

LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



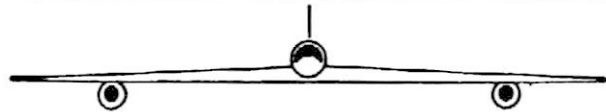
VOLUME 3, NUMÉRO 7 ✈ MARS 2003

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR



COMPTE-RENDU DU
27^e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

Poste-publication no. 40050783



THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

Courtage - Vente d'avions - Consultation - Importation

Tél. : (418) 871-0047 Téléc. : (418) 871-6937

555-5^e Rue, Aéroport Intern. Jean-Lesage, Ste-Foy, Québec, Canada, G2G 2T1

thabet@sympatico.ca www.thabetaviation.ca

HeathAir

INTERNATIONAL (1991) INC.

Non-destructive testing services



Derek Heath

President

681 Lepine Ave.,
Dorval, Qué. H9P 1G3

Tel.: (514) 636-1000

Fax: (514) 636-0031



Atelier moteur

Tél.: (819) 538-6768

Sans frais 1-888-538-6768

Fax: (819) 538-6710

Révision de moteurs
Lycoming & Continental
Révision de tout accessoire moteur
Vente de pièces moteur
Inspection N.D.T.

C.P. 1117, Lac-à-la-Tortue, Québec GOX 1L0



Licence # OMA 321-91

INC.

- Entretien & inspection d'avions privés et commerciaux
- Réparations majeures
- Licence structure
- Soudure
- Modifications de tous genres
- Atelier mobile
- Changement roues-flotteurs
- Vente d'avions

• Mécaniciens licenciés: Gilles Filiatreault & Éric Landry •

2440, de l'Aéroport
St-Mathieu-de-Beloil
Québec, Canada J3G 4S5

Téléphone: (450) 446-2570
Ligne directe: (514) 990-3045
Télécopieur: (450) 467-1694
E-mail: aviamax@qc.aira.com

Les Professionnels en assurance qui comprennent bien votre industrie



Bureaux au Canada et dans le monde entier

1801 McGill College, bureau 550
Montréal (Québec)
H3A 3P3

Tél.: (514) 842-5000
Fax: (514) 840-7743



Aon Parizeau Inc.
Aon Reed Stenhouse Inc.

Innotech-Execaire

GRUPE D'AVIATION

AU SERVICE
DE L'AVIATION
DEPUIS 1964

ESSAIS NON DESTRUCTIFS

Innotech-Execaire propose à l'industrie de l'aviation des services d'inspections et d'essais non destructifs personnalisés, inégalés et disponibles 24 heures sur 24 à Montréal ou à tout autre endroit car l'équipement est transportable.

- RAYON X
- COURANT DE FOUCAULT
- ULTRASONS
- CONTRÔLE MAGNÉTOSCOPIQUE
- RESSUAGE (CONTRÔLE PAR LIQUIDE PÉNÉTRANT)
- ENDOSCOPIE



VOS AVIONS SONT NOTRE PRIORITÉ!

10225 avenue Ryan, Aéroport International de Montréal
Dorval (Québec) H9P 1A2

TÉL. : (514) 636-7070 - FAX : (514) 636-8644

GARY SMITH, directeur des essais non destructifs

EXECAIRE INC. AMO 1-68

CIRCUL'AIR

Le magazine québécois
du transport aérien

Notre couverture :

Michel Boulanger
Président
Institut aéronautique de la capitale

Éditeur : **Brian Jenner**

Rédactrice en chef : **Johanne Lemelin**

Rédacteur : **Daniel Adams**

Publicité : **Daniel Adams
Johanne Lemelin**

Collaboration : **Paul Lavigne, Nav Canada**

Conception et réalisation : **Johanne Lemelin**

Préresse : **J.B. Deschamps Inc.**

Impression : **Imprimerie Canada Inc.**

Préparation postale : **PosteExpress**

Distribution : **Société canadienne des postes
Contrat de vente no. 40050783**

Dépôts légaux : **BNC, ISSN 0832-6371
BNQ, 2^e trimestre 1986**

© CIRCUL'AIR 1985
Toute reproduction totale ou partielle est permise
à la condition d'en mentionner la source.

Parutions : Mars, juillet et novembre

Abonnement, publicité ou correspondance :
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6^e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec), G2G 2T5
Tél. : (418) 871-4635, Téléc. : (418) 871-8189
Adresse électronique : www.aqta.org
Courrier électronique : aqta@aqta.org

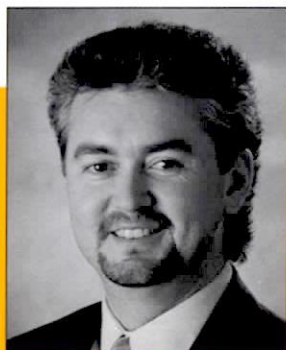
CIRCUL'AIR, VOLUME 3, NUMÉRO 7

ÉDITORIAL	4	LE QUÉBEC, UNE SOCIÉTÉ À TARIFS DISTINCTS
QUOI DE NEUF?	5-23	
LE 600, 6^e AVENUE		
Dossiers	6	AERO ASSURANCE
Rac & Coin		RÉUNION AQTA/HYDRO-QUÉBEC
Nouveaux membres	7 ET 8	CVR SPIFR
Offre d'emploi	9	DIRECTEUR(TRICE) GÉNÉRAL(E) DE L'AQTA
ACTUALITÉS	10	OBTENTION D'UN CODE DE TRANSPONDEUR AVANT LE VOL DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL
		NAV CANADA INVESTIT 26 M \$
PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR	11 À 14	INSTITUT AÉRONAUTIQUE DE LA CAPITALE
Portrait des gens	15	
CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA	16 À 19	COMPTE-RENDU
	20 À 22	QUOI DE NEUF CHEZ LES EXPOSANTS?



LE QUÉBEC, UNE SOCIÉTÉ À TARIFS DISTINCTS

Une enquête informelle effectuée auprès de plusieurs transporteurs pancanadiens révèle que c'est au Québec que l'on applique la tarification la moins élevée ! Pourtant, les coûts fixes comme le carburant, les assurances, la maintenance, le personnel navigant, etc., sont aussi onéreux qu'ailleurs au pays. De plus, c'est au Québec que la saison d'exploitation estivale est la plus courte. Donc, les tarifs aériens devraient logiquement être plus élevés et pourtant, c'est l'effet contraire qui se produit.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Tremblay', written over a yellow background.

JEAN TREMBLAY
Président du
conseil d'administration
de l'AQTA

Le résultat de cette enquête n'est pas tout à fait surprenant. Après tout, nous le savons que trop bien qu'il y a eu beaucoup de compétitions basées sur des coupures de tarifs, et trop souvent nos transporteurs ont dû concurrencer les services aériens de l'État. Cette situation a eu pour effet de garder les tarifs aériens trop bas pendant trop années.

Quand une industrie prend du retard sur sa tarification, ses entrepreneurs se retrouvent tôt ou tard dans une situation précaire. Cette triste réalité s'est fait sentir particulièrement dans le domaine du transport aérien avec l'onde de choc du 11 septembre. Depuis, il ne suffit plus d'être performant et efficace pour survivre. Ainsi, plusieurs compagnies ont dû malheureusement cesser leurs activités.

Les transporteurs aériens québécois qui ont passé à travers cette crise devront nécessairement hausser leurs prix pour faire face aux augmentations faramineuses des primes d'assurance. Malheureusement, cette montée des prix n'améliorera pas notre situation par rapport au reste du Canada et, elle ne nous offrira donc pas plus de rentabilité.

Heureusement, votre Association essaie de vous doter d'un outil de rationalisation très important - La Mutuelle AERO ASSURANCE. En aidant tous les membres à diminuer leur coût d'exploitation, AERO ASSURANCE n'affectera en rien l'écart historique entre la tarification pratiquée au Québec et celle offerte ailleurs au Canada. Par contre si nos tarifs demeurent moins élevés qu'ailleurs, un coût d'assurance moindre offrira malgré tout un retour sur l'investissement enfin semblable à celui de nos confrères canadiens.

Ce renversement de situation se réalisera parce qu'une société mutuelle unique au monde transformera les profits exorbitants des compagnies d'assurances en profits justes et équitables pour les transporteurs aériens du Québec. ▼

Les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) seront, à compter du 31 mars prochain, inclus dans le prix du billet d'avion. L'achat de billets par l'entremise de l'ACTA a été par conséquent interrompu définitivement depuis novembre dernier, ce qui suggère que les clients des agences doivent se procurer leurs FAA directement à l'aéroport. De leur côté, les agents de voyages peuvent écouler normalement les quantités de FAA en leur possession en autant que la date du voyage n'excède pas le 30 mars 2003.

Une nouvelle compagnie aérienne de nolisement fait son apparition dans le ciel québécois et se propose comme une alternative aux vols commerciaux. **Nolisement d'avion corporatif**, dirigée par Larry Libman, offre des services de transport de passagers, de cargo, d'ambulance, de photographie et d'observation aérienne. Nolisement d'avion corporatif est basé à Magog et affirme avoir accès à plus de 20 000 aéronefs à travers le monde comprenant des appareils pistons, turbo, différents modèles de jet ainsi que des hélicoptères.

Aéroport de Montréal a annoncé, en décembre dernier, la nomination de Jean Teasdale au poste nouvellement créé de vice-président Fret aérien et développement industriel. En fonction depuis le 6 janvier 2003, il était auparavant président-directeur général de la Société de développement de la zone de commerce international de Montréal à Mirabel.

Bombardier Aéronautique a confirmé, le 25 novembre 2002, qu'elle avait signé un contrat exclusif de cinq ans avec Air Wisconsin afin d'effectuer la maintenance lourde de la flotte de biréacteurs régionaux Bombardier CRJ-200. Des clauses de renouvellement permettraient à la société québécoise de prolonger l'entente jusqu'à huit ans.

La politique en matière de transport aérien adoptée par le gouvernement du Québec en décembre 2002, a créé bien des

remous dans l'industrie. En effet, suite à l'entente intervenue entre Air Canada Jazz et le gouvernement provincial, le **Bureau de la concurrence** a été saisi d'une plainte déposée par **Jetsgo**. L'entreprise soutien qu'en garantissant annuellement l'achat de billets au transporteur national, le ministre des Transports du Québec a

amené une situation de concurrence déloyale. Suite à cette action, le Bureau de la concurrence annonçait le 12 décembre dernier, qu'il rejetait la plainte et confirmait du même coup que l'entente entre le gouvernement du Québec et Air Canada Jazz respectait la Loi sur la concurrence.

La tête dans les nuages?

Peut-être, mais les pieds sur terre!

Lorsque vous êtes à la recherche d'un produit de qualité, d'un service fiable et d'un accueil des plus chaleureux, vous pouvez compter sur les gens de chez vous!

POSTES DE DISTRIBUTION
Aérodromes, hydroaérodromes et héliports

CARTE DE CRÉDIT PÉTRO-T

LIVRAISON VRAC ET BARIL
Carburant et carburacteur
LUBRIFIANT AVIATION

1-819-474-2626 • 1-800-567-3813 • télécopieur : 1-819-477-9393

AERO ASSURANCE

Alors que nous en avons besoin de trente, quarante-sept compagnies nous ont retourné le formulaire des Statuts de constitution pour AERO ASSURANCE. Ces transporteurs, qui deviendront membres fondateurs, nous démontrent encore une fois la pertinence de créer la première société d'assurance aviation à but non lucratif au monde.

Pour ce qui est des liquidités nécessaires pour nos opérations, les membres du conseil d'administration provisoire d'AERO ASSURANCE, messieurs Jacques Prud'homme, Jean Tremblay, Jean-Pierre Blais et Brian Jenner; ont rencontré, le 14 janvier dernier, trois représentants du Groupe Promutuel afin de les aviser officiellement qu'AERO ASSURANCE voulait devenir membre de leur Fédération. En bons gestionnaires, ceux-ci nous ont alors demandé de leur fournir une copie de notre étude actuarielle et par la suite, ils se sont engagés à répondre à notre demande dans les plus brefs délais.

Malheureusement, cette étude qui devait être prête en septembre 2002, en octobre 2002, puis le 30 novembre, le 21 décembre, le 6 janvier 2003, le 17 janvier, le 27 janvier, le 14 février ne sera livrée que le 4 mars 2003. Bien que le dossier continue d'avancer tel qu'espéré, le retard dans la livraison de ce document nous empêchera d'offrir des polices d'assurance avant l'automne 2003.

RÉUNION AQTA/HYDRO-QUÉBEC

Suite à une résolution votée lors du Congrès annuel de l'AQTA à l'atelier sectoriel des hélicoptères, les représentants de l'AQTA ont rencontré ceux d'Hydro-Québec, le 3 février 2003. Plusieurs sujets ont été éclaircis alors à la satisfaction des deux parties.

Par exemple, Hydro-Québec s'apprêtait à renforcer la règle des 1000 h de vol minimums pour les pilotes. Depuis quelques années, cette politique pouvait bénéficier d'exception lorsqu'Hydro-Québec approuvait les motifs d'une demande à cet effet. Suite aux discussions, ils ont choisi de maintenir cette règle d'exception, du moins pour les demandes touchant un pilote ayant 800 heures de vol. Hydro-Québec a aussi

accepté le principe que des apprentis techniciens d'entretien d'aéronef expérimentés pouvaient, dans certains cas, satisfaire à l'obligation d'avoir un TEA sur place. L'autorisation pour déroger à cette norme sera décidée sur une base de cas par cas selon les circonstances propres au contrat et à l'expérience de l'apprenti.

RAC + COIN

CVR SPIFR

Le règlement 605.33 établissant l'obligation d'avoir un CVR dans certains aéronefs est pourtant clair. Le CVR est obligatoire quand la présence de deux pilotes est exigée par la loi. La sous-partie III du RAC est aussi très claire; lorsqu'un aéronef est autorisé *Single Pilot IFR* (SPIFR) l'utilisation d'un deuxième pilote est facultative, c'est-à-dire qu'il n'est pas exigé par la loi. Ainsi donc, la présence d'un CVR n'est pas requise dans un aéronef autorisé pour des opérations SPIFR. Pourtant, les représentants de Transports Canada refusent d'interpréter le RAC de ce point de vue.

Lors du Congrès annuel de l'AQTA, les fonctionnaires ont multiplié les entourloupettes interprétatives pour justifier leurs opinions à l'effet qu'un CVR était obligatoire lorsqu'un aéronef était opéré par deux pilotes, quelle que soit la norme opérationnelle minimale sous laquelle l'aéronef est autorisé.

Dans une ardente défense verbale de leur point de vue, la direction des normes opérationnelles de Transports Canada a successivement ignoré le libellé du RAC 605.33, changé le libellé du RAC 605.33, dénoncé les auteurs du RAC 605.33 et menacé de changer unilatéralement le libellé du RAC 605.33. Bref, tout sauf accepter le RAC 605.33 tel qu'il a été adopté par le gouverneur général et cela après consultation auprès du CCRAC.

Le régime de droit édicté par la constitution canadienne qui limite les pouvoirs du secteur public, en a pris pour son rhume à ce sujet. Tout comme par ailleurs le processus de réglementation coopérative et le respect pour les institutions démocratiques. ♣



LE
600,
6^e Avenue

NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA

MEMBRES ACTIFS

AERO PLUS LA BAIE

7000, chemin de l'Aéroport
La Baie (Québec) G7B 3N8
Tél. : (418) 677-1717
Fax : (418) 677-1771
labaieaeroplus@netscape.net

M. Jacques Germain, vice-président

Aéro Plus La Baie dispense des services de formation pour pilote privé et professionnel et effectue également des vols touristiques. L'entreprise exploite un PA-28.

AIR KIPAWA INC.

550, chemin Kipawa
Kipawa (Québec) J0Z 2H0
Tél. : (819) 627-3471
Fax : (819) 627-9256
anb@vianet.ca

M. Gilbert Vaillancourt, président

Depuis 1962, Air Kipawa offre un service de nolissement. À l'aide d'un Otter, de deux Beaver et d'un Cessna 185, ce transporteur achemine passagers et marchandises vers des pourvoires, mais il effectue aussi des vols touristiques, des patrouilles de feu, des relevés topographiques, etc.

AIR TAMARAC

C.P. 336
St-Hyacinthe (Québec) J2S 7B6
Tél. : (450) 223-1298
Fax : (450) 771-0077
tamaraccgocable.ca
www.tamarac.qc.ca

M. Jean Blanchard, président

Air Tamarac est un pourvoyeur qui propose un Beaver DHC-2 et un Cessna 185. La compagnie offre aussi des forfaits de chasse et pêche avec hébergement sur un vaste territoire allant jusqu'au réservoir Gouin.

AVIATION MAURICIE/ AVIATION BATISCAN

161, 270^e Rue
Lac-à-la-Tortue (Québec) G0X 1L0
Tél. : (819) 538-6454
Fax : (819) 538-6555
aviationmauricie@sympatico.ca
www.aviationmauricie.com

M. Jacques Picard, président

Aviation Mauricie/Aviation Batiscan exploite quatre appareils dont deux Beaver. Annuellement, l'entreprise effectue plusieurs transports nolisés de chasseurs et pêcheurs à partir de ses deux points de service situés au Lac-à-la-Tortue et au lac Sept-Îles.



DISTRIBUTEUR AUTORISÉ



AÉRONAUTIQUE ET INDUSTRIEL

- Fabrication de boyaux de tous genres
- Coupleurs rapides
- Colliers de serrage
- Adaptateurs AN/MS

ATELIER APPROUVÉ
DOT #44-92
& CERTIFIÉ ISO 9002

**SERVICE A.O.G.
LIGNE 24 HEURES
(514) 326-7640**

6966, rue Jarry Est
Montréal (Québec) H1P 3C1
Tél. : (514) 326-7640
Fax : (514) 329-0244
Fax sans frais : 1-888-267-8881
www.tuboquip.com

UN INVESTISSEMENT VOLANT



Productif et fiable,
le nouveau Caravan
génère les revenus nécessaires
à son autofinancement
tout en vous permettant
de réaliser de bons profits.

Contactez-nous au (905) 477-9522
Télécopieur : (905) 477-6618
sales@wilsonaircraft.com

CESSNA CARAVAN

Une valeur sûre



GRUPE D'AVIATION
INNOTECH-EXECAIRE

INNOTECH AVIATION SERVICES

Bureau chef

212, 2^e Avenue
Aéroport de Québec
Ste-Foy (Québec) G2G 2T2
Tél.: (418) 872-3717
Fax: (418) 872-9498

QUÉBEC

Services (418) 872-3717
(418) 872-3718
Unicom 123.0

DORVAL

Services (514) 636-5870
Fax (514) 636-9036
Unicom 129.3

OTTAWA

Services (613) 736-5959
Fax (613) 736-5925
Unicom 123.0

HALIFAX

Services (902) 873-3737
Fax (902) 873-3936
Unicom 123.4

GANDER

Services (709) 256-3431
Fax (709) 256-4101
Unicom 122.8

MONT-JOLI

Services (418) 775-4020
Fax (418) 775-3398
Mini-Page (418) 727-2190

SEPT-ÎLES

Services (418) 962-3143
Fax (418) 968-3133

BAGOTVILLE

Services (418) 677-2555
Fax (418) 677-1233
Mini-Page (418) 693-7116

WABUSH

Services (709) 282-5525

Vendeurs
Produits
Aviation



NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA (suite)

MEMBRES ACTIFS

AVIATION WHEELAIR

2296, rue Labelle
Mont-Tremblant (Québec)
J8E 1T8
Tél. : (819) 425-5662
Fax : (819) 425-2862
aviationwheelair@sympatico.ca

M^{me} Johanne Legault, présidente

Aviation Wheelair fait découvrir les beautés du Mont Tremblant en offrant un service complet de vol nolisé, survol touristique et photographie aérienne.

C.E.P ATMOSPHAIR INC.

1600 G, route de l'aéroport
St-Jean Chrysostome (Québec)
G6Z 2L2
Tél. : (418) 834-7272
Fax : (418) 834-3555
atmosphair@atmosphair.com
www.atmosphair.com

M. Martin Dumas, président

Située sur la rive sud de Québec, C.E.P. exploite une école de parachutisme et compte deux Cessna 182 et un Beech E50.

CITE AVIATION

600, 6^e avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2G 2T5
Tél. : (418) 872-2483
Fax : (418) 872-2483

M. Michel Boulanger, président

Cité Aviation est une nouvelle compagnie qui a démarré ses opérations en novembre 2002. Elle offre un service de nolisement sur Piper Navajo vers plusieurs destinations au Québec et aux États-Unis.

DECAIR AVIATION

220, 2^e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2G 2T2
Tél. : (418) 520-1886
Fax : (418) 520-1894
decair@decair.ca
www.decair.ca

M. Tom Levasseur, vice-président

De Québec, Decair Aviation offre des services de vols nolisés. Exploitant un appareil Citation Jet, l'entreprise propose plusieurs destinations en province et aux États-Unis.

DERAPS AVIATION INC

133 chemin d'en Haut, C.P. 53
Natashquan (Québec)
G0G 2E0
Tél. : (418) 726-3657
Fax : (418) 726-3755
helenrichard@globetrotter.net

M. Léonard Dérap, président

Bien établi dans le pays de Gilles Vigneault, Dérap Aviation couvre un immense territoire sur hydravion. De nombreux lieux de chasse et de pêche sont desservis par l'entreprise.

GEFFAIR CANADA INC

9501, avenue Ryan
Dorval (Québec)
H9P 1A2
Tél. : (514) 636-6830
Fax : (514) 636-0185
geffair@qc.aira.ca

M. Guy Geoffrion, président

Situé à l'aéroport de Dorval, Geffair effectue des vols nolisés et de photographies aériennes à l'aide de trois Piper PA-31.

HÉLI-WASK

10 route 117, C.P. 700
Malartic (Québec)
J0Y 1Z0
Tél. : (819) 757-3030
Fax : (819) 757-3303

M. Jean Carrier, directeur

Basés à Malartic, une ville située en Abitibi, les deux hélicoptères AS250 d'Héli-Wask sont principalement utilisés à des fins de nolisement sur le territoire du Nunavik.

HELICOPTERES WHAPCHIMEN LTEE

C.P. 699
Radisson (Québec)
J0Y 2X0
Tél. : (819) 638-7904
Fax : (819) 638-7424

M. Michel Côté, directeur

L'entreprise située dans le nord du Québec exploite six hélicoptères AS 350 et se spécialise dans le vol nolisé et le transport de marchandises.

MEMBRES ASSOCIÉS

AMPITECH INTERNATIONAL

120-3440, rue Francis-Hughes
Laval (Québec)
H7L 5A9
Tél. : (450) 663-4554
Fax : (450) 663-7134
www.amphitech.com

M. Christian Carmel, directeur général

Amphitech International est une compagnie canadienne se spécialisant dans la recherche et le développement de nouvelles technologies en matière de radar anticollision. Les produits d'Amphitech sont offerts tant aux exploitants d'avions que d'hélicoptères.

Dulude, Taylor Inc.

409 St-Dizier, Montréal, (Québec) H2Y 2Y1
Tél.: (514) 982-2424 Fax: (514) 982-0912

SPÉCIALISTES DE L'ASSURANCE AVIATION

• Étude • Analyse • Évaluation
• Placement • Gestion

Pour tout renseignement, vous n'avez qu'à communiquer directement avec Guy Dulude, David F. Taylor ou Gareth Knott qui se feront un plaisir de vous aider.

Directeur(trice) général(e) de l'AQTA

Monsieur Brian Jenner a proposé aux membres du conseil d'administration de l'Association québécoise des transporteurs aériens de quitter son poste de président et chef de la direction, le 31 décembre 2003. Après plus de 18 ans de bons et loyaux services particulièrement pour les membres de l'AQTA mais également pour notre industrie en général, il est bien naturel qu'il souhaite maintenant voler vers d'autres cieux.

Alors, nous devons d'ores et déjà songer à son remplacement et à cet effet voici notre offre d'emploi.

Description de poste :

De concert avec les membres du conseil d'administration de l'AQTA, le (la) directeur (trice) général (e) assume le développement et la réalisation des orientations stratégiques de l'Association. De plus, il (elle) assure la gestion courante de l'Association.

Fonctions principales :

- Investigation et analyse des préoccupations et des besoins des membres dans le cadre du développement des orientations stratégiques de l'Association;
- Analyse des diverses législations et réglementations relatives au transport aérien, et identification des impacts opérationnels et économiques sur les membres de l'Association;
- Participation aux comités consultatifs gouvernementaux impliqués dans le processus de révision des diverses législations et réglementations relatives au transport aérien;
- Représentations écrites ou verbales auprès des organismes gouvernementaux, paragouvernementaux ou privés pour influencer les orientations de ces législations et réglementations;
- Rédaction d'articles et éditoriaux pour la revue de l'Association (Magazine Circul'Air), en plus d'agir comme éditeur responsable de sa publication;
- Conseil individuel auprès des membres pour les orienter dans la résolution de problèmes spécifiques;
- Développement du thème, organisation et réalisation du congrès annuel de l'Association;
- Sollicitation de l'industrie afin d'accroître le nombre de membres de l'Association;
- Gestion courante de l'Association et du personnel administratif.

Qualifications requises :

- Connaissance et expérience dans l'industrie aéronautique québécoise et canadienne;
- Aptitude à analyser et synthétiser des textes légaux, et à en déterminer les impacts sur l'industrie aéronautique;
- Connaissance des défis de l'industrie et sensibilité aux préoccupations et besoins de ses membres;
- Excellentes compétences en communication écrite et verbale, tant en français qu'en anglais;
- Expérience de gestion.

Les membres du conseil d'administration de l'AQTA traiteront confidentiellement toutes les candidatures reçues avant le 18 avril 2003 et adressées à :

Madame Johanne Lemelin
Association québécoise des transporteurs aériens
600, 6^e Avenue
Aéroport international Jean-Lesage
Québec (Québec) G2G 2T5
aqta@aqta.org
Télécopieur : (418) 871-8189

Note : Nous communiquerons seulement avec les personnes retenues pour une entrevue.

REVISION • ÉCHANGE • VENTE

COMPAGNIE CERTIFIÉE
ISO
9002

QUALITÉ ✓
SERVICE ✓
RAPIDITÉ ✓
FIABILITÉ ✓
PRÉCISION ✓
EFFICACITÉ ✓
EXPÉRIENCE ✓

INSTRUMENTS

- Altimètres
- Airspeeds
- Gyros
- Autres indicateurs
- Électriques et mécaniques

ACCESSOIRES

- Skydrol
- Démarreurs - Générateurs
- Pompes (fuel, hydrauliques, toilettes)
- Autres accessoires
- Électriques et mécaniques

A.M.O.-JAA

www.poleair.com

PÔLE AIR AVIATION INC.

Depuis 30 ans

2290, 46^e Avenue, Lachine, Qc, Canada, H8T 2P3

Tél.: (514) 636-8154 • Fax: (514) 636-0763

OBTEINTION D'UN CODE DE TRANSPONDEUR AVANT LE VOL DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

**Obligatoire à compter
du 15 mai 2003**

À compter du 15 mai 2003, tous les pilotes qui voudront pénétrer ou opérer à l'intérieur de l'espace aérien de Classe C de Montréal ainsi que de l'espace aérien de Classe D du terminal de Montréal, devront obtenir un code de transpondeur au moins 30 minutes avant leur vol, auprès du Centre de contrôle régional (CCR) de Montréal.

À cette même date, ce Centre mettra à la disposition des pilotes de la province un numéro de téléphone sans frais, le 1-877-YUL CODE (1-877-985-2633) qu'ils pourront composer pour obtenir un code de transpondeur. Les pilotes n'auront qu'à fournir l'identification et le type de leur aéronef, leur point de départ et leur destination ainsi que leur altitude prévue. En contrepartie, ils recevront un code de transpondeur qu'ils devront afficher avant de pénétrer dans l'espace aérien de classe C de Montréal et de classe D du terminal de Montréal.

Si le pilote suit déjà un plan ou un itinéraire de vol déposé auprès de NAV CANADA et que la route indique une transition ou un arrêt à l'intérieur des classes aériennes indiquées de Montréal, l'appel téléphonique pour obtenir un code de transpondeur ne sera pas requis. Le système d'échange de données de NAV CANADA enverra l'information du plan de vol aux contrôleurs responsables et le pilote recevra son code transpondeur au moment de l'appel initial, des tours de Dorval, Saint-Hubert ou Mirabel ou du CCR de Montréal.

Ayant toutes les informations pertinentes avant le contact initial, le contrôleur sera dorénavant en mesure de prévoir plus rapidement les conflits potentiels et ainsi offrir aux pilotes des instructions précises, concises et rapides.

Pour plus d'information à ce sujet, n'hésitez pas à communiquer avec M. Paul Lavigne, auteur de ces lignes et gestionnaire-Liaison des opérations IFR au CCR de Montréal dont le numéro est le (514) 633-2958.

NAV CANADA INVESTIT 26 M \$

NAV CANADA annonçait récemment qu'elle investissait 26 millions de dollars afin d'améliorer la sécurité du trafic aérien.

L'octroi d'un important contrat à Park Air Systems permettra à NAV CANADA de faire l'acquisition du nouveau radar de surveillance des mouvements de surface (ASDE) qui sera utilisé dans huit aéroports canadiens afin de gérer les déplacements d'aéronefs et des autres véhicules sur les pistes et voies de circulation.

Cette nouvelle technologie permettra aux contrôleurs de la circulation aérienne d'augmenter le niveau de sécurité au sol et de mieux diriger les mouvements, évitant ainsi les risques de conflit. L'ASDE est particulièrement performant en périodes de pointe, surtout lorsque le trafic n'est pas clairement visible depuis la tour de contrôle en raison de visibilité réduite. Le radar fournira aux contrôleurs d'importantes données comme la position et la vitesse d'un véhicule ou d'un avion.

L'une des caractéristiques intéressantes de la dernière génération de l'ASDE est l'ajout d'un système de surveillance des incursions sur piste et d'évitement d'abordages (RIMCAS). Lorsqu'il y a risque de conflit entre deux aéronefs ou autres véhicules, le RIMCAS transmet aux contrôleurs différents niveaux d'alerte par affichage clignotant en couleur et alarmes sonores. Déjà implantée à l'aéroport international Pearson de Toronto, les aéroports de Québec, Montréal Dorval, Ottawa, Winnipeg, Calgary et Vancouver pourront profiter de cette nouvelle technologie au cours des trois prochaines années.

L'ASDE est appelé à se perfectionner davantage. Ce radar constitue une amélioration visant à augmenter la sécurité sur les pistes et les voies de circulation dans de nombreux aéroports au Canada. ✦

RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE DE L'AQTA

GILLES CHIASSON, a.s.a.

Actuaire et conseiller en assurance et rentes collectives
gchiasson@groupeexcel.com

PAUL SIMPSON

conseiller en assurance et rentes collectives
psimpson@groupeexcel.com



CENTRE DE SERVICES EXCEL INC.
3000, rue King Ouest, suite 200, Sherbrooke (Québec), J1L 1Y7
Tél: 819-566-7070, sans frais : 1-888-207-6666, Téléc.: 819-563-4556

RÉVISION
RÉPARATION
VENTE
ÉCHANGE

AERONEUF
INSTRUMENTS LTÉE./LTD

OVERHAUL
REPAIR
SALES
EXCHANGE

**POUR TOUS VOS BESOINS EN INSTRUMENTATION
FOR ALL YOUR INSTRUMENT NEEDS**

2080, AV. CHARTIER, DORVAL, Qc, H9P 1H2 * TÉLÉPHONE (514) 631-2173 * TÉLÉCOPIEUR (514) 631-3339

VENEZ NOUS VISITER SUR INTERNET

www.aeroneuf.com

COME VISIT US ON THE WEB



PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:

Daniel Adams

Photographies :

**Claude Mathieu,
Studio Pub-Photo**

Au moment d'écrire ces lignes, l'**Institut aéronautique de la capitale** entrait dans sa neuvième année d'existence. Avec en tête une idée bien précise, l'un de ses fondateurs poursuivait l'objectif d'offrir une approche de formation en pilotage basée sur un service personnalisé et empreint de professionnalisme.

Du projet modeste que se voulait l'ouverture à Québec de cette école de pilotage, l'Institut a su avec les années faire des petits et maintenir une progression constante. Des deux instructeurs que composaient son personnel en 1994, l'entreprise procure aujourd'hui de l'emploi à une douzaine de personnes et forme annuellement, à partir de ses installations situées à l'Aéroport international Jean-Lesage, pas moins de 75 pilotes tant privés que professionnels.

Au début des années 90, Michel Boulanger poursuivait la réalisation du rêve de sa vie, celui de posséder sa propre école de formation en pilotage. Alors à l'emploi de White Aircraft dans l'Outaouais, ce dernier gravit les échelons un à un occupant les fonctions d'instructeur, de chef instructeur et responsable des services de nolisement.



Michel Boulanger, président

Suite à la fermeture de l'entreprise, M. Boulanger en vient à la conclusion que d'être son propre patron est encore la meilleure chose qui puisse lui arriver. Fort de l'expérience et de la polyvalence acquises au fil des ans, ce dernier prend la décision de parfaire encore plus ses connaissances et entreprend de s'accorder une année de préparation en retournant sur les bancs d'école dans le but de compléter un DEC en administration. Durant la même année, il fonde une petite compagnie qui portait le nom d'Univers offrant des services de formation en pilotage pour les pilotes privés.

C'EST LE GRAND JOUR

En mars 1994, après un an de préparatifs, Michel Boulanger inaugure fièrement l'Institut aéronautique de la capitale de Québec. L'entreprise voit le jour au 603, 6^e Avenue au rez-de-chaussée du bâtiment des Ailes québécoises sur le site de l'aéroport international Jean-Lesage. « Comme la conjoncture n'était pas très favorable dans le domaine et que la reprise se faisait attendre, ils étaient nombreux ceux qui pensaient que je ne ferais pas long feu. » nous disait avec un léger sourire celui qui après neuf ans garde sa tête résolument hors de l'eau.

DES DÉBUTS MODESTES

À son ouverture l'Institut comptait seulement un appareil. Un Cessna 152 servait à former tous les élèves pilotes. Hugues Proulx a été le premier instructeur embauché à l'Institut. « On faisait tout nous-mêmes, répondre au téléphone,

dresser les factures, rencontrer les clients, on n'en a mis du temps et des longues fins de semaine pour que ça marche. » Après la première année d'opération, le fondateur de l'Institut aéronautique de la capitale constate que la demande progresse nettement et que de développer de nouveaux marchés, lui permettrait de toucher une clientèle plus diversifiée.

UNE APPROCHE DIFFÉRENTE

En réalisant son projet, Michel Boulanger a voulu proposer un service personnalisé à sa clientèle. Sa philosophie d'entrepreneur est fort simple, offrir à chaque client une oreille attentive à ses besoins peu importe le programme de formation qu'il choisira.

« Qu'il vienne pour une licence de pilote privé ou professionnel, un client qui s'apprête à investir dans votre école entre 8 000,00\$ et 30 000,00\$ mérite toute notre attention. Trop souvent j'ai vu des jeunes élèves pilotes signés à bas de la feuille sans savoir dans quoi ils s'embarquaient vraiment. » Le président de l'Institut garde comme arrière pensée qu'un client averti en vaut deux.

DES SERVICES DE GRANDE QUALITÉ



Gautier Simonin, chef instructeur, avec un étudiant.

L'Institut aéronautique de la capitale offre depuis ses débuts, un vaste choix de programmes de formation pouvant répondre aux demandes d'une clientèle de plus en plus exigeante. Que ce soit pour une licence privée ou professionnelle ou pour une qualification particulière comme instructeur en vol, annotation multimoteurs, vol aux instruments ou l'hydravion, tous les programmes dispensés à l'Institut ont été améliorés par rapport aux standards exigés par Transports Canada.

En ajoutant une plus-value à ses programmes, l'Institut aéronautique a voulu

démontrer qu'il était possible d'offrir mieux à des coûts raisonnables. Michel Boulanger soutient que la meilleure façon de garder l'intérêt d'un étudiant c'est de lui donner tous les outils nécessaires à sa réussite. Un encadrement personnalisé, un personnel permanent, dynamique et compétent, représentent pour lui des atouts indéniables.

UNE ÉQUIPE DE PASSIONNÉS

L'Institut a beaucoup mis sur le capital humain à l'intérieur de son entreprise. Selon le patron : « Si l'école a pu se démarquer et se tailler une place de choix dans le domaine, c'est surtout grâce à la contribution des employés que je considère comme des partenaires de notre réussite. »



Sabrina Lachance, répartitrice

Dès l'ouverture de son entreprise en 1994, M. Boulanger a toujours accordé énormément d'importance au choix de son personnel. Des critères d'évaluation tels la polyvalence, le professionnalisme et le désir de relever des défis, ont permis de bâtir une équipe solide qui prend à cœur les destinées de l'entreprise.

« Mes employés entrent au travail le matin par la grande porte, les pieds devant et non à reculons. » De dire le président, au total c'est une douzaine d'employés, instructeurs, personnel administratif, techniciens de maintenance, etc. qui entretiennent tous la même passion ; celle d'aimer ce qu'ils font.

LA CLIENTÈLE VISÉE

Dès le départ, le fondateur de l'Institut aéronautique de la capitale a maintenu que dans ce milieu, pour réussir, il fallait savoir se diversifier. La clientèle québécoise représente un excellent potentiel, mais avec les années, elle s'est avérée insuffisante pour assurer la rentabilité de l'entreprise. Pour palier à ce manque, l'Institut a développé un marché européen qui lui permet annuellement de former plusieurs futurs pilotes provenant de la France, la Belgique, la Suisse et même de l'Afrique.

En neuf années d'existence, la compagnie a investi plusieurs dizaines de milliers de dollars dans la promotion afin de se positionner et faire connaître ses services en Europe. Chaque année l'Institut aéronautique se rend en France pour participer à différents salons et expositions. Ces événements rassemblent dans la majeure partie, un bon bassin de clients intéressés à suivre une formation en pilotage.

Avec une présence annuelle et constante sur ce continent, l'Institut a fidélisé sa clientèle européenne. « L'entreprise est très bien connue chez nos amis français, nous avons travaillé fort pour arriver à obtenir leur confiance. » Même s'il considère que sa compagnie occupe une place enviable en Europe, Michel Boulanger croit qu'il faut continuer de maintenir cette présence chez nos cousins. Toute proportion gardée, pour dix étudiants inscrits à l'Institut, trois d'entre eux proviennent d'autres pays.

Au Québec, des programmes de formation accessibles et adaptés aux besoins de chaque élève ont été préparés. Des campagnes publicitaires agressives ont également permis à l'Institut de pénétrer le marché québécois plus particulièrement chez les 18 à 35 ans. « Les gens du Québec n'ont pas fini d'entendre parler de nous dans les prochaines années, nous serons partout, nous sauterons sur toutes les occasions de mieux nous faire connaître. » nous disait M. Boulanger.

DES INSTALLATIONS MODERNES ET UNE FLOTTE RÉPONDANT AUX BESOINS

L'Institut aéronautique de la capitale a toujours su offrir des infrastructures permettant de répondre aux besoins de sa clientèle. À l'ouverture de l'école en 1994, l'entreprise avait pignon sur rue au sous-sol du bâtiment des Ailes québécoises.

Au début des années 2000, on constate que les installations ne suffisent plus et qu'un changement majeur s'impose. Un



an plus tard, l'école s'installe au rez-de-chaussée du 600, 6^e avenue à l'Aéroport Jean-Lesage de Québec, dans l'édifice de l'Association québécoise des transporteurs aériens, l'AQTA. Par cette relocalisation, l'entreprise a doublé sa superficie offrant ainsi de nouveaux locaux modernes et spacieux.

La flotte de l'Institut est composée essentiellement d'appareils Cessna 152 et 172 en plus d'un Piper Seneca II turbo multimoteurs. La grande fiabilité et les coûts d'exploitation raisonnables de ces avions permettent à tous les clients de l'école de bénéficier de conditions d'entraînement en vol exceptionnelles et des plus sécuritaires.



L'Institut aéronautique dispose de son propre service d'entretien assuré par deux techniciens qualifiés connaissant très bien les rouages et le fonctionnement d'une école de pilotage.

Chaque appareil est assujéti à un programme de maintenance rigoureux suivi à la lettre ou l'improvisation n'a pas sa place. Un inventaire de pièces imposant permet à l'équipe d'entretien de réparer sans délai toute anomalie.

DES ASSOCIATIONS FRUCTUEUSES

L'école s'est entourée, avec les années, de partenaires dont la réputation n'est plus à faire. D'abord il y a deux ans, elle signait une entente avec Hélibec de La Tuque, propriété de M. Gilles Gauvin.

Par ce partenariat, les étudiants désirant poursuivre leur carrière comme pilote de brousse peuvent ainsi profiter d'une formation complète répondant aux exigences du marché.

Après avoir terminé son programme, le candidat peut, s'il le désire, suivre un stage d'une durée de deux semaines. Une initiative que les étudiants apprécient grandement et qui leur permet de se familiariser avec la vraie vie d'un pilote de brousse.

En 2002, l'Institut en est venu à une entente avec une importante école de pilotage en France, Aéropyrénées, dans le but de permettre aux étudiants européens de terminer leur formation au Canada, de reconverter leur licence selon les critères JAR et pouvoir un jour travailler des deux côtés de l'Atlantique.

CE N'EST PAS LES PROJETS QUI MANQUENT

Les idées se bousculent aux portes de l'Institut. On veut étendre davantage les services offerts. Michel Boulanger caresse l'ambition de faire de son entreprise un méga centre de formation en pilotage. « Nous travaillons présentement sur plusieurs projets qui pourraient voir le jour incessamment. »

Sans dévoiler tous ses secrets, le président de l'Institut a quand même précisé que son école offrira très bientôt un programme de formation pour les techniciens de maintenance d'aéronefs. Une trentaine d'étudiants seront formés annuellement.

Finalement en septembre dernier, l'Institut séparait sa division nolissement d'affaires de ses opérations en créant Cité Aviation, une nouvelle entité dont le siège social est situé à Québec et qui offre des services de vol nolisé partout au Québec et aux États-Unis. Un projet qui a nécessité des investissements considérables et qui créera plusieurs nouveaux emplois.



600, 6^e avenue
Aéroport International Jean Lesage
Ste-Foy (Québec) Canada G2G 2T5
Tél.: (418) 872-0045
Fax: (418) 872-1998
pilotage@aeroiac.com
www.aeroiac.com



**QUALIFICATION MULTIMOTEURS, DE VOL AUX INSTRUMENTS, VOL DE NUIT, VFR OTT,
D'INSTRUCTEUR DE VOL ET DE TYPE
D'AÉRONEF DONT HYDRAVION**



**LICENCE DE PILOTE DE LOISIR,
DE PILOTE PRIVÉ OU PROFESSIONNEL**

VALIDATION DE LICENCE ÉTRANGÈRE





Michel Boulanger, Président

Âgé de 39 ans, Michel Boulanger est originaire de Thetford Mines. Après avoir complété des études collégiales au Cégep de l'endroit, il entreprend de réaliser un rêve d'enfance, celui de piloter des avions. En 1980, il s'inscrit donc à une formation de pilote professionnel à l'aéroport de Thetford Mines. En 1989, il devient instructeur de vol chez Exact Air de St-Honoré. En 1990, il accepte un poste d'instructeur chez CEFAC à Québec en plus d'être affecté comme pilote sur les avions d'affaires.

Deux ans plus tard sa carrière prend un tournant lorsqu'il se voit confier les responsabilités de coordonnateur des services nolisés et chef instructeur, chez White Aircraft Service de St-André Avellin. Jusqu'en 1992, M. Boulanger assume plusieurs fonctions lui permettant d'apprendre tous les rudiments ainsi que le fonctionnement d'une entreprise de la sorte. Que ce soit au niveau de la gestion d'une flotte d'avions, de la supervision du personnel, de la coordination des programmes de formation en plus des différentes tâches administratives, il touche à tout durant cette période. Il cumule alors l'expérience nécessaire gardant l'idée un jour de posséder sa propre compagnie d'aviation.

Avec plus de 5000 h de vol et une licence de pilote de ligne, l'actuel président de l'une des plus grandes écoles de pilotage au Québec, voit l'opportunité de réaliser un projet qui lui tient à cœur. Il décide d'entreprendre le long parcours visant à obtenir les autorisations d'exploitation d'une école de pilotage. 1994 marque les débuts de l'Institut aéronautique de la Capitale, aventure qui dure bientôt depuis 10 ans.

Vingt-deux ans après avoir mis les pieds pour la première fois dans un avion, M. Boulanger se dit particulièrement fier des choix pas toujours faciles, qu'il a du faire dans le passé. Sa priorité maintenant, est de développer davantage son entreprise. « Notre industrie vit des changements majeurs et ce n'est qu'avec des projets innovateurs que nous pourrons faire face à ces nouveaux bouleversements. »

Gautier Simonin avait en tête de devenir pilote. Né à Panpey en France, ce jeune passionné d'aviation, qu'il était à l'époque, se rendait régulièrement à l'aéroport de Nancy, à une vingtaine de kilomètres de chez lui, observer les avions.



Gautier Simonin, chef instructeur

En 1996, à l'aube de ses 20 ans et après avoir complété ses études au lycée et deux ans à l'université, M. Simonin décide de s'enrôler dans l'Aéronavale française, dans le but bien précis d'y devenir pilote de chasse. Un long processus de sélection et une batterie de tests interminables s'amorcent alors. Une année plus tard, on lui fait savoir que sa candidature est retenue et qu'il débutera l'entraînement dans les mois suivants.

Après avoir cumulé une vingtaine d'heures sur CAP-10, un avion de voltige, et malgré d'excellents résultats, il se voit retranché de la sélection. Une nouvelle qui venait d'anéantir des mois d'efforts. Poursuivant toujours cette même passion qui l'animait, en 1998 il décide de s'inscrire à l'Institut aéronautique de la capitale pour acquérir une formation de pilote professionnel multi-IFR. L'année suivante, l'école l'embauche pour combler un poste d'instructeur de vol.

En trois ans, M. Simonin a gravi les échelons un à un et aujourd'hui il est chef instructeur à l'Institut et chef pilote chez Cité Aviation, une entreprise de nolisement d'affaires. « Il s'en est passé des choses depuis les cinq dernières années. Je ne regrette rien, je suis privilégié de faire ce que j'aime. » nous disait celui qui fêtait ses 27 ans le 2 février dernier. Occupant des fonctions importantes au sein de l'entreprise qui lui a donné sa première chance, Gauthier Simonin se dit heureux et motivé à poursuivre au meilleur de ses capacités, le travail qu'on lui a confié.

Marié et père d'un petit garçon de 8 mois, Maxime, M. Simonin et sa conjointe, Marie-Amilie, ont traversé des moments pas toujours faciles, mais ont réussi à bâtir un projet de vie commune dont ils sont particulièrement fiers.

Né d'une mère canadienne et d'un père français, Maurice Roux a passé la majorité de son enfance dans l'Ouest canadien, plus précisément à Gravelbourg en Saskatchewan. Sa passion pour l'aviation lui est venue de son père, qui était pilote privé parallèlement à sa profession de vigneron. Pendant toute son adolescence, Maurice Roux poursuivait qu'un seul rêve, celui de devenir un jour pilote de ligne.



Maurice Roux, dir. de la formation théorique

En 1998, il décide de s'inscrire à une formation de pilote professionnel à l'Institut aéronautique de la capitale. Un an plus tard, il obtient sa licence et voit ainsi son projet de carrière se réaliser.

Durant la même année, l'Institut lui offre un travail à titre de répartiteur. Comme l'entreprise exploitait un service de nolisement d'affaires, M. Roux est aussi affecté comme pilote sur les vols nolisés. Quelques mois s'écoulent et un autre défi se présente à lui soit celui d'assumer la responsabilité de la formation théorique, travail qu'il s'empresse d'accepter.

À 26 ans, Maurice Roux occupe ce poste depuis maintenant trois ans. Responsable de tous les programmes de formation théorique dispensés à l'Institut, ce dernier a su créer une relation exceptionnelle avec ses étudiants. « Pour susciter l'intérêt d'un candidat, il faut d'abord animer ou réveiller sa motivation, ce n'est que par la suite que les résultats viendront. »

Occupant actuellement plusieurs responsabilités au sein de la compagnie, Maurice Roux se dit tout à fait conscient de l'opportunité qu'il a de prendre de l'expérience et parfaire ses connaissances.

Ce dernier entend bien poursuivre dans cette lignée et remplir le mandat que lui a donné son employeur. « Ce qui nous différencie, c'est notre équipe. L'ambiance de travail est remarquable et les clients le sentent lorsqu'ils entrent chez nous. »

C'est dans une ambiance d'inquiétude, mais aussi d'espoir que s'est déroulé le 27^e Congrès annuel de l'AQTA tenu au Loews le Concorde de Québec les 4 et 5 décembre dernier.

Au cours de la dernière année, plusieurs transporteurs aériens à divers niveaux ont connu d'importants bouleversements en raison d'une baisse marquée de la clientèle et une augmentation faramineuse, pour plusieurs d'entre eux, de leurs primes d'assurance.

Anciens et nouveaux membres de l'AQTA ont donc pu échanger sur les problèmes vécus en 2002 et identifier les solutions permettant de corriger, ou du moins améliorer leur situation respective. Un point en commun les réunissaient tous à Québec, la mise sur pied d'AERO ASSURANCE en 2003, qui pour plusieurs représente l'avenir de l'aviation au Québec.

que veulent se donner les exploitants du milieu.

Mis à part le dossier assurance qui touche également les transporteurs de brousse, d'autres préoccupations ont aussi été amenées à la table des discussions. D'abord, l'industrie fait face à un problème important, à un point tel ou sa survie en dépend. Le dossier des coupes forestières prend de plus en plus de place dans les débats. Plusieurs territoires accessibles dans le passé qu'en hydravion, le sont maintenant via des routes en forêt. Une situation qui prive l'industrie de plusieurs milliers de dollars annuellement. Par conséquent, les membres ont résolu que l'Association fasse des représentations et des pressions sur différents intervenants politiques (Tourisme Québec, ministère des Ressources naturelles, FAPAQ) afin de trouver une solution permettant aux exploitants dans le domaine de maintenir

la santé financière de leurs entreprises.

Les participants ont aussi dé-

noncé le fait que plusieurs petits transporteurs privés offriraient des services commerciaux. Conséquemment, il a été proposé que l'AQTA demande à l'Office des transports du Canada (OTC) et à Transports Canada d'élaborer une campagne de sensibilisation auprès du public à ce sujet et, qu'elle effectue une surveillance accrue des transporteurs illégaux et qu'elle exige un numéro de licence de l'OTC lequel devra être

affiché sur chaque aéronef commercial approuvé.

Finalement, des inquiétudes ont été amenées quant à l'établissement d'un site de tir entre Clova et Parent en Haute Maurice par la firme SNC Lavalin. Le projet entraînerait une interdiction de vol, sur une partie du territoire, pour les exploitants de brousse de la région. Une proposition demandant à l'Association de s'opposer au projet a été adoptée.

Écoles de pilotage

D'entrée de jeu, les membres de l'atelier des écoles ont exprimé leur inquiétude face à l'augmentation des primes d'assurance. De façon générale, ils ont connu des hausses de prime atteignant parfois 100 % dépendamment de leur structure d'opération et du nombre d'appareils. Une situation jugée inacceptable qui a contribué à mettre en péril la rentabilité de certaines écoles alors que d'autres ont été contraintes d'agiter le drapeau blanc et de rendre les armes.

Ce qui a retenu l'attention, c'est l'intervention de M. Guy Prud'homme du Groupe Cargair qui y est allé d'un véritable plaidoyer en faveur du projet de mutuelle d'assurance aviation proposé par l'AQTA. M. Prud'homme n'a pas hésité à citer en exemple son entreprise qui a dû faire face à une situation difficile lors du renouvellement de sa police d'assurance. Comme plusieurs, il s'est senti pris à la gorge et s'est dit ne pas avoir eu le choix d'accepter les termes de son nouveau contrat d'assurance. Par cette intervention, le propriétaire de



27^e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA



ATELIERS SECTORIELS

Brousse

Ce n'est point un secret, l'industrie de la brousse a connu un certain ralentissement dans ses activités. Jean Tremblay d'Air Saguenay, qui animait l'atelier, a quand même remarqué cette année une meilleure participation des membres concernés et a, d'un même élan, précisé avoir senti une nouvelle dynamique

Cargair a voulu conscientiser les participants aux problèmes qui frappent notre industrie, mais aussi les sensibiliser sur l'importance de leur appui à AERO ASSURANCE.

Cependant, quelques membres présents à l'atelier ont soulevé des inquiétudes sur la possibilité de voir tout le monde bénéficier D'AERO ASSURANCE sans pouvoir exercer un contrôle sur la qualité de leur exploitation. À ce point, les membres ont résolu qu'après la mise en place de la mutuelle, un comité de surveillance et d'évaluation des exploitants sera formé afin de vérifier chaque compagnie.

Une résolution a aussi été proposée demandant à l'AQTA de faire pression sur Emploi Québec dans le but de faire reconnaître les formations en pilotage par les CLÉ (Centre local d'emploi). De nombreux candidats ne peuvent toucher leurs prestations d'assurance emploi durant leur formation de pilote en raison du refus d'Emploi Québec de reconnaître les programmes d'étude.

Il a été également résolu que l'Association fasse des représentations auprès de Transports Canada pour que, dans un avenir rapproché, toutes les formations en pilotage soient données et superviser par des institutions reconnues et non par des pilotes indépendants ou qui ne sont pas instructeurs.

Finalement, considérant les difficultés rencontrées auprès de Transports Canada lors des renouvellements de compétence PPC ou IFR, les partici-

pants ont adopté une résolution proposant que la division l'aviation générale (secteur écoles) soit intégrée à celle de l'aviation commerciale et d'affaires de Transports Canada. Par cette mesure, il serait possible qu'un pilote puisse renouveler une annotation IFR ou un PPC sans délai.



M. Michel Aubert de Transports Canada a suivi d'un œil attentif la teneur des discussions et a précisé que le ministère se disait préoccupé par le contexte difficile qui frappe plusieurs écoles de pilotage au Québec.

Hélicoptères

Un dossier qui préoccupait les exploitants d'hélicoptères était celui de la formation des employés pour le transport des marchandises dangereuses. En ce sens, en 2002 les membres avaient demandé à l'AQTA de préparer un Manuel de procédures pour les marchandises dangereuses qui pourrait servir en même temps à tous et chacun. M^{me} Johanne Lemelin de l'Association a élaboré un manuel et en a présenté le contenu aux membres. Il a été résolu que ce guide, reconnu par Transports Canada, soit utilisé conjointement avec la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'Association du transport aérien international (IATA).

Enfin, le président de cet atelier, Jean-Pierre Blais, et ses collègues de l'industrie ont dis-

cuté de leurs problèmes avec Hydro-Québec et la SOPFEU. L'ampleur des travaux exécutés l'été dernier a engendré des situations difficiles. Ils ont donc résolu que l'AQTA forme un comité pour discuter avec ces deux sociétés des alternatives pouvant être mises sur pied avant les appels d'offres.

Lignes et nolissement

Les compagnies de lignes et nolissement ont aussi connu leur part de difficultés en 2002. Les coûts élevés des assurances ont occupé une bonne partie des discussions. Dans plusieurs cas, c'est la survie même de nombreux transporteurs qui est menacée. Sous la responsabilité de Jacques Mignault d'Air Transat et Ron Tuggey de Propair, les participants à l'atelier ont pu amener à discussions plusieurs points majeurs qui touchent leur industrie.

Notamment, comme les augmentations des coûts d'assurance semblent inévitables pour l'instant, il a été résolu que les membres de l'atelier appuient sans réserve la constitution D'AERO ASSURANCE, société mutuelle d'assurance aviation.

Dans un autre ordre d'idées, cette rencontre a aussi permis aux membres de se pencher sur divers irritants auxquels ils ont à faire face. En outre, la gestion des programmes de formation destinés aux agents de bord

semble complexe pour l'ensemble des transporteurs. À titre d'exemple, la formation relative aux marchandises dangereuses, aux premiers soins, aux combats des incendies, etc., n'est pas reconnue lorsqu'un agent de bord quitte son employeur pour un autre. Une résolution en ce sens a donc été proposée demandant à l'AQTA de faire des représentations auprès de Transports Canada afin que certaines formations spécifiques reçues par les agents de bord selon un programme approuvé, soient reconnues sans égard du transporteur. Autre intervention intéressante de la part des participants, celle touchant la communication entre l'AQTA et ses membres qui n'est pas toujours ponctuelle. Certains participants ont soulevé des lacunes à ce chapitre et ont voulu souligner l'importance que l'Association puisse communiquer aisément de l'information. Il a été résolu que l'AQTA fasse des représentations auprès des instances gouvernementales afin d'être inclus systématiquement sur les listes d'envoi d'informations et circulaires adressés aux transporteurs aériens.

Les différents représentants de compagnies aériennes sur place, ont pu s'enquérir des changements proposés par NAV CANADA au Centre d'information de vol de Québec. Dirigée par Claude Bergeron, la présentation visait d'abord à permettre aux utilisateurs de mieux comprendre les services qui sont disponibles et le désir pour la société d'en simplifier l'utilisation.

De son côté, Jacques Mignault a précisé qu'il était important pour lui d'assurer un suivi des points soulevés par les membres présents à son atelier. Ce dernier a affirmé sa volonté de suivre l'évolution de chaque résolution adoptée en maintenant la pression nécessaire sur les intervenants concernés.

DÎNER-CONFÉRENCE

En novembre 2002, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime du Québec, M. Jacques Baril, disait que son gouvernement en était venu à une entente avec Air Canada pour le transport aérien en région. Une annonce qui avait soulevé la controverse dans le milieu. Lors du dernier congrès de l'Association des transporteurs aériens du Québec, défendant sa position, le ministre Baril a tenu à rassurer les exploitants aériens du Québec de sa volonté à vouloir soutenir d'autres projets de dessertes aériennes régionales.



Prenant la parole devant quelque 300 convives réunis en marge du 27^e Congrès

annuel de l'AQTA, M. Baril a défendu sa nouvelle politique en matière de transport aérien régional en précisant que l'entente avec Air Canada permettra de régler une bonne partie de la problématique rencontrée en région.

Dans un premier temps, le gouvernement s'est engagé à acheter pour 2,5 millions \$ de plus de billets auprès de la

société. En contrepartie, le transporteur offrira des rabais de 50% sur la moitié de ses billets. Le ministre Baril a refusé de parler d'exclusivité affirmant plutôt que son gouvernement s'était engagé simplement à privilégier le transporteur national dans l'achat de billets par ses fonctionnaires, à la seule condition que les prix soient compétitifs.

Toujours dans le cadre de cette entente, Jacques Baril a aussi précisé qu'Air Canada s'était engagé à ce qu'il y est au moins un agent de bord et un membre du poste de pilotage qui parlent français sur tous les vols au Québec, et ce, d'ici trois ans.

Venant se greffer à sa politique nationale de transport aérien, le ministre a également annoncé l'ajout de 9,5 millions \$ dans le but de soutenir l'industrie québécoise.

Cette mesure croit-il favorisera l'émergence de transporteurs privés qui seront appelés à dispenser des services actuellement assurés par des organismes publics.

De son côté, le président et chef de la direction de l'AQTA, M. Brian Jenner, a affirmé soutenir l'entente même si l'idée du gouvernement de favoriser un monopole avait provoqué bien des réactions dans l'industrie.

M. Jenner a quand même louangé les efforts du ministre Baril considérant la situation difficile dans laquelle le fédéral a laissé le transport aérien au Canada en permettant à Air Canada d'exercer un monopole depuis plusieurs années.

Trophée Plein Vol

C'est une tradition au Congrès annuel de l'AQTA de remettre le trophée « Plein Vol » à une école de pilotage membre de l'Association, soulignant ainsi l'excellence de son travail.

En ouverture le président et chef de la direction de l'AQTA, M. Brian Jenner, a souligné l'importance de reconnaître les efforts soutenus de ce qui est la base de l'industrie du transport aérien, c'est-à-dire la formation des pilotes. Il a tenu à préciser que même si les récipiendaires sont évalués sur un ensemble de critères, il ne s'agit pas d'un concours. Recevoir le trophée « Plein Vol » signifie l'admission dans le club très sélect des écoles de pilotage québécoises reconnues par l'AQTA pour la qualité de leur service.

Pour l'année 2002, le prestigieux trophée a été remis à Cargair Ltée de Mascouche.



M. Stéphane Ducharme, directeur général de Cargair Mascouche et M^{me} Louise Gagnon, chef instructrice reçoivent le trophée des mains de M^{me} Samantha Chiu et M. Alexandre Leblanc de GE Capital, commanditaire du prix.

Plaques commémoratives

Le Congrès annuel de l'AQTA est aussi une excellente opportunité de souligner le travail et l'implication de gens et entreprises fidèles. Encore une fois cette année, on a voulu démontrer l'apport de partenaires exceptionnels.

Une plaque souvenir « Membre de l'AQTA depuis 25 ans » a été remise à Produits Shell Canada :



M. Bertrand Carrier d'Innotech Aviation Services, M. Jean Tremblay président du conseil d'adm. de l'AQTA et M. Serge Lanthier des Produits Shell Canada.

L'AQTA a aussi rendu hommage aussi à une personne qui s'est impliquée pendant de nombreuses années au sein du conseil d'administration agissant comme directeur du nolisement de 1994 à 1999 et président en 1998-99. Il a également agi à titre de président ex officio en 2001 - 2002. L'Association a souligné, par la remise d'une plaque, l'engagement personnel de M. Maurice Dahan.



M. Brian Jenner, M. Dahan qui reçoit ici sa plaque commémorative des mains du ministre Jacques Baril.

PRÉSENTATION TECHNIQUE

AERO ASSURANCE

Jamais une présentation technique aura suscité autant d'intérêt. Ils étaient nombreux à s'être donnés rendez-vous au salon Leduc-Fortin dans le but de savoir où l'AQTA en était avec le dossier d'AERO ASSURANCE.



Conseil d'administration de l'AQTA 2002 = 1^{er} ran. de g. à dr. : Jean Tremblay, président et dir.-brousse; Serge Charron, vice-prés. et dir.-lignes. 2^e rang. de g. à dr. : Jacques Mignault, dir.-nolisement; Michel Boulanger, dir.-écoles; Michel Pellerin, secr.-trésorier et dir.-membres associés; Jean-Pierre Blais, dir. ex officio; Benoît Allard, dir.-hélicoptères.

D'entrée de jeu, M. Jacques Prud'homme de Nolinor a résumé le travail qui a été fait et ce qui reste à faire. À tour de rôle, des spécialistes mandatés par l'AQTA sont venus expliquer tous les tenants et aboutissants du projet tant au niveau de sa viabilité que sa légalité. Pour sa part, M. Brian Jenner a fait le tout du projet traduisant les propos des experts en langage compréhensible par des entrepreneurs en transporteur aérien. Il a terminé son effort de vulgarisation en soulignant que le projet en était à sa phase des préparatifs finaux et qu'à ce stade l'appui des membres était indispensable.

ATELIERS FONCTIONNELS

Comme chaque année, NAV CANADA et Transports Canada ont participé à ces ateliers. Une excellente tribune permettant aux membres de l'AQTA d'être informés sur les nouveaux services offerts et les stratégies envisagées pour la prochaine année.

Services de la navigation aérienne

Dans un premier temps, l'atelier sur les services de la navi-

gation aérienne était animé par Jacques Mignault d'Air Transat et M. Larry Lachance de NAV CANADA. Les changements majeurs apportés à la station d'information de vol de Québec, ont surtout retenus l'attention des participants. Les redevances

ont aussi fait l'objet de discussion puisque NAV CANADA annonçait une augmentation de 3% effective le 1^{er} janvier 2003.

Navigabilité aérienne

M. Jean-Marie Richard de Transports Canada et M. Luc Gagnon d'Aviation B.L. présidaient cet atelier. C'est un ordre du jour chargé qui attendait les membres. On a d'abord ouvert le bal avec la stratégie 2003-2004 prévue par Transports pour la division Maintenance des aéronefs de la région du Québec et la surveillance réglementaire.

Les participants ont aussi pris connaissance des nouveautés en matière de vérifications réglementaires et des inspections obligatoires. Les procédures pour obtenir un permis de vol, cours sur les facteurs humains, réglementation pour les aéronefs privés et la Politique pour les services au comptoir dans les CTC, ont également animé les discussions.

Licence et formation du personnel

M^{me} Madeleine Deshaies de Transports Canada et Michel St-Pierre de Pro Aviation, ont

assuré le déroulement de l'atelier. Les gens présents ont parlé du programme CPL intégré dont le processus d'approbation avance à pas de tortue. Ils se sont aussi penchés sur la possibilité de transporter des étudiants comme observateurs sur les sièges arrière, lors de vol de formation. Finalement, ils ont discuté des moyens de pression des inspecteurs de Transports Canada qui ont eu pour effet, que les propriétaires d'écoles se sont sentis pris en otage en plus d'avoir été privés de services essentiels. À la sortie de l'atelier, nous avons appris que Transports Canada avait convenu avec ses inspecteurs de soumettre leur litige à un arbitre, le tout amenant l'arrêt des moyens de pression.

Aviation commerciale

Sous la présidence de M. Jules Pilon de Transports Canada et Ron Tuggey de Propair, cet atelier a permis d'établir certaines préoccupations que vivent les transporteurs. On a d'abord discuté de l'installation de CVR dans les aéronefs turbo-propulsés pilotés par un pilote. Les membres ont aussi soulevé des interrogations quant aux délais de modifications des manuels d'exploitation suite aux changements dans le RAC. Un temps d'ajustement souvent trop court qu'ils aimeraient voir amélioré.

PRIX DE PRÉSENCE

Jacques Mignault d'Air Transat remet deux billets d'avion pour la Floride à François Giguère du CQFA.



Sylvain Touchette de Pédro T.

Au nom de Micheline Fiset de l'Hôtel Loews Le Concorde, Jean Tremblay, président du conseil d'adm.

de l'AQTA, donne une nuitée pour 2 personnes incluant le petit déjeuner à M. Daniel Normand de la SOPFEU.



Martin Brandl de Pro Aviation remet, à M. Jacques Paillard d'Aéropro, un forfait pilote d'un jour comprenant l'instruction au sol et en vol à bord d'un Katana.

Maurice Drollet de Pratt & Whitney a remis non pas un, mais bien deux vestons en cuir soit un à

Stéphane Noël des Hélicoptères Abitibi et l'autre, comme on le voit ici, à Gilles Nobert de Global Aerospace.



IMPORTANT CHANGEMENT

En 2003, le 28^e Congrès annuel de l'AQTA aura lieu le MARDI 2 décembre et le MERCREDI 3 décembre.



Acro Aerospace a pignon sur rue depuis 1947 et offre des services de réparation et remise à neuf de plusieurs composantes d'hélicoptère, de moteur, de systèmes hydrauliques et électriques. L'entreprise située en Colombie-Britannique est parmi les leaders de son domaine. Comme on peut le voir sur cette photo, Acro Aerospace s'est mérité en 2002 le trophée Rolls-Royce pour avoir gardé à un niveau supérieur son indice de satisfaction à la clientèle.



Fidèle au poste encore une fois cette année, l'équipe d'**Aerospace Welding** a profité de l'occasion pour présenter aux congressistes les produits offerts par l'entreprise de Blainville. En affaires depuis plus de 20 ans, Aerospace Welding se spécialise dans la réparation et la remise à neuf de pièces d'avion. Approuvé Transports Canada et JAA, la compagnie détient également le brevet ISO 9002 depuis 1994.



Établie depuis 1952, Agusta Aerospace, dont le siège social est situé à Fort Worth au Texas,

a fait rêver les passionnés en présentant des modèles d'hélicoptères haute gamme. Une présence fort appréciée qui aura permis à l'entreprise de se faire connaître davantage.



Le suivi d'une charte de maintenance n'est jamais chose facile. **Aviation R.L.** proposait le logiciel *Aircraft Maintenance Systems Rd* très performant permettant de bien assurer une saine planification des programmes d'entretien sur avion et hélicoptère. Le logiciel propose une mise à jour constante des rappels de compagnie par Internet, un accès rapide à l'historique de l'appareil, l'impression de rapports détaillés, etc. Le fonctionnement du système peut se faire sur Windows 95-98-2000, NT4 ou XP. Le siège social est l'entreprise est située à St-Félicien.



Située à l'aéroport de Buttonville à Markham en Ontario, **Aviation Unlimited** est distributeur exclusif des nouveaux appareils Piper.

Depuis 1983, l'entreprise offre des services pour l'achat d'avion toute catégorie. La force d'Aviation Unlimited, c'est le désir de trouver pour chaque client l'appareil qui lui convient. École, nolisement d'affaires, avion privé, une

équipe de professionnels assure un service 24 h. Un inventaire impressionnant de pièces Piper est aussi disponible en plus d'une expérience de 25 ans dans la réparation et remise à neuf des moteurs à pistons, turbo-propulsé et à turbine.



Sous le thème « Imaginer. Découvrir. S'envoler. » **Bombardier Aéronautique** était de nouveau très bien représenté au dernier congrès et y présentait ses avions d'affaires et régionaux.

De plus, la société annonçait en janvier 2003, la livraison de son premier Bombardier CRJ 900 à Mesa Air Group (Nasdaq : MESA) de Phoenix en Arizona, le client de lancement du nouveau biréacteur régional de 90 passagers.

Mesa est le premier transporteur à utiliser les trois versions de la gamme d'avions régionaux de Bombardier. Le CRJ 900 sera mis en service par MESA sous la bannière d'America West Express.



Le Centre d'expertises en Technologies a aussi pris part au dernier congrès de l'AQTA. Le CET regroupe des gestionnaires qui cumulent plus de 45 années d'expérience au niveau du manage-

ment de la R-D et de la technologie. Certification en aéronautique, développement de produits et expérimental, diagnostic et analyse technologique ne sont là qu'une infime partie des services proposés par l'entreprise de Boucherville.



Un kiosque toujours fort occupé, celui de **Cessna Aircraft**. La multinationale annonçait récemment la conclusion d'une année 2003 exceptionnelle avec la meilleure performance de revenus de son histoire. Au total Cessna a livré 946 appareils dont 307 Citations, 80 Caravans et 559 avions à pistons atteignant ainsi un chiffre d'affaires de 3,2 billions \$. Avec un carnet de commandes bien garni, il y a fort à parier que les objectifs fixés en 2003 seront dépassés.



Composite Technology Canada basé à Winnipeg, se spécialise dans la réparation de pales de rotors d'hélicoptères. L'entreprise est une filiale de Composite Technology du Texas. Concrètement chez nous la compagnie effectue, entre autres, des réparations sur les rotors principaux et de queue des hélicoptères Griffon des Forces armées canadiennes.



Cryotech Deicing Technologies fabrique des produits liquides et solides de dégivrage utilisés principalement sur les pistes d'atterrissage. Non toxique et biodégradable, le liquide est plus performant et son utilisation est beaucoup plus économique. Les aéroports de Toronto et de Montréal utilisent déjà le produit. Cyotech Deicing Technologies est une filiale de General Atomics située à Fort Madison en Iowa.



Était des nôtres également, **Dow Chemical**, une entreprise oeuvrant dans le domaine de la science et de la technologie en proposant à sa clientèle un vaste choix de produits à base de plastique. Avec un chiffre d'affaires de 27 billions \$, la compagnie assure une présence dans 170 pays à travers le monde. Dow Chemical compte pas moins de 50 000 employés.



Louis-Marie Dussault, conseiller pédagogique aux stages

et au placement de **l'École nationale d'aérotechnique** du collège Édouard-Montpetit, s'afférait à distribuer de l'information sur les services offerts, en outre, aux entreprises.

L'ÉNA est la plus importante institution d'enseignement technique en aérospatiale au Canada et le seul établissement québécois à former des techniciens en Entretien d'aéronef, Construction aéronautique et en Avionique. C'est plus de 1500 élèves qui sont desservis par l'enseignement régulier et 800 à l'éducation aux adultes.

L'École nationale d'aérotechnique a mis sur pied le Conseil international de formation aérospatiale (CIFA) en plus d'y loger le Centre CAO-FAO et le centre technologique en aérospatiale (CTA).



Ils étaient nombreux ceux et celles à partager de l'information au kiosque d'**Eurocopter Canada**. L'entreprise située à Fort Érié en Ontario, propriété d'Aérospatiale-Matra à 70% et Daimler-Chrysler à 30%, procure du travail à 150 personnes.

Possédant des installations ultramodernes dont deux centres de service, un à Montréal et l'autre à Vancouver, Eurocopter Canada assure un service technique à plus de 250 clients au pays. AS 350-355-365, BO 105, BK117, EC 120-130-135-155 et MK1-MK2 font partie des fleurons civils de l'entreprise.



Field Aviation se spécialise depuis 50 ans dans la maintenance, réparation, modification et aussi la finition intérieure et extérieure. Avec deux mégas centres d'opérations situés à Toronto et Calgary, l'entreprise offre plusieurs autres services connexes. De plus, en novembre dernier, Field Aviation annonçait la signature d'une entente avec Bombardier pour l'installation d'un système de guidage en approche (HDS) dans les Dash 8 400.



Found Aircraft Canada fait la promotion du légendaire Bush Hawk. Depuis 1996, Nathan Found a repris le travail afin de faire revivre l'appareil tant convoité. Il y a quelques années, seulement 9 Bush Hawk volaient encore dans les régions accidentées pour lesquelles il avait été conçu.

Aujourd'hui c'est plus de 40 avions qui sont sur le marché. En 1960, on en fabriquait que 26 mais leur fiabilité et leur grande adaptation au terrain accidenté du Nord canadien et de l'Alaska en ont fait l'un des favoris des pilotes de brousse.



Denis Panneton représentait **Infolution** à l'occasion du dernier congrès. L'entreprise a mis sur pied un logiciel utilisé principalement pour la conception d'approches aux instruments. Tout en augmentant la productivité, le logiciel permet aussi de maintenir un niveau de sécurité élevée. NAV CANADA et Transports Canada ont utilisé cette expertise au cours des quatre dernières années.



Innotech Aviation Services offre plusieurs services en aviation allant de la maintenance jusqu'au nolisement. En plus de son siège social situé à Montréal, l'entreprise possède également six autres bases dont Toronto et Vancouver. M. Louis-Deveault, directeur ventes-marketing et planification, était fier d'annoncer qu'Innotech-Execaire de Montréal avait reçu le mandat d'installer à bord des appareils Challenger 604 de Bombardier, un système de télévision satellite pour la clientèle européenne. L'entreprise est membre du groupe IMP qui compte plus de 3000 employés dans quatre pays et entretient des intérêts dans plusieurs champs d'activités comme l'hôtellerie, l'industrie maritime et l'aérospatiale.



Avec la mise en place d'une nouvelle politique en matière de transport aérien au Québec, les membres de l'Association ont pu se familiariser davantage avec les tenants et aboutissants de la vision proposée par le ministre Jacques Baril. Dans le kiosque du **ministère des Transports** les gens pouvaient se procurer toute l'information pertinente sur la position que s'est donnée le gouvernement québécois et de quelles façons il entend réaliser ses objectifs.



En plus d'offrir un atelier fonctionnel durant le congrès, **NAV CANADA** avait aussi son kiosque. Sur place des représentants ont profité de cette tribune pour distribuer plusieurs brochures sur les projets d'amélioration des services aux utilisateurs, de même que les nouvelles technologies s'y rattachant. NAV CANADA ne cesse de se moderniser, l'accès facile aux données météo via Internet est un exemple.



M. Michel Maltais de **Pédro T** à Québec nous a informé que de l'entreprise offre maintenant le service d'essence à

l'aéroport de Forestville. Sur place il sera possible de se procurer du 100 LL et du Av gaz. Comme on peut le voir, le petit salon aménagé pour l'occasion a été fort achalandé. Un lieu d'échanges très apprécié à chaque année.



Plusieurs participants au congrès ont pu à nouveau se familiariser avec l'expertise de **Pratt & Whitney Canada**. Rappelons que Cessna Aircraft a choisi le moteur nouvelle génération PW 615F pour propulser le Citation Mustang, le tout dernier avion d'affaires à réaction lancé par le constructeur. Il s'agit d'une percée pour la nouvelle famille de moteurs PW 600, destinée aux avions d'affaires d'entrée de marché. Cette entente permet donc à Pratt & Whitney Canada de consolider sa présence dans un secteur à croissance rapide.



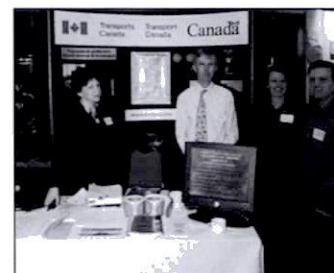
Nos bons amis de **Sennheiser** nous encore fait honneur de leur présence. M. Tim Hell s'est prêté à une petite démonstration avec notre journaliste.

Sennheiser Canada a profité de l'occasion pour annoncer une importante entente avec Air Canada Jazz visant à intégrer les casques d'écouteurs

NoiseGard de Sennheiser dans les opérations de vol. Signé en octobre 2002, le contrat permettra à chaque pilote de choisir entre deux modèles de casques différents. Sennheiser (Canada) est une filiale dont le siège social est situé en Allemagne. L'entreprise a remporté récemment un Oscar et un Grammy pour son mérite technique. Sennheiser se spécialise dans la fabrication d'équipements d'enregistrement sonore, de scène, production cinématographique sans oublier sa gamme complète de casques, à réduction active et passive de bruit, conçus pour l'aviation.



Thabet Aviation International n'a plus besoin de présentation. L'équipe de spécialistes d'Évaluation-Aéronef-Canada, dirigée par Raymond Thabet, a su au fil des ans diversifier ses services en offrant une multitude d'options à ses nombreux clients. Que ce soit pour l'achat, la vente, l'évaluation ou le financement d'un avion, tout y est. M. Thabet insiste sur la simplicité, la précision en offrant une information complète.



Excellente tribune également pour **Transports Canada**. Prise de décision du pilote,

réglementation aérienne en vigueur, programme de gestion de la sécurité en vol pour les compagnies ne sont que quels sujets ayant retenu l'attention au cours du congrès. Lorsque l'on parle de CASO ou CFIT les spécialistes en sécurité aérienne de Transports Canada possèdent toutes les informations pertinentes à ce sujet.



Deux habitués du congrès annuel de l'AQTA. M. Sylvain Thibodeau et Pierre Descoteaux de **Tuboquip**, dont le siège social est situé à Montréal, étaient de nouveau fiers de présenter la gamme de produits offerts par l'entreprise, notamment divers modèles de boyaux, coupleurs rapides et raccords. Tuboquip est en affaires depuis 27 ans.

L'AQTA tient à remercier sincèrement tous les exposants de son 27^e Congrès annuel ainsi que tous les commanditaires et les donateurs de prix de présence :

Air Transat,
Aon Parizeau/Reed Stenhouse,
Composite Technology,
Eurocopter,
G.E. Capital,
Hélicoptères Canadiens,
Hôtel Loews Le Concorde,
McCarthy Tétrault,
NAV CANADA,
Pédro T,
Pétrolière Impériale Esso,
Pro Aviation,
Standard Aéro et Turbomeca.



Photo : Pascan Aviation

Le 12 décembre dernier, **Pilatus Avions d'affaires Ltd** de Denver au Colorado dévoilait les grandes lignes d'une association avec **Component Control** pour l'exploitation d'un logiciel technologique. Par cette entente, les deux entreprises mettront en œuvre un module de logiciel permettant de fournir des services digitaux de maintenance aux clients d'avions Pilatus et de Centres de services autorisés.

L'Association des pilotes de ligne se porte à la défense des compagnies aériennes. Dans une lettre adressée à ses 2 000 membres, l'ALPA a demandé au gouvernement du Canada « d'alléger les taxes aériennes abusives » et a exprimé son inquiétude quant aux frais exorbitants qui menacent d'étouffer l'aviation commerciale au Canada, déjà passablement affligée.

Ce n'est pas un secret de polichinelle, l'aviation nord-américaine traverse des moments difficiles. En 2002, le nombre de passagers a connu une forte baisse de l'ordre de

10,2% par rapport à 9,9% chez nos voisins du sud. Du côté d'**Air Canada Jazz**, on a constaté une diminution de 30 % du nombre de passagers.

La Compagnie minière IOC de Sept-Îles a officiellement cessé, le 20 décembre dernier, l'exploitation de son service aérien en opération depuis une vingtaine d'années. Rappelons que la minière exploitait un Fokker F-27.

Le ministère des Transports a annoncé, en décembre dernier, l'octroi d'un contrat de 964 000\$ à la firme **Global Environnement de Sept-Îles**, pour des travaux de restauration environnementale à l'aéroport de l'endroit.

Échelonnés sur trois ans, ces travaux permettront d'excaver des matériaux enfouis dans le secteur des anciens dépotoirs de l'aéroport pour les entreposer sur un site plus sécuritaire.

Bombardier Aéronautique annonçait en décembre dernier, la livraison de son 100^e avion très long-courrier d'affaires, Global Express.

C'est une multinationale du Texas, **Stanford Financial Group**, spécialiste dans les services financiers qui s'est portée acquéreur de l'appareil qui sera principalement utilisé pour des voyages d'affaires

internationaux. Le président de la compagnie, M. Stanford, s'est dit emballé par sa nouvelle acquisition et a précisé que le Global Express répondait parfaitement à ses exigences en matière de sécurité, performances et confort.

Helicopter Association of Canada (HAC) tiendra son congrès annuel, les 6-7 et 8 avril 2003 au Hyatt Regency de Vancouver. Les intéressés peuvent obtenir plus d'informations sur l'événement en consultant le site Internet www.h-a-c.ca

Le **Centre technologique en aérospatiale** (CTA) reçoit 100 000\$ en aide financière du ministère des Finances, de l'Économie et de la Recherche. Grâce à cette subvention, le Centre pourra soutenir plusieurs PME dans divers projets de recherche et développement.

Jusqu'à l'an passé, la santé économique de l'industrie

aérospatiale jouait en défaveur des entreprises désireuses de présenter de nouveaux concepts. Avec l'implication du gouvernement, le CTA compte bien préparer les nombreuses PME du secteur à une éventuelle reprise des activités dans le domaine.

Par ailleurs, le CTA vient de lancer son nouveau site www.aerospatiale.org

Le salon Canadian Aviation Expo se tiendra à Toronto du 13 au 15 juin prochain. Pour cette édition 2003, les organisateurs du salon proposent aux visiteurs une plus grande surface d'exposition à l'extérieur en plus de nouvelles conférences.

Pour les gens intéressés, vous pouvez obtenir plus d'informations en visitant le site du salon au canadianaviationexpo.com



DC COMMUNICATIONS
AMIEL ADAMS ENR

Journaliste professionnel membre de la FPJQ
Télé - Radio - journaux - revues spécialisées
Conférence de presse, soirée particulière, gala..

(418) 840-2332 ou (418) 571-6336

Quand vient le temps de **vous poser...**

reposez-vous chez **Pétro Air Services inc.**

Retrouvez la gamme complète des produits pétroliers Esso et faites le plein de services hors de l'ordinaire. Une équipe de professionnels s'engage à tout mettre en œuvre pour répondre promptement à vos besoins de façon courtoise et efficace.

Lors de votre prochain vol, choisissez l'excellence d'une équipe en pleine expansion : Pétro Air Services inc. et Esso.

CYQB-418-877-4419 • CYZV-418-968-3636 • CYHU-450-656-7880



Pétro Air

SERVICES inc.





[AQTA](#)

[MEMBRES](#)

[CONGRÈS](#)

[CIRCUL'AIR](#)

[LIENS](#)

[ENGLISH](#)



VISITER LE NOUVEAU SITE WEB DE L'AQTA

WWW.AQTA.ORG