Quand je serai grand...



Un zeste de chance, beaucoup de labeur, une solide assise financière et une opiniâtreté contre les préjugés médicaux sur la sacro-sainte vision 20/20 constituent les ingrédients indispensables pour réussir à devenir pilote de ligne.

À l'âge de 9 ans, émerveillé, Bart monta à bord d'un 747 de la KLM pour rendre visite à son oncle au Canada. Son père avait décidé de tenter sa chance dans le nouveau monde, mais il voulait quand même vérifier les conditions de vie et les lois du travail et des affaires sur ce continent. Trouvant les us et coutumes de ce pays attrayants, un an plus tard, en 1986, la famille quitta définitivement son terroir natal, la Hollande, pour émigrer à Toronto en Ontario.

La lampe d'Aladin

Féru de voile, Monsieur Van Essen abandonna son poste d'architecte naval (mais pas son voilier qui le rejoignit plus tard) et créa avec son frère jumeau une entreprise d'import et d'export de voitures. Le succès de cette société joua un rôle non négligeable dans la future carrière de Bart. Comme tout garçon de son âge, il fréquenta une école primaire et dut apprendre à parler et à écrire anglais. Il ne possédait que quelques rudiments de la langue de Lester B. Pearson (un ancien premier ministre du Canada qui donna son nom à l'aéroport international de Toronto) et dut travailler assidûment en classe. Heureusement, la cour de récréation et la rue lui permirent de bientôt maîtriser ce nouveau dialecte.

En grandissant, il ne perdait pas de vue son objectif, mais les docteurs qu'il consulta lui rappelèrent que ses yeux étaient un handicap impossible à franchir. Finalement, il laissa son rêve s'étioler et décida que s'il ne pouvait pas voler, il pourrait au moins construire des avions. Il se concentra sur les matières scientifiques afin de pouvoir intégrer une école d'ingénieur. Le petit génie qui lui permit d'exaucer son vœu fut l'épouse de son oncle (l'histoire ne dit pas s'il dut lui frotter le dos énergiquement). Sa tante argumenta que s'il devait construire



Durant un vol d'entraînement à Toronto.





A l'époque de son job d'instructeur, Bart Van Essen fréquente Victoria Airport et Burlington Airpark.





des machines volantes, il devrait au moins savoir piloter un avion de tourisme. Elle convainquit ses parents de lui faire prendre des cours. Bart reconnait lui-même : « *Mes parents acceptèrent et purent me payer mes cours de pilotage grâce à la prospérité de l'affaire qu'ils avaient montée au Canada* ». Il se rendit tout d'abord à Brampton mais trouva les pilotes quelque peu snobs et donc son choix se fixa sur Burlington dans la grande banlieue de Toronto. Il se présenta à Spectrum-Airways (l'école est toujours opérationnelle : www.spectrumairways.com) et commença sa formation.

Au bout de 14 heures, il effectua son premier solo. Afin de ne pas l'angoisser, l'instructeur ne l'avait pas prévenu. Ils firent deux ou trois tours de piste et son moniteur lui demanda de rentrer. Déçu par la courte durée du vol, Bart s'exécuta jusqu'à ce qu'il vit son instructeur descendre d'avion et le renvoyer dans le circuit. Même si le nombre d'heures peut paraître faible, Bart n'en tire aucune gloire particulière : « *I am not a natural, I am a technical pilot. Once I have the procedures, I follow them rigourously (Je ne suis pas un pilote né, je suis un pilote technique. Une fois que j'ai les procédures, je les suis rigoureusement)* ». Il ajoute : « *Burlington est un petit aérodrome non contrôlé avec peu de circulation aérienne. En conséquence, il ne faut pas longtemps pour rejoindre la piste et l'aire d'entraînement. Transport Canada a cependant des exigences pour s'assurer que le jeune pilote maîtrise les fondamentaux. Il doit savoir reconnaître et sortir d'un décrochage, bien maîtriser les attitudes de l'avion, sa vitesse, le vol lent, les virages à forte pente, etc.* ». La position de l'aire d'entraînement par rapport à l'aérodrome est primordiale dans la région de Toronto. En effet, les élèves qui volent à partir de Toronto-Island doivent cheminer au moins 10 minutes avant de pouvoir travailler. Au début, c'est agréable, mais cela devient vite lassant et cher.

Les années de labeur

A 60 heures (juin 1995), une fois son PPL en poche, il apprit qu'en fait sa vision n'était pas un obstacle pour devenir pilote de ligne. Pour-


Courte finale sur Toronto-Island Airport.

tant, quand il se rendit chez son docteur pour obtenir son certificat médical de classe 1, ce dernier lui annonça quand même qu'il ne pourrait jamais travailler pour Air-Canada car il portait des lunettes. Comme quoi, les préjugés sont tenaces, même chez des spécialistes. C'est à ce moment là que son rêve put devenir réalité. Prudent, il s'inscrit tout de même à Ryerson university à Toronto pour commencer un diplôme d'ingénieur aérospatial pour se ménager à une porte de secours. Il débuta en parallèle sa formation de CPL. « *N'ayant personne dans ma famille qui puisse me conseiller, je ne fus pas un exemple de concision, d'efficacité et d'efficience durant les deux années suivantes. J'aurais dû faire mon multi IFR pendant ma préparation au CPL. Au contraire, j'entrepris chaque qualification indépendamment : d'abord le CPL, puis le multi et enfin l'IFR. Finalement je dépensais plus d'argent que nécessaire* ». L'apogée de sa longue formation fut son voyage de 300 miles nautiques pour valider son CPL. Il choisit d'aller à Oshkosh en Cessna 172 et d'arriver le jour de l'ouverture du *show* et de repartir le dernier jour. Il faut éviter de se présenter dans la journée juste à la fin du *show*, car des retards obligeront les pilotes à se mettre en position d'attente pendant un temps certain. Il se présenta au-dessus de la ville Ripon dans le Wisconsin et suivit la voie ferrée à l'altitude et la vitesse recommandées. Puis un contrôleur assit sur une colline avec une paire de jumelle, l'appela en lui donnant la couleur de son avion. Il lui transmit des instructions précises. Une fois celle-ci reçues, Bart dut battre des ailes vigoureusement pour transmettre à son interlocuteur qu'il avait tout compris et qu'il allait s'exécuter. Juste avant d'atterrir, un autre contrôleur lui indiqua l'endroit de la piste sur lequel il devait se poser. Au même moment, un autre avion se posa devant et derrière lui. Une fois à terre, il faut dégager immédiatement sur l'herbe et suivre les consignes de l'officier au sol qui vous amène jusqu'à votre point de parking. Durant toute cette procédure, le pilote ne prononce pas un mot pour éviter d'encombrer la fréquence.

Les passionnés qui souhaitent entreprendre un vol jusqu'à Oshkosh peuvent consulter le document suivant : http://www.airventure.org/flying/notam2009.pdf. Il détaille en 32 pages les procédures d'approche. Il est obligatoire de l'avoir avec soi dans l'avion et de le montrer lors du décollage du *show*. Bonne lecture !

Bart est assez fier de cette *nav*, car elle exige de la rigueur et lui a permit de franchir la frontière. Bien entendu, tout ceci se passait avant le 11-Septembre 2001 et même si les procédures pour se rendre à Oshkosh sont semblables, il est maintenant plus difficile de franchir la frontière.


en *Aztec* chez Airborne-Sensing, étape importante dans la carrière, 2005.




À partir de 2005, le pilote cumule des missions de photographie aérienne, jusqu'à Terre-Neuve…



Pilote de ligne, enfin, dans la compagnie de fret Cargojet, sur Boeing 727.



Il a d'abord fallu commencer comme deuxième officier pilote de ligne avant de « terminer » en place avant gauche !

Ténacité

Une fois son CPL en poche, plusieurs options s'offraient à lui. Pendant quelques temps, il considéra la possibilité d'obtenir une équivalence pour ses diplômes avec la Hollande. Cependant, c'est à cette période que l'Europe était en réflexion sur les JAR. Rien n'était très clair (mais l'est-ce aujourd'hui ?). Finalement, il abandonna cette idée, comme celle de trouver un emploi dans le nord du Canada.

En septembre 1998, avec 300 heures de vol, il commença donc une formation d'instructeur et obtint sa classe 4. Il pouvait maintenant accumuler les heures de vol sans bourse déliée. Seulement, le salaire d'un instructeur est probablement en dessous du minimum vital et donc il n'avait qu'une seule alternative pour survivre : déménager chez ses parents. En 1999, il termina sa formation d'ingénieur et chercha un emploi d'instructeur à plein temps. Il s'occupa tout d'abord de former des Air Cadets. Ce sont des élèves sponsorisés par l'armée canadienne qui leur paye leur formation de PPL. Puis cette source de clients se tarit et il dut envisager de changer d'école. Il pensait que sa traversée du désert n'allait durer que deux ou trois ans dans cet emploi.

Mais la vie de futur pilote n'est pas un chemin parsemé de pétales de roses. Il obtint un emploi à plein temps à Empire-Aviation à London, Ontario. Le manque d'étudiants le fit postuler à Airline-Training-International (ATI) sur l'île de Toronto et commença à enseigner en mars 2000. Mon premier vol avec lui date du 28 avril 2000. Toujours *Class 4* instructeur, il aspirait à monter d'un cran. Malheureusement en quittant London, il avait perdu le peu d'étudiants qu'il suivait. Il lui fallu prospecter dans une nouvelle contrée. Pour passer *Class 3*, il faut un minimum de 100 heures d'instructions et 3 recommandations et succès au PPL. Je fus le troisième et en janvier 2001, il passa à l'échelon supérieur et gagna 2 dollars de plus par heure ! En septembre 2002, il obtint la *Class 2*. Pour parvenir à ce niveau, il faut 10 recommandations et 500 heures d'instruction et passer un examen en vol. Il rata cette épreuve et dut la repasser quelques mois plus tard. C'est d'ailleurs le seul examen auquel il échoua durant sa carrière. Finalement en septembre 2003, il obtint sa *Class 1* qui nécessite 10 recommandations et 750 heures d'instruction plus un examen. Cette fois-ci, l'augmentation de salaire horaire fut plus substantielle – 4 dollars de l'heure ! « *Ce degré équivaut au nirvana des instructeurs. Avec la Class 1, on forme les futurs instructeurs. De plus, ce diplôme est très prisé par les compagnies aériennes qui souhaitent que leurs futurs pilotes soient les plus diplômés possibles* ».

En août 2003, alors qu'il était au seuil du dernier escalier, ATI ne devint plus solvable et fit faillite. Heureusement, une autre compagnie, basée à Markham (au nord de Toronto), Canadian-Flyers (www.canadianflyers.com/website/index.htm) s'installa dans les locaux et entreprit d'offrir des cours de pilotage. Pendant six mois, Bart fut l'assistant du chef-pilote pour Toronto et ensuite, il





L'horizon s'élargit : Seattle, le Mount Baker dans l'Etat de Washington, photo prise de la place droite du 727…



devint au printemps 2004, le chef-pilote pour ce bureau.

L'envol

Finalement, en août 2005, après avoir postulé dans de nombreuses compagnies, il obtint un emploi chez Airborne-Sensing comme pilote d'un Piper *Aztec turbo charged*. Il était chargé de survoler des portions de territoire pendant qu'un assistant effectuait des photos aériennes. « *C'est à ce moment que je compris que ma carrière avait prit son envol [picked up steam, dit-il]. J'avais pu finalement sortir du monde de l'instruction. De plus, je pouvais accumuler des heures en bimoteur, ce qui est très prisé par les compagnies aériennes* ». Le travail lui plaît, mais il doit quitter son domicile pendant de longues périodes de temps. Il faut dire que malgré ses études, malgré ses cours de pilotage, il a trouvé le temps de rencontrer une fille et de se marier avec elle en juillet 2002 et d'avoir des enfants.

Puis à 2800 heures dont 600 heures (et 500 en tant que commandant de bord) en bimoteurs, il obtint un entretien avec Cargojet. Son interlocuteur l'interrogea pendant 10 minutes avant de lui offrir un poste comme deuxième officier sur 727. « *En fait, je pense qu'il a apprécié ma personnalité et fut convaincu que je pourrais m'intégrer à la culture de l'entreprise* ». Il est intéressant de savoir que son embauche incluait une caution d'entraînement de 12 000 dollars qui diminuait de 500 dollars par mois. En cas de départ, Bart aurait dû payer le reliquat. Son emploi consista à vérifier tous les systèmes (essence, hydraulique, pression, électrique), à faire la vérification visuelle et les calculs de performance de la machine. Alors que sur les avions modernes, les calculs sont faits par l'ordinateur de bord, sur un 727, le deuxième officier doit déterminer la poussée nécessaire suivant le poids de l'avion et la longueur de piste. Le calcul permet de diminuer le bruit et de limiter le vieillissement des moteurs. Son seul contact avec le pilotage fut de régler la puissance des moteurs (le « *flying pilot* » engage les gaz et le second officier ajuste). Puis après un an et demi, la consécration arriva finalement. Il fut promu premier officier et suivit la formation adéquate pour voler en place de droite.

Bart adore la vie d'un pilote d'avion cargo. Il n'a pas à s'inquiéter des passagers et les containers qu'il transporte se plaignent rarement, encore que parfois un étalon est du voyage. Il convient de traiter ce dernier tel un produit de luxe. Par contre, comme les entreprises travaillent dans la journée, elles souhaitent envoyer leur production le soir et Bart doit voler essentiellement de nuit ce qui est assez perturbant pour le rythme circadien. Malheureusement, le métier ne possède pas le même prestige que celui d'un pilote de ligne. Ce qui est surprenant, car en fait dans la profession, les pilotes d'UPS et de Fedex sont les mieux payés en Amérique du Nord. Les rotations de travail se font suivant une loterie qui est basée sur l'ancienneté et les choix des pilotes. Aucun syndicat ne représente les pilotes dans l'entreprise, contrairement à d'autres compagnies comme Air-Canada. Il faut savoir



… ou bien ce voyage aux Bermudes.



La consécration, enfin : captain !



Bart Van Essen aux commandes d'un Boeing 727 de Cargojet.

qu'au Canada, quand les employés décident d'opter pour un syndicat, l'adhésion est obligatoire pour toutes les personnes de la même catégorie de travail (pilotes ou mécaniciens ou administration, etc.).

Bart préfère ne pas être syndicalisé car il trouve les confédérations trop rigides dans leurs revendications. Pour l'instant, très satisfait de son travail, il souhaite continuer à travailler dans cette entreprise.

... je serai commandant de bord

« *Je fais le travail dont j'ai toujours rêvé depuis mon enfance. J'adore chaque instant passé en vol. Finalement, même avec des lunettes, je peux parfaitement piloter un 727 !* ». Son rêve s'est réalisé. Il a été promu le 20 octobre 2009, commandant de bord sur 727, quatre ans après avoir commencé avec Cargojet.

Pierre-Philippe REILLER, photos coll. B. Van Essen

Les salaires des pilotes au Canada

Les chiffres ci-dessous sont donnés à titre indicatif. Au Canada, la sécurité d'emploi n'existe pas pour les pilotes. De plus, les salaires peuvent diminuer si l'entreprise se trouve dans une situation financière précaire. Ces salaires ne tiennent pas compte des bonus, des régimes de retraite, de la participation aux bénéfices, etc.

Salaire en 2009 *1 euro = 1,48 dollar canadien*	Première année	Deuxième année	Troisième année	Maximum
Cargojet				
Deuxième officier	37 000	38 000	39 300	48 600
Premier officier	52 000	54 000	59 800	81 100
Commandant	92 000	95 700	98 800	142 500 (Après 10 ans et sur 767)
Jazz (filiale Air-Canada)				
Premier officier	35 800	41 800	44 100	58 500
Commandant	64 800	66 600	68 400	94 500
West-Jet				
Premier officier	49 290	53 010	70 680	91 140
Commandant	123 690	119 970	116 250	159 960 (Après 12 ans)
Air-Canada				
Premier officier	37 300	42 400	50 400	126 840
Commandant	95 760	97 440	99 120	190 680 (après 12 ans et sur 777)



Déchargement de l'avion au petit matin après un vol de nuit.

LE VOL ULTRA-LEGER



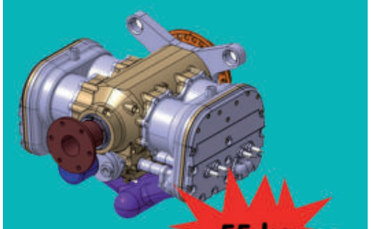
850 g
Batterie pour Rotax 912



265 kg
Hanuman



115 kg
Alatus



55 kg
D-Motor 4 temps 80 cv

RAND·KAR
Canal de la Martinière
44320 Frossay-France
Tel: +33 (0)240 64 21 66
Fax: +33 (0)240 64 15 22
contact@randkar.fr
www.randkar.fr