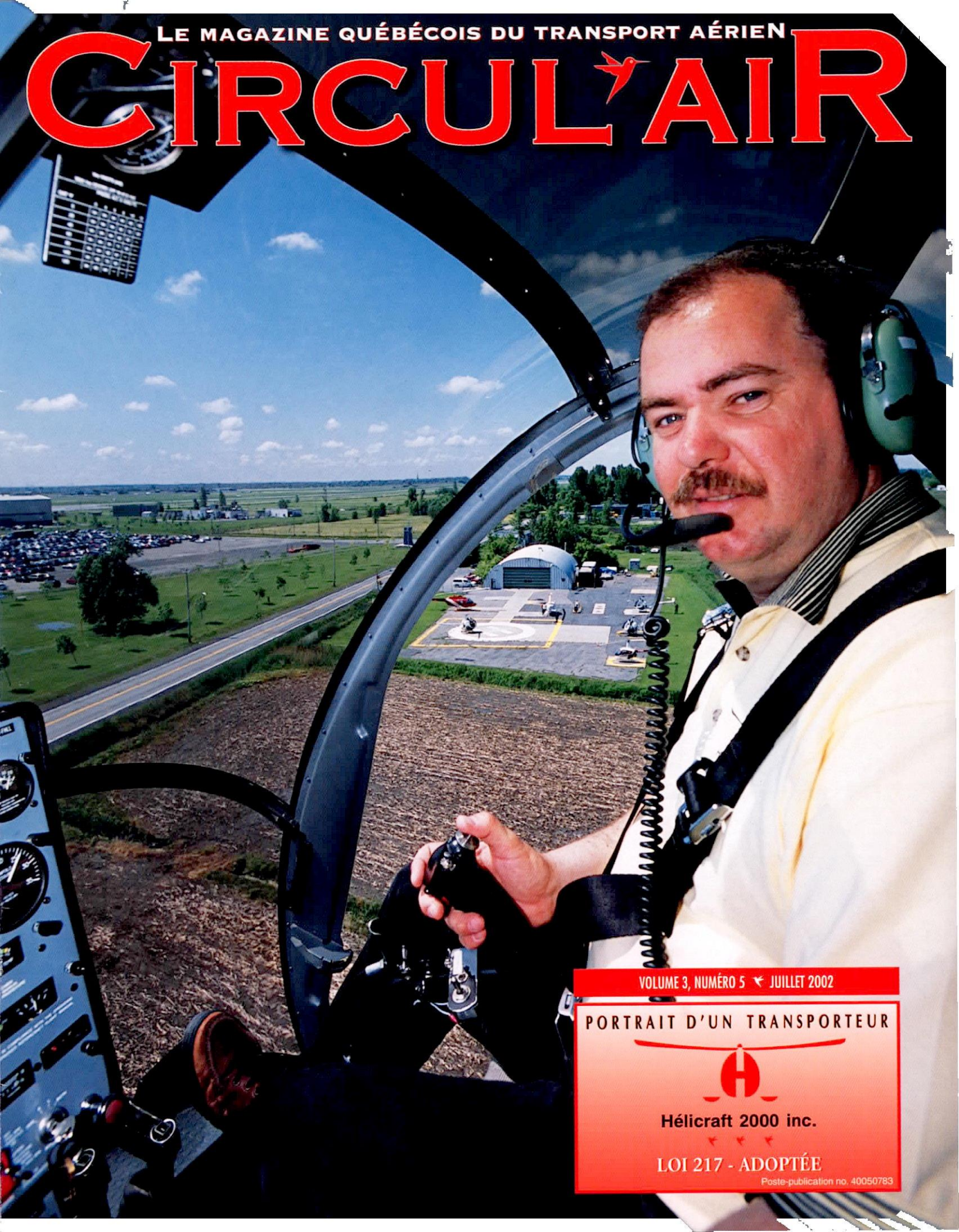
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 3, NUMÉRO 5 ✈ JUILLET 2002

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Hélicraft 2000 inc.

LOI 217 - ADOPTÉE

Poste-publication no. 40050783

APEX AÉROSPATIAL Inc.

2075, rue University
Bureau 600
Montréal (Québec)
H3A 2L1

T : (514) 844-APEX (2739)
F : (514) 844-4549
www.ApexAero.com
Mail@ApexAero.com

Changement de conception & Certification aéronautique

- Design et certification de produits aéronautiques
- Émission/obtention de STC, LSTC et RDC
- Conception et dessins assistés par ordinateur
- Analyse de tolérance aux dommages (DTA)
- Intégration de systèmes aéronautiques
- Essai en vol
- Génie conseil général - Aviation
- Essai statique de composantes structurelles
- Analyse des difficultés en service et optimisation
- Analyse métallurgique
- R&D aéronautique

Innotech-Execaire
GROUPE 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

GROUPE d'AVIATION
INNOTECH–EXECAIRE

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

IFR

THE AIRLINE SOFTWARE

AMASIS (Aircraft Maintenance And Spares Information System)
KEOPS (KEys for Operations and Planning System)
RAMSES (Revenue Accounting Management System & Executive Statistics)
CANOPES (Catering Airlines Network – Optimized Provisioning – Enhanced System

Le progiciel de gestion de la maintenance aéronautique choisi par plus de 60 opérateurs sur les 5 continents :

ACES, AERIS, AEROYON, AEROMAR, AEROTECHNIC, AIGLE AZUR, AIR AFRIQUE, AIRBUS SKYLINK, AIRBUS PEKIN (CASC), AIR CALEDONIE, AIRCALIN, AIR CARAÏBES, AIR GABON, AIR GUYANE, AIR JET, AIR LIB, AIR LITTORAL, AIRLINAIR, AIR MACAU, AIR MEDITERRANEE, AIR NOSTRUM, ALTO, ANTINEA AIRLINES, ATS AEROCONSEIL, BAE SYSTEMS, BANGKOK AIRWAYS, BINTER CANARIAS, BINTER MEDITERRANEO, BRITAIR, CAMEROON AIRLINES, CASA, CIP PAPEETE, CORSAIR INTERNATIONAL, CORSE MEDITERRANEE, EADS - SOGERMA, EAGLE AVIATION, EAS INDUSTRIES, E.B.S., ESTAFETA CARGA AEREA, EURALAIR, MIDDLE EAST AIRLINES, NOUVEL'AIR TUNISIE, PENAUILLE AERONAUTIQUE, REGIONAL CAE, REVIMA, SAFAIR, SEFA/DGAC, SICHUAN AIRLINES, STAR AIRLINES, TAROM, TAT INDUSTRIES AOMI, TUNISAIR, VIETNAM AIRLINES, VIVA AIR, WANAIR, YEMENIA, ...
AERONAVALE FRANCAISE, GENDARMERIE FRANCAISE, GROUPEMENT HELICOPTERES SECURITE CIVILE, SECURITE CIVILE BOMBARDIERS EAU.

Visitez notre site web : www.ifrfrance.com
IFR France, 12 Place Marcel Dassault, 31700 BLAGNAC, FRANCE – Tél: 33 (0) 5 62 74 75 00 – Fax: 33 (0) 5 62 74 75 01

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR
Le magazine québécois du transport aérien

CIRCUL'AIR, VOLUME 3, NUMÉRO 5

ÉDITORIAL 4 LES GESTIONNAIRES DE TRANSPORTS CANADA SE FONT TAPER SUR LES DOIGTS

QUOI DE NEUF ! 5, 9, 18, 20 ET 22

LE 600, 6e AVENUE

Dossiers 6 LA SOCIÉTÉ MUTUELLE D'ASSURANCE AVIATION

7 ADM-AUGMENTATION RÉTROACTIVE DES REDEVANCES

NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA

Rac *Coin 10 PRÉCIPITATION VERS DE NOUVELLES MESURES DE SÉCURITÉ

CIRCULAIRE D'INFORMATION NUMÉRO 0201

SYSTÈME DE REPRÉSENTATION ET D'AVERTISSEMENT DU RELIEF

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR 11 À 14 HÉLICRAFT 2000 INC.

Portrait des gens 15 À 17

ACTUALITÉS 19 UN ENJEU MAJEUR POUR LE TOURISME : SE DOTER D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT AÉRIEN À L'IMAGE DES NOUVELLES RÉALITÉS

DRHC 21 LES PILOTES PEUVENT REFUSER DE TRAVAILLER

Notre couverture :

Jean Handfield
Directeur et directeur des opérations
Hélicraft 2002 Inc.

Éditeur : **Brian Jenner**

Rédacteur : **Philippe Cauchi**

Publicité : **Philippe Cauchi**
Johanne Lemelin

Conception et réalisation : **Johanne Lemelin**

Prépresse : **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, 2e trimestre 1986

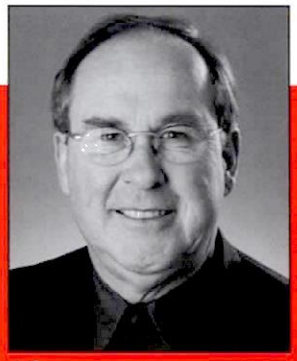
© CIRCUL'AIR 1985
Toute reproduction totale ou partielle est permise à la condition d'en mentionner la source.

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

Parutions : Mars, juillet et novembre

ÉDITORIAL

LES GESTIONNAIRES DE TRANSPORTS CANADA SE FONT TAPER SUR LES DOIGTS



BRIAN JENNER
Président et chef de la direction
de l'AQTA

Au mois de mai dernier lors d'une tentative d'autorotation effectuée pendant un test en vol à la demande d'un inspecteur de Transports Canada, un hélicoptère de 300 000 $ s'est transformé en tas de ferraille. Heureusement, cette fois-ci aucune blessure ni perte de vie humaine ne se sont ajoutées au bilan. Les détails de cet accident sont banals – un pilote avec 100 heures de vol à son actif invente rarement une nouvelle façon d'écraser un aéronef - l'inspecteur suivait sans doute plus ou moins les politiques établies par les gestionnaires de Transports Canada pour un test en vol initial.

Le fait marquant dans cette histoire est qu'elle aurait pu être évitée si les gestionnaires de Transports Canada avaient écouté notre recommandation d'éliminer l'autorotation de l'examen en vol pour un pilote commercial. Malgré ce précieux conseil, les administrateurs publics n'ont pas jugé bon de changer leur politique continuant ainsi à risquer des vies humaines et la propriété d'autrui. Résultat de cette obstination, un autre transporteur a encore payé pour cette pratique inutile.

En contrepartie des 300 000 $ que ce test en vol a coûté, nous avons appris que cet étudiant n'avait pas les compétences nécessaires pour exécuter une autorotation, ce jour-là et à cet endroit-là; l'inspecteur ne pouvait pas récupérer cette manoeuvre, ce jour-là et dans ces circonstances-là. À un autre endroit et à un autre moment, l'étudiant aurait probablement effectué cette manœuvre avec succès. Et, l'inspecteur aussi aurait pu exécuter correctement sa tâche en d'autres circonstances.

L'étudiant ne doit pas être blâmé pour cette perte matérielle onéreuse pas plus que l'inspecteur d'ailleurs. Nous devons plutôt critiquer la hardiesse des gestionnaires de Transports Canada qui, en dépit de notre mise en garde, se sont entêtés à maintenir la démonstration de cette manœuvre périlleuse malgré les risques inhérents qu'elle représente et sa valeur douteuse.

La politique actuelle guidant les examens en vol se base sur des principes archaïques d'évaluation sommative des inspecteurs gouvernementaux qui sont appelés à contrôler tous les pilotes formés par l'industrie.

Il est grand temps que les gestionnaires de Transports Canada :

- reconnaissent que leurs inspecteurs ne peuvent pas être compétents en tout temps et sur tous les types d'aéronefs;
- arrêtent de prendre des risques inutiles avec la vie et la propriété d'autrui ;
- adoptent une approche systémique pour la gestion des risques reliés à l'évaluation des compétences des pilotes ;
- intègrent l'évaluation formative dans les contrôles des compétences;
- démontrent enfin leur confiance dans le système qu'ils ont eux-mêmes défini.

La firme **Avtech** a investi dix millions de dollars à l'aéroport de Saint-Hubert visant la clientèle des avions d'affaires. Cet investissement permettra d'agrandir ses installations qui comprendront sous peu des hangars et un terminal avec salon pouvant accueillir des appareils du type du Gulfstream V et du Global Express. Grâce à cette expansion, l'entreprise devrait porter ses effectifs de 15 à 40 personnes d'ici la fin des travaux en septembre 2002.

Plusieurs équipes de sports et cadres supérieurs d'entreprises utilisent l'aéroport de Saint-Hubert pour sa proximité du centre-ville de Montréal et la rapidité de l'embarquement et du débarquement.

L'ancien directeur général, aviation civile à **Transports Canada**, **Art Laflamme**, entame une nouvelle carrière. Il est maintenant coordonnateur aux affaires législatives et de sécurité au sein du *Air Line Pilots Association*, ALPA. M. Laflamme à son départ de Transports Canada le 14 décembre dernier, a été remplacé par Merlin Preuss. Ce dernier a joint Transports Canada en 1988 en qualité d'inspecteur après avoir quitté les Forces armées. Il est ingénieur de formation et pilote vérificateur sur Airbus A340.

Le **gouvernement du Québec** a décidé d'octroyer une aide financière de 50 000 dollars à la corporation Aéroport d'Alma pour la mise sur pied d'une desserte aérienne entre **Alma et Montréal**. La disparition en janvier 2002 de la ligne aérienne d'Air Alma a laissé les habitants de cette ville du Lac Saint-Jean sans lien aérien avec la métropole.

L'**Hydro-Québec** a mis en service le premier biturbipropulsé de 72 places **Bombardier Q400** au Canada, le 23 avril dernier afin d'assurer le transport de ses employés entre Montréal et les aérodromes de ses cinq sites de production hydroélectriques, dans le nord du Québec. Un second exemplaire devrait être livré sous peu. Ils sont équipés d'un système de guidage tête haute ou *Head-Up Display* afin de faciliter l'exploitation en conditions météorologiques difficiles et certifiés pour l'exploitation sur pistes en gravier.

Michel Leblanc, l'ancien chef de la direction de Royal Aviation, a inauguré les activités de son nouveau transporteur, **JetsGo**, le 12 juin dernier à l'aéroport de Dorval. Avec 200 employés et trois McDonnell Douglas MD83 configurés pour accueillir 160 passagers, JetsGo en cette première journée d'opération a transporté 1200 passagers sur ses trois vols entre Montréal et Toronto et ses liaisons entre Toronto et Vancouver, Winnipeg et Halifax. Michel Leblanc envisagerait à moyen terme d'utiliser l'aéroport de Saint-Hubert.

LE 600, 6e Avenue

LA SOCIÉTÉ MUTUELLE D'ASSURANCE AVIATION

C'est dans un contexte économique difficile que l'AQTA a décidé de créer une mutuelle d'assurance. On se souviendra que depuis une dizaine d'années les difficultés du transport aérien au Québec ont fait la une des articles de journaux. Des 160 entreprises de service régulier, taxi aérien, hélicoptère, brousse, et école de pilotage de 1990, seulement 130 ont survécu. La saignée a emporté entre autres Inter Canadien, Royal Aviation et Régionnair.

Ces deux dernières années, l'augmentation vertigineuse des primes d'assurance dans l'industrie a constitué la plus récente entrave aux activités des transporteurs. Depuis l'automne 2001, une douzaine d'entreprises québécoises ont dû remettre leur licence d'exploitation à l'Office national des transports du Canada, le temps de réévaluer leur situation. Certaines ont même dû cesser leurs opérations définitivement faute de pouvoir se payer des assurances devenues trop onéreuses.

Face à cette situation, les membres de l'AQTA ont demandé à leur Association de s'équiper pour pouvoir leur offrir de l'assurance dommages et responsabilité civile. Au congrès annuel de l'AQTA du mois de novembre 2001, un Comité assurance fut formé afin d'étudier la possibilité de constituer une mutuelle. Afin de tâter le pouls un sondage fut réalisé auquel une soixantaine de transporteurs ont répondu. Puis, comme au Québec la législation ne permet pas la naissance d'une mutuelle d'assurance aviation à but non lucratif, un projet de loi spéciale fut déposé à l'Assemblée nationale le 8 mai 2001.

Un travail ardu a alors commencé. L'AQTA, par le biais de son président et de ses membres, a fait maintes représentations auprès des autorités gouvernementales et des élus. Un mémoire d'appui à ce projet de loi spéciale fut préparé pour lui assurer une plus grande visibilité. Une conférence de presse fut donnée aux bureaux de l'AQTA le mercredi 22 mai dernier. M. Jean Tremblay, d'Air Saguenay et vice-président du conseil d'administration de l'AQTA, M. Jacques Prud'homme de Nolinor et président du Comité des assurances ainsi que M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, ont justifié la demande de ce projet de loi aux journalistes.

Les médias ont pu ainsi constaté que fragilisée par la hausse du prix du carburant, la privatisation de Nav Canada aux dépens des régions et la récente taxe sur la sécurité de 24 dollars, l'industrie du transport aérien au Québec ne pouvait rester impassible face aux hausses étourdissantes des primes d'assurance. Certains assureurs refusent même actuellement de couvrir les écoles de pilotage et les avions de brousse. De surcroît, la hausse des primes d'assurance aviation survient alors que Transports Canada a enregistré en 2001 une baisse de 8% des accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada et de 15% par rapport à la moyenne des années 1996 à 2000. Donc, la mutuelle de l'AQTA est la seule solution qui permette d'offrir de l'assurance à un prix raisonnable et d'assurer l'avenir du transport aérien au Québec mais pour cela l'adoption du projet de loi nº 217 s'avère d'une importance capitale.

Nous avons été entendu puisque le 14 juin 2002, l'Assemblée nationale a adopté la Loi 217 qui autorise les membres de l'AQTA à demander la constitution d'une Société mutuelle d'assurance aviation laquelle n'aura pas l'obligation, entre autres, de faire partie d'une fédération de société mutuelle. Grâce aux efforts conjugués de la direction, du comité des assurances et surtout des membres, l'AQTA a réussi à franchir cette importante étape dans le processus menant à la prise en charge des portefeuilles d'assurance des transporteurs aériens québécois.

Toutefois, le tour n'est pas joué pour autant. Avant d'émettre son premier contrat d'assurance, la Société doit obtenir l'autorisation de l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) qui exige qu'on lui prouve hors de tout doute que cette

mutuelle sera viable. Mais, l'AQTA ne peut répondre à cette exigence sans qu'une étude vraiment exhaustive soit effectuée par des actuaires spécialistes en la matière. Pour préparer cette étude, ceux-ci doivent absolument analyser plusieurs contrats d'assurance et à cet effet les transporteurs aériens du Québec doivent se prendre en main de nouveau.

Pour assurer la constitution de cette Société chaque transporteur aérien doit faire parvenir à l'AQTA dès aujourd'hui une copie de ses polices d'assurance couvrant les années 2000, 2001 et 2002 avec toutes les annexes s'y attachant et principalement celles concernant les réclamations des 5 dernières années. En agissant solidairement et avec célérité, vous contribuerez à l'objectif commun qui est l'inauguration d'Aéro Assurance dès le mois d'octobre 2002.

Aux transporteurs aériens eux-mêmes d'agir encore une fois pour appuyer la confiance exprimée par leurs députés.

ADM-AUGMENTATION RÉTROACTIVE DES REDEVANCES

Nous n'en sommes pas à notre première intervention dans Circul'Air sur la question des avis d'augmentations rétroactives des frais d'atterrissage et des redevances d'aérogare émis par Aéroports de Montréal (ADM) envers les transporteurs aériens.

L'automne dernier, Monsieur Carl Boily, contrôleur corporatif, d'Aéroports de Montréal reconnaissait que selon le Code civil l'obligation pour un débiteur de payer des frais rétroactifs devait être prévue dans une entente ou un contrat.

Afin de rendre la manœuvre conforme au Code civil, Aéroports de Montréal explique que sa grille tarifaire comportera dorénavant une clause qui préviendra les utilisateurs de l'éventualité de toute augmentation rétroactive.

L'AQTA est d'avis que cette dernière politique d'Aéroports de Montréal n'est pas plus conforme au Code civil du Québec.

NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA

MEMBRES ACTIFS

AEROCLUB LA FRICHE (1986) Inc.
4497, route 373
Saint-Félicien (Québec) G8K 3A3
Tél. : (418) 679-1651
Fax : (418) 679-0049
M. Marc Lemoine, chef instructeur
lafriche@yahoo.com

Fondé en 1986 par les membres de l'époque, l'Aéroclub La Friche possède un Cessna 172 équipé pour le vol VFR. L'école de pilotage dirigée par M. Marc Lemoine effectue aussi du nolisement sous la forme de tours aériens au-dessus du Lac Saint-Jean et de ses agglomérations urbaines.

AIR MONT-LAURIER (1985) Inc.
334 boulevard F. Lafontaine, C.P. 58
Saint-Véronique (Québec) J0W 1X0
Tél. : (819) 275-2794, (877) 875-2794
Fax : (819) 275-3991
M. Norman Ouellette, président
info@air-mont-laurier.ca
www.air-mont-laurier.ca

Reprenant les actifs d'Air Tibériade et d'Air Mont-Laurier, M. Norman Ouellette fonda en 1985 Air Mont-Laurier (1985) Inc. De sa base au Lac Tibériade à Sainte-Véronique, ce transporteur se spécialise dans le nolisement principalement au service des chasseurs et des pêcheurs mais aussi des entreprises et des agences gouvernementales. Les destinations qu'elle offre sont les pourvoiries dont trois sont la propriété de M. Ouellette : Tibériade, Lac du Male et Jesmer, Lac As de Parent. Un DeHavilland Otter et deux Beaver ainsi qu'un Cessna 185 et un 206, tous sur flotteurs, constituent le parc aérien.

De plus, Air Mont-Laurier propose aux propriétaires d'hydravions privés et aux transporteurs commerciaux un service de remisage d'hydravions et d'entretien agréé par Transports Canada pour Otter, Beaver, Cessna et Piper. Au sein de l'entreprise, M. Ouellette est entouré de ses trois fils, tous pilotes, et de son épouse, la comptable de la société.

GROUPE d'AVIATION
INNOTECH–EXECAIRE
INNOTECH AVIATION SERVICES
Bureau chef
212, 2e 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

MEMBRES ACTIFS (suite)

ASHUANIPI AVIATION
2730, rue Lasalle
Jonquière (Québec) G7S 2A7
Tél. : (418) 548-5505
Fax : (418) 548-2037
Base principale : (707) 944-2395
M. Jean Tremblay, dir. des opér.
airsaguenay@qc.aira.com

Achetée par Air Saguenay en 1997, Ashuanipi Aviation se spécialise dans le transport de pêcheurs et de chasseurs. Établie sur les rives du Small Wabush Lake à Labrador City / Wabush, l'entreprise possède une flotte d'hydravions exclusivement soit un Otter et deux Beaver. La base, qui compte six employés dont trois pilotes, est ouverte de juin à octobre.

CLUB CÉSAR (1993) Inc.
10, Charbonneau
Saint-Hilaire (Québec) J3H 3P3
Tél. : (450) 446-5914
Fax : (450) 446-1950
M. Olivier Brossard, directeur
caesars.lodge@qc.aibn.com
www.caesarslodge.com

Le Club César fut fondé en 1971 par M. Benoît Brossard, le père du président actuel qui reprit l'entreprise en 1993. Maintenant propriété exclusive d'Olivier Brossard, Club César possède quatre hydravions : un DeHavilland Beaver, deux Cessna 185 et un Piper PA18 Super Cub et compte quatre pilotes dont le propriétaire. Sa clientèle principalement constituée de pêcheurs et de chasseurs est desservie de la base du Lac César à destination des 55 chalets du club établis dans la région située au sud de Clova et à l'ouest de Parent, au Réservoir Gouin ainsi qu'au nord-ouest du Réservoir Gouin.

CONCEPTAIR AVIATION
900, chemin de l'Aéroport, local 110-1
Canton Eaton (Québec) J0B 1M0
Tél. : (819) 832-1117, (877) 225-9345
Fax : (819) 832-1118
M. Éric Couture, président
citation@conceptairaviation.com
www.conceptairaviation.com

CONCEPTAIR AVIATION
9325, rue Ryan
Dorval (Québec)
H9P 1A2
Tél. : (514) 631-9110

Fondée en juillet 1997, Conceptair Aviation Inc, basée à l'aéroport de Sherbrooke et sur l'avenue Ryan à Dorval, se spécialise dans le nolisement pour la clientèle d'affaires partout en Amérique.

Sa flotte qui est constituée de biréactés d'affaires Citation 500 et 501 SP effectue aussi le transport de marchandises et des évacuations médicales.

La division maintenance de Conceptair est certifiée pour réaliser l'entretien commercial de la gamme complète des Cessna Citation série 500 dont les Citation I, II, SII et Bravo en plus des hélicoptères Bell 206 et 222 et des monomoteurs et bimoteurs à pistons privés et commerciaux. L'entreprise voit aussi à la gestion d'aéronefs pour particuliers ou corporations.

SERVICES HEMISPH-AIR LTEE
9325 rue Ryan, bureau 201
Dorval (Québec)
H9P 1A2
Tél. : (514) 633-9752
(877) 633-9752
Fax : (514) 633-8581
M. Hervé Garcia, président
info@hemisphair.com
www.hemisphair.com

Implantée à l'aéroport de Dorval, Hémisph-Air est une école de pilotage intégrée qui propose des cours de formation de pilote privé à professionnel, en passant par les qualifications multimoteur, vol de nuit, vol aux instruments, ou instructeur de vol.

La société offre également un service de transport qu'elle effectue avec Piper Seneca II Turbo pour le transport de 3 à 4 passagers et avec Piper Navajo pouvant accueillir jusqu'à six personnes. Hémisph-Air propose aussi une gamme complète de produits et d'accessoires pour pilotes dans sa boutique.

Sa flotte de monomoteurs est constituée de biplaces Cessna 152 et de quadriplaces Cessna 172 et de Piper PA28 Cherokee. Et, celle des bimoteurs de Piper PA34-200T Seneca pour l'apprentissage multimoteur et du vol aux instruments et de Piper PA31 Navajo servant pour des opérations de transport ou la photographie aérienne.

MEMBRES ASSOCIÉS

NORTH ATLANTIC AVIATION
1490, 5e Avenue
Grand-Mère (Québec)
G9T 2N8
Tél. : (819) 536-8888
Fax : (819) 538-9240
M. Denis Vincent, président
airpyt@hotmail.com

Fondée en 1986 par M. Denis Vincent, cette Société évolue dans le domaine de l'achat, la vente et la location d'aéronefs et d'hélicoptères

SPEMCA 9078-2715 QUEBEC Inc.
C.P. 21
501, Rang Double
Saint-Ambroise-de-Kildare (Québec)
J0K 1C0
Tél. : (450) 755-5564
Fax : (450) 755-5240
Mme Cécile André, administratrice
spemca@qc.aira.com
spemca@pandore.qc.ca

Établie en 1994 sur les bases de SPEMCA GYRO par Serge Prévost et Cécile André, SPEMCA est un atelier d'assemblage, de modification, de fabrication et de réparation de composantes (métal et composite) d'aéronef.

Sise présentement à l'aéroport de Joliette, l'entreprise pourrait déménager sur le site de l'aéroport de Mirabel éventuellement. Atelier de maintenance agréé par Transports Canada (OMA 30-99), SPEMCA compte parmi ses clients aussi bien des particuliers que des lignes aériennes.

QUOI DE NEUF?

Nous souhaitons une bonne retraite à Mme **Jocelyne Raymond** qui occupait le poste de superviseur aux marchandises dangereuses de Transports Canada à Dorval. Par intérim, Mme Mona Desrosiers la remplace en attendant que ce poste soit octroyé officiellement à un postulant.

Le ministre des Transports fédéral, David Collenette a rendu public le 17 juin la nomination de trois membres au conseil de direction de l'**Administration canadienne de la sûreté du réseau de transport aérien**, une société d'état sise à Ottawa. Il s'agit de Steve J. Baker de London en Ontario, nommé par le Conseil des aéroports du Canada; Ronald K. Clark de Guelph en Ontario, nommé par l'Association du transport aérien du Canada et Gordon F. Cheesbrough de Toronto, nommé par le gouvernement du Canada. De plus, le 3 juillet il a confirmé l'ajout à ce conseil de Pierre Beaudry d'Aylmer, suite à une recommandation de son gouvernement; de Mme Mary Martin de Richmond, référée par le milieu syndical; de M. Murray Sigler de Calgary qui a été recommandé par le Conseil des Aéroports du Canada et M. Darrel Smith de White Rock référé par l'Association du transport aérien du Canada.

Le 14 juin 2002 le commandant **Tilmann «Tim» Gabriel** a été nommé directeur général de la formation à la clientèle au sein de **Bombardier Aéronautique**, Avions d'affaires à Dallas - Fort Worth.

Comptant vingt ans d'expérience dans le domaine de la gestion et de la formation en aviation, il a été pilote, inspecteur et chef d'unités d'affaires chez Lufthansa, directeur des opérations de la filiale Deutsche BA de British Airways et vice-président, opérations aériennes chez Bombardier Flexjet.

De plus, le 21 février 2002 la direction de Bombardier Aéronautique a annoncé la nomination de **John Giraudy** à la tête de la division **Avions régionaux** en remplacement de Steven A. Ridolfi. Entré chez De Havilland en 1981 en qualité de représentant aux ventes, il gravit les échelons jusqu'à directeur du marketing.

En 1991, il débute chez Bombardier pour assumer la vice-présidence des ventes de l'avion Canadair Regional Jet au moment de son lancement. L'année suivante, il devient vice-président des ventes internationales de Bombardier Aéronautique puis, vice-président du marketing et des ventes.

Au mois de mars dernier , le **Bureau de la sécurité des transports du Canada** rendait public son rapport d'enquête sur l'accident du Beechcraft 1900D de Régionnair survenu le 13 août 1999 à un kilomètre de l'aéroport de Sept-Îles. Le BST statue que le pilote, Yvan Tremblay qui a trouvé la mort dans l'accident et lui-même résident de Sept-Îles, aurait dû remonter dans le ciel et poursuivre sa route ailleurs vu les conditions météorologiques. Au lieu de cela, il a effectué ses manœuvres d'approche et d'atterrissage en volant jusqu'à cinq fois plus bas que les hauteurs minimums prescrites par les règlements de l'aviation canadien. De plus, les deux membres de l'équipage avaient très largement dépassé leurs limites permises de vol, d'heures quotidiennes travaillées et de jours consécutifs sans congé. Le copilote fut grièvement blessé et les deux passagers que légèrement.

Dans son rapport final émis en mai 2002, sur l'accident d'un Fairchild Metroliner III de Propair en juin 1998 à Mirabel où les onze occupants avaient péri, le BST recommande à Transports Canada et à la FAA de rendre obligatoire l'installation d'un détecteur de pression des circuits de freinage.

Cette solution serait plus facile et moins onéreuse que l'installation d'un système de contrôle de température des freins comme suggérée dans le rapport préliminaire. Les freins du train d'atterrissage gauche du Metroliner avaient surchauffé au décollage de Dorval et provoqué un feu dans la nacelle qui s'est propagé à l'aile.

C'est maintenant 2097 avions commerciaux de fabrication occidentale, soit 12% du parc mondial, qui ont été retirés du service. Un grand nombre d'entre eux soit environ 1300 ne volera plus jamais.

Avis aux amateurs : 417 Boeing 727, 237 Boeing 737-100/200, 170 DC9, 123 Boeing 747 et même 32 Canadair CRJ 100 /200 attendent sous le soleil du sud des États-Unis. Les personnes intéressées à lancer une nouvelle compagnie aérienne ont l'embarras du choix, et ce, à de très bons prix.

Nous vous invitons à consulter le site internet de l'AQTA qui est maintenant accessible à **www.aqta.org**.

Notez que l'adresse électronique générale de l'Association est dorénavant **aqta@aqta.org** et que vous pouvez écrire directement à **Brian.Jenner@aqta.org** ou à **Johanne.Lemelin@aqta.org**

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.

PRECIPITATION VERS DE NOUVELLES MESURES DE SECURITE

Suite aux événements de l'automne dernier, Transports Canada a créé un Comité consultatif sur la sécurité d'aérienne (CCSA). Présidé par le sous-ministre adjoint, M. Bill Elliott, ce comité se compose de hauts fonctionnaires du Bureau du solliciteur général, de la Gendarmerie royale du Canada, du ministère de la Citoyenneté et de l'immigration, de Douanes et accises Canada, de Postes Canada, de la Défense nationale, des syndicats du milieu de l'aviation, de la Conférence canadienne du travail et d'associations de l'industrie aérienne dont la non moindre AQTA.

Dès la première réunion, le représentant de l'AQTA a fait appel à la prudence. Nous avons demandé aux membres de ce comité de mesurer très soigneusement leur proposition en gardant toujours à l'esprit la possibilité de surréaction cumulative. Bien des initiatives ont déjà été prises à gauche et à droite depuis le 11 septembre et l'AQTA a clamé qu'il n'y avait aucune raison d'étrangler davantage l'industrie du transport aérien. Par ailleurs, les passagers du vol United 93 ont très bien fait comprendre aux terroristes que les avions ne peuvent plus être utilisés, avec succès, comme missile de croisière. Ils ont littéralement tué des pirates de l'air du même acabit que ceux qui sont dans la mire du CCSA.

Afin d'orienter ses travaux, ce comité a constitué deux groupes de travail. Un premier sur la sécurité des avions et l'autre aéroportuaire. L'AQTA avait un représentant sur chacun de ces deux groupes dans l'ultime espoir d'empêcher que le transport aérien régional ne subisse encore des dommages irréparables. Cet objectif s'est avéré un peu superflu puisque la législation et les règlements tombaient sur notre système sans passer par ce Comité. Nous avons néanmoins aperçu le fruit de certaines de nos recommandations dans ces mesures imposées par les politiciens.

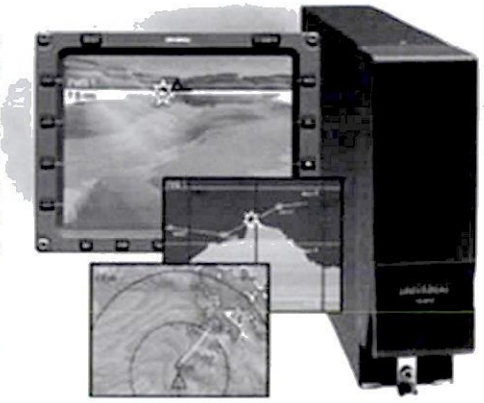
Par exemple, les règlements sur le renforcement des portes du poste de pilotage ne s'appliquent qu'aux avions de plus de 19 passagers. La plupart des PME ne perçoivent pas la taxe de 24,00 $ par passager engendrée par les coûts inhérents aux polices de l'air, à la vérification des passagers et à l'inspection des bagages Par contre, inévitablement tous les transporteurs doivent participer aux frais reliés aux mesures accrues pour la sécurité dans les aéroports.

CIRCULAIRE D'INFORMATION NUMÉRO 0201

Publié le 5 avril 2002, le Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA) numéro 0201 informe les exploitants aériens de la nouvelle procédure concernant l'examen des manuels de compagnies. Il stipule que dès qu'ils constatent cinq erreurs importantes dans un manuel, les inspecteurs doivent interrompre le processus d'examen/révision et le retourner à l'exploitant afin qu'il prenne les mesures nécessaires. Si le manuel est soumis de nouveau, la tolérance sera alors de trois erreurs importantes. En principe cette politique a pour but de retirer les inspecteurs de leur *de facto* rôle de consultant. Cependant, son fondement demeure quelque peu énigmatique.

Si cette politique avait été établie immédiatement après l'introduction du RAC, elle aurait pu se justifier par la surcharge de travail des inspecteurs. Son introduction à retardement pousse quelques observateurs à penser qu'en fait il s'agit d'un plan d'affaires pour les ex-inspecteurs qui veulent devenir des consultants. D'autres soupçonnent que Transports Canada s'illusionne à penser que cette politique obligera les exploitants à acquérir une meilleure compréhension du RAC. Cette hypothèse est complètement loufoque car même chez Transports Canada les interprétations du RAC diffèrent d'une région à l'autre et parfois même d'un pupitre à l'autre.

De toute façon, malgré la valse imposée par ce CIACA aucun règlement n'impose la compréhension du RAC par les transporteurs. Mais, la loi stipule que Transports Canada doit approuver les manuels lorsqu'ils sont conformes au RAC. Alors tôt ou tard, page par page ou chapitre par chapitre les inspecteurs devront encore et toujours vérifier les manuels qui leur seront soumis.



SYSTÈME DE REPRÉSENTATION ET D'AVERTISSEMENT DU RELIEF

Suite à des accidents d'avions commerciaux du type CFIT *(Control Flight Into Terrain)* dont celui d'un Boeing 757 d'American Airlines qui s'est écrasé, le 20 décembre 1995, sur le flanc d'une montagne de Colombie, la FAA *(Federal Aviation Administration)* a rendu obligatoire l'installation de Système de représentation et d'avertissement du relief ou TAWS *(Terrain Awareness Warning System)*.

Par la combinaison du traitement des données du terrain contenues dans la mémoire du système et des indications en temps réel fournies par un GPS, le TAWS donne aux pilotes sur un écran, l'image de ce qui les attend et les prévient des dangers de CFIT. Éventuellement, ce sytème prendra la place de tous les GPWS existants.

Voulant s'aligner sur les États-Unis pour cette question de sécurité aérienne, Transports Canada a récemment émis un avis de proposition de modification, l'APM 2000-132 touchant le RAC 605.37, de façon à rendre obligatoire d'ici 2005 et à bord de certaines classes d'avions à turbines, la pose d'un système de représentation et d'avertissement du relief (TAWS).

L'AQTA considère que cette mesure est inutile pour les transporteurs qui respectent les normes et même dangereuse pour certains qui se sentiront ainsi libres d'outrepasser les normes.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Philippe Cauchi

Photographies :
Claude Mathieu

Depuis sa création en 1969, l'école de pilotage d'hélicoptères **Hélicraft 2000 Inc.** a formé des pilotes de voilures tournantes de tous horizons et de toutes provenances. Elle est maintenant reconnue internationalement pour la qualité, le dynamisme et le sérieux de son enseignement.

De ses débuts modestes, Hélicraft a su se tailler également une réputation admirable sur le marché du nolisement montréalais.

Maintenant au sein d'un important groupe d'exploitants d'hélicoptères canadiens, elle ne peut que continuer sur le chemin tracé par son fondateur Monsieur Lucien Levrot.

L'idée d'une école de pilotage d'hélicoptères à Montréal fut lancée par Lucien Levrot dans les années 1960. Pilote d'avions de combat et d'hélicoptères pendant la Guerre d'Algérie, Lucien est arrivé au Québec en 1962. De pilote, il passera rapidement à chef pilote et instructeur. Se rendant vite compte que rien n'était alors prévu pour la formation des pilotes d'hélicoptères dans la Belle Province, en mai 1969, il fonde Hélicraft avec Ted Day, un chef ingénieur et mécanicien et Michael McConnell.

Fin 1995, M. Levrot vend Hélicraft à Raynald Mallette qui est aussi actionnaire d'Heli-North avec Sylvain Séguin et Roger Ranger. Quelques années plus tard après la fermeture d'Heli-North, M. Mallette se consacra uniquement à Hélicraft. Il s'associa à deux nouveaux actionnaires, et finalement le 1er avril 2001 il vendit la compagnie à Benoît Allard.

M. Allard est un entrepreneur qui, un jour, acheta un Hughes 300 puis le remplaça par un Hughes 500. Il a vendu ses compagnies il y a deux ans et à la recherche de nouveaux défis, il s'est associé à Guy Tremblay dans Héli-Inter de Saint-Honoré ajoutant par la suite Héli-Inter, Héli-Excel et Mustang Hélicoptères.

L'entreprise passera sa première année d'existence aux abords des pistes de l'aéroport de Saint-Hubert, dans un hangar de Wondel Aviation, tout à côté de l'École nationale d'aérotechnique. Puis, elle sera établie à sa localisation actuelle sur un vaste terrain du chemin de la Savane face au centre d'essais de Pratt & Whitney Canada, situé toujours à l'aéroport de Saint-Hubert à dix kilomètres du centre-ville de la métropole.

Les installations d'Hélicraft comprennent un large hangar chauffé construit en 1970 qui, au moment de notre visite, abritait six ou sept hélicoptères ainsi que les bureaux administratifs et les salles de cours. Fait exceptionnel, Hélicraft possède, adjacent à son hangar, un des rares héliports certifiés pour le vol de nuit dans la région de Montréal.

Les activités d'Hélicraft 2000 se partagent en deux catégories : celle de l'école et celle du nolisement. Côté école, le nombre d'étudiants varie énormément d'une année à l'autre en fonction du type de formation recherchée. La clientèle provient à peu près à part égale du Québec et d'Europe.

Cette école donne la formation au sol et en vol pour l'obtention de la licence de pilote privé, professionnel ou de ligne sur hélicoptère. Aussi elle offre les annotations telles turbine, vol de nuit, vol aux instruments (IFR), instructeur, en plus de la conversion de la licence de pilote d'avions à pilote d'hélicoptères.

Côté nolisement, la clientèle est très variée. CJAD mobilise tous les jours de semaine pendant une heure et demie le matin, le Robinson R44 pour la réalisation des bulletins de circulation. Des agences gouvernementales telles la SOPFEU, le ministère de l'Environnement du Québec, ou l'Hydro-Québec ont recours aux appareils d'Hélicraft aussi bien sur une base ponctuelle que contractuelle. Enfin des particuliers ou des entreprises se fient à Hélicraft pour le transport de VIP, des voyages d'affaires, des tournages de films ou de messages publicitaires, de l'élingue, de la surveillance et des randonnées touristiques.

Par ailleurs, l'entreprise est certifiée par Transports Canada pour réaliser l'entretien sur tous ses aéronefs. À l'occasion, son personnel peut prendre soin de l'appareil d'un particulier pour rendre service.

Les personnes clefs de l'entreprise sont Jean Handfield, directeur; Céline Cloutier, conseillère – coordinatrice du secteur École; Frank Pelegry, chef pilote; Alain Paradis, chef instructeur et Daniel Hauver, responsable de la maintenance. Comptant principalement une douzaine d'employés soit cinq pilotes, deux employés de bureau et quatre mécaniciens, au gré des contrats le total grimpe, par l'ajout de pilotes et de mécaniciens, jusqu'à environ 16 ou 17 personnes.

Au moment de l'achat de la compagnie par M. Allard, Hélicraft alignait les Hughes 300 et le Bell 206B. Depuis cinq hélicoptères de quatre types différents ont été acquis durant la première année. La flotte est constituée dans la catégorie des hélicoptères à moteur à piston d'un Robinson R44 de quatre places, de deux Robinson R22 de deux places, de trois Hughes 300C et de trois Hughes 300CB de deux/trois places. Pour ce qui est des hélicoptères à moteur à turbine, l'entreprise possède un Bell 206B de cinq places, un Astar 350 BA de six places et un Bell 206L Long Ranger de sept places.

Le R44 sert aux reportages de circulation pour la station de radio montréalaise CJAD/MIX 96 ainsi qu'au nolisement et aux annotations. L'école de pilotage fait principalement usage des Hughes 300CB et des Robinson R22, de bons hélicoptères au coût horaire relativement bas. Les Robinson R22 et R44 sont très recherchés particulièrement par les candidats à la licence de pilote privé d'hélicoptères qui utiliseront ce type d'appareil à titre personnel.

Le Hughes 300 plaît encore et toujours aux aspirants pilotes par ses qualités de vol et aussi par son coût horaire de 50% inférieur à celui d'un Bell 206B.

Les Bell et l'Astar sont utilisés pour les annotations et l'entraînement sur les vols spécialisés et répondent aussi aux besoins spécifiques des clients à la recherche de confort, de puissance et de capacité d'emport accrue. Hydro-Québec ne nolise que les AS350.

Hélicraft et la communauté

Hélicraft soutient auprès de jeunes les efforts de formation entrepris par les pompiers de Saint-Hubert et de Longueuil. À titre d'encouragement et suite à un tirage, un certain nombre de finissants de ces cours de soir se voient offrir un tour en hélicoptère. Il s'agit là d'une façon d'attirer les jeunes à s'inscrire à cette activité de civisme, utile pour la communauté et stimulante sur le plan personnel.

Les avantages d'Hélicraft

Nombreux sont les dirigeants dans le domaine de l'hélicoptère qui ont suivi leurs cours à cette école de Saint-Hubert. L'entreprise est très connue ; son nom est synonyme pour beaucoup, de formation de pilotage sur hélicoptère depuis plus de trente ans. Sa proximité de Montréal est un atout de taille aussi bien pour les étudiants pilotes que pour les clients du nolisement. L'école et son héliport étant sis tout à côté de l'aéroport de Saint-Hubert, ses étudiants bénéficient du service d'une tour de contrôle et se retrouvent dans un milieu de circulation aérienne dense durant les six ou huit mois de leur formation. La qualité des instructeurs, leur expérience ainsi que la vaste gamme d'hélicoptères sont des attraits notables.

Les réalisations

Au cours des dernières années, Hélicraft ne s'est pas reposée sur ses lauriers, sa direction étant toujours à l'affût de nouveaux marchés, l'entreprise a été la première à remorquer des bannières publicitaires de 80 pieds sur 60 soit environ 4 800 pieds carrés. Ceci fut rendu possible par l'utilisation d'un hélicoptère qui peut voler confortablement à une vitesse de seulement 30 milles à l'heure ce qui augmente la visibilité des bannières d'un format déjà exceptionnellement grand.

Depuis environ six mois, en association avec Air Médic, la compagnie effectue avec son Astar du transport médical à partir de St-Hubert vers l'héliport de l'hôpital du Sacré-Cœur de Montréal dans un rayon de 150 milles.

De plus, elle a participé au tournage de plusieurs productions cinématographiques américaines aussi bien pour le déplacement des acteurs que pour les prises de vues dont une fut exécutée aux côtés des énormes hélicoptères de transport Sikorsky CH53 des marines américains.

Et, encore une fois cette année Hélicraft participa au Grand-Prix Air Canada. Treize hélicoptères étaient en action, pour effectuer des vols Médévac, des prises de vues cinématographiques et photographiques, sans oublier de nombreux déplacements pour des VIP.

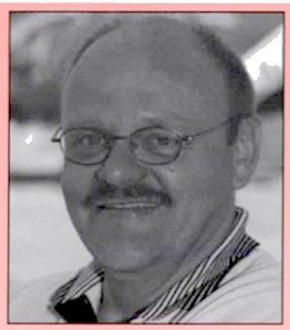
Hélicraft est né d'un besoin auquel a su répondre son fondateur Lucien Levrot. Son succès actuel est fondé essentiellement sur l'écoute des besoins de sa clientèle et aussi par l'équilibre existant entre ses activités « École » et « Nolisement ».

Hélicraft 2000 inc.

FORMATION au sol et en vol
nécessaire pour l'obtention de la
licence de pilote privé, professionnel ou de ligne
et de diverses annotations, qualifications
et conversions de licence.
NOLISEMENT d'hélicoptères pour le transport
de passagers et de marchandises
ou vos projets spéciaux :

vol touristique
photographie
tournage cinématographie
surveillance
opérations policières
épandage agricole
bannière publicitaire
élingue
etc.

Hélicraft 2000 inc., 6500 chemin de la Savane, Saint-Hubert (Québec) J3Y 5K2
Téléphone : (450) 468-3431, sans frais Canada et États-Unis : 1-877-468-3431, Europe : 00-800-43-54-26-70
Télécopieur : (450) 468-5497 www.helicraft.qc.ca envol@helicraft.qc.ca



Jean Handfield, directeur et direction des opérations

Né à Sainte-Hyacinthe, le 10 novembre 1959, Jean Handfield est le seul à se passionner pour l'aviation parmi ses dix frères et sœurs. Une fois son secondaire complété à Sainte-Hyacinthe, il a travaillé un an puis fait son cours de pilote d'hélicoptères d'avril à décembre 1978 chez Hélicraft. Il passa son test en vol pour obtenir sa licence de pilote professionnel sur Hughes 300 l'année de ses 18 ans.

Il entame sa carrière chez Point du jour Aviation de Mascouche et effectue de la photographie aérienne partout au Québec et aux États-Unis. L'année suivante, il passe quatre ou cinq mois chez Hélicoptères Viking à Gatineau aux commandes de Hughes 500. En 1980, il fait le saut chez La Vérendrye Hélicoptères de Saint-Clet, un opérateur de Hughes 500 travaillant principalement à la Baie-James, à Grande Baleine dans le transport, l'élingue et le soutien à la prospection. Il y reste douze ans tandis que La Vérendrye achète Viking puis Trans-Québec Hélicoptères avant d'être à son tour absorbé par Canadian Helicopters.

En 1992, M. Handfield est engagé chez Hélicraft et obtient dès la première journée sa licence d'instructeur des mains de Lucien Levrot, le besoin étant pressant. Il débute alors comme pilote instructeur sur Hugues 300, Bell 206 et Astar. Au fil des ans, il passe d'instructeur classe 4 à 2, acquiert la qualification de vol aux instruments ainsi que les annotations sur Schweizer 330 et Robinson R44. Ce pilote professionnel a à son actif plus de 12 500 heures de vol.

En 1995, il devient chef pilote et lors de la vente d'Hélicraft à Heli-North en 1996, il passe du côté de la direction en se voyant ajouter à ses attributions le poste de directeur des opérations.

Au travail, les responsabilités sont multiples pour cet homme qui se dit patient et objectif. Il veille à la rentabilité et au bon fonctionnement de l'entreprise, s'assure de la qualité de l'entraînement des pilotes, de la satisfaction de la clientèle, œuvre à l'augmentation du nombre d'heures de vol, promeut l'image de l'entreprise et pilote encore à l'occasion.

Au sein d'Hélicraft, M. Handfield a su augmenter le nombre d'heures de vol, conserver la clientèle existante et en attirer de nouvelles. Il a aussi introduit le service de treuillage de bannière par hélicoptère. Pour l'avenir, son objectif est d'augmenter la part du nolisement tout en gardant l'école en santé. Il souhaite que le centre-ville de Montréal ait enfin son héliport et que les forces policières et les médias fassent plus usage d'hélicoptères.

Au plan professionnel, il veut continuer ce qu'il a entrepris chez Hélicraft. Il aime son travail, apprécie le fait de pouvoir voler et participer à de grands évènements comme le Grand Prix ou des tournages de films où la présence de l'hélicoptère est indispensable. M. Handfield résume sa relation avec le milieu de l'aviation par une phrase qui veut tout dire : «Piloter en dépit des hauts et des bas est un des plus beaux métiers du monde, une façon agréable de gagner sa vie.»

Dans ses moments de loisirs M. Handfield apprécie le nautisme, la pêche ainsi que l'ébénisterie. Il est le père d'un garçon de 14 ans, Mathieu, et partage sa vie depuis plusieurs années avec Céline Cloutier, qui travaille aussi chez Hélicraft.

Céline Cloutier, conseillère-coordinatrice du secteur École

Âgée de 43 ans, Mme Cloutier est née dans la région de Sainte-Hyacinthe. Grande adepte de lecture, elle a étudié en administration et en technique judiciaire au CEGEP de Sainte-Hyacinthe. Ses principales qualités sont l'amour du travail, son assiduité et son perfectionnisme.

C'est au contact de son compagnon, Jean Handfield, que Mme Cloutier plonge dans le monde de l'aviation pour finalement joindre les rangs d'Hélicraft au mois d'avril 2001 soit au moment du rachat de l'entreprise par M. Benoît Allard. Son rôle est d'établir le lien entre l'École et les futurs étudiants en les renseignant, les dirigeant, les conseillant, en préparant leur devis puis leur contrat et en déterminant leur cheminement en fonction de leur âge et de leurs qualifications.

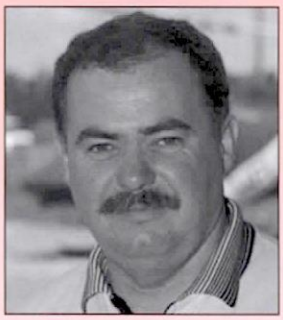
Afin d'assurer le succès de leur passage chez Hélicraft, elle s'occupe des questions d'hébergement et d'immigration. Mme Cloutier assure aussi la gestion des dossiers des élèves du début de leur formation à la délivrance de leur licence. Durant leur formation, conjointement avec Messieurs Handfield et Paradis, elle veille à leur bien-être et au suivi avec leur instructeur. Elle est également responsable du marketing et de la publicité. Dans ce créneau, elle assiste à des foires et salons, réalise elle-même les maquettes des annonces qui apparaîtront dans les diverses publications.

Mme Cloutier compte comme principale réalisation la percée d'Hélicraft sur le marché européen. Mais par-dessus tout, elle voudrait essayer de convaincre plus de québécois à entreprendre une carrière dans le pilotage d'hélicoptères en leur démontrant l'importance et la vivacité de ce marché. Elle souhaite faire savoir aux jeunes en recherche d'une carrière qu'il s'agit d'un bon métier, rémunérateur et prestigieux pour toute personne déterminée, faisant preuve d'une bonne attitude et prête aussi à se déplacer.

Pleinement heureuse dans son travail, elle aime le personnel de l'entreprise, le climat familial qui y règne et le contact humain qui se développe entre elle et les étudiants.

Alain Paradis voudrait obtenir sa qualification de vol aux instruments car il n'a pas eu le temps jusqu'à maintenant. Il aimerait bien vers l'âge de 45 à 50 ans se joindre au groupe d'inspecteurs de Transports Canada.

Maniaque d'informatique et de l'Internet, il est toujours à la recherche de nouveaux programmes et reste passionné de cinéma, de tennis, de badminton et de bricolage en électronique. Né à Québec, le 29 mars 1967, M.Paradis chemine depuis quelques années avec Caroline avec qui il projète d'avoir un enfant.



Daniel Hauver,
Responsable
de la maintenance

Daniel Hauver est né à Waterloo au Québec, le 12 juin 1957. C'est à treize ans lorsqu'un hélicoptère Hughes 300 d'Olympic Hélicoptères se pose dans les champs de la propriété familiale suite à une panne moteur que Daniel Hauver découvre la voilure tournante. Il discute alors avec le pilote et les mécaniciens venus réparer la machine qui l'invitent à faire un tour d'hélicoptère. Ce fut pour lui une révélation et à 18 ans, il commence son cours de pilotage d'hélicoptères chez Olympic Hélicoptères sise sur l'emplacement actuel de l'usine de Bombardier à Cartierville. En 1977, il se joint aux Forces armées canadiennes pour suivre son cours d'officier de blindés. Un an et demi après, il revient à la vie civile et obtient en 1978 chez Olympic sa licence de pilote professionnel d'hélicoptères sur Bell 47 ainsi que l'annotation sur Hughes 500, qui demeure son aéronef préféré en raison de sa manœuvrabilité, la visibilité de sa cabine, sa stabilité et pour lui, qui est aussi mécanicien, sa fiabilité.

De 1979 à 1981, il se retrouve à l'emploi de Point du jour aviation, entreprise spécialisée dans la photographie aérienne. Après quelques années hors du milieu de l'aviation, il est engagé par Hélicoptère Forestville sur la Côte-Nord. Il reste jusqu'en 1999 avec cette entreprise spécialisée dans l'épandage aérien. En février de la même année, attiré par un nouveau défi et pour pouvoir se rapprocher de sa famille, il intègre Hélicraft comme directeur de la maintenance et pilote de réserve.

À l'occasion, il effectue quelques vols au rythme d'une cinquantaine d'heures par année. Ses responsabilités en tant que chef de la maintenance sont de superviser l'atelier de maintenance : inspections et travail de ligne. Il a cinq employés sous ses ordres : de trois à quatre mécaniciens ainsi qu'une employée de bureau, Carole Comeau, qui se charge de l'administration et du volet réglementation.

Carole
Comeau

M. Hauver compte parmi ses réalisations la réfection du Bell 206L de l'entreprise et la transformation de l'Eurocopter Astar d'un modèle 350B à 350BA. Il aimerait voir Hélicraft s'engager dans de la maintenance plus approfondie dont la remise à neuf des hélicoptères à piston comme les Robinson.

Annoté sur Bell 47, Hughes 300 et 500, Bell 206 et Eurocopter Astar, M. Hauver a amassé entre 4 500 et 5 000 heures de vol. Il faut ajouter à ses compétences une licence privée de pilotage d'avion obtenue sur Cessna 152 en 1984.

La détermination est la qualité qui le caractérise à ses dires. Lui aussi n'a pas beaucoup de temps à consacrer à ses loisirs car depuis trois ou quatre ans sa vie professionnelle passe avant tout. M. Hauver se passionne néanmoins depuis son enfance pour l'équitation et la motocyclette.

Marié depuis 1984 à Carole, il a eu quatre enfants : Philippe 13 ans, David 12 ans, Richard 11 ans et Catherine 9 ans.

Hélicraft 2000 inc.

Frank Pelegry, chef pilote

Né le 10 juillet 1967 à Mazanet dans la région française du Tarn, Frank Pelegry a beaucoup joué au soccer dans sa jeunesse. Après des études à l'Université de Sainte-Étienne où il obtient un baccalauréat en lettres, il s'engage dans la Marine nationale française à l'âge de 20 ans. Pendant huit ans, sous-officier, il sert parmi les commandos de la Marine, un corps d'élite. Ceci l'amène à être passager sur tous les types d'hélicoptères de l'Armée de terre et de mer française, de l'Alouette à l'énorme Super Frelon, en passant par les Super Puma.

À 27 ans, il immigre au Canada, avec en tête le désir de suivre un cours de pilote d'hélicoptères et dès 1994 il obtient sa licence professionnelle, chez Hélicraft. Certifié pour le vol aux instruments, il est annoté sur Bell 206, Robinson R22 et R44, Eurocopter Astar et Hughes 300 soit sur tous les types d'hélicoptères disponibles à l'école. En 1999, il se tourne vers les avions et décroche les licences de pilote multimoteur et d'instructeur chez Aéro Taxi de Saint-Hubert sur Cessna 152 et 172 ainsi que sur Piper Séminole.

De 1994 à 2001, il fait mille métiers nullement reliés à l'aviation dont instructeur moto-auto et inspecteur à la SAAQ. En 1999, il retourne dans le monde de l'aviation alors qu'il enseigne le pilotage de voilures fixes. En septembre 2001, un décès chez Hélicraft lui ouvre les portes du monde de l'hélicoptère. Il commence en qualité d'instructeur et dès avril 2002 devient chef pilote. Responsable de tous les pilotes, il gère leurs horaires, veille à leurs entraînements, à la vérification de leurs compétences et au renouvellement de leurs licences.

Sa philosophie de gestion est simple : assurer la rentabilité de l'entreprise, la sécurité en vol et le confort des équipages. Dans un avenir rapproché, il vise à faire certifier Hélicraft pour le vol aux instruments. Quant à sa carrière, il l'imagine encore pour un bon bout de temps au sein d'Hélicraft répondant tout bonnement : « Je me sens bien ici. » Toutes les facettes de son travail lui plaisent : il aime voler mais aussi superviser le personnel, une responsabilité qu'il a eu très jeune dans la Marine souligne-t-il. Comme le démontre bien sa vie, une des plus grandes qualités de ce golfeur est la persévérance.

Alain Paradis, chef instructeur

Son attrait pour l'aviation lui vient tout jeune. Alors qu'il accompagne son père qui effectue des réparations de télévision chez les clients, il rencontre un pilote d'hélicoptères qui l'impressionne grandement. L'émission de télévision *Blue Thunder*, dont la vedette était un hélicoptère aux multiples prouesses, finie de le convaincre.

Croyant que le port de lunettes lui barrait toute carrière dans l'aviation, en 1987 il s'inscrit à l'Université Laval en génie informatique. Découvrant ultérieurement que sa vision imparfaite n'était pas une entrave à son rêve de voler, il abandonne l'université et fin 1989 commence son cours de pilote professionnel chez Hélicentre. Sur Hughes 300, il obtient sa licence le 12 août 1990 et travaille chez Hélicentre à titre de pilote et d'apprenti mécanicien. En mars 1993, il décroche sa licence d'instructeur classe 4. En juillet 1996, il rejoint la compagnie Heli-North, alors une filiale d'Hélicraft et travaille à Sudbury en Ontario et à Vancouver comme instructeur sur Enstrom EH-28. En octobre 1996, pour assumer des remplacements, il arrive chez Hélicraft à Montréal. Le mois suivant, il y devient instructeur à temps plein et au premier trimestre 1997, il est promu chef instructeur.

Maintenant instructeur classe 1, Alain Paradis est annoté sur Robinson R22 et R44, Enstrom EH28, Hughes 300 et 330, Bell 206 et Eurocopter Astar. Il cumule quelque 4 700 heures de vol au rythme de 600 heures par année. Très pointilleux sur les procédures, M. Paradis insiste sur la rigueur et la précision dans les manœuvres de vol. Ayant des connaissances approfondies en informatique, il effectue la gestion du réseau de la compagnie, conçoit des formulaires et des programmes pour aider les gestionnaires et les pilotes dans leurs tâches telles les calculs de masse et de centrage ou le suivi des heures de vol. Informatiser la compagnie pour augmenter son efficacité, réduire les erreurs et décharger les élèves de formalités fastidieuses, voilà un de ses souhaits actuels.

À titre de chef instructeur, il coordonne les activités des instructeurs, effectue le suivi des cours, gère les dossiers des étudiants, établit avec Mme Cloutier, les devis pour les nouveaux étudiants et les conversions. Sous sa responsabilité, il a deux instructeurs au sol, un à temps plein Marc Patenaude, et un autre à temps partiel Stéphane Legendre ainsi que Frank Pelegry et Stéphane Legendre, tous deux instructeurs en vol à temps plein. Si nécessaire, M. Handfield, l'instructeur au sol et lui-même s'ajoutent à l'équipe des formateurs en vol. Il apprécie grandement son travail pour sa diversité et par conséquent son absence complète de routine. Relever des défis comme il fait tous les jours dans son travail est une chose qu'il recherche.

Alain a un penchant marqué pour le Hughes 300 aux commandes duquel il se sent à l'aise, il lui trouve « la vigueur d'une voiture sport. » Il est vrai que c'est sur ce type d'hélicoptère qu'il compte le plus grand nombre d'heures de vol. Au plan de sa carrière,

UN ENJEU MAJEUR POUR LE TOURISME : SE DOTER D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT AÉRIEN À L'IMAGE DES NOUVELLES RÉALITÉS.

La Chaire de tourisme de l'Université du Québec à Montréal, en collaboration avec la Chambre de commerce du Québec et en partenariat avec entre autres Transport Québec, a organisé à Montréal, le mardi 26 mars dernier, un colloque intitulé « Un enjeu majeur pour le tourisme : se doter d'un réseau de transport aérien à l'image des nouvelles réalités. » Quelque 200 intervenants s'y sont rencontrés pour entamer de sérieuses discussions sur le transport aérien au Québec, les impératifs régionaux, le positionnement des aéroports et leurs infrastructures, était essentiel surtout au lendemain des turbulences générées par les évènements du 11 septembre 2001. Il a été question des rôles des différents aéroports et de leurs investissements, des liaisons entre le transport régional, national et international et des services de transport aérien comme moteur de développement régional sur les plans économique et touristique.

À cette occasion, M. Jacques Baril, ministre délégué aux transports du gouvernement du Québec, a dévoilé deux grandes orientations de la politique aérienne qu'il s'engage à livrer d'ici quelques mois. Ces deux axes viseront à soutenir, d'une part, le développement du transport aérien régional et, d'autre part, le positionnement du Québec à l'échelle continentale et internationale. De plus, Transports Québec veut faciliter, entre autres, un accès auprès d'Investissements Québec afin de soutenir financièrement le transport aérien et permettre ainsi une meilleure desserte du territoire québécois.

M. Calin Rovinescu, vice-président général, croissance et stratégie chez Air Canada, a convenu que les régions pourraient être mieux desservies et n'écarte pas la possibilité de partenariats avec des entreprises qui ont une structure de coûts inférieurs à celle d'Air Canada. M. André-Daniel Carré, expert-conseil associé à l'Institut du transport aérien de Paris faisant référence à l'aéroport de Mirabel mentionna que: « Lorsqu'on ouvre une nouvelle plate-forme, il faut avoir le courage de fermer l'ancien aéroport au trafic commercial et de ne plus y revenir. » Selon Mme Sophie Hennion, vice-présidente, marketing et développement aérien pour la société Aéroports de Montréal, les régions auraient avantage à travailler avec Montréal afin de créer une masse critique et une synergie pour faire face à la concurrence de l'aéroport de Toronto.

La sous-commissaire adjointe au Bureau de la concurrence, Mme Madeleine Dussault précisa que c'est suite à une analyse complexe des coûts et des revenus, que son agence peut intervenir, et ce, de façon temporaire lorsqu'il y a preuve de pratique anticoncurrentielle. En aucun cas, le Bureau ne peut agir à titre de régulateur de prix.

Pour sa part, M. Pierre Proulx, porte-parole des Chambres de commerce des régions ressources du Québec dans le domaine du transport aérien, recommanda la mise en place d'un groupe de travail composé des usagers du transport aérien dédié spécialement aux citoyens des régions afin de façonner les politiques des gouvernements du Québec et du Canada. Le Groupe d'action sur les liaisons aériennes (GALA), représenté par M. Bernard Juteau proposa des solutions concrètes pour améliorer la desserte de la ville de Québec, quatrième destination touristique en importance au Canada.

En conclusion, les participants à ce colloque ont voulu jeter les bases de la recherche d'une solution visant à doter le Québec et ses régions d'un service de transport aérien cohérent. L'absence d'une représentation officielle du ministère fédéral des Transports, le principal décideur politique en matière de transport aérien au Canada, fut à déplorer.

TUBOQUIP INC.
DISTRIBUTEUR AUTORISÉ
Aeroquip
AÉRONAUTIQUE ET INDUSTRIEL
- Fabrication de boyaux de tous genres
- Coupleurs rapides
- Colliers de serrage
- Adaptateurs AN/MS

ATELIER APPROUVÉ
FAA-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

Le 22 février 2002, le Falcon 900 de développement du **cockpit Easy** effectuait son premier vol depuis l'aéroport de Mérignac près de Bordeaux en France. Ce concept entièrement nouveau de cockpit qui équipera à terme tous les Falcon a pour raison d'être de soulager la charge de travail des pilotes. Bâtie à partir de l'avionique Epic de Honeywell, Easy se présente sous forme de quatre écrans couleur à cristaux liquides qui permettront de visualiser l'ensemble des informations sur le pilotage, la gestion de vol, la navigation et l'état des systèmes.

Il équipera entre autres le Falcon 7X en cours de développement, un triréacté d'affaires de la classe du Gulfstream V et du Bombardier Global Express.

Raytheon a dévoilé un site Internet destiné à l'achat de pièces de rechange. Le site www.raytheonaircraftparts.com contient un inventaire de plus de onze millions de pièces Raytheon mais aussi des fournisseurs tels que Goodrich.

Le fabricant américain de moteurs d'avions Textron Lycoming, qui a à son actif la construction de plus de 300 000 moteurs depuis sa création en 1908, change de nom pour **Lycoming**. Tout comme Bell Helicopter et Cessna Aircraft, le motoriste fait partie du groupe Textron de Providence, Rhode Island.

La firme **Field Aviation** a été mandatée par **Saab Aircraft Leasing** pour modifier un premier avion de transport régional Saab 340 en avion tout cargo à ses installations de Calgary en Alberta. Conservant la porte de 1,32 sur 1,35 mètre du compartiment arrière à bagages de la version passagers, le Saab 340 cargo offrira un volume de charge de 118 m3, une charge utile de 3860 kilogrammes sur 342 kilomètres. Cette version vise principalement les services de courrier. Le parc des avions 340A à transformer est de 152 unités.

ExelTech de Dorval en association avec **Comptek Advanced Structures** d'Ontario développe un programme de conversion en avion-cargo d'ATR42. Devant être certifiés d'ici la fin de l'année par les autorités américaines puis par Transports Canada, les travaux de conversion d'une durée de dix jours s'effectueront dans les ateliers d'ExelTech à Dorval.

Moins de quatre ans après la mise en service du Learjet 45, **Bombardier** a livré en mai dernier le 200e exemplaire. Cet avion de taille moyenne est capable de transporter jusqu'à huit passagers sur 1100 milles ou quatre sur une distance de 1800 à 422 milles à l'heure.

Par ailleurs, Bombardier Aéronautique ajoute à son centre de formation de Montréal, un simulateur de niveau D pour Global Express et à son centre de Dallas – Forth Worth, un simulateur de niveau D pour Challenger 604

WestJet, le transporteur à rabais de Calgary qui dessert Toronto depuis le 23 mai 2002, se rapproche de Montréal. Il serait en pourparlers avec les responsables d'Aéroports de Montréal et aussi avec ceux de l'aéroport de Saint-Hubert. Le choix de ce dernier impliquerait la construction d'une aérogare et le renforcement des voies de circulation afin d'accueillir les Boeing737.

Le 12 juin dernier, **Pratt & Whitney Canada** annonçait la nomination de **Gilles Ouimet** au poste de président du conseil d'administration, fonction qui s'ajoute à celles de président et chef de la direction acquise en 2000.

Par la même occasion, fut rendue publique la nomination d'**Alain Bellemare** au poste de président de la Société. Ingénieur de formation, il entra chez PWC en 1996 en qualité de vice-président, fabrication, puis fut promu vice-président exploitation en 1997 et premier vice-président en 2001.

Le seul agent autorisé pour la vente des **Cessna Citation** au Canada, **Innotech-Execaire de Dorval**, a commandé un **Sovereign** le 26 juin dernier lequel doit être livré en juillet 2005. Ainsi, Cessna compte près de 100 acheteurs de ce nouveau biréacté d'affaires dont trois au Canada.

Le premier exemplaire du Sovereign a pris son envol le 27 février 2002. Il rejoint le Bombardier Continental et le Raytheon Hawker Horizon dans la nouvelle catégorie des Super Mid-Size. Le nouvel appareil reprend le fuselage du Citation X, le plus gros aéronef de la gamme Cessna. Accueillant huit passagers, il est un vrai transcontinental pouvant parcourir 2500 milles à une vitesse moyenne de 444 nœuds.

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**

LES PILOTES PEUVENT REFUSER DE TRAVAILLER

La Partie II du *Code canadien du travail* reconnaît aux employés trois droits fondmentaux :

- le droit de savoir;
- le droit de participer;
- **le droit de refuser d'exécuter un travail dangereux.**

La Partie II du *Code* contient aussi la définition suivante :

« danger » Situation, tâche ou risque -- existant ou éventuel -- susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade -- même si ses effets sur l'intégrité physique ou la santé ne sont pas immédiats --, avant que, selon le cas, le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. Est notamment visée toute exposition à une substance dangereuse susceptible d'avoir des effets à long terme sur la santé ou le système reproducteur.

Différents scénarios pourraient inciter les pilotes à refuser de travailler dans des situations dangereuses, ou potentiellement dangereuses, entre autres pour des raisons :

- de sécurité à bord des aéronefs;
- de conditions météorologiques qui se détériorent.

Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, toutes les situations mentionnées ci-dessus sont possibles et pourraient constituer des raisons valables qui mèneraient le pilote à penser que décoller ou poursuivre le vol constitue, pour lui-même et pour les autres, un danger réel ou potentiel. Si le pilote estimait qu'une opération, pour quelque raison que ce soit, présente un danger, il serait légalement dans son droit de refuser de travailler.

Lorsqu'un pilote fait savoir qu'il refuse de travailler, conformément au paragraphe 128.(1) de la Partie II du *Code*, il revient au pilote et à son employeur d'assumer les rôles et responsabilités spécifiques qui ont été déterminés pour les aider à trouver ensemble une solution à la situation. Les paragraphes 128.(1) à 129.(7) de la Partie II du *Code* fixent ces rôles et responsabilités, ainsi que ceux du comité local de santé et sécurité et ceux de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile — Santé et sécurité au travail (ISAC-SST), de Transports Canada.

L'article 147 de la Partie II du *Code* stipule qu'aucun employeur ne prendra, ni ne menacera de prendre, des mesures disciplinaires contre un employé qui a agi conformément à la Partie II, ou qui cherche à en faire appliquer l'une des dispositions. Les employeurs devraient donc assurer leurs pilotes que refuser de travailler dans une situation dangereuse, ou potentiellement dangereuse, n'entraînera pas, en soi, de mesures disciplinaires.

Toutefois, les pilotes ne doivent pas oublier que le paragraphe 147.1 (1) stipule qu'une fois que l'employé, qui a refusé d'exécuter un travail dangereux, a épuisé tous les processus d'enquête et d'appel, l'employeur peut prendre des mesures disciplinaires s'il peut prouver que le pilote a délibérément exercé ces droits de façon abusive.

Les pilotes étant souvent les seuls représentants de la société sur le lieu de travail, les principes d'une saine gestion de la sécurité imposent à l'employeur, au-delà de toute obligation légale inscrite dans la Partie II du *Code*, de s'assurer que ses pilotes savent qu'ils sont en droit de refuser des missions dangereuses demandées par les clients.

Pour permettre aux pilotes d'élargir leurs connaissances dans ce domaine, on peut, entre autres, les encourager à jouer un rôle actif dans le comité local de santé et sécurité de leur société chargé d'étudier les questions de santé et de sécurité au travail. Ce faisant, ils apprendront à connaître tous les droits et responsabilités des employeurs et des employés inscrits à la Partie II du *Code*.

Dans les entreprises qui ne sont pas obligées de former un comité local de santé et de sécurité au travail (c.-à-d., moins de vingt employés), le représentant de la société pour la santé et la sécurité devrait faire un effort particulier pour informer les pilotes que refuser de remplir une mission dangereuse constitue un droit légal que l'entreprise garantit totalement. Toute autre considération mise à part, le pilote doit toujours fonder sa décision de procéder au décollage sur le principe de la « sécurité d'abord. »

La Partie II du *Code* et la liste des ISAC-SST se trouvent sur le site de Transports Canada,à www.tc.gc.ca/AviationCivile/AviationCivile/commerce/sst/menu.htm.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de cet article, contactez l'inspecteur, santé et sécurité au travail de l'Aviation civile pour la région du Québec : (514) 633-3722.

Le président du conseil d'administration de **Transat AT** a annoncé le 30 avril 2002, la nomination de **Denis Jacob** au poste nouvellement créé de vice-président principal, transport aérien à la société Transat AT et celle de **Allen B. Graham** à celui de président directeur général d'Air Transat. Monsieur Jacob est à l'emploi d'Air Transat depuis 1989, monsieur Graham depuis 2000 après une fructueuse carrière chez Royal Aviation, AirBC et Air Canada.

Le 19 juin 2002, Air Transat a été désigné par Transports Canada pour desservir le Portugal. Le transporteur pourra ainsi effectuer le transport de passagers à partir de Montréal et Toronto à destination de Lisbonne et Oporto, deux fois par semaine en hiver et sept fois en été.

La taxe instaurée suite aux évènements du 11 septembre lors du budget fédéral de décembre 2001 pour financer l'**Administration canadienne de la sûreté du réseau de transport aérien** a suscité une levée de boucliers au Canada mais aussi à l'extérieur du pays. Avant même son application, elle a créé la confusion au pays, les escales et les correspondances créant des problèmes d'interprétation des règlements quant au montant à percevoir des passagers. Les ministres du Tourisme des provinces canadiennes ont dénoncé les effets pervers que pourraient avoir cette taxe sur leur industrie dont les ventes se montent à 54 milliards de dollars par année. Une réduction de la taxe et une exemption pour les avions de moins de 60 places ont été proposées par eux.

Les autorités européennes de l'aviation seraient sur le point d'**autoriser le vol monomoteur aux instruments**. Cette autorisation est conditionnelle à l'approbation d'amendements qui permettraient le vol monomoteur aux instruments de jour et de nuit, avec passagers ou marchandises sous certaines conditions dont la présence à bord de systèmes de secours et de navigation supplémentaires et un entraînement des équipages de cabine semblable à celui des avions de ligne. Pilatus, Cessna, EADS Socata et New Piper soutiennent cette démarche.

Au Salon aéronautique de Berlin, l'ILA, le constructeur autrichien **Diamond Aircraft**, a dévoilé le **DA42 Twin Star**, un bimoteur dérivé du monomoteur quatre places DA-40 180 TDI Diamond Star certifié en avril dernier par les autorités européennes. Propulsé par deux moteurs turbo diesel Thielert, le Twin Star croisera à 375 km/h à 10 000 pieds sur une distance de 1910 kilomètres. Le premier vol de cet appareil qui devrait se détailler à environ 315 000 dollars américains, devrait avoir lieu en juillet 2002 et sa certification un an plus tard. Les écoles de pilotage sont la clientèle visée par le Twin Star.

Une nouvelle entreprise de taxi aérien a démarré ses opérations en avril dernier. **Cité Aviation** propose un service de nolisement pour des vols d'affaires ou de marchandises effectués en Piper Navajo. Les bureaux sont situés au 600-6e Avenue à l'Aéroport international Jean-Lesage et vous pouvez les rejoindre en composant le (418) 872-2483.

Cessna Grand Caravan équipé de l'hélice à trois pales Top Prop de Hartzell. Photographie Hartzell.

La compagnie **Hartzell Propeller** de Piqua en Ohio offre en kit de conversion une **nouvelle hélice à trois pales Top Prop** pour les Cessna 208, 20A Caravan et 20B Grand Caravan aussi en version terrestre qu'amphibie. Cette hélice en aluminium de 106 pouces de diamètre d'une durée de vie plus longue et plus facilement réparable revient à 18 500 dollars américains ou à mille dollars de plus avec le système de déglaçage.

C'est au Salon aéronautique de Berlin en mai dernier, ou ILA 2002, que **Jean-François Bigay**, président **d'Eurocopter**, a fêté les dix ans de ce constructeur d''hélicoptères.

Né de la fusion en 1992 de la branche hélicoptères d'Aérospataile-Matra de France et de Daimler Chrysler Aerospace, Eurocopter est maintenant filiale à 100% du groupe européen EADS, European Aeronautic, Defense and Space Company. Monsieur Bigay a par la même occasion souligné le dynamisme de son entreprise qui en dix ans à lancer dix nouveaux programmes .

Le **Centre technologique en aérospatiale** organisera, le 20 septembre 2002, un **séminaire d'une journée** au Théâtre de la Ville à Longueuil. Le thème abordé lors de cette rencontre sera « L'implantation de l'usinage à grande vitesse dans les entreprises aéronautiques québécoises.»

Pour cette occasion, le CTA a invité des conférenciers de choix ainsi que des intervenants du milieu des PME. Tous sont au cœur des activités d'usinage à grande vitesse de leur entreprise. Dans le souci de présenter un portrait global et réaliste de la question, ils présenteront les leçons tirées de leur expérience, tant sur le plan technique qu'économique.

En date du 3 juin 2002, Mme Nicole Pageot est entrée en fonction au poste de directrice générale, région du Québec au sein de Transports Canada. Depuis son entrée dans ce ministère en 1989, madame Pageot a occupé plusieurs postes de responsabilité de directrice du Centre d'essais pour véhicules automobiles à Blainville à celui de directrice, recherche et développement, au Centre de développement des transports (CDT) à Montréal.

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

AÉRO MOTEUR INC.

Tél.: (819) 538-6768
Sans frais 1-888-538-6768
Fax: (819) 538-6710

Atelier moteur
Yves Mongrain
directeur

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

C.P. 117, Lac-à-la-Tortue, Québec G0X 1L0

AVIAMAX INC.
Licence # OMA 321-91

- 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-Beloeil
Québec, Canada, J3G 4S5

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

THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

Courtage - Vente d'avions - Consultation - Importation

Tél. : (418) 871-0047 Téléc. : (418) 871-6937
555-5e Rue, Aéroport Intern. Jean-Lesage, Ste-Foy, Québec, Canada, G2G 2T1
thabet@sympatico.ca www.thabetaviation.ca

RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE DE L'AQTA

Nous sommes très heureux de vous annoncer la conclusion d'une entente entre l'AQTA et une association d'un secteur connexe. Ainsi, dorénavant le régime de l'AQTA pourra être offert aux membres de ce nouveau partenaire dont nous vous communiquerons le nom prochainement.

Cette affiliation devrait contribuer éventuellement à la croissance du régime en nous permettant de le bonifier et d'en réduire les coûts. Contactez-nous pour connaître la nouvelle tarification qui sera en vigueur jusqu'au 1er janvier 2004.

Quant à l'assurance licence, des coûts prohibitifs et des restrictions résultant de la conjoncture nous ont obligés à réorienter nos démarches. Nous travaillons maintenant sur un produit qui sera en quelque sorte un complément aux protections déjà existantes. Pour plus de détails à ce sujet, nous vous invitons à lire le Circul'Air de novembre 2002.

GILLES CHIASSON, a.s.a.
gchiasson@groupeexcel.com
Actuaire et conseiller

PAUL SIMPSON
p.simpson@corbeilsimpson.com
Conseiller

En assurance et rentes collectives

Centre de Services Excel Inc.
Tél. : 819-566-7070
Ligne sans frais : 1-888-207-6666
Télécopieur : 819-563-4556

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

Aon Parizeau Inc.
Aon Reed Stenhouse Inc.

Vue d'artiste du Bell JRX.
Dessin Bell Helicopter Textron

Le 22 avril dernier, **Bell Helicopter** de Fort Worth au Texas annonçait la nomination de **Glenn E. Hess** au poste de président en remplacement de John R. Murphy âgé de 52 ans. Cet ancien de McDonnell Douglas et de Boeing, ingénieur de formation contrôlera les destinées de ce constructeur dont les ventes ont atteint 1,4 milliard de dollars américains l'an dernier.

Par ailleurs, Bell Helicopter Textron Canada annonçait le 12 mai dernier, la vente de deux Bell 412 pour la formation des pilotes de la Royal Air Force et de 15 TH67 Creek, une version militarisée du Bell 206, à l'école de pilotage d'hélicoptères de la US Navy qui en utilise déjà 149.

Afin de mieux affronter la concurrence, Bell Helicopter Textron a révélé les grandes lignes d'un nouveau programme d'hélicoptères, le JRX, visant à prendre le relais du 206B JetRanger en production depuis 1973. Il s'agirait d'une machine d'entrée de marché, monoturbine, à grandes surfaces vitrées, cabine large, avionique de pointe et bas coût d'opération. Ceci fut annoncé dans le cadre du dévoilement d'un plan d'affaires intitulé « Vision 2020. » Il envisagerait la production du AgustaBell AB139 aux États-Unis et une révision du 427 qui inclurait une version « haute altitude » et sa certification pour le vol aux instruments qui mènerait à une configuration ambulance.

M. **Pierre Michaud** dirige maintenant les opérations d'**Héli-Inter** à Val d'Or. Son remplacement chez **Agusta Aerospace** est assuré par M. **Michel Grosso** que vous pouvez contacter au (215) 281-1400.

M. **Pierre Clément**, anciennement chef pilote adjoint de Royal/Canada 3000 et directeur des lignes du Conseil d'administration de l'AQTA, a quitté l'industrie privée. Depuis ce printemps, il occupe un poste d'inspecteur au service de l'inspection des compagnies aériennes chez **Transports Canada** à Ottawa.

Comme à chaque fin d'année scolaire, le **Centre québécois de formation aéronautique** (CQFA) et ses partenaires industriels ont souligné le travail assidu des étudiants et étudiantes par l'octroi de bourses, en argent ou sous forme de stages de formation. Parmi les étudiants méritants, on note : dans la section hydravion, Éric Pelletier (prix d'excellence Air Saguenay et trophée « Plein Vol » de l'AQTA), Benjamin Checroune (bourse « facteurs humains » d'Aéro Innovation et bourse de la fondation Roméo-Vachon); dans la section hélicoptère, Mathieu Beaudry (prix d'excellence Bell Hélicopter Textron); dans la section multimoteur aux instruments, Philippe Langlois (prix d'excellence Air Canada Jazz), Pierre-Luc Verreault (prix de l'Association des pilotes d'Air Canada), Catherine Hayeck (prix du leadership de l'Association des anciens et anciennes du CQFA et prix du Lieutenant-Gouverneur), Stéphanie Girard (bourse « survie en forêt » de Kanuk et stage de six mois chez Pascan Aviation), Élise Martin (stage de six mois chez Pascan Aviation), Jonathan Deguire (bourse de formation Bombardier sur avion régional CRJ), Jean-David Veilleux (bourse de formation Bombardier sur avion régional CRJ) et Nadia De Champlain (bourse de la fondation Roméo-Vachon). Félicitations à tous !

Un cinquième groupe d'investisseurs, le **Groupe Charlot** piloté par Richard Guertin, se montre intéressé par le projet d'une ligne aérienne régionale au Québec à laquelle le gouvernement provincial donnerait son appui. Air Régional de Nicolas Charrette et Benoît Vachon, Bravo de Gilles Filiatrault, Pascan Aviation de Serge Charron et Sprint Air de Bernard Juteau ont déjà soumis des projets qui feraient directement appel aux subsides de Québec. Le Groupe Charlot laisserait aux régions desservies par les avions qu'ils leur fourniraient le soin de demander l'aide du gouvernement.

Seul Pascan avec sa flotte de Pilatus PC12 et ses dessertes quotidiennes de l'Abitibi, de la Gaspésie, des Iles-de-la-Madeleine est déjà en opération.

Le président de l'**Institut aéronautique de la Capitale de Québec**, M. **Michel Boulanger**, a annoncé le 4 juillet 2002 que son entreprise s'est associée à l'une des plus grandes écoles de formation en pilotage de la France, Aéropyrénées de Perpignan.

L'entente à long terme permettra aux futurs pilotes français de suivre une formation au Canada et d'obtenir par la suite, une reconversion de leur acquis en France. Il sera donc dorénavant possible pour un étudiant français d'acquérir une licence canadienne complète combinée à une formation ATPL européenne pratique et théorique.

Notez la nouvelle adresse de l'Institut : 600-6e Avenue, l'Aéroport international Jean-Lesage, Sainte-Foy (Québec) G2G 2T5.

AQTA

MEMBRES

CONGRÈS

CIRCUL'AIR

LIENS

ENGLISH

VISITER LE NOUVEAU SITE WEB DE L'AQTA

WWW.AQTA.ORG