

Preparez-vous à

décoller

Admettez-le

Certains emplois sont ennuyeux. Cette perspective vous semble-t-elle ennuyeuse?

Personne ne sait mieux que vous ce que vous attendez de la vie et pourquoi. Vous voulez peut-être avoir du plaisir, voir le monde, changer les choses ou mettre beaucoup d'argent de côté.

En devenant pilote des Forces canadiennes, vous êtes responsable, car vous êtes un leader, plutôt qu'un exécutant, un aventurier plutôt qu'un observateur, un acteur plutôt qu'un spectateur.

Les Forces canadiennes manquent de pilotes, et nous embauchons maintenant.

Poursuivez votre lecture afin de savoir si vous avez l'étoffe des héros permettant de maîtriser cette carrière stimulante, motivante et enrichissante.

Stimulation, défi et responsabilité



Je me suis souvent fait demander pourquoi un diplômé de la University of Toronto du domaine du génie aérospatial en était venu à souhaiter entrer au service de l'armée au beau milieu d'un programme de maîtrise. Parce que les gens croient que la solde est faible, que l'équipement est périmé et que les perpétuels déménagements sont insoutenables, ils disent souvent : «Tu pourrais faire tellement plus d'argent dans le monde civil sans toutes ces contrariétés.»

Eh bien, permettez-moi de clarifier deux ou trois choses. D'abord, la solde des pilotes est certainement adéquate, surtout pour quelqu'un qui travaille dans le milieu de la formation. L'équipement dont j'ai fait l'expérience au NFTC n'est pas dépassé, et il y a du travail qui est fait en vue d'améliorer d'autres équipements. En dernier lieu, lorsqu'une famille stable vous soutient, les soi-disant difficultés relatives à la vie militaire, soit les déménagements et les lieux de travail, deviennent insignifiantes. Pour être franc, la collectivité militaire est si petite que nous pouvons tirer une grande force les uns des autres.

Maintenant, la vraie question qu'il faut poser, c'est pourquoi la profession de pilote est aussi agréable et pourquoi je devrais quitter mon monde civil pour celui de l'armée. Je peux le résumer en trois mots : stimulation, défi et responsabilité.

Pendant près de deux ans j'ai travaillé pour un avionneur à titre d'étudiant ingénieur en aérospatiale. Chaque jour, je me rendais au travail, je poinçonnais ma fiche de présence, je m'assois à mon ordinateur, j'inscrivais mon code, j'exploitais mes programmes et j'interprétais mes résultats. À la fin de la journée, je rentrais chez moi et je me préparais à refaire exactement la même chose. J'ai vite compris que je n'avais pas passé quatre ans de ma vie en génie aérospatial pour être un automate et je me suis juré de ne pas passer le reste de mes jours à en être un.

À coup sûr, la profession de pilote militaire est stimulante. Qui d'autre peut disposer d'un aéronef valant plusieurs millions de dollars pour faire des acrobaties aériennes? Ça, c'est stimulant! À qui d'autre demande-t-on de décoller et de voler en formation avec compétence dans le cadre de la sixième mission? Ça, c'est un défi! En tant que pilote militaire, vous êtes le seul responsable de la sécurité de l'aéronef et de ceux qui se trouvent à bord de votre appareil. Ça, c'est une responsabilité! On peut retrouver certains aspects de tous ces éléments dans d'autres emplois du monde civil, mais je pense qu'il est juste de dire qu'il y a peu d'emplois dans le monde civil où l'on retrouve à la fois la stimulation, le défi et la responsabilité, auxquels s'ajoute le bénéfice de servir son pays.

Ça vaut le coup d'essayer!

Le sous-lieutenant Leighton James, âgé de 27 ans et originaire de Hamilton, en Ontario, suit actuellement une formation à l'École de pilotage des Forces canadiennes, à la 15^e Escadre Moose Jaw, en vue de devenir pilote militaire.



Le sous-lieutenant Leighton James est devenu membre de la Force aérienne directement en qualité d'officier.

Venir en aide aux personnes en danger



Il y a de nombreuses missions différentes pour lesquelles vous pouvez piloter en tant que pilote des Forces canadiennes. L'une des plus gratifiantes missions

est la mission de recherche et sauvetage. Nous présentons le profil d'un pilote en service à Gander, sur l'île de Terre-Neuve, qui s'est joint aux Forces canadiennes afin de venir en aide aux personnes en danger.

Le vrombissement de la camionnette Toyota bleue brise le silence de la nuit alors que le capitaine Barry Tolmie se dirige vers le hangar du 103^e Escadron à la 9^e Escadre Gander, à Terre-Neuve.

Quelques minutes plus tôt, le téléphone posé près de son lit sonnait afin de rappeler au travail le capitaine Tolmie ainsi que les autres membres de l'équipage de Cormorant pour une mission de routine au large des côtes. La tâche immédiate consiste à évacuer un homme âgé de 52 ans qui souffre d'un anévrisme à bord d'un caseyeur de 40 pieds, à 60 milles marins au nord de Twillingate.

En route vers l'escadron, le capitaine Tolmie pense à la façon dont la mission se déroulera, à la quantité de carburant qui sera nécessaire et aux défis que lui-même et l'équipage auront à relever. Sa tâche consistera à mettre l'hélicoptère en vol stationnaire au-dessus du bateau pendant que l'officier mécanicien de bord fera descendre les techniciens en recherche et sauvetage (SAR) sur le pont du bateau afin d'emporter le patient. Aujourd'hui, les vents sont faibles et la mer est calme, mais c'est exceptionnel. «Les navires tendent à avoir plus de difficultés par gros temps», explique le capitaine Tolmie.

Dans les Forces canadiennes depuis 13 ans, le capitaine Tolmie a manifesté un intérêt pour le pilotage dans les FC durant ses études secondaires, mais il ne s'est pas joint aux FC avant l'âge de 24 ans. Avant de s'y joindre, il a piloté dans les Territoires du Nord-Ouest pour la compagnie Wolverine Air. En pilotant au retour d'une mission de parachutage de vivres à une équipe chargée de relevés hydrologiques, il a remarqué un Buffalo de recherche et sauvetage en vol dans les vallées. «Je volais entre les sommets et le Buffalo se trouvait au fond de la vallée. J'étais plus haut et il me semblait bas, c'était pas mal du tout», se rappelle le capitaine Tolmie. Même s'il avait déjà présenté une demande d'enrôlement au centre de recrutement à l'époque, cette expérience a confirmé qu'il souhaitait se joindre aux Forces canadiennes en tant que pilote de recherche et sauvetage.

Le capitaine Barry Tolmie, pilote des FC depuis 13 ans.



Le capitaine Tolmie pilote actuellement le Cormorant, le nouvel hélicoptère de recherche et sauvetage du Canada, et il est également l'officier des opérations de l'Escadron. Il trouve son travail au sein du 103^e Escadron particulièrement stimulant et enrichissant. Qu'il travaille comme patrouilleur de pentes de ski, qu'il pilote dans le cadre de missions de parachutage de vivres dans les Territoires du Nord-Ouest ou de missions de recherche et sauvetage, Barry Tolmie réussit toujours à venir en aide à ceux qui se trouvent dans des conditions critiques. Pendant son adolescence, alors qu'il rêvait de devenir pilote, jamais il n'avait imaginé un travail aussi enrichissant. «À Gander les missions sont difficiles en raison du temps, du fait que nous devons survoler la mer pendant la nuit, des conditions météorologiques, de l'état de la mer et du nombre même d'appels en vue de missions concrètes. Et nous recevons les appels parce que nous sommes le seul organisme capable de sauver une personne dont la vie est en danger.»

Le capitaine Tolmie se délecte aussi des liens solides avec les autres membres de l'équipage résultant du travail d'équipe que les missions créent. La mission ne serait pas possible si l'hélicoptère n'était pas piloté jusque sur les lieux, si le mécanicien de bord ne pouvait pas faire descendre les techniciens en recherche et sauvetage ou si ces derniers ne pouvaient pas emporter et traiter le blessé. «Le travail d'équipe compte plus que tout – ce sont les efforts de toute une équipe où chacun se concentre sur la mission. Tout le monde partage le même but et la même émotion.» C'est un sentiment que de nombreux membres d'équipes de sports partagent, sauf que lorsqu'une mission tourne mal ici, les conséquences sont autrement plus graves que la déception des partisans ou les blessures d'amour-propre.

L'une des missions dont le capitaine Tolmie se rappelle très nettement est la plus longue des missions de recherche et sauvetage au large des côtes de Gander sans avitaillement, à 258 milles marins en mer. L'équipage s'était rendu à Cape Race, au sud de St. John's, où il avait fait le plein et hissé un membre de l'équipage du navire qui souffrait de douleurs thoraciques. Après avoir transporté le patient jusqu'au Health Science Centre à St. John's, il ne restait plus que la satisfaction d'avoir fait partie de l'équipage qui avait aidé à sauver quelqu'un au-dessus de l'Atlantique Nord au moyen d'un hélicoptère flambant neuf qui était à la hauteur de son nom. 🇨🇦



QU'IL TRAVAILLE COMME PATROUILLEUR DE PENTES DE SKI, QU'IL PILOTE DANS LE CADRE DE MISSIONS DE PARACHUTAGE DE VIVRES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST OU DE MISSIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE, BARRY TOLMIE RÉUSSIT TOUJOURS À VENIR EN AIDE À CEUX QUI SE TROUVENT DANS DES CONDITIONS CRITIQUES.

Possibilités exceptionnelles



Tous nos aéronefs exigent un rendement exceptionnel de professionnels exceptionnels dans des circonstances exceptionnelles. Vous pourriez rechercher des pêcheurs perdus lorsque la visibilité est presque nulle, débarquer des soldats dans une zone de guerre quand les moteurs tournent ou piloter un CF-18 dans le cadre de missions de combat.

Cela étant dit, nous avons besoin de pilotes d'avions pour chacune de nos flottes d'aéronefs. Et, malgré les opinions contraires généralement reçues, la réalité est que la Force aérienne est maintenant plongée au cœur du programme de modernisation le plus complet qu'elle ait jamais connu, puisqu'elle remplace ou remet à neuf la majorité de ses flottes d'aéronefs.

Que vous suiviez une formation en tant que membre actuel des FC, en tant que pilote réenrôlé ou directement en qualité d'officier, vous apprendrez et piloterez à bord d'un aéronef très performant entretenu avec expertise.

Nous vous enseignerons à piloter dans le cadre de missions de sauvetage à bord de notre nouvel hélicoptère de recherche et de sauvetage, le Cormorant, à livrer des vivres et des médicaments à ceux qui ont faim à bord de notre avion de transport de marchandises et de passagers ou à piloter des missions de combat à bord de notre chasseur tactique supersonique moderne, le CF-18 Hornet.

Pour la première fois dans l'histoire récente, les budgets ont été stabilisés, les flottes seront modernisées, et la Force aérienne est à établir un plan de vol défini pour l'avenir. 🇨🇦



Un aéronef de transport CC-130 Hercules des Forces canadiennes est sur le point de toucher la piste à Bunia, en République démocratique du Congo. Dans le cadre de l'opération Caravan, les Forces canadiennes ont fournis deux aéronefs CC-130 pour venir en aide à la coalition dirigée par les Français à laquelle prennent part 1 400 soldats dans ce pays ravagé par la guerre.



NOM : Capitaine David Pletz

ÂGE : 28 ans

LIEU DE RÉSIDENCE :
Fort St. John (C.-B.)

STATUT : Pilote opérationnel de Hornet, durant 3 ans, au sein du 425 ETAC, Bagotville (Québec)

HEURES DE VOL : 1 200

ENDROITS VISITÉS : Partout au Canada et aux États-Unis. En Belgique, en France et en Grande-Bretagne.

POURQUOI VOUS ÊTES-VOUS ENRÔLÉ DANS LA FORCE AÉRIENNE? Devenir pilote était l'un de mes rêves d'enfance, et la Force aérienne m'a permis de le réaliser. C'est un emploi à la fois dynamique et rempli de défis, les gens sont fiers et professionnels, et il y a toujours quelque chose à apprendre. Je ne peux m'imaginer faisant autre chose!

EXPÉRIENCE LA PLUS MÉMORABLE : Participation au décollage immédiat de la première formation de deux avions CF18 totalement armés, le 11 septembre 2001.

Jusqu'aux Étoiles

EN TANT QUE PILOTE DES FC, VOUS POUVEZ VOUS RENDRE JUSQU'ÀUX ÉTOILES, AU SENS LITTÉRAL DU TERME. LE COLONEL CHRIS HADFIELD, LE PREMIER CANADIEN À AVOIR MARCHÉ DANS L'ESPACE, EST ENTRÉ À SON CENTRE DE RECRUTEMENT LOCAL EN 1978 AVEC LE RÊVE DE DEVENIR PILOTE DE LA FORCE AÉRIENNE ET ASTRONAUTE. IL S'EST ENRÔLÉ AFIN DE SUIVRE UNE FORMATION DE PILOTE ET DE BEAUCOUP PLUS ENCORE.

Après des années de formation et toute une vie d'anticipation, ce matin-là est finalement arrivé. L'équipage et moi-même nous sommes réveillés en Floride, un groupe de personnes nous a équipés et nous sommes montés à bord de l'autobus argenté par une matinée ensoleillée.

La navette spatiale *Atlantis* nous attendait, haut dressée sur son aire de lancement. Nous avons pris l'ascenseur jusqu'à la salle Blanche, à une hauteur de 60 mètres, nous avons rampé sur les mains et les genoux pour passer l'écouille de la navette *Atlantis* et nous nous sommes attachés sur nos sièges dans l'astronef, l'un après l'autre.

Étendu sur le dos, les yeux braqués sur le ciel clair de novembre, je devais attendre quelques heures pendant que les employés au sol procédaient aux dernières vérifications de la navette *Atlantis*. Je blaguais avec mes coéquipiers et je ne cessais pas de passer en revue mes listes de contrôle et les tâches que je devais accomplir au moment du lancement imminent. Mais j'avais aussi du temps pour penser et pour contempler non seulement l'événement à venir, mais aussi le chemin que j'avais parcouru pour me retrouver sur ce siège, dans cet habitacle, à attendre que les moteurs soient allumés.

J'avais toujours voulu voler. Depuis que j'avais vu les premiers hommes qui avaient marché sur la Lune, j'avais caressé le rêve de devenir pilote, pilote d'essai et astronaute. Je suis devenu membre des Cadets de l'Air à l'âge de 13 ans, j'ai appris à piloter des planeurs à Mountainview et des avions à London. J'ai joint la Force aérienne à Hamilton en 1978 et fait mes études universitaires au Royal Roads Military College et le Collège militaire royal du Canada. Et j'ai appris à piloter, de la bonne façon, à Moose Jaw, en Saskatchewan.

Étendu sur mon siège, je repensais à l'un de mes premiers vols de formation en solo, à bord de l'avion Tutor, au sud du lac Old Wives. Le vol avait pour but de répéter des manœuvres précises afin de me préparer à un examen de pilotage, mais c'était un jour d'été, et il y avait de gros cumulus bouffis, alors j'ai vidé tout le réservoir de carburant en planant et en faisant des vrilles, plus haut et plus libre que je ne l'avais jamais été au cours de ma vie, à donner la chasse aux nuages en souriant et en riant jusqu'à en avoir mal aux joues.

Revenu à la réalité, j'ai assumé avec mes compagnons les dernières minutes du compte à rebours du lancement jusqu'à ce que les moteurs de la navette *Atlantis* s'animent dans un vrombissement violent. Avec une puissance et un tremblement énormes, nous nous sommes arrachés de l'aire de lancement. Nous étions aplatis et comprimés dans nos sièges à mesure que nous étions propulsés loin de la terre, au-dessus de l'atmosphère et dans l'espace. Neuf minutes plus tard, nous avons épuisé tout notre carburant, les moteurs se sont soudainement éteints, et nous nous sommes trouvés en orbite, en état d'apesanteur.

J'ai regardé toutes les choses qui commençaient à voler autour de moi et, lentement, avec précaution, je me suis détaché. Après avoir doucement retiré mon casque et mes gants, j'ai ouvert un caisson et me suis emparé d'un gigantesque appareil photo afin de prendre des photos du réservoir extérieur et de la terre. Et, moins de 90 minutes plus tard, nous avons fait le tour de la terre une fois et nous survolions le Sud de l'Ontario.

En regardant à travers la longue lentille de ma caméra afin de prendre des photos, je voyais mon pays natal se dérouler. J'ai vu Sarnia, la ville où je suis né, puis London, où j'avais appris à piloter. La ville de Toronto est passée sous mes yeux, et j'ai légèrement soulevé la lentille afin de chercher Trenton et Mountainview, le lieu de mon premier vol plané et de mon premier vol en solo. La mise au point faite, c'était comme si ma caméra, la navette et toute ma vie s'étaient arrêtées pendant un moment. Je me suis soudain vu flotter sans effort loin au-dessus du lieu où la trajectoire de ma vie avait commencé. Les visages innombrables de ceux qui m'avaient enseigné et guidé, les chances que j'avais eues en tant que Canadien et la vie que j'avais menée dans la Force aérienne me sont tous revenus à la mémoire en un instant.

Dans un murmure, du fond du cœur, j'ai remercié en silence tous ceux qui m'avaient conduit là, j'ai pris quelques dernières photos de cette vieille piste, si loin en bas, et je suis retourné au travail. 🇨🇦

Per Ardua Ad Astra

Chris Hadfield, Colonel, astronaute

L'astronaute Chris Hadfield de l'Agence spatiale canadienne en mission au Centre spatial Johnson de la NASA, à Houston, au Texas.

Photos : NASA

Attitude, aptitude, altitude

Les pilotes des Forces canadiennes sont parmi les meilleurs au monde. Pour vous joindre à ce groupe de militaires professionnels de choix, vous devez avoir :

- une vision non corrigée d'au moins 20/20*;
- des habiletés de coordination œil-main;
- la capacité de vous attaquer à des sujets scientifiques, mathématiques et techniques complexes, tels que les rudiments de l'aérodynamique, les systèmes de bord et la météorologie;
- le «sens de l'air», c'est-à-dire un mélange de conscience de la situation, d'orientation spatiale et de jugement;
- des habiletés de leadership et de gestion du personnel, car tous les pilotes militaires sont des officiers des Forces canadiennes;
- un état de santé qui ne présente aucun risque au moment du pilotage;
- une taille vous permettant de travailler en toute sécurité dans un poste de pilotage.

Mais, pour devenir pilote militaire, le plus important est peut-être de posséder les qualités psychologiques d'engagement, de conscience professionnelle et de volonté. Ces qualités sont essentielles à la réussite et elles peuvent compenser énormément d'autres lacunes.

Il n'y a vraiment qu'une seule façon de savoir si vous avez les attitudes, aptitudes et désir de devenir un pilote, et vous avez dès maintenant une belle occasion de le découvrir. Adressez-vous à votre officier de sélection du personnel ou au centre de recrutement le plus près de chez vous si une carrière de pilote dans les Forces canadiennes vous intéresse. 🇨🇦

* L'exigence liée à une vision 20/20 ne s'applique qu'à l'enrôlement direct en qualité d'officier.



Capitaine Jamie Blanchet, pilote d'hélicoptère tactique au sein du 403^e Escadron à Gagetown. Je me suis enrôlée dans la Force aérienne parce que j'étais attirée par les défis et les occasions intéressantes qu'offrent la carrière de pilote militaire. Mon père était aussi pilote; ainsi, ma famille a été affectée d'un bout à l'autre du pays et à l'étranger en Allemagne, et ce mode de vie me plaisait.

Mes vols en Bosnie sont l'une des expériences les plus inoubliables de ma carrière. J'ai eu la chance d'apprendre beaucoup dans les différents camps de l'OTAN où nous avons effectué des missions. Mes deux affectations opérationnelles à Haïti et en Bosnie m'ont révélé à quel point nous sommes privilégiés au Canada.

ANNÉES ACCOMPLIES : 13 ANNÉES
HEURES DE VOL : 1 300

Les meilleurs du monde



La formation canadienne de pilotage est mondialement reconnue. Les forces aériennes du monde entier envoient leurs élèves-pilotes ici afin qu'ils obtiennent leurs brevets de pilote par l'entremise de l'Entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC), ce même programme que vous étudiez lorsque vous aurez été accepté. À ce jour, le Canada a vendu de la formation pour une valeur d'un milliard de dollars à des pilotes de la Grande-Bretagne, de l'Italie, du Danemark, de Singapour et de la Hongrie depuis la mise en vigueur du NFTC, en 1999. Grâce à son programme intégré de formation de pilotage très supérieur et très efficace et aux installations de formation les plus modernes actuellement disponibles dans le monde, le Canada est devenu le point de référence en matière de formation des pilotes militaires.

«Nous disposons de la technologie de pointe la plus avancée du monde en ce qui concerne la formation des pilotes. Elle est très en avance sur celle de tout le monde : celle de la Grande-Bretagne, des États-Unis, tout le monde. C'est le modèle à suivre pour les autres pays, alors nous sommes très fiers de cela.» – Lieutenant-colonel Brian Houlgate, directeur, Projet canadien de formation aérospatiale.

CHRONOLOGIE DE LA FORMATION :

De l'instruction prévol à l'obtention du brevet : environ deux ans

Formation commune

Cette formation s'adresse à tous les pilotes à l'entraînement :

- la formation de base des officiers;
- la formation en langue seconde;
- la phase I, entraînement de base au pilotage sur le Slingsby Firefly, à Portage La Prairie, au Manitoba;
- la phase II, entraînement de base au pilotage sur le Harvard II, à la 15^e Escadre Moose Jaw, en Saskatchewan.

Formation au pilotage d'hélicoptère

Cette formation s'adresse à tous les pilotes à l'entraînement qui sont sélectionnés pour piloter des hélicoptères :

- la phase III, formation au pilotage d'hélicoptère sur le Jet Ranger à Portage La Prairie, au Manitoba;
- l'obtention du brevet de pilote;
- l'unité d'entraînement opérationnel pour un hélicoptère particulier.

Formation au pilotage d'aéronef multimoteur

Cette formation s'adresse à tous les pilotes à l'entraînement qui sont sélectionnés pour piloter des aéronefs multimoteurs :

- la phase III, formation au pilotage d'aéronefs multimoteurs sur le Beech King-Air à Portage La Prairie, au Manitoba
- l'obtention du brevet de pilote;
- l'unité d'entraînement opérationnel pour un aéronef particulier.

Formation au pilotage de chasseur

Cette formation s'adresse à tous les pilotes à l'entraînement qui sont sélectionnés pour piloter des chasseurs ou avions-écoles :

- la phase III, formation au pilotage sur le Harvard II et le Hawk à la 15^e Escadre Moose Jaw, en Saskatchewan;
- l'obtention du brevet de pilote;
- la phase IV, entraînement initial des pilotes de chasse sur le Hawk à la 4^e Escadre Cold Lake (pour les pilotes de CF-18);
- le cours de pilotage de CF-18 (pour les pilotes de CF-18).



Contrairement à ce qui prévaut dans les écoles de pilotage civiles, les pilotes militaires apprennent les acrobaties aériennes, le vol à basse altitude et le vol en formation.



Pas question! – Sûrement!

Pour devenir pilote dans les Forces canadiennes, vous devez avoir la capacité, le désir et la volonté à toute épreuve de passer au travers la formation intensive et d'obtenir votre brevet. Il s'agit de l'un des plus grands défis que vous aurez à relever, mais les bénéfices en valent la peine.

Voici la proposition

À l'heure actuelle, la Force aérienne embauche des pilotes afin de pourvoir à des postes de formation qui seront vacants au début de l'année 2004. Vous pouvez présenter *une demande d' enrôlement à divers titres* :

- directement en qualité d'officier (EDO) si vous possédez un baccalauréat d'une université reconnue(1,2);
- à titre d'officier en activité de service dans les Forces canadiennes ne possédant pas les qualifications voulues dans un GPM (réaffectation(2));
- à titre d'officier en activité de service dans les Forces canadiennes possédant les qualifications voulues dans un GPM (reclassement(2));
- à titre de militaire du rang(2).

- 1 – Les candidats au réenrôlement peuvent appeler sans frais au 1 877 877-2741.
2 – Sous réserve des besoins de formation annuels dans le cadre des programmes de formation en cours d'emploi.

Que m'offre-t-on?

En échange d'un engagement minimum de sept ans après l'obtention de votre brevet*, nous vous donnerons tout ce dont vous avez besoin pour commencer à réaliser vos buts dans la vie, soit une formation de pilotage de renommée mondiale à bord d'un avion-école de niveau mondial, des cours de perfectionnement professionnel, une assurance intégrale de soins dentaires et de soins de santé, quatre ou cinq semaines de vacances payées par année et le libre accès au gymnase et aux installations de loisir.

Le salaire, à l'embauche, est de 39 000 \$** par année pour un pilote à l'entraînement une fois que vous avez terminé votre formation de base des officiers, d'une durée de 12 semaines, à Saint-Jean, au Québec. À partir de là, votre salaire pourrait s'élever jusqu'à 60 000 \$ ou même à 90 000 \$ quand vous serez devenu commandant de bord, en seulement quelques années vite passées. Et il existe une gratification spéciale, une indemnité du personnel navigant ainsi qu'une indemnité pour les missions opérationnelles.

* Pour l'enrôlement direct en qualité d'officier.

** Les salaires varieront en fonction du fait que vous serez réenrôlé, membre des FC possédant les qualifications voulues dans un GPM ou membre ne possédant pas les qualifications voulues dans un GPM.

Suivez le chef

Les FC prennent grand soin de former leurs officiers à devenir des chefs. Nous vous donnons toute la formation dont vous avez besoin pour jouer un rôle de commandement actif. À part les cours de perfectionnement professionnel qui vous seront offerts tout au long de votre carrière, voici certains des cours que vous pouvez vous attendre à suivre au cours des premières années de votre formation :

- la formation de base des officiers;
- la formation en langue seconde;
- la formation aux groupes militaires professionnels, qui comprend des modules de leadership;
- le cours pour officiers de la Force aérienne niveau élémentaire, qui comprend les tactiques, les opérations, les communications et le leadership de la Force aérienne;
- l'unité d'entraînement opérationnel pour un aéronef particulier;
- le cours de commandant de bord;
- le cours de chef d'équipage.

Il n'est pas étonnant qu'il en coûte en moyenne 2,54 millions de dollars, paraît-il, pour former un pilote des Forces canadiennes. De l'argent bien dépensé? Assurément!

Stimulation, défi et responsabilité

Il s'agit de votre choix.

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec le centre de recrutement le plus près de chez vous ou visitez le site

www.recrutement.forces.gc.ca
ou www.forceaerienne.forces.gc.ca

appelez le service téléphonique du réenrôlement au numéro 1 877 877-2741 ou rencontrez votre officier de sélection du personnel.



FORCES AÉRIENNES

Préparé par les affaires publiques du Chef d'état-major de la Force aérienne

www.recrutement.forces.gc.ca