

Portrait :

WILLIAM LEVACHER

De l'ÉNA à Buffalo Airways

Par Pierre Gillard

« Je me suis intéressé à l'aviation depuis un très jeune âge. Je ne pourrais pas spécifier une date en particulier, mais, depuis que je suis conscient, je peux dire que j'ai toujours eu un fort intérêt » déclare William Levacher, pilote pour Buffalo Airways depuis fin septembre 2019.

Cette compagnie établie à Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest est bien connue dans le monde de l'aviation au Canada pour opérer des avions emblématiques tels que le Curtiss C-46 Commando, le Canadair CL-215 ou le célèbre

Douglas DC-3. Alors, comment un jeune Québécois de 22 ans peut-il aboutir comme pilote d'avions dont certains ont trois fois son âge ?

En fait, William a choisi d'étudier en avionique à l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) à Saint-Hubert. Tout en poursuivant ses études, en février 2016, il débute son entraînement de pilote privé. Personne dans sa famille n'étant aviateur, son intention de débiter dans le pilotage tient plus d'une intuition, selon lui. Une fois sa licence de pilote privé en poche, il accumule



des heures de vol sur Cessna 172 à l'aéroclub de l'ÉNA. Avec le recul, il affirme que « l'avionique était une bonne façon de bien comprendre l'ensemble des systèmes de bord d'un aéronef; de plus je voulais avoir un autre plan de carrière, car, jusqu'à tout récemment, je n'imaginais pas trouver aussi rapidement un travail en temps que pilote ».

Le lien avec Buffalo Airways est venu avec le défi « Plane Savers » qui consistait à remonter en à peine deux mois un Douglas DC-3 (l'appareil immatriculé C-FDTD) laissé à l'abandon durant plus de 25 ans à l'aéroport de Saint-Hubert afin qu'il puisse revoler le 6 juin 2019 pour commémorer les 75 ans du Débarquement de Normandie, un fait de guerre auquel cet avion avait participé. Cet avion avait été acquis pour la circonstance par Mikey McBryan, fils du légendaire Joe McBryan, fondateur de Buffalo Airways. William nous relate comment il en est venu à participer à ce projet où l'ÉNA a également été impliquée : « Je suivais la série sur YouTube depuis janvier et, par la suite, avec Guillaume Bras et Jérémy



William aux commandes du Curtiss C-46 Commando au-dessus des régions inhospitalières des Territoires du Nord-Ouest. Cet avion étant démuné de pilote automatique, toute l'attention du pilote est requise tout au long du vol (Pierre Gillard).

Savoie, deux autres étudiants d'avionique, nous avons décidé de nous porter volontaires. Frédéric Morin, professeur au Département d'avionique de l'ÉNA, nous a introduit au projet avec comme premier travail à effectuer, la remise en état d'un Overhead Panel pour les générateurs. Après je n'ai pas lâché jusqu'à ce que le DC-3 parte pour Thunder Bay. Je me suis enrôlé, car j'étais juste intéressé par l'idée de faire quelque chose de mon temps libre et de voir de près ce fameux DC-3 ».

Durant l'été 2019, William termine sa formation de pilote professionnel IFR et multimoteur. Dans la foulée, il se fait engager chez Buffalo Airways à Yellowknife. Fin octobre, il présente son PPC (Pilot Proficiency Check) sur Beechcraft King Air A100 et entame son entraînement sur le fameux Curtiss C-46 Commando dont seulement quatre exemplaires volent encore actuellement dans le monde. Fin décembre, il passe son PPC sur le gros bimoteur, mais la progression ne s'arrête pas là, car il débute dans la foulée les vols sur les quadrimoteurs Lockheed L.188 Electra de la compagnie sur lesquels il est qualifié en mars 2020. Ce parcours aussi rapide est absolument exceptionnel et probablement unique au monde.

À propos de son métier chez Buffalo Airways, William déclare : « Je pense que ce qui m'attire dans ce genre d'opérations est le fait que nous devons pratiquement tout faire et qu'on ne s'ennuie pas à compter du moment où on se réveille jusqu'à ce

qu'on aille se coucher ! De plus l'environnement où nous volons nous donne accès à des paysages spectaculaires et des pistes toutes différentes, avec chacune leurs particularités. Ce que j'aime vraiment c'est de pouvoir piloter des avions qui sont opérés selon le RAC 705 en coton ouaté et non avec une belle chemise propre ! »

« Pour l'instant je n'ai pas vraiment un plan j'y vais au jour le jour », dit-il à propos de son avenir. « J'aime beaucoup ce que je fais et j'ai la chance de voler une variété de machines du petit King Air au grand L188. Je dirais que mon prochain objectif serait d'aller chercher mon ATPL et continuer dans ce genre d'opération ».

Son message aux jeunes qui pourraient être intéressés de faire carrière dans l'aviation serait le suivant : « Mon conseil est plutôt simple : il faut juste ne pas trop réfléchir et dire oui quand tu reçois des offres ou des opportunités, car peut être que si tu attends ou réfléchis trop, l'occasion ne sera plus là ».

Au moment où ces lignes sont écrites, William a accumulé plus de 700 heures de vol, dont environ 500 heures chez Buffalo Airways. Entretemps, en plus des trois appareils cités plus haut, il a également acquis un peu d'expérience sur les bombardiers d'eau Canadair CL215 et le célèbre Douglas DC-3.



William participant au remontage d'une aile du Douglas DC-3 C-FDTD à l'aéroport de Saint-Hubert en mai 2019. Aisément identifiable avec sa tuque, il est vite devenu un des personnages clés de la série « Plane Savers » sur YouTube (Pierre Gillard).