vol avec un instructeur commandant de bord



Integrated Procedures Trainer (IPT)



Simulateur « full motion »

LA FORMATION ANNUELLE D'UN PILOTE

- 2 jours de mise à jour des connaissances en ligne
- 1 journée de théorie en classe sur le vol en équipage (CRM)
- 1-2 sessions de simulateur à tous les 4-5 mois
- 1 examen médical

L'ANCIENNETÉ

- Ton ancienneté détermine TOUT
 - Ton horaire de travail (jours de travail/jours de repos, les vols que tu fais, etc.)
 - Être sur appel ou avoir des vols prédéterminés
 - Tes semaines de vacances
 - Ta position dans la compagnie (premier officier ou commandant de bord, base, type d'avion, etc.)

LE « COMMUTING »

- Lorsqu'un membre d'équipage est basé dans une ville différente de sa ville de résidence
- On loue un lit ou une chambre dans un appartement/maison avec d'autres membres d'équipage
- Les dépenses liées aux vols et à l'hébergement sont aux frais du membre d'équipage (environ 1000\$/mois)

LES LIMITES DE TEMPS DE SERVICE

- Comme les camionneurs, les pilotes sont aussi limités dans leur temps de travail, afin de garantir le repos et la sécurité des vols
 - Nous avons une limite quotidienne, hebdomadaire, mensuelle et annuelle d'heures de service. Elles sont imposées par les compagnies aériennes et par Transport Canada

UN MOIS TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE (EXEMPLE)

- Début du mois de décembre 2025
 - La compagnie nous envoie les vols disponibles pour le mois suivant (janvier 2026) et nous choisissons nos horaires de travail
- Mi-décembre 2025
 - La compagnie nous donne nos horaires pour le mois suivant
 - Un pilote travaille entre 70h et 85h par mois (entre 15 et 18 jours par mois)

ÊTRE SUR APPEL OU AVOIR DES VOLS PRÉDÉTERMINÉS?

- C'est déterminé selon l'ancienneté
 - Généralement, les pilotes moins anciens sont sur appel
- Blocs de 14h sur appel (ex: 13h-3h)
- La compagnie peut attribuer des vols disponibles de 2 jours à 2h à l'avance. Donc, un pilote doit pouvoir se rendre en 2h à l'aéroport pour son vol

ÊTRE SUR APPEL OU AVOIR DES VOLS PRÉDÉTERMINÉS?

- Pourquoi avoir des pilotes sur appel?
 - Si un autre pilote est malade et ne peut pas travailler
 - Si un vol nécessite un pilote supplémentaire à cause de formation
 - Pour des besoins opérationnels (ex: apporter un avion vide à un endroit, changement d'avion sur un vol, etc.)

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Janvier 2026, jour 1
 - 9h38 : Air Canada m'appelle pour m'attribuer un vol vers Francfort, départ à 17h55 (raison : remplacer un pilote malade)
- Au cours de la journée, je dois :
 - Préparer mes bagages
 - Réviser les procédures d'urgence
 - Lire sur l'aéroport de destination

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- 16h25 (1h30 avant le départ)
 - Rencontre avec les autres pilotes et breffage du plan de vol dans la salle d'équipage
- 16h55 (1h avant le départ)
 - Rencontre avec les agents de bord à la barrière et breffage entre le commandant et le directeur de vol

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Dans l'heure précédent le départ (16h55 à 17h55)
 - Embarquement des passagers
 - Préparation de l'avion pour le départ
 - Breffages de départ entre les pilotes
 - Révision de la météo à l'aéroport de départ
 - Vérification du masse et centrage de l'avion
 - Révision des urgences liées au décollage

RÉPARTITION DES TÂCHES

- Au sol :
 - Tâches divisées entre commandant de bord et premier officier
- En vol :
 - Tâches divisées entre pilote volant et pilote surveillant (*pilot flying/pilot monitoring*)
 - Chaque pilote alterne de tâche à chaque vol. Donc oui, les premiers officiers aussi volent l'avion!

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Durant le vol
 - Surveillance des systèmes de l'avion
 - Gestion de la navigation
 - Communications avec le contrôle aérien
 - Repos
 - Préparation de l'avion pour l'atterrissage
 - Briefages entre les pilotes (météo, approche effectuée, performances de l'avion à l'atterrissage, etc.)

REPOS?

- La majorité des vols vers l'Europe sont effectués par 3 pilotes (1 commandant de bord, 2 premiers officiers). Ceux vers l'Asie et l'Océanie, avec 4 pilotes!
 - Le but : offrir un temps de repos à chaque pilote au cours du vol
 - Durée d'environ 1h30-2h (pour les vols vers l'Europe), soit en cabine ou dans l'espace de repos des équipages (selon l'avion)

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Janvier 2026 (jour 2), 7h51 heure de Francfort (1h51 heure de Montréal)
 - Arrivée à destination
 - Débarquement des passagers
 - Passage aux douanes
 - On quitte l'aéroport en autobus vers notre hôtel

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Escales
 - Durée minimale : 1h (de 15 minutes après l'arrivée à 1h/1h15 avant le départ de notre prochain vol)
 - En Europe : escales de 24h. Peuvent aller jusqu'à 72h et même plus à de rares occasions!
 - La chambre d'hôtel est fournie par la compagnie et remboursement de dépenses pour le temps passé en escale

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- 9h30 (3h30 heure de Montréal)
 - Arrivée à l'hôtel
 - Déjeuner, douche et sieste (environ 3h)
- 13h30 à 22h00 (7h30 à 16h heure de Montréal)
 - Temps libre (magasinage, gym, promenade, visites, souper avec les autres membres d'équipage, etc.)
 - Préparation des valises pour le lendemain
 - Bonne nuit!

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Janvier 2026 (jour 3), 6h10 (00h10 heure de Montréal)
 - Réveil/se préparer/regarder le plan de vol, la météo et autres informations pertinentes
- 7h25 (01h25 heure de Montréal)
 - Départ de l'hôtel (2h20 avant le départ du vol)

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- 8h30 (02h30 heure de Montréal)
 - Arrivée à l'aéroport (1h15 avant le départ)
 - Passer la sécurité et le contrôle des passeports
- 1h avant le départ (de 8h45 à 9h45)
 - Mêmes étapes qu'à l'aller (brefpages, préparation de l'avion, etc.)
- 12h21 heure de Montréal
 - Retour à l'aéroport de Montréal

UNE JOURNÉE TYPIQUE DANS LA VIE D'UN PILOTE

- Pour cette assignation de vol de 3 jours
 - Je suis parti de la maison pendant 43h56 (plus si on inclut mon temps de déplacement entre chez moi et l'aéroport!)
 - J'ai été en service (donc au travail) pendant 19h32
 - J'ai été payé pour 15h45

TRUCS ET ASTUCES DE VOYAGE

- Réservation d'un vol
 - Réservez entre 1 et 3 mois à l'avance (domestique) et 3 à 6 mois d'avance (international)
 - Utilisez des comparateurs de prix (Google Vols, Kayak, etc.)
 - Si vous êtes flexibles : privilégiez de partir hors-saison et lors des jours de semaine
 - Si vous prévoyez une escale : prévoyez au moins 2-3h entre les vols

TRUCS ET ASTUCES DE VOYAGE

- Arrivée à l'aéroport
 - Suivez les recommandations des compagnies aériennes!
 - Identifiez vos valises avec un objet distinctif (foulard, collant, etc.)
 - Utilisez les comptoirs libre-service (ils sont très faciles à utiliser et vous sauverez du temps)
 - Apportez-vous des collations et du divertissement

TRUCS ET ASTUCES DE VOYAGE

- Arrivée à l'aéroport
 - Téléchargez l'application mobile de votre compagnie aérienne. Vous y trouverez beaucoup d'info!
 - Mettez quelques essentiels dans votre bagage à main
 - Si vous avez peur de perdre votre valise : mettez un dispositif de géolocalisation (ex: AirTag) à l'intérieur
 - Attendez qu'on appelle votre zone pour vous lever!

TRUCS ET ASTUCES DE VOYAGE

- À bord
 - Si un repas vous est fourni (ex: vols vers l'Europe), essayez de le présélectionner avant votre départ. Vous serez certain d'avoir ce que vous voulez et vous serez servi en premier!
 - Si vous voyagez à 2 et que vous voulez maximiser vos chances d'avoir la rangée pour vous : privilégiez l'arrière de l'avion



- À bord
 - Choisissez un siège hublot et un siège allée dans une rangée du fond de l'avion lors de l'enregistrement (laissez le siège milieu vide).
 - L'avion se remplit de l'avant vers l'arrière. Vous aurez plus de chances d'avoir toute la rangée pour vous!

DES QUESTIONS?

Merci pour votre écoute et au plaisir de vous croiser à l'aéroport ou sur un de mes vols!

