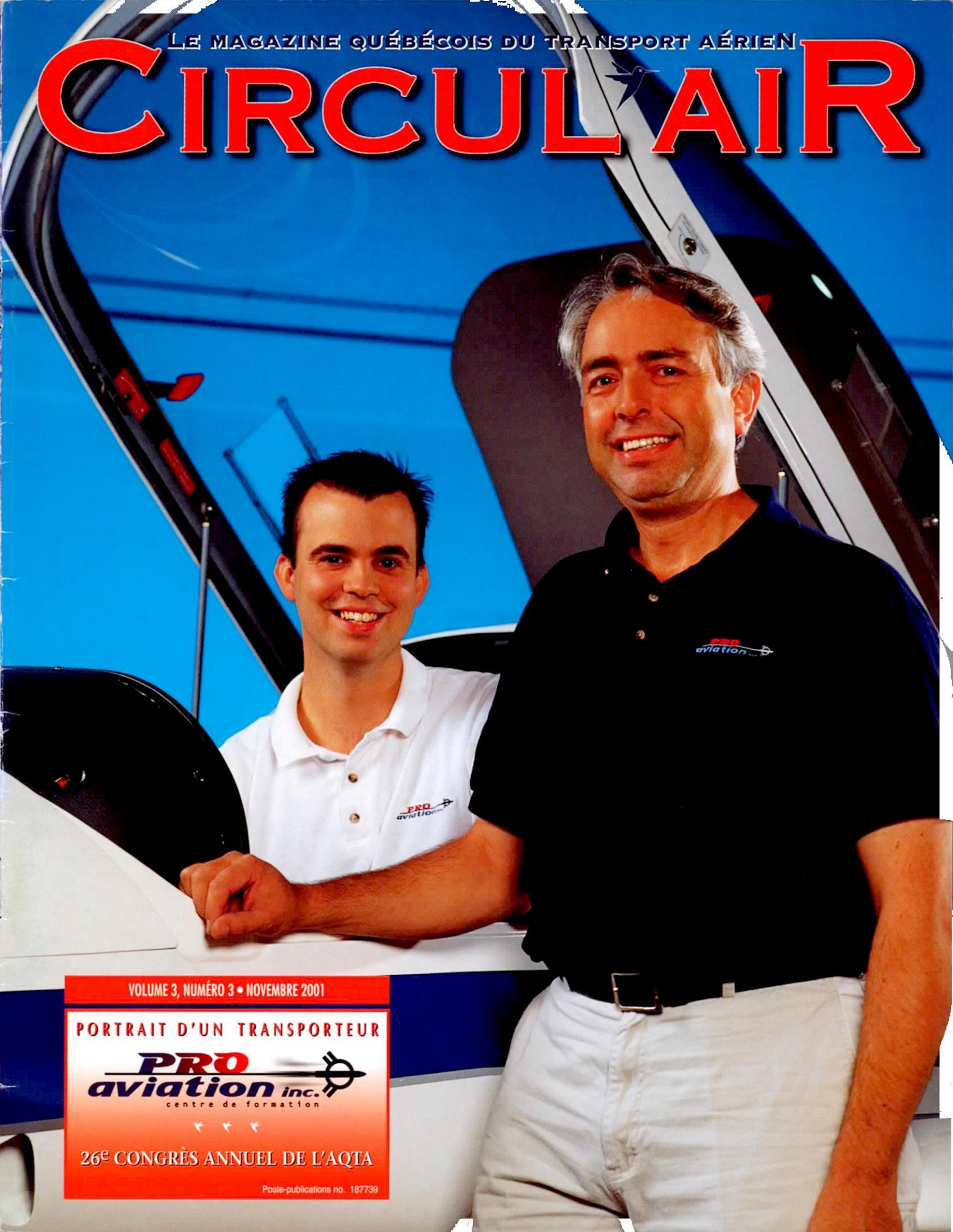
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 3, NUMÉRO 3 • NOVEMBRE 2001

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

PRO aviation inc.
centre de formation

26e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

Poste-publications no. 187739

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

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

Venez nous rendre visite :
26ème Congrès AQTA
(stand 14B) 28-29 Novembre

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 3

ÉDITORIAL 4 — 11 SEPTEMBRE : L'ONDE DE CHOC...

DRHC 5 — LES CONGÉS FÉRIÉS

LE 600, 6e AVENUE

Dossiers 6 — CONSEIL D'ADMINISTRATION

INDEMNISATION SUITE AUX ÉVÈNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE 2001

Nouveaux membres 7

Congrès annuel 8 — PROGRAMME

9 — EXPOSANTS

10 — CONFÉRENCIER

Rac'Coin 20 — NORMES OPÉRATIONNELLES POUR LES VOLS MONOPILOTE

PIÈCES FABRIQUÉES SOUS AUTORISATION

DÉROGATIONS POUR LES PORTES DES POSTES DE PILOTAGE

BASES SECONDAIRES À L'ÉTRANGER

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Pro Aviation 11, 12, 17, 18

Portrait des gens 13 ET 16

QUOI DE NEUF ! 19, 22, 24, 25, 26

DROIT 21 — L'INCONTOURNABLE RÉALITÉ ÉCONOMIQUE : LES LICENCIEMENTS

ACTUALITÉ 23 — PROGRAMME DE SÉCURITÉ DES VOLS

Notre couverture (g. à dr.) :
Michel St-Pierre, président
Martin Brandl, vice-président
Pro Aviation Inc.

Éditeur : **Brian Jenner**

Rédacteur : **Philippe Cauchi**

Collaborateurs: **Me Luc Beaulieu**, **Mme Hélène Fischer**, **Direction Travail-DRHC**

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. 187739**

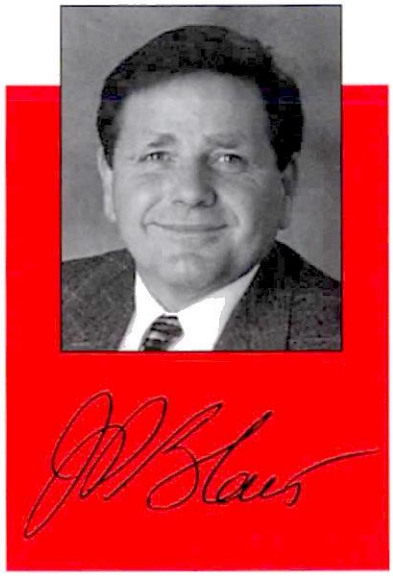
Dépôts légaux : **BNC, ISSN 0832-6371**, **BNQ, 2e trimestre 1986**

© 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

11 SEPTEMBRE : L'ONDE DE CHOC...



JEAN-PIERRE BLAIS
Président du
conseil d'administration de l'AQTA

Suite aux événements du 11 septembre 2001, une industrie déjà dans une situation précaire le devient d'avantage et les dégâts continuent de s'amonceler.

En effet, aux pertes découlant de la fermeture de l'espace aérien canadien et à la réduction immédiate de l'achalandage, s'ajouteront bientôt des augmentations dramatiques des primes d'assurances. Se dégageant de peine et de misère des décombres initiaux du terrorisme, les transporteurs se demandent quelles seront les nouvelles tuiles qui s'abattront de nouveau sur leurs têtes.

Sans vouloir être alarmiste ou pessimiste, seulement les premiers effets se sont fait sentir.

Une certitude, l'incertitude règne à tous les niveaux.

Incertitude quant à la durée de la baisse significative de la clientèle.

Les réclamations d'assurances en aviation pour 2001 s'élèveront à plus de $ 8,9 milliards sur des primes annuelles de $ 2,5 milliards. Par le fait même, le coût des assurances dans l'industrie du transport aérien augmentera certainement. Mais de combien ? Et pour combien de temps ?

Les milieux financiers réagissent très mal aux incertitudes... S'ajoutera donc à nos problèmes, la réticence à investir ou à prêter les sommes requises dans une industrie rendue asthénique par un tel amoncellement de dégâts.

Le défi est de taille pour l'entreprise privée... et, chose certaine, il faudra compter sur une aide plus substantielle de la part du gouvernement.

Heureusement, jusqu'à maintenant l'industrie aérienne peut applaudir la rapidité et l'aplomb des actions prises par nos dirigeants. À travers le chaos engendré par l'attaque contre le *World Trade Center*, le gouvernement canadien a agi avec célérité, calme et modération. Par son action immédiate, il a su préserver l'intégrité du système tout en nous procurant l'oxygène nécessaire pour nous permettre de reprendre notre souffle.

En comblant le vide créé par l'industrie des assurances qui se désengagea subitement de la couverture des risques de guerre et de terrorisme, le gouvernement canadien évita l'effondrement du système. De plus, il accorda aux assureurs et à leurs clients un précieux 90 jours de réflexion.

Le programme d'indemnisation subséquent à la fermeture de l'espace aérien fournit une aide à court terme qui semble, de prime abord, aussi équitable que bienvenue. Cependant, la crise n'est pas terminée. Nos dirigeants devront participer d'avantage afin de préserver une industrie qui encaisse plus que sa part de dégâts. À moyen et à long terme, continueront-ils d'être à la hauteur de ce défi?

À défaut de pouvoir compter sur d'autres sources pour pallier aux préjudices découlant de la tragédie du 11 septembre, la tarification de nos services subira une forte pression à la hausse. Nos clients assumeront-ils les augmentations nécessaires ou tourneront-ils plutôt le dos à notre industrie?

Pourrons-nous survivre à ce drame hors de notre contrôle ?

Une chose est certaine: ce n'est pas notre première crise et malgré l'ampleur de celle-ci, nous nous en sortirons....par la volonté des membres à travailler ensemble afin de trouver des solutions à courte et moyenne échéance...et par la volonté de l'Association à piloter les dossiers qui nécessiteront son expertise...et ce, **pour la survie de notre industrie.**

LES CONGÉS FÉRIÉS

La période des Fêtes approche à grand pas ! Avec la Direction Travail de Développement des ressources humaines Canada, Circul'Air a pensé présenter aux employeurs, sous compétence fédérale, un résumé de leurs obligations quant aux jours fériés.

Au cours d'une année civile, c'est-à-dire de janvier à décembre, le Code canadien du travail prévoit neuf jours fériés obligatoires soit : le jour de l'An; le Vendredi saint; la fête de la reine Victoria (le lundi précédant le 25 mai); la fête du Canada; la fête du Travail (le premier lundi de septembre); l'Action de grâces (le deuxième lundi d'octobre); le jour du Souvenir (le 11 novembre); Noël et le lendemain de Noël .

S'ils sont obligatoirement synonymes de congé, ces jours fériés peuvent toutefois être déplacés ou substitués. Ce qui veut dire que si le jour du Souvenir est un jeudi, par exemple, vous pouvez travailler cette journée et avoir droit ensuite à une fin de semaine de trois jours. Mais attention : il y a une façon de faire les choses et le Code est précis à cet effet. Dans le cas d'employés non syndiqués, l'employeur n'a pas le droit de décider seul de déplacer les congés rattachés aux jours fériés. Il doit obtenir l'accord d'au moins 70 % de ses employés et cette entente doit être renouvelée tous les trois ans. Dans une entreprise où les employés sont syndiqués, la marche à suivre pour ces substitutions est inscrite dans la convention collective et est établie à la suite d'une entente entre le syndicat et l'employeur. La plus bel exemple de substitution de congé dans la province de Québec est le jour du Souvenir pour la Fête nationale (24 juin).

Si un employé doit travailler un jour férié, la rémunération peut être établie de deux façons. Lorsque le jour férié est reporté à un autre jour, par exemple quand le congé du jour du Souvenir est déplacé un vendredi, le montant versé par jour férié sera le même que pour une journée de travail normale et la journée chômée par la suite sera elle aussi payée. Par contre, si le congé n'est pas reporté et qu'un employé doit quand même travailler un jour férié, le Code prévoit que la journée de congé sera payée et qu'en plus, les heures travaillées devront être payées à temps et demi, c'est-à-dire une fois et demie le salaire habituellement versé. C'est la loi et toutes les entreprises de compétence fédérale doivent s'y conformer.

Mais il y a quelques exceptions. L'employeur n'est pas tenu de verser une journée de salaire lors d'un jour férié non travaillé à un employé embauché 30 jours ou moins avant le jour férié en question. Selon le Code, un employé qui ne se présente pas au travail un jour férié lorsqu'il est appelé, n'a pas droit à un congé férié payé.

Pour toute question à ce sujet, vous pouvez nous joindre au 1 800 954-CODE (2633) ou dans la région de Montréal, au (514) 283-2214 ou vous pouvez parcourir le Code sur le site : www.qc.hrdc-drhc.gc.ca/travail

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Bien entendu, lors de la réunion du conseil d'administration de l'AQTA du 13 septembre 2001, le dossier de la fermeture de l'espace aérien canadien a été discuté. Le président et chef de la direction, M. Brian Jenner, a été mandaté pour faire les démarches nécessaires afin que les transporteurs aériens soient dédommagés pour leurs pertes monétaires.

Les problèmes à venir avec Nav Canada furent également à l'ordre du jour. L'organisme responsable du trafic aérien au Canada se retrouvera en pénurie de personnel jusqu'en 2005-2006. Présentement l'aéroport d'Edmonton connaît des retards dans les départs tandis que celui de Dorval ne reçoit pas tous les services appropriés. Dans ce contexte, l'AQTA prévoit organiser une rencontre avec les représentants de Nav Canada pour discuter de ces points.

La compagnie Aérotaxi a cessé ses activités. Par le fait même et selon les règlements de l'Association, M. Stéphane Marcoux ne rencontre plus les conditions pour être directeur des écoles de pilotages du conseil d'administration de l'AQTA. Ainsi, il a démissionné et les membres du conseil ont nommé M. Michel St-Pierre de Pro Aviation pour combler le poste vacant. Nous lui souhaitons la bienvenue et profitons de l'occasion afin de remercier chaleureusement M. Marcoux pour son dévouement envers l'Association.

LE 600, 6e Avenue

INDEMNISATION SUITE AUX ÉVÈNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE 2001

Le 2 octobre dernier, le ministre fédéral des transports David Collenette a annoncé un régime d'indemnisation de 150 millions de dollars visant les transporteurs canadiens pour les pertes encourues après la fermeture de l'espace aérien canadien suite aux attentats terroristes survenus le 11 septembre dernier. Point très important : les demandes d'aide doivent parvenir aux autorités fédérales avant le 16 novembre 2001.

Les pertes encourues par l'industrie du transport aérien au Canada furent évaluées suite à un examen des données financières fournies par les principaux transporteurs aériens canadiens et un sondage mené auprès de l'Association du transport aérien du Canada. Ce programme vise les transporteurs aériens titulaires de permis au Canada offrant un service régulier ou nolisé de transport de passagers et de fret, les exploitants de services aériens spécialisés dispensant des services de formation de vol, de levées topographiques et d'héliportage. Le régime couvre les pertes attribuables à la fermeture de l'espace aérien canadien entre le 11 et 16 septembre 2001.

Une première phase pour répondre aux besoins les plus urgent s'applique aux transporteurs aériens les plus importants. Le gouvernement du Canada procédera à des versements en fonction de la part respective de chaque transporteur par rapport au total de l'industrie en août 2001. La second phase commencera suites aux vérifications des réclamations soumises par les autres transporteurs aériens et les exploitants de services aériens spécialisés. Ces derniers seront alors remboursés pour la différence entre le revenu réel net et le revenu réel prévu en des circonstances normales pour les jours qui ont suivi les attentats.

Les transporteurs aériens trouveront sur le site internet de Transports Canada tous les renseignements et les formulaires nécessaires à leur demande d'indemnisation. Pour obtenir ces documents en français, vous devez consulter le site : www.tc.gc.ca/pol/fr/politiqueaerienne/indemnisation/indemnisation.htm et en anglais, le site se trouve à : www.tc.gc.ca/pol/en/airpolicy/compensation/compensation.htm

Pour les transporteurs qui n'ont pas accès à l'Internet ou qui ont des questions à ce sujet, l'Association est à votre service. N'hésitez pas de communiquer avec nous au (418) 871-4635. Il nous fera plaisir de vous faire parvenir ces mêmes documents par télécopieur ou encore de vous aider dans le calcul de vos revenus.

NOUVEAUX MEMBRES

MEMBRES ACTIFS

AVIATION 550

1700, rue Arthur Fecteau
Gatineau (Québec) J8R 2Z9
Tél. : (819) 663-0990
Fax : (819) 663-0993
aviation550@qc.aira.com
www.aviation500.com
M. Étienne Mercier, chef instructeur

Fondée en 1984 par Jean Lapérière, Aviation 500 est sise à l'aéroport de Gatineau dans l'Outaouais. Propriété de Daniel Bérard, Kevin Miner et Dean Morrin, l'entreprise offre de la formation au sol et en vol ainsi que du nolisement.

La flotte d'Aviation 550 est constituée de quatre avions : trois monomoteurs Cessna 172 Skyhawk et un Piper bimoteur PA-44 Seminole. Avec quatre instructeurs dirigés par Étienne Mercier, Aviation 550 offre une gamme complète de cours de pilotage : loisir, privé, commercial, instructeur, VFR OTT, vol de nuit, IFR et multimoteur.

KEJY AVIATION

480, boulevard de l'Aéroparc
Lachute (Québec) J8H 3R8
Tél. : (450) 562-1330
Fax : (450) 562-1330
kejy@securenet.net
www.kejyaviation.com
M. Remy Desert / Jacinthe Desert
Présidents

Fondée le 1er octobre 1998, Kejy Aviation a prit la suite de RG Aviation à l'aéroport de Lachute. Par contrat avec les autorités locales, cette entreprise s'est vue confier la gestion de l'aéroport de Lachute ce qui comprend la planification et la sécurité des opérations aéroportuaires et le développement des activités.

Kejy Aviation offre ainsi les services d'un restaurant, de ravitaillement en carburant pour les avions, d'une boutique d'équipements pour pilotes et un stationnement pour environ 35 aéronefs dont le plus imposant est un Cessna 310. Ses installations sont ouvertes sept jours sur sept de 8h à 19h, la piste restant accessible en tout temps, le service à la clientèle étant prioritaire pour cette entreprise.

Depuis le 1er août 2000, Kejy Aviation a ajouté la formation au pilotage à ses activités. Fort d'un Cessna 152 et de deux instructeurs, l'école dispense la formation au sol et en vol pour l'obtention des licences de loisir, privé, commercial et instructeur en VFR. L'arrivée prochaine d'un Cessna 172 permettra la formation IFR.

L'aéroport de Lachute offre une piste asphaltée IFR de 4000 pieds de longueur sur 100 pieds de largeur, équipée d'un système de lumières ARCAL, un UNICOM pour le contrôle aérien et les communications ainsi qu'une approche aux instruments IFR et l'avitaillement 100LL et Jet B.

MEMBRE ASSOCIE

ARIANE INFORMATION INC.

100-165, rue Jean
Saint-Luc (Québec) J2W 2C8
Tél. : (450) 349-0722
1-866-8ARIANE
Fax : (450) 349-4221
ariane@ariane-info.com
www.ariane-info.com
Mme Hélène Fischer, présidente

Ariane Information est une firme de consultants en aviation fondée en 1993 oeuvrant partout dans le monde principalement pour les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires et les gouvernements.

L'entreprise propose des services de formation, de rédaction technique et d'assistance aux opérations ainsi que du matériel didactique le tout destiné au personnel aérien basé sur les réglementations nationales, telles celles de Transports Canada, et internationales comme celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI (manuels, programmes de formation, entraînement,...).

Ainsi Ariane Information offre des plans d'actions en cas d'urgence, de la formation sur le transport des marchandises dangereuses ; un programme de formation et un manuel sur la sécurité pour les agents de bord ; une formation en techniques de formation pour agents de bord ; une formation avancée d'instructeurs sur la sûreté pour les agents de bord; un programme de sécurité des vols et, des vols confidentiels d'observation. D'ici peu, elle devrait offrir en ligne son cours de formation pour agents de bord.

De plus, cette entreprise distribue des publications et des vidéos d'organisations telles que l'OACI, l'IATA, Transports Canada, Ashgate et l'ONF.

GROUPE d'AVIATION
INNOTECH–EXECAIRE
INNOTECH AVIATION SERVICES INC.
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

PROGRAMME

ÉPARGNEZ 100,00 $ EN VOUS INSCRIVANT À TOUTES LES ACTIVITÉS DU CONGRÈS AVANT LE 16 NOVEMBRE 2001.

NE MANQUEZ PAS L'ÉVÉNEMENT DE L'ANNÉE POUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN QUÉBÉCOIS

LE 26e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

QUI AURA LIEU LES 29 ET 30 NOVEMBRE 2001 À L'HÔTEL LOEWS LE CONCORDE DE QUÉBEC

L'Association québécoise des transporteurs aériens organise ce congrès annuel pour favoriser la communication et les rencontres entre tous les intervenants de cette industrie. Nous vous y attendons en grand nombre!

LE MERCREDI 28 NOVEMBRE 2001

8 h 00	Inscription
9 h 00	Ateliers sectoriels offerts par **COMPOSITE TECHNOLOGY CANADA LTD.** ✈ Brousse ✈ Écoles de pilotage ✈ Hélicoptères ✈ Lignes et nolisement
12 h 00	Dîner-conférence offert par **STANDARD AÉRO** Invité: **L'HONORABLE BENOÎT BOUCHARD**
13 h 30	Remise du trophée « Plein Vol » offert par **G.E. CAPITAL** Présentations techniques offertes par **MARSH CANADA**
14 h 00	Système de gestion de la sécurité, Transports Canada
15 h 45	Comment réduire le temps supplémentaire dans votre entreprise ? Quand un employé doit-il être rémunérer ? Direction travail de Développement des ressources humaines Canada
16 h 15	Assemblée générale annuelle et élection du conseil d'administration de l'AQTA
17 h 00	Cocktail d'ouverture du 26e Congrès annuel de l'AQTA et du Salon d'exposition offert par **NAV CANADA**
19 h 00	Soirée libre

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 2001

7 h 00	Inscription
7 h 30	Déjeuner offert par **PÉTRO T**
9 h 00	Ateliers fonctionnels offerts en collaboration avec **TRANSPORTS CANADA ET NAV CANADA** ✈ Services de la navigation aérienne ✈ Navigabilité aérienne
12 h 00	Dîner offert par **EUROCOPTER CANADA**
13 h 30	Ateliers fonctionnels offerts en collaboration avec **TRANSPORTS CANADA** ✈ Navigabilité aérienne ✈ Aviation commerciale ✈ Licences et formation du personnel
16 h 00	Cocktail de fermeture du Salon d'exposition offert par **AIR NOVA**
17 h 30	Tirage des prix de présence offerts par **AIR INUIT, CANADA 3000, HÔTEL LOEWS LE CONCORDE, LES HÉLICOPTÈRES CANADIENS.**
18 h 00	Fin du 26e Congrès annuel de l'AQTA et fermeture du Salon d'exposition

Nous remercions les commanditaires suivants :
McCARTHY TÉTRAULT pour les pauses-café,
PÉTRO T pour le programme officiel, et
PÉTROLIÈRE IMPÉRIALE LTÉE pour les enseignes de bienvenue.

EXPOSANTS

À VOIR DANS LE SALON D'EXPOSITION

Pendant le 26e Congrès annuel de l'AQTA, les congressistes pourront visiter les kiosques des compagnies suivantes :

ACRO AEROSPACE

AEROSPACE WELDING

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

CENTRE DE SERVICE EXCEL

CESSNA AIRCRAFT COMPANY

COMPOSITE TECHNOLOGY (CANADA)

CRYOTECH DEICING TECHNOLOGY

DIRECTION TRAVAIL DE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES CANADA

ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE

EUROCOPTER CANADA

FLIGHTSAFETY CANADA

HELICOPTER SURVIVAL RESCUE SERVICE

IFR FRANCE

GROUPE D'AVIATION INNOTECH-EXÉCAIRE/PRODUIT SHELL CANADA

LEGGAT AVIATION

MAISON DE PUBLICITÉ INC.

NAV CANADA

NU-TECH ASSOCIATES

PÉTRO T

PRATT & WHITNEY CANADA

SENNHEISER (CANADA)

THABET AVIATION INTERNATIONAL

TRANSPORTS CANADA-AVIATION CIVILE

TUBOQUIP

Le Congrès annuel de l'AQTA regroupe les dirigeants de toute l'industrie du transport aérien au Québec. Profitez de cette occasion unique pour faire connaître vos produits, vos services et votre personnel à tous vos clients actuels et futurs !

Pour louer un emplacement dans le salon d'exposition, contactez Johanne Lemelin au numéro de téléphone (418) 871-4635, télécopieur (418) 871-8189 ou par courrier électronique aqta@qc.aira.com

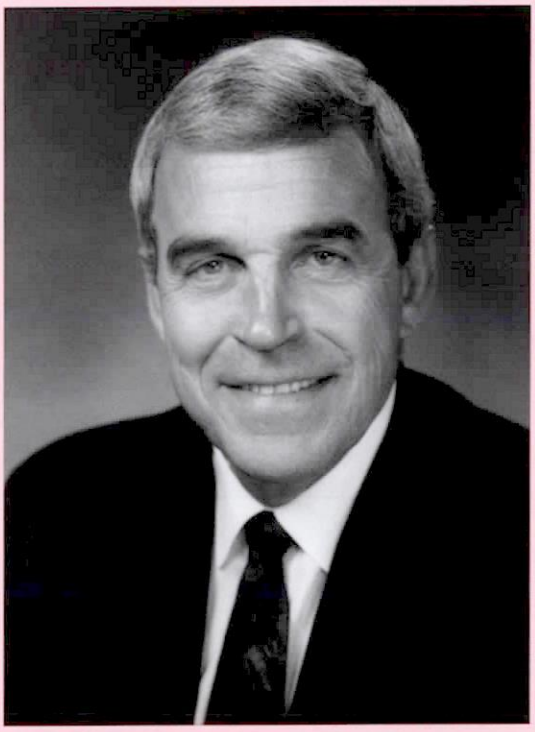
Q-9.

DÎNER-CONFÉRENCE
LE MERCREDI 29 NOVEMBRE 2001
L'HONORABLE BENOÎT BOUCHARD

Originaire d'une des plus belles régions du Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, Monsieur Benoît Bouchard est né à Roberval en 1940. En 1964, il obtient sa licence ès lettres à l'Université Laval à Québec.

Il oeuvre ensuite dans le domaine de l'éducation pendant vingt ans; en tant que dirigeant de diverses maisons d'enseignement secondaire et collégial, il joue un rôle dans la grande réforme de l'éducation au Québec.

En 1984, Monsieur Bouchard amorce sa carrière politique en se faisant élire député à la Chambre des communes et est immédiatement assermenté comme ministre d'État aux Transports, poste qu'il occupera jusqu'en août 1985. Il sera appelé à participer de près à la mise en oeuvre de la déréglementation des transports au Canada.



Puis, il est Secrétaire d'État du Canada pendant quelque temps, avant d'accepter la responsabilité d'un des grands ministères fédéraux, celui de l'Emploi et de l'Immigration où il doit assurer la révision de lois importantes, notamment celles de l'assurance-chômage et du statut de réfugié. Il s'agit d'une époque particulièrement mouvementée par suite de l'arrivée massive sur les côtes canadiennes et dans les aéroports du pays de populations revendiquant le statut de réfugié.

C'est avec plaisir que Monsieur Bouchard retourne au ministère des Transports en mars 1988 où, jusqu'en février 1990, il s'occupera de grands projets comme la révision du réseau ferroviaire de passagers (Via Rail), l'amorce de la privatisation des grands aéroports canadiens, et la création du Bureau de la sécurité des transports dont il parrainera le projet de loi à la Chambre des communes en avril 1989.

En 1990, il se voit confier le ministère de l'Industrie, de la Science et de la Technologie par le premier ministre, et ses principales tâches seront la création d'un réseau de Centres d'excellence universitaires au Canada, l'élaboration d'une politique canadienne y consacrant des fonds, et surtout la mise en place de l'Agence spatiale canadienne à Montréal.

De 1991 à 1993, Monsieur Bouchard est ministre de la Santé nationale et du Bien-être social; ses priorités sont la protection du système de santé au Canada et la lutte contre le tabagisme. Il assumera de plus la reconduction de la Stratégie contre le SIDA, une révision des allocations familiales et l'élaboration d'une politique d'aide à l'enfance.

De 1987 à 1993, Monsieur Bouchard, particulièrement marqué par ses origines québécoises, est l'un des principaux hommes politiques à s'impliquer dans la recherche d'une solution au problème constitutionnel canadien et un promoteur de l'entente du lac Meech. En tant que coprésident du comité constitutionnel en 1991, il travaille en étroite collaboration avec les premiers ministres provinciaux à l'élaboration de l'Entente de Charlottetown et, à titre de leader politique au Québec, il est le seul ministre québécois à assister aux délibérations d'août 1992.

En juin 1993, il est nommé ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Canada en France, l'une des plus grandes missions canadiennes à l'étranger. Monsieur Bouchard est revenu au Canada en juillet 1996 pour occuper le poste du président du Bureau de la sécurité des transports, fonction qu''il a quitté le 31 août 2001 pour une retraite bien méritée.

Monsieur Benoît Bouchard est marié et père de trois garçons.

RAC.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Philippe Cauchi

Photographies :
Claude Mathieu

Pro Aviation Inc. existe grâce à la rencontre de deux hommes aux profils bien différents : un pilote professionnel passionné par l'enseignement et un électronicien, pilote d'hydravion pour son plaisir et friand de technologies de pointe.

Les dirigeants de cette jeune école souhaitent harmoniser l'enseignement, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information, les programmes collégiaux et universitaires ainsi que l'enseignement académique.

En novembre 1998, Michel Saint-Pierre, alors chef instructeur à l'emploi de TransportAir YQB une école de pilotage basée à l'aéroport de Québec, apprend que le propriétaire de l'entreprise, Bertrand Biron, veut cesser ses opérations. Il contacte alors Martin Brandl pour lui offrir d'investir avec lui. Ensemble, ils décident de reprendre l'achalandage de l'école Transportair YQB afin de lancer un centre de formation en pilotage. Ce projet voit le jour en février 1999 avec la création de Pro Aviation. L'entreprise a alors ses locaux au 230 de la 2e Avenue à l'aéroport international Jean-Lesage de

Pro Aviation à St-Hubert

Sainte-Foy et fait l'acquisiton de quatre Diamond Katana DA20 et de deux Cessna 172R, tous des avions flambants neufs, une bonne façon de se distinguer en commençant. En janvier 2000, Pro Aviation emménagea au 710 de la 7e Avenue, toujours à l'aéroport de Québec (à gauche).

PRO AVIATION À ST-HUBERT

Le 1er octobre 2001, Pro Aviation a pris la place d'Aérotaxi basée à l'aéroport de Saint-Hubert. Quatre Katana et deux Cessna 172R utilisés chez Pro Aviation de Québec sont allés à Montréal rejoindre deux Cessna 152 et deux Piper Seminole hérités d'Aérotaxi. Au printemps prochain, chaque base recevra deux Cessna 172R additionnels, millésime 2002.

Le chiffre d'affaires de Pro Aviation qui provient en totalité de la formation en pilotage s'est élevé à 1,2 million de dollars l'an dernier. En 2001, il devrait atteindre 1,6 million. L'ouverture de la succursale à Saint-Hubert permettra probablement de doubler les revenus dans un futur très rapproché.

LA CLIENTÈLE ET LES INSTALLATIONS

Chaque année, Pro Aviation compte une centaine d'élèves dont la moitié se dirige vers une carrière de pilote. L'autre moitié se partage également entre ceux en quête d'un permis de pilote de loisir ou une licence de pilote privée et les Cadets de l'air. Dix pour cent des étudiants proviennent de l'extérieur du Canada, principalement de la France.

Pour accueillir cette clientèle, Pro Aviation possède des installations d'une superficie de 6000 pieds carrés à l'aéroport international Jean-Lesage qui comprennent bureaux, salle de classe, de repos et d'études, répartition et un hangar qu'elle partage avec Héli Express. L'école de Saint-Hubert s'étendent sur environ 5000 pieds carrés. De plus, pendant la belle saison Pro Aviation exploite une base à l'aéroport de Victoriaville afin d'y soutenir les opérations d'un avion et de deux instructeurs.

LES EMPLOYÉS

À Québec, l'entreprise compte entre vingt-cinq et trente-cinq employés selon la saison. Les effectifs de Pro Aviation comprennent : cinq personnes à la répartition, cinq à l'administration et quinze instructeurs. Il est à noter que l'entretien mécanique des appareils est donné en sous-traitance à Québec Air Maintenance et Air Quasar. Les opérations à Saint-Hubert se sont amorcées avec une quinzaine d'employés : trois à la répartition, deux à l'administration et dix instructeurs. À terme, la base de Montréal sera une réplique de celle de Québec. Les personnes clefs de l'entreprise sont : Michel Saint-Pierre, président; Martin Brandl, vice-président et expert en électronique et informatique; Dominique Gautron, directeur de formation; Lorraine Dumont, chef instructrice à Montréal; Vicky Michaud, chef instructrice à Québec; Mélanie Duclos, chef répartitrice (à droite); Pascale Côté (à gauche) et Isabelle Blais, à la comptabilité.

LA FLOTTE AÉRIENNE

La flotte monomoteur de Pro Aviation comprend quatre Cessna 172R 1999 et 2001 équipés de pilotes automatiques et GPS KLN-94 certifiés pour les approches IFR, un Cessna 172M 1975 servant aux opérations satellites et bientôt équipé de flotteurs, ainsi que huit Katana DA20 1999, derniers-nés tout fibre de verre et de carbone de la compagnie autrichienne Diamond, aussi équipés de GPS et utilisés pour les vols solos et VFR. De plus, un Cessna 182RG 1983 est destiné principalement au service de la compagnie. À partir de janvier, il servira pour la formation de licence CPL pilote professionnel intégré. Et, depuis l'an dernier cette école possède deux Cessna 152 1982 munis de GPS pour les vols VFR ce qui facilite le transfert des étudiants venant d'autres écoles. La flotte bimoteur de Pro Aviation compte deux Piper PA-44 Seminole 1979 et 1989 et un Cessna 310 R 1976 qui sont utilisés pour la formation multimoteur et de vol aux instruments. Ce dernier avion permet aux étudiants, de par ses performances proches de celles des appareils utilisés par les transporteurs, de vraiment se démarquer.

Pro Aviation offre à ses élèves l'usage de trois simulateurs de vol, ce qui facilite l'apprentissage de la base du vol aux instruments sans le stress du trafic aérien, tout en permettant aux élèves d'effectuer des économies substantielles. Deux ATC-810, un dans chaque base, offrent aux élèves l'occasion de se familiariser avec le Piper Navaro et le Cessna 310R dont les performances sont proches. Un simulateur Élite est installé à Montréal et, grâce à ses écrans cathodiques en couleurs, il peut simuler les performances de plusieurs types d'aéronefs. Notons que l'achat d'un simulateur Mechtronix est envisagé.

M. Saint-Pierre souligne que l'augmentation de la flotte aérienne se fera par l'acquisition d'avions Cessna, lesquels remportent la préférence des élèves pour leur confort, et de l'École pour leur robustesse et leur haute valeur résiduelle. Ainsi, au printemps prochain, quatre Cessna 172R additionnels seront acquis, soit deux destinés à la base de Québec et deux pour celle de Montréal.

LES PARTENARIATS

La conclusion d'une entente entre Pro Aviation et Aéropro, la plus importante compagnie de nolisement d'avions au Québec, fut annoncée le 1er février 2001. Dans le but de mieux préparer les futurs pilotes à la réalité du marché du travail et les placer en entreprise, les finissants de Pro Aviation peuvent maintenant vivre un stage chez Aéropro. Ils se retrouvent ainsi mis en situation dans l'ensemble des tâches relevant de leur futur métier et ils peuvent mettre en pratique les connaissances acquises lors de leur formation.

Pro Aviation recommande à ses étudiants de suivre une formation d'instructeur. « Cela leur permet de travailler chez nous pendant un an et après 500 heures de vol, de commencer une formation sur bimoteur et vers 1000 heures de vol, d'être recrutés par des firmes comme Aéropro » souligne Michel St-Pierre.

De plus, en février 2001 Pro Aviation et le Cégep de Sainte-Foy annonçaient la conclusion d'une entente par laquelle la formation de pilote professionnel allait être combinée à celle du DEC en techniques administratives. Pendant leur trois ans d'études, en hiver les étudiants ne font que de la théorie et l'été que du vol. L'objectif est de permettre aux futurs pilotes d'obtenir des compétences en administration afin de répondre aux exigences contemporaines de l'industrie de l'aviation. Outre un DEC en techniques administratives, les étudiants détiendront une licence de pilote privé après la première année d'études, une licence de pilote professionnel suite à la deuxième année et d'instructeur lors de leur graduation. Et à partir de janvier 2002, une Attestation d'études collégiales en management de l'aviation sera accessible.

Ce programme permettra aux finissants de détenir une licence de pilote professionnel VFR et d'instructeur, ainsi qu'une attestation collégiale.

Ces deux formations académiques sont nées des demandes des employeurs intéressés par des pilotes de plus en plus scolarisés.

LES RECONNAISSANCES

Pro Aviation a obtenu, en mai 1999, la certification Cessna Pilot Center, un événement d'importance pour cette école de pilotage car son nom apparaît sur le site Internet du constructeur, ce qui lui réfère de nombreux élèves pilotes.

« Une telle reconnaissance ne se mérite qu'au prix d'un audit sérieux mené par Cessna et d'exigences spécifiques au chapitre des appareils, des locaux d'enseignement et des qualifications des instructeurs. De plus, cette certification permet à l'école d'utiliser le système de formation sur informatique de Cessna. » dit M. Brandl. Aux aéroports de Sainte-Foy et de Saint-Hubert, Pro Aviation est la seule école à arborer la bannière Cessna Pilot Center.

De plus, le 1er décembre 1999 lors du congrès annuel de l'AQTA, l'entreprise se vit remettre le Trophée « Plein Vol » décerné à la meilleure école de pilotage au Québec à la vue des résultats obtenus par ses étudiants aux examens écrits et pratiques de Transports Canada.

LES PROJETS

Les forces de l'entreprise, au dire de M. Saint-Pierre, résident dans un enseignement de qualité, un personnel dynamique et d'expérience, une flotte d'avions récents, et pourvus d'équipements modernes, le haut taux de placement des diplômés et le respect de sa clientèle. Toutefois, le président de Pro Aviation reconnaît que la croissance rapide de l'école requiert la prudence.

Prochainement, Pro Aviation voudrait développer le volet de la formation sur flotteurs à l'aide de Cessna 172M. Pour l'instant, cette qualification est donnée en sous-traitance à Aviation Batiscan. L'école commence également à travailler avec des agences de recrutement internationales afin d'attirer plus d'étudiants étrangers.

À plus long terme, les dirigeants de Pro Aviation souhaitent établir une base d'opérations saisonnières dans le sud des États-Unis soit une école dispensant la formation canadienne en territoire américain. De plus, ils aimeraient bâtir un « programme universitaire qui allierait un BAC et une formation de pilote professionnel. Ils pensent que l'industrie du transport aérien devrait s'y impliquer et ils y travaillent activement. Par une telle formule, les compagnies aériennes sélectionneraient à l'avance des candidats qu'elles enverraient suivre une formation complète en pilotage dont les coûts seraient entièrement défrayés.

Les projets ne manquent pas pour ces entrepreneurs, et pour les réaliser, ils n'ont pas hésité à faire appel aux capitaux du Fonds de solidarité de la FTQ qui possède aujourd'hui 30 % de l'entreprise et chacun de ses deux fondateurs, 35 %.

G

710, 7e Avenue
Aéroport International Jean-Lesage
Sainte-Foy (Québec) G2G 2T6
Téléphone : (418) 872-0206
Télécopieur : (418) 872-0207

6050, route de l'Aéroport
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 8Y9
Téléphone : (450) 445-4034
Télécopieur : (450) 445-2634

info@proaviation.net

www.proaviation.net

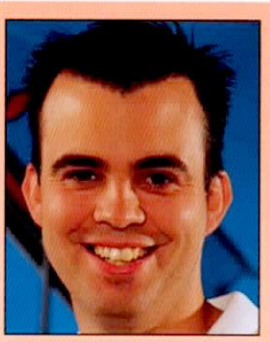
FORMATION AU SOL, EN VOL ET SUR SIMULATEUR POUR L'OBTENTION DE :

- Permis de pilote de loisir, licence de pilote privé, professionnel et de ligne
- Qualification de vol de nuit, aux instruments, VFR OTT et d'instructeur de vol
- Qualification de type d'aéronef sur roues, sur flotteurs et multimoteurs

FLOTTE AÉRIENNE :

- Cessna 152, 172, 182, 310
- Diamond Katana et Piper PA-44 Seminole
- Simulateurs de vol ATC-810 et Élite

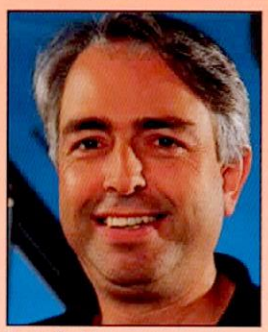
PORTRAIT DES GENS



Michel Saint-Pierre
Président

Michel Saint-Pierre est né à Victoriaville le 26 octobre 1971. Il connait une jeunesse empreinte de musique, sa mère étant elle-même musicienne. Il suit des cours de flûte traversière et de contrebasse, joue de la batterie et du piano en plus de chanter du Peter Gabriel lors des spectacles de fin d'année. Il s'inscrit au Cégep de Victoriaville en administration tout en suivant des cours de pilotage. Il décroche sa licence de pilote privé en 1988 sur Piper 140. Deux ans plus tard, il obtient sa licence commerciale sur Cessna 172 chez Nadeau Air Services de Trois-Rivières et travaille en même temps comme répartiteur. À la fin 1990, il acquiert sa licence d'instructeur chez Aviaplus, une école de pilotage de Victoriaville créée par Lorraine Dumont, l'actuel chef instructeur de Pro Aviation. De 1992 à 1993, Michel Saint-Pierre fait de la patrouille de feu pour le compte de Max Aviation à Trois-Rivières et Maniwaki. En 1993, il réussit ses qualifications sur multimoteurs et de vol aux instruments au Centre québécois de formation aéronautique, CQFA, puis il œuvre en tant que pilote et instructeur de vol chez Aviaplus avant d'occuper un poste de technicien analyste à Transports Canada de Dorval. En 1994, il fonde une école de pilotage à Victoriaville avec sa conjointe Sophie, Pro Aviation inc, qu'il opère jusqu'en 1996. Chez TransportAir YBQ, il obtient en 1997 sa qualification d'instructeur de classe 1 puis de classe 2 et sa licence de pilote de ligne en 1998. Il devient chef pilote au sein de cette entreprise en 1998 et la quitte en août pour joindre les rangs d'Inter-Canadien. Le transporteur régional renonçant à de nouveaux recrutements, M. Saint-Pierre se retrouve sans emploi et songe alors à lancer sa propre compagnie avec Martin Brandl. En février 1999, Pro Aviation voit le jour pratiquement en même que son fils, Olivier qui a maintenant 2 ans. De son union avec sa femme Sophie, est né également Zoé qui a 3 mois.

Au moment du lancement de Pro Aviation, M. Saint-Pierre voulait se donner dix ans dans la formation de pilote. Il reste toujours attiré par le vol de ligne. Pour l'instant, son but est la croissance de son entreprise.

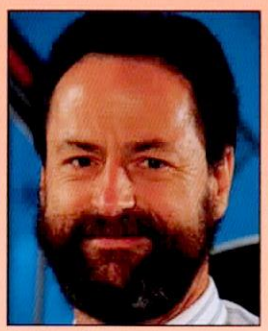


Martin Brandl
Vice-président

À l'Ile d'Orléans naît Martin Brandl le 24 juillet 1954, troisième enfant d'une famille de dix. Après deux ans de formation en sciences pures au Cégep F.X. Garneau en 1975, il interrompt ses études question de se ressourcer financièrement pour éventuellement entrer à l'université en génie électrique. En 1979, il fonde avec trois associés une station de radio à Québec, le FM-93 CJMF-FM qui sera vendue au Groupe COGECO à l'été 1987 mais il y demeurera directeur technique jusqu'en 1994. Puis, il se lance dans le domaine de la vidéo avec deux centres de location. Finalement, en février 1999 il fonde Pro Aviation avec Michel Saint-Pierre qu'il a connu par l'entremise d'autres pilotes.

C'est en 1986 que M. Brandl a obtenu sa licence de pilote privé avec annotation vol de nuit et hydravion, chez TransportAir. Un an et demi après, il achète un Cessna 206 qu'il a complètement fait refaire et équipé de flotteurs amphibies. Lui, qui ne vole essentiellement que pour son plaisir, a cumulé environ 1000 heures sur son hydravion garé sur le rivage de l'Ile d'Orléans tout à côté de son domicile. Il s'en sert pour s'évader de la vie quotidienne et visiter les régions sauvages du Québec. Ce qu'il affectionne particulièrement est : « En compagnie de mon amie, trouver un beau lac isolé avec une petite plage de sable, y amerrir, et monter une tente pour quelques jours de plein-air. »

Par ses connaissances techniques et en tant que vice-président de Pro Aviation, M. Brandl se charge de superviser l'entretien mécanique des aéronefs, des équipements avioniques, en plus de veiller aux bonnes relations avec les fournisseurs. Il a aussi conçu les installations informatiques de l'entreprise. Actuellement, il partage son temps entre le bureau de Québec et celui de Montréal. Une de ses priorités est de s'assurer, en travaillant étroitement avec son associé, Michel Saint-Pierre, et toute l'équipe de Pro Aviation, de la croissance rapide de l'école de St-Hubert. Son projet ultime est l'ouverture, peut-être un jour, d'une troisième succursale de Pro Aviation dans le sud des États-Unis, afin de pouvoir profiter des excellentes conditions de vol y prévalant à longueur d'année.

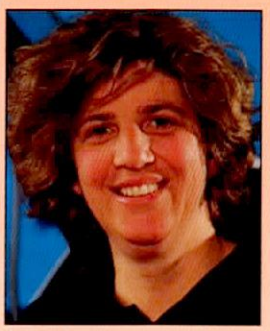


Dominique Gautron
Directeur de formation

Cet ancien adepte du « 100 mètres » et de l'athlétisme, qui s'est rendu jusqu'à la porte de compétitions internationales, est né en février 1952 à Douvres-la-Délivrande en France. Il entame en 1974 une carrière d'enseignement en éducation physique, mais l'aviation l'intéresse. Il obtient donc son brevet de pilote privé à l'Aéroclub de La Baule en France en 1980. Puis, en quête de changement, il quitte son pays et vient s'installer au Québec en 1990. Pendant trois ans, il obtient chez Aérotaxi de Saint-Hubert, en rafale son brevet de pilote professionnel, de ligne, d'instructeur de classe 4, 3, 2 et ses qualifications VFR, IFR, et multimoteur en volant sur Cessna 152, 172, Beech Duchess et Piper Aztec. À l'heure actuelle, il cumule quelques 2000 heures de vol sur Diamond Katana, Cessna 152 et 172 et Piper Warrior, Aztec et Seminole.

Dès l'obtention de sa licence d'instructeur en mars 1991 et ce, jusqu'en septembre 1996, il enseigne chez Aérotaxi. En juin 1996, il devient directeur du CESPA, le Collège d'enseignement supérieur en pilotage d'aéronefs, un montage collégial entre Aérotaxi et le ministère de l'Éducation du Québec afin de réaliser et de mettre en œuvre un nouveau programme d'Attestation d'études collégiales. Poursuivant sa formation, en 1994, il réussit les examens théoriques de pilote de ligne, SAMRA et SARON. En juillet 1998, il lance une entreprise autonome de formation en informatique, Formapro, et en décembre 1999, il se joint à Pro Aviation au poste de directeur de formation. Responsable chez cette école de la formation, M. Gautron voit aussi à l'implantation du nouveau programme de licence intégrée pour pilote professionnel. « Tout me plait dans mon emploi » affirme-t-il, « car Pro Aviation est en pleine croissance et il y a beaucoup de choses à construire. »

M. Gautron se définit comme un *Workcolic*. La voile et le ski de fond sont ses deux loisirs, bien qu'il adore jouer sur *Flight Simulator*. Avec sa compagne, Catherine Lebossé, il a deux filles, Jeanne et Marie qui ont respectivement six ans et trois ans et demi.



Lorraine Dumont
Chef instructrice
St-Hubert

Amatrice de grand air et de canoë kayak, Lorraine Dumont est née à Trois-Rivières, le 25 mai 1956. Elle a suivi sa formation de pilote privé, puis commercial monomoteur VFR à *Saint-Hubert* au *Montreal Flying Club* de 1979 à 1981. Devant sa passion évidente pour l'enseignement, son compagnon, lui-même pilote de ligne, lui suggère de se concentrer sur la formation. Ce qu'elle fait.

Elle décroche alors sa licence d'instructrice classe 4 chez Dymanair en 1986 à Saint-Jean-sur-le-Richelieu. De 1986 à 1989, elle travaille pour Nadeau Air Services en tant qu'instructrice classe 3 puis classe 2 avant de devenir chef instructrice. Elle dirige de 1990 à 1995 sa propre école de pilotage, Aviaplus, établie à Victoriaville, qu'elle vend ultérieurement à Michel Saint-Pierre pour qui elle travaille présentement. Elle y sera présidente, chef pilote, instructrice classe 1 et coordonnatrice de la maintenance.

Fatiguée du commerce qu'elle possède, Lorraine Dumont se cherche un nouveau défi. Elle occupe alors les fonctions de chef instructrice et directrice pédagogique chez Aérotaxi, de 1996 à 2001. En février 2001, elle joint les rangs de Pro Aviation en tant que chef instructrice Elle est annotée sur Cessna 152, 172, 210, Katana DA-20, Piper Seminole, Arrow et Cherokee, et elle a accumulé plus de 13000 heures de vol.

Une journée typique pour madame Dumont commence vers 7 h 30 afin de veiller à la mise en route des avions. Elle aide à la préparation des aéronefs et s'assure de la présence des instructeurs. À l'automne 2001, elle assumera les mêmes responsabilités dans la nouvelle base de Pro Aviation à Montréal.

Elle supervise actuellement treize instructeurs au niveau de la formation en vol ainsi que théorique. Avec Dominique Gautron, elle rencontre les clients potentiels. Madame Dumont réserve l'après-midi aux prétests en vol et aux évaluations des étudiants, ainsi qu'aux communications avec Transports Canada. Bien qu'elle quitte le bureau vers 16h, son travail n'est pas tout à fait terminé. Pendant la soirée, les instructeurs se rapportent à elle par téléphone afin de l'informer de leurs envolées. La standardisation de l'instruction se veut un de ses principaux projets. Ainsi, Pro Aviation a mis sur pied un système de fiches d'envolée qui l'aidera à atteindre son but.

Ayant vu le jour à Saint-Germain de Kamouraska, le 26 décembre 1977, Vicky Michaud joint les Cadets de l'air durant ses études secondaires. Après une année d'études collégiales en sciences de la nature au Cégep de Lévis, elle s'inscrit au Centre de formation en transport de Charlesbourg et obtient en 1997 un D.E.P. en information aérienne.

Vicky Michaud
Chef instructrice
Québec

De septembre 1997 à avril 2001, madame Michaud enseigne dans ce domaine à la Commission scolaire des Premières Seigneuries. L'année suivante, elle réussit les deux examens de régulateur de vol de Transports Canada.

Inscrite dès 1995 chez TransportAir YQB de Québec, elle obtient en 1998 son brevet de pilote professionnel et sa qualification d'instructrice de vol aux commandes de Cessna 152 et 172.

En 1999, elle décroche les qualifications multimoteurs et de vol aux instruments chez Pro Aviation et en 2001, celle d'instructrice de vol de classe 2 et elle réussit les examens théoriques de pilote de ligne, SAMRA et SARON.

Instructrice de vol chez TransportAir YQB puis chez Pro Aviation depuis avril 1998, madame Michaud occupe depuis le 8 octobre 2001, le poste de chef instructrice de la base de Québec de Pro Aviation.

Avec 1200 heures de vol à son actif, elle pilote des Katana, Cessna 152, 172, 310R. Sa préférence va au Cessna 310R pour sa puissance et sa maniabilité.

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

CERTAINS HÉLICOPTÉRISTES PARLENT DU FUTUR; NOUS EN PRENONS DÉJÀ DES COMMANDES.

PREMIER VOL – ÉTÉ 2001;
PREMIÈRE LIVRAISON – 2003.

Le nouveau Bell Agusta 609 décolle et atterrit comme un hélicoptère mais vole comme un avion! Certains disent que c'est un prodige de technologie. Nous l'appelons le vol du futur!

Même si on ne peut prédire l'avenir, nous savons comment nous y rendre. Ayant 2 fois plus d'autonomie de vol et étant 2 fois plus rapide qu'un hélicoptère conventionnel, le nouveau modèle Bell Agusta 609 va complètement changer votre façon de voyager. Si vous espériez un nouveau moyen de transport aérien, regardez bien, le futur est arrivé!

Pour de plus amples informations s'adresser au 12 800 rue de l'Avenir, Mirabel (Québec) Canada, J7J 1R4, ou appeler le (450) 437-2729, ou visiter notre site Internet : www.bellhelicopter.textron.com

Bell Helicopter TEXTRON
Une division de Textron Canada ltée

©1997 Bell® Helicopter Textron Inc., all rights reserved.

Photo : Hartzwell

Le manufacturier d'hélices de Piqua dans l'Ohio offrira prochainement une hélice à trois pales de 78 pouces à pas constant pour retrofit sur Piper Cherokee 235. Au prix de 7500 dollars américains, ce kit permet une augmentation des performances de l'appareil et l'accroissement de sa garde au sol.

Hartzell offre un programme de modification pour une grande gamme d'avions Beech, Cessna, Money, Piper et EADS SOCATA. Plus d'informations sont disponibles à www.hartzellprop.com.

Un premier exemplaire de l'hélicoptère utilitaire **Kaman K-MAX** a dépassé les dix milles heures de vol. Il est en service depuis mai 1996 pour une entreprise de soutien à l'industrie forestière de l'Oregon, Woody Contracting.

Cet hélicoptère exceptionnel par sa conception est conçu exclusivement pour le transport en élingue et très apprécié dans le domaine de l'industrie forestière, de l'installation de pipelines et d'édification de pylônes électriques.

Bombardier discuterait avec ses clients du développement d'une version raccourcie du CRJ700 comme successeur au CRJ200. Ce nouvel appareil, essentiellement une version 50 places du CRJ700, offrirait des performances et un rayon d'action augmentés et des coûts d'opérations inférieurs découlant d'une communauté des versions.

Bombardier pourrait même alors utiliser une même chaîne de montage pour l'assemblage des Regional Jet de 50, 70 et 90 places. Le CRJ200 n'a un taux de communauté que de 30% avec les séries CRJ700 et CRJ900. Il faut aussi rappeler que le conception du CRJ200 a une douzaine d'années et que ce même avion a été extrapolé à partir du Challenger conçu dans le milieu des années 1970.

Le gouvernement du Québec a cessé depuis le 6 août de verser la subvention de cent milles dollars accordée au **Centre de nolisement aérien du Québec** pour l'organisation de navettes aériennes quotidiennes entre Baie-Comeau et Québec. Cette somme visait à aider cette entreprise jusqu'au 19 octobre à répondre au vide laissé par la faillite de Régionnair.

Depuis le 22 juillet, **Pascan Aviation** de Québec assure une liaison quotidienne en Pilatus PC12 entre Québec et la Côte-Nord sans le versement d'aucune subvention. Dans ce contexte, afin de ne pas créer de concurrence déloyale, Québec a décidé d'interrompre sa subvention.

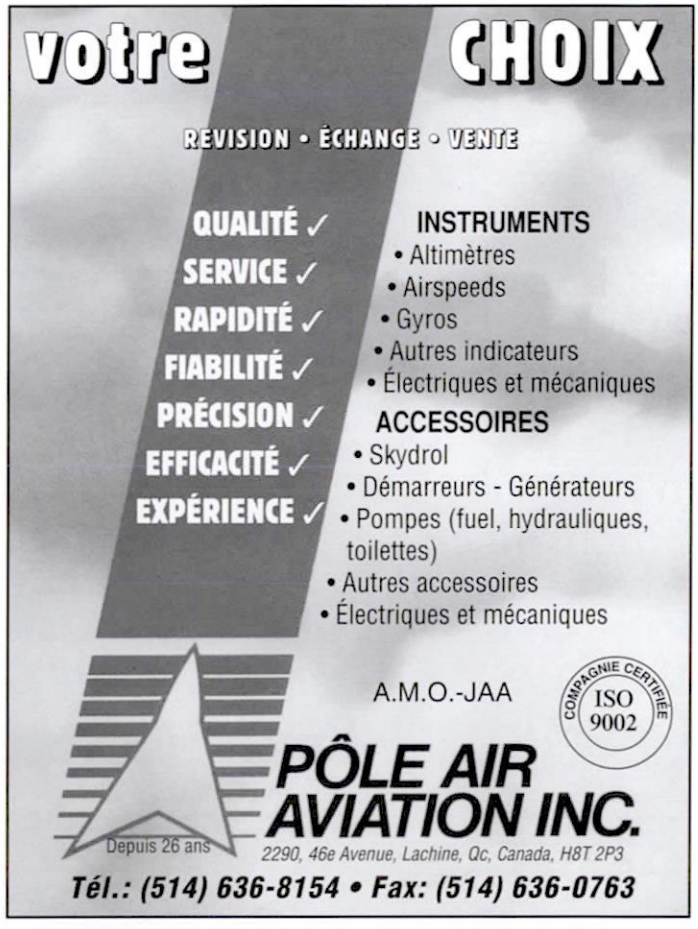
Le transporteur de Trois-Rivières **Héli-Max,** fondé par Wilfred Hamel et Gerry Duykers le 7 août 1976, fête son vingt-cinquième anniversaire cette année.

Spécialisée dans le soutien à l'exploration minière et pétrolière ainsi qu'à la construction et à l'entretien de lignes de transport électrique, l'entreprise montre une préférence pour les produits Hughes devenu McDonnell Douglas. Héli-Max aligne ainsi 7 MD500D dont deux acquis récemment; et 1 MD500E. Trois Eurocopter Astar 350 BA complètent la flotte.

En plus de sa base principale trifluvienne, Héli-Max a des installations à la grandeur du continent : au Québec à Val d'Or et à LG4; en Ontario, à Marathon; en Alberta à Springbox ainsi qu'au Colorado aux États-Unis. Wilfred Hamel, toujours à la tête d'Héli-Max, compte sur de trente à soixante employés selon la saison et les contrats.

Divers délais et les contrecoups des évènements du 11 septembre poussent **Air Québec**, la société aérienne qui voulait remplacer la défunte Régionnair, à reporter le début de ses activités au printemps 2002.

Jacques Blouin, responsable du projet, avoue avoir sous-estimé les exigences que requiert la certification, la mise en place d'une billetterie et d'un système de réservations. Air Québec prévoit relier la Côte-Nord, la Gaspésie et les Iles-de-la-Madeleine à Montréal et Québec avec deux Embraer EMB-120 Brasilia de 30 places.



L'INCONTOURNABLE RÉALITÉ ÉCONOMIQUE : LES LICENCIEMENTS

En ces temps plutôt difficiles pour les secteurs très intégrés de l'aérospatiale, l'aéronautique et du transport aérien, il nous est apparu utile de porter à l'attention des lecteurs les principales règles en vigueur en matière de licenciements collectifs et individuels.

Juridiction fédérale : Le Code canadien du travail prescrit qu'avant de procéder au licenciement, simultané ou échelonné sur au plus quatre semaines, de cinquante employés ou plus d'un même établissement, l'employeur doit en aviser le ministre du Travail par écrit au moins seize semaines à l'avance. Il s'agit d'un avis détaillé et dont des copies doivent être transmises notamment et, le cas échéant, au syndicat. En plus de devoir coopérer avec la Commission de l'assurance-emploi, l'employeur doit procéder à la constitution d'un comité mixte de planification visant, entre autres, à faciliter le réemploi des employés touchés et dont certains désaccords peuvent être tranchés par un arbitre. Les employés saisonniers ou véritables occasionnels sont exclus du calcul des effectifs.

N'est pas assimilée à un licenciement, entres autres, la mise à pied découlant d'une grève ou d'un lock-out, celle d'une durée de trois mois ou moins, lorsque des droits de rappel à l'expiration d'une période de six mois seront exercés ou que ces droits existent en vertu d'une convention collective et que la mise à pied n'excède pas douze mois.

Pour les licenciements individuels, et sous réserve des mêmes exceptions mentionnées plus haut, les employés justifiant de trois mois de service ont droit à un préavis de deux semaines ou à une indemnité en tenant lieu. Et, ceux ayant douze mois de service ont droit à une indemnité de départ équivalant au plus élevé des montants entre deux jours de salaire régulier par année de service ou cinq jours.

Juridiction provinciale : La Loi sur la formation et la qualification professionnelle de la main-d'œuvre prévoit qu'avant de procéder à un licenciement, simultané ou s'échelonnant sur au plus deux mois, d'au moins dix salariés, l'employeur doit en aviser le ministre du Travail par écrit au moins deux mois (10 à 99 salariés), trois mois (100 à 299 salariés) et quatre mois (300 salariés et plus) à l'avance. Les entreprises saisonnières ou intermittentes en sont exclues. En cas de force majeure ou d'un événement imprévu, l'avis doit être donné aussitôt que possible. Cet avis est détaillé et l'employeur peut être convié à constituer un comité de reclassement aussi en vue du réemploi des licenciés. Cet avis n'est pas nécessaire si la mise à pied est de moins de six mois.

Au niveau individuel, la Loi sur les normes du travail prévoit que le salarié ayant trois mois de service et qui est employé pour une durée indéterminée a droit à un préavis écrit (ou une indemnité en tenant lieu) d'une semaine s'il a moins d'un an de service, de deux semaines (1 à 5 ans), de quatre semaines (5 à 10) ou de huit semaines (10 ans et plus). Le salarié syndiqué qui possède un droit de rappel ne reçoit cette indemnité que s'il n'est pas rappelé douze mois plus tard. Un cas fortuit (ou force majeure) libère l'employeur de ces obligations.

Tout ce qui précède ne constitue que le minimum prévu dans des lois particulières. Le Code civil du Québec continue de s'appliquer, notamment aux cadres intermédiaires et supérieurs, lesquels ont droit, même lorsque leur fin d'emploi intervient pour des motifs économiques, à un délai-congé raisonnable ou une indemnité compensatrice en tenant lieu. Ce délai-congé tient compte, notamment, de la nature de l'emploi, des circonstances particulières de l'embauche, des circonstances dans lesquelles il s'exerce ainsi que la durée des services de l'employé. Même au Québec, on assiste maintenant à des indemnités complètes pouvant aller jusqu'à dix-huit mois de rémunération globale.

Il ne s'agit là que des règles d'application générale. En matière de licenciements, chaque cas en est un d'espèce et il faut bien se garder d'appliquer, sous forme de « recette toute faite d'avance » les modèles empruntés d'entreprises ou secteurs étrangers à votre environnement d'affaires. Et, les contrats individuels d'emploi ou les conventions collectives peuvent affecter les droits et obligations des parties en ces matières.

Par Me Luc Beaulieu, associé, Ogilvy Renault, spécialiste en droit fédéral du travail et de l'emploi, tél. : (514) 847-4428

Nu-Tech Associates
SERVICE TECHNIQUE D'AÉRONEF
OMA 34-93, JAA 7071

INSPECTION
RÉPARATION
RÉVISION

ROUE
Inspection mineure - Révision générale -Assemblage

FREIN
Réparation mineure - Révision générale

TRAIN D'ATTERRISSAGE
Réparation mineure - Révision générale

ÉQUIPEMENT DE SURVIE
Réparation mineure - Révision générale
Gilet de sauvetage
Radeau de sauvetage
Chute d'évacuation
Trousse de survie

INTÉRIEUR D'AÉRONEF
FINITION GÉNÉRALE
RÉVISION DE SIÈGE ET REMBOURRAGE
RÉPARATION DE PANNEAU INTÉRIEUR
RÉPARATION - MODIFICATION D'UNITÉ INTÉRIEUR

Rudy Beck et Denis Major
9501, avenue Ryan, Dorval (Québec), H9P 1A2
Tél. : (514) 636-8809, Téléc. : (514) 636-9771
www.nutechassociates.com

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

NORMES OPÉRATIONNELLES POUR LES VOLS MONOPILOTE

Contre l'avis unanime des représentants de l'industrie, la direction de l'Aviation commerciale et affaires (AC&A) de Transports Canada à Ottawa, imposera aux opérations commerciales avec un seul pilote des procédures opérationnelles normalisées (Single Pilot SOPs). Ainsi, à moins d'un changement de dernière minute, les opérateurs d'aéronefs qui doivent se conformer aux normes 703 et 704 et qui effectuent des vols avec un pilote devront bientôt développer un manuel des Procédures opérationnelles normalisées et en garder une copie à bord des hélicoptères, avions de brousse et tous autres aéronefs opérés commercialement.

Nous avons eu beau souligner qu'un pilote seul ne pouvait pas consulter un tel manuel en vol mais AC&A n'a rien voulu entendre. Il revient donc aux opérateurs de faire valoir leur opinion lors du Congrès annuel de l'AQTA qui aura lieu les 28 et 29 novembre 2001. Ce sera notre dernière chance d'intervenir en espérant prévenir l'imposition d'un autre manuel aussi inutile que lourd à créer et embarrassant à entretenir.

PIÈCES FABRIQUÉES SOUS AUTORISATION

Contrairement aux américains et jusqu'à maintenant, les pièces fabriquées sous autorisation canadienne (PMA) pour un aéronef certifié à l'origine par Transports Canada devaient apparaître sur la liste des pièces publiée par le manufacturier de l'aéronef.

Ainsi pendant six ans et sans que quiconque s'en rende vraiment compte, plusieurs PMA utilisées sur les hélicoptères Bell 206 depuis deux décennies étaient en fait non conformes à la loi canadienne depuis 1995. Ces mêmes pièces étaient tout à fait corrects, tant que le certificat d'origine du Jet Ranger était sous le contrôle des américains. Cependant, le certificat de type du Bell 206 est tombé sous la régie de Transports Canada en 1995.

La bonne nouvelle est que Transports Canada harmonisera ses normes avec celles des États-Unis durant l'automne 2001. Cette décision est d'ailleurs officielle. Ayant passé toutes les étapes de consultation du CCRAC avec succès, il ne reste plus qu'à publier cette nouvelle norme pour qu'elle entre en vigueur. Alors nous n'aurons plus à recevoir l'approbation du manufacturier de l'aéronef pour obtenir la certification des PMA et cela que le certificat de type d'origine soit canadien ou américain. Cette décision concerne, entre autres, les CL 415/604, le Katana, les Bell 206, 412 et 427.

DÉROGATIONS POUR LES PORTES DES POSTES DE PILOTAGE

Pour permettre la modification rapide des portes en vue de décourager ou retarder l'accès non autorisé dans les postes de pilotage, Transports Canada publira des dérogations à plusieurs RAC opérationnels et de navigabilité affairant aux aéronefs certifiés pour le transport de plus de 19 passagers.

Ces dérogations permettront, entre autres, la signature du retour en service en attendant l'arrivée des données approuvées; l'amendement des manuels afin d'inclure les procédures de sécurité et d'urgence reliées au nouveau dispositif de sûreté et cela sans l'approbation au préalable du ministre; et la certification des portes des postes de pilotage par un manufacturier sans recourir à des données approuvées.

Cependant, plusieurs conditions appliquent à cet effet. Pour les connaître vous pouvez consulter la dérogation datée du 9 octobre 2001 qui s'applique aux sous-sections 571.06 (1), 705.134, 705.135, 705.137, 705.138 et 705.139 du RAC ainsi que 561.305 et 561.307 du Manuel de navigabilité.

BASES SECONDAIRES À L'ÉTRANGER

Une lecture rapide de la réglementation et des normes relatives aux opérations à l'étranger peut aboutir à la conclusion qu'aussitôt qu'un opérateur fait régulièrement des affaires à l'étranger, il doit y ouvrir une base secondaire et cela à chaque endroit où il travaille plus de 21 jours. Mais la question n'est pas si simple.

Selon le RAC 701.01, une « base secondaire » se définie par « un endroit où se trouve des aéronefs et du personnel d'un exploitant aérien et à partir duquel le contrôle d'exploitation est effectué conformément au système de contrôle d'exploitation de l'exploitant aérien » (emphase ajoutée).

Alors, l'exercice d'un « contrôle d'exploitation » à un « endroit » donné à l'extérieur du Canada est une condition *sine qua non* à l'obligation d'ouvrir une « base secondaire ». Puisque c'est l'opérateur qui décide du lieu d'exercice du contrôle d'exploitation, c'est en effet à lui que revient la décision d'établir une « base secondaire » ou non.

Quant à la norme canadienne d'opération commerciale (NCOC) 720.08, elle semble imposer l'obligation d'établir une « base secondaire » lorsqu'on opère à l'étranger plus de 21 jours. Cependant, une telle interprétation de la norme la place en contradiction avec la définition réglementaire d'une « base secondaire ». Dans bien des cas, elle contredit aussi le bon sens commun.

Cette mesure est relativement inoffensive quand on opère d'un endroit fixe. Mais quand est-il des opérations étrangères qui se promènent de gauche à droite pendant des mois, sinon des années ? Pour les opérations itinérantes l'établissement d'une « base secondaire » s'avère non seulement lourd et coûteux mais inutile, voire même impossible.

D'une part, bien qu'un aéronef et du personnel itinérant peuvent opérer à l'étranger plus de 21 jours, ils ne sont pas nécessairement installés à un « endroit » précis. Par ailleurs, les systèmes de contrôle ne se positionnent pas nécessairement à l'étranger. Ceux de type C & D, délèguent le contrôle au pilote et « l'endroit » d'où celui-ci exerce le contrôle change constamment d'un lieu à un autre sur une base quotidienne. Du moins, on espère que le pilote se promènera et beaucoup.

En outre, dans bien des opérations spécialisées, le pilote ne revient pas souvent à la même place d'une journée à l'autre et encore moins pour 21 jours consécutifs. À quel « endroit » fixer une « base secondaire » dans un pareil cas ? Alors donc, établir une « base secondaire » à l'étranger s'avère un pensez-y bien, plutôt qu'une obligation ferme.

PROGRAMME DE SÉCURITÉ DES VOLS

Par Mme Hélène Fischer, consultante en aviation et présidente d'Ariane Information.

Suite aux attentats perpétrés aux États-Unis, depuis le 11 septembre dernier toute une série de mesures de sécurité ont été renforcées par les gouvernements.

Plusieurs compagnies aériennes, ont établi un programme de sécurité des vols, basé sur les réglementations nationale (Transports Canada) et internationale (OACI), consistant en une multitude d'activités impliquant les compétences et les techniques requises. Bien implantées, ces activités ne devraient pas seulement augmenter les niveaux de sécurité aérienne, mais aussi améliorer l'efficacité opérationnelle de la compagnie aérienne. Ceci est fait au travers d'une détection systématique et une analyse des menaces sur la sécurité aérienne. De plus, l'information nécessaire est fournie au département de direction afin de développer et implanter des actions préventives pour ainsi éviter des accidents.

Les éléments suivants doivent faire partie du programme de la sécurité aérienne d'une compagnie aérienne et être décrits dans les manuels pertinents :

- Plan de direction de la compagnie aérienne (sécurité aérienne)
- Qualifications, responsabilités et formation du personnel de sécurité aérienne
- Gestion des incidents
- Comité de sécurité aérienne
- Plan d'urgence
- Éducation en communication et sécurité
- Système d'identification des dangers
- Base de données d'incident/accident

Les compagnies aériennes sont responsables de faire respecter les réglementations de Transports Canada sur la sécurité aérienne. Tous ceux qui n'obéissent pas aux règles, non seulement se mettent en danger mais aussi mettent en danger tous les autres, et peuvent être en bris des lois applicables et peuvent être sujet à des pénalités légales.

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

Ariane Information
www.ariane-info.com
« VOTRE TRANQUILLITÉ D'ESPRIT »

Programmes de formation • Publications • Vidéos • Formation

Marchandises dangereuses, sécurité, CRM, facteurs humains, sûreté, CFIT, survie, premiers soins, dégivrage/antigivrage, gestion des risques, opérations, combat de feu, et plus…

ariane@ariane-info.com • www.ariane-info.com
Tél. : (450) 349-0722 • Télé. : (866) 8ARIANE

AERO MOTEUR INC.
Atelier moteur
Yves Mongrain
directeur

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

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

PIÈCES D'AVIONS

Jetset *aerospaciale*

YVAN DUPUIS
Tél : (514) 344-5521 • Télécopieur : (514) 344-5524
Sita : YUL ZGXD • Courriel : jetsett@total.net
4100 rue Seré, Ville St-Laurent (Québec) H4T 1A6

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@sprint.ca

Photo : Bell Helicopter Textron

L'assemblage du premier prototype du **BA609**, le premier « Tiltrotor » ou convertible civil, se termine à l'usine de Bell à Arlington au Texas. Son premier vol devrait survenir d'ici la fin de l'année 2001. Trois autres prototypes devraient joindre le programme de certification et les premières livraisons commerciales devraient commencer en 2004.

Pour le moment, Bell et Agusta, les deux partenaires de ce programme révolutionnaire, ont enregistré 80 commandes émanant de 42 clients situés dans 18 pays.

Dans un tout autre ordre d'idée, **Bell Helicopters Textron** ainsi que sa filiale canadienne n'échappent pas aux contrecoups des évènements du 11 septembre.

La firme texane a annoncé la suppression de 2 500 employés dont près de 300 concernant l'usine de Saint-Janvier en banlieue nord de Montréal

Le prototype du plus gros avion d'affaires de la famille Raytheon, le **Hawker Horizon**, a réalisé son premier vol le 11 août dernier de l'aéroport de Wichita au Kansas.

Un tiers plus grand que le Hawker 800XP, l'Horizon a un fuselage fabriqué comme celui du Hawker Premier, soit en deux parties et entièrement de matériaux composites. Il est équipé d'une avionique Honeywell Primus et de deux réacteurs Pratt & Whitney Canada PW308A.

L'appareil aura une autonomie IFR de 6296 kilomètres à la vitesse de Mach 0.82 ce qui lui permettra de traverser le continent américain même avec un fort vent traversier. Il pourra relier Londres à New York ou Tokyo à Honolulu.

Le carnet de commande du Hawker Horizon s'élève à 150 unités au coût unitaire de 16,85 millions de dollars américains.

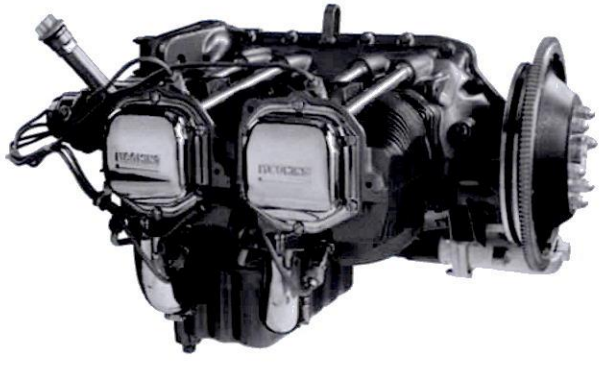
Le **Centre technologique en aérospatiale**, le CTA, de Saint-Hubert, un organisme à but non lucratif vient de faire l'acquisition d'une machine Machino Modèle A88e. Très performant, ce centre d'usinage haute vitesse permettra des gains de productivité de 30 à 40%.

Mise à la disposition des PME dès novembre 2001 à des fins d'expérimentation et de recherche, cette machine fut achetée grâce à l'aide du ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie du Québec, celui de Développement économique Canada et Bombardier Aéronautique.

Le 27 juillet dernier, **Textron Lycoming** de Williamsport en Pennsylvanie a livré son 300 000e moteur horizontal opposé qui équipe nombre de mono et bimoteurs à pistons.

Entrée en production en 1938, cette gamme de moteurs Lycoming comprend maintenant des quatre, six et huit cylindres avec des cylindrées de 235, 320, 360, 540, 580 et 720 pouces cubes et d'une puissance s'échelonnant de 115 à 400 chevaux-vapeur.

Photo : Textron Lycoming



La longue saga qui oppose depuis cinq ans devant l'**Organisation mondiale du commerce**, l'OMC, Bombardier et Embraer a connu un tout nouveau rebondissement et cette fois-ci en faveur du constructeur brésilien.

L'OMC a effectivement validé à la fin du mois d'août, la nouvelle version du programme ProEx présenté par le gouvernement brésilien.

Le gouvernement fédéral tout comme la direction de Bombardier qualifiait ProEx III de système de subventions illégales et réclamaient un plafonnement des aides à dix ans comme le stipule les règles de l'Organisation de coopération et de développement économiques, OCDE.

Tout ne s'arrêtera pas ici. Les experts de l'OMC vont maintenant se pencher sur le système d'aide accordé par Ottawa à Bombardier.

Exacerbé par ce tournage en rond, les dirigeants de Fairchild Aerospace, le numéro 3 du transport régional, menace de s'en mêler.

CAE Électronique de Saint-Laurent, un des chefs de file mondiaux dans le domaine des systèmes complets de simulation de vol, a signé en juin dernier une entente avec Airbus Industrie pour la fourniture de matériel de simulation destiné au développement du futur très gros porteur européen, l'A380.

Cette entente comprend la fourniture d'un système visuel mobile CAE Électronique MaxVue et des options pour un système de mouvement de cabine et pour un système visuel de nouvelle génération TROPOS. Ce matériel permettra à Airbus d'évaluer et de tester le fonctionnement prévu de l'A380 de même que de tous autres appareils en développement.

Malgré les temps troubles, Boeing n'en poursuit pas moins le projet d'une famille d'avions transoniques dévoilé en mars 2001 : le **Sonic Cruiser**.

Des groupes de travail ont été formés avec des compagnies aériennes dont American, Continental et Delta. Le 14 septembre, aux lendemains des attentats, Boeing a annoncé le succès des premiers essais en soufflerie à basse et grande vitesse du Sonic Cruiser. Les calculs laissent entendre qu'il pourrait facilement dépasser la vitesse du son ce qui aurait

Vue d'artiste du Sonic Cruiser
Photo : Boeing.

amené une quinzaine de transporteurs à demander à Boeing de transformer le Sonic Cruiser en vrai avion supersonique. L'enjeu pour Boeing est de réaliser avec le concept du Sonic Cruiser un avion qui sous diverses versions remplacera les 737, 757 et 767 tout en révolutionnant le transport aérien ce que ne fera pas l'Airbus A380. Boeing envisage déjà une version cargo devant l'intérêt des entreprises de livraison de courrier et de colis.

Conçu pour voler à Mach 0.98 à une altitude de 45 000 pieds, le Sonic Cruiser dont la mise en service est prévue entre 2006 et 2008 réduirait d'une heure une traversée de l'Amérique du Nord, d'une heure et demie un voyage au-dessus de l'Atlantique et de trois heures un vol transpacifique.

La diminution annoncée de 24% de la capacité des lignes aériennes régionales d'**Air Canada Regional** n'affectera pas les dessertes d'Air Nova entre Montréal et neuf villes du Québec dont Baie-Comeau, Chicoutimi, Gaspé, Rouyn-Noranda et Sept-Îles.

Certains changements seront opérés tel que le redéploiement d'avions : sur les routes les plus achalandées, des Dash 8-100 ou 300 de 37 et 50 places seront exploités; sur celles qui le sont moins des Beechcraft 1900 des 18 passagers. Dès le 4 novembre, les liaisons London-Montréal et Montréal-Portland dans le Maine, seront suspendues. Air Nova connaît à la mi-octobre, une diminution de 20% de son achalandage.

Plus important opérateur d'hélicoptères ambulance au Canada, les **Hélicoptères Canadiens** ont marqué le passage de 80 000 heures de vol sanitaire sans accident.

Les Hélicoptères Canadiens, avec une flotte de douze Sikorsky S76A aménagés en ambulance, effectuent des transports sanitaires pour les gouvernements de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse.

Offrant une très large gamme de services, l'entreprise opère 150 hélicoptères à partir de quinze bases et emploie 750 personnes.

Le 25 septembre dernier a commencé l'audition devant l'**Office des transports du Canada** de la cause de Linda McKay qui veut faire déclarer l'obésité comme un handicap et forcer les transporteurs aériens à accueillir à leur bord les personnes obèses sans exiger de frais supplémentaires.

Elle même obèse, cette professeur de droit a enclenché cette procédure en 1997 après avoir du payer un siège et demi pour monter à bord d'un vol d'Air Canada.

Pour l'instant la loi canadienne des transports laisse aux compagnies aériennes la responsabilité de définir ce qu'est une personne handicapée.

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.

Benoît Bouchard a quitté son poste de président du Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, le 31 août dernier après cinq années à son service. Par intérim, il est remplacé par le capitaine Charles H. Simpson qui a une vaste expérience dans le domaine aérien.

Il est à noter que M. Bouchard sera l'orateur invité au dîner-conférence donné le 28 novembre 2001 lors du prochain Congrès annuel de l'AQTA.

Le transporteur **First Air** a annoncé le 11 septembre l'achat de son premier biturbopropulseur de transport régional européen ATR42-300.

Cet appareil de quarante places aménageable en combi et pouvant utiliser des pistes de gravier sera livré au début de novembre 2001. Il rejoindra les opérations de First Air dans l'ouest arctique en remplacement d'un HS748.

First Air compte mille employés dont 450 en permanence dans le nord et 24 appareils dont six Boeing 727 et trois Boeing 737. ATR, Avions de transport régional, une filiale de EADS et Finmeccanica avec plus de 650 avions livrés depuis 1985 est le numéro un des constructeurs de turbopropulseurs de transport régional.

Pratt & Whitney Canada en partenariat avec Raytheon Aircraft va développer une gamme de réacteurs pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires légère : **le PW625F**, d'une puissance allant de 2 000 à 2 500 livres.

Le démonstrateur de ce moteur devrait tourner au banc avant la fin de l'année et effectuer son premier vol l'an prochain. Le motoriste de Longueuil compte toujours lancer son tout nouveau PW800 l'an prochain dont les essais et évaluations ont donné pleine satisfaction. D'une poussée allant de 10 000 à 20 000 livres, ce moteur vise le marché des avions de transport régionaux de 50 à 100 places ainsi que les gros avions d'affaires, occupé par le CF34 de General Electric. Sa certification est prévue pour 2005.

Par ailleurs, un hélicoptère MD Helicopters MD900 Explorer équipé de deux turbines Pratt & Whitney Canada PW206E a effectué du 4 au 24 septembre dernier un tour du monde complet.

Ayant décollé de Shoreham au Royaume-Uni, l'appareil survola l'Europe, la Russie, le Canada, les États-Unis, le Groenland pour revenir se poser à Shoreham juste à temps pour le Salon Helitech. Les turbines tournèrent 125 heures et ce sans problème pour effectuer ce périple.

Du côté gauche M. Craig Williams, un des représentants de service chez Pratt & Whitney, rencontrait M. Simon Oliphant-Hope pendant son arrêt à Anchorage, Alaska.

Photo : Pratt & Whitney

Le 26 septembre **Bombardier** a fait part de son plan de rationalisation. Au 1er janvier 2002, le couperet tomba sur 3800 emplois dont 2005 à Montréal, 650 à Toronto, 30 à North Bay, 635 aux États-Unis et 480 au Royaume-Uni. 2700 pertes d'emplois s'y ajouteront si d'ici le printemps 2002 le marché ne se redresse pas. Au total, cela représenterait un emploi sur six chez Bombardier Aéronautique.

Pour les employés de Bombardier DeHavilland à Toronto qui assemblent les biturbopropulseurs de transport régional Dash8, les avions d'affaires à ultra long rayon d'action Global Express et construisent des pièces de structure pour le jets d'affaires Learjet 45 et bombardiers d'eau CL415, il s'agit d'une deuxième mauvaise nouvelle. Au début septembre, 450 mises à pieds avaient été annoncées. En tout un emploi sur cinq va disparaître.

Ainsi la production des CRJ2000 de 50 places passera en 2001 de 135 à 120 et en 2202 de 174 à 140. La cadence de production des CRJ700 et CRJ 900 restera inchangée tandis que la production du bombardier d'eau CL415 sera suspendue. Au total, Bombardier livrera de janvier 2001 à janvier 2002, 370 appareils contre 410 prévus initialement.

Par ailleurs, comme annoncé la nouvelle usine d'assemblage des CRJ700 et CRJ900 à Mirabel, fut inaugurée le 22 octobre 2001. La priorité sera donnée aux ouvriers affectés au CRJ200 en surplus pour remplir les nouveaux postes.

Parlant du CRJ900, le premier avion de production a reçu ses ailes le 9 juillet puis ses moteurs un peu plus tard. Son premier vol a eu lieu le 20 octobre 2001 et son entrée en service commercial est prévue pour le premier trimestre 2003.

Presque un an et demi après l'accident au décollage d'un **Concorde** d'Air France à proximité de l'aéroport Paris Charles-De-Gaulles, l'avion supersonique a repris son service commercial le 7 novembre.

Des modifications proposées par EADS et BAE Systems, les descendants des firmes ayant construits les appareils dans les années 1970, l'Aérospatiale et British Aerospace, ont été apportées aux appareils et validées par des essais au sol et en vol menés par Air France et British Airways. Trois grandes modifications seront ainsi intégrées aux douze Concorde encore en service: de nouveaux pneus NZG de Michelin offrant une plus grande résistance à l'endommagement; le renforcement puis le placement dans une gaine d'acier des câbles électriques situés dans les puits des trains d'atterrissage; et le revêtement de la surface inférieure des réservoirs de carburant des ailes par une couche de kevlar.

Le magazine américain **Professional Pilot** publia dans son édition du mois de mai 2001, le classement des meilleurs *Fixed Base Operators* (FBO) par zones géographiques réalisé par l'envoi de questionnaires détaillés à ses lecteurs.

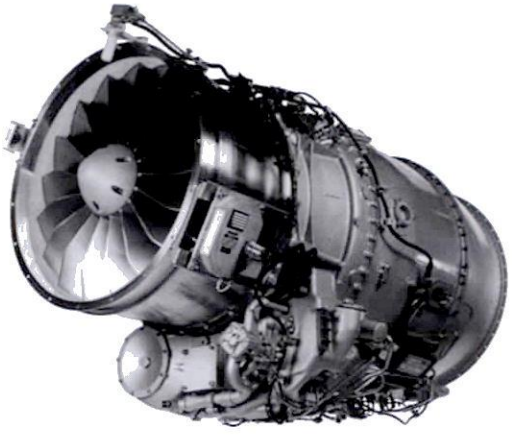
Pour le Canada, le palmarès se lit comme suit par ordre de préférence: Skyservice Avitat YYZ, Skyservice Avitat YUL, Piedmont Hawthorne/Shell YYZ, Avitat Vancouver YVR, Avitat Calgary YYC, Irving Aviation YQX, Piedmont Hawthorne/Shell YYC, Million Air YKZ, Piedmont Hawthorne/Shell YVR, Avitat Ottawa YOW

Bombardier a procédé à l'achat de **Air Charter Online** du New Jersey, le pionnier du développement de systèmes de banques de données servant à la consolidation de l'information sur tous les vols nolisés offerts par l'industrie. Ce système permet aux compagnies de nolisement d'afficher rapidement et facilement l'information sur tous les vols disponibles.

Le 28 septembre dernier, **Pratt & Whitney Canada** a célébré la livraison du millième moteur PW500 à Cessna Aircraft de Wichita au Kansas qui les utilise pour ses avions d'affaires réactés d'entrée de gamme. Le premier moteur fut livré en février 1997.

La famille PW500 compte actuellement trois modèles : le PW530A monté sur Cessna Citation Bravo; le PW535A équipant le Cessna Citation Ultra Encore et le PW545A propulsant le Cessna Citation Excel.

Moteur PW535
Photo : Pratt & Whitney Canada



Le plus important opérateur d'hélicoptères au Canada, Les Hélicoptères Canadiens, CHL, de Les Cèdres sera le client de lancement du radar d'évitement d'obstacles, Oasys, développé par la firme lavalloise **Amphitech International**.

Ce système présenté l'an dernier au Salon de Farnborough comporte un radar à ondes millimétriques de 35Ghz installé dans le nez de l'appareil capable de détecter des obstacles aussi petits qu'un fil électrique de 25mm à un kilomètre de distance.

CHL équipera un Bell 212 opérant au Labrador et songe faire de même plus tard sur sa flotte de Sikorsky S-76 Spirit ambulance.

Photo : Airbus Industrie

L'assemblage final du tout premier **Airbus A318**, le plus petit membre de la famille des monocorridor Airbus A320, a commencé à Hamburg le 9 août 2001.

Équipé de moteurs Pratt& Whitney PW6000, il pourra transporter 107 passagers sur une distance pouvant atteindre 6000 kilomètres. Son carnet de commandes constitué de 136 engagements fermes, l'A318 devrait réaliser son premier vol en janvier 2002 et entreprendre sa mise en ligne commerciale à la fin de la même année.

Le service de la formation continue du Cégep John Abbott a lance son septième **Programme de gestion en aviation**. Ce programme d'études, très couru, d'une durée de dix-huit mois mène à l'obtention d'une attestation d'études collégiales, AEC, liée à une licence commerciale avec qualification de vol aux instruments multimoteurs.

Les diplômés possèdent ainsi une solide formation en administration des affaires et l'acquisition d'habilités en gestion.

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus auprès d'Andrée Besner au (514) 457-6878 ou par la consultation du site internet www.johnabbott.qc.ca/~conted/pilot.htm.

Erratum

Deux des photographies parues dans le portrait d'un transporteur, Aviation Batiscan, du Magazine Circul'Air de juillet 2001 provenaient de la collection personnelle de M. Charles Bergeron.

L'organisme responsable de la gestion du trafic aérien au Canada, **Nav Canada**, a fait l'acquisition au près de Preston Group, une filiale de Boeing, d'un outil de simulation informatique destiné à l'industrie du contrôle aérien, le TAAM, *Total Airspace & Airport Modeler*.

TAAM permet aux organisations comme Nav Canada ainsi qu'à des établissements de recherches, des compagnies aériennes et des aéroports d'analyser les opérations aéroportuaires, redessiner l'espace aérien, faire un usage maximum des installations et planifier pour le futur.

RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE DE l'AQTA

Lors du congrès 2001, vous serez informés quant aux résultats financiers du régime de l'AQTA et des projections pour l'année 2002. Nous frôlons les 175 assurés et des candidats intéressants ont manifesté de l'intérêt pour les prochains mois.

Quant au produit d'assurance licence, dû aux événements du 11 septembre, nous prendrons un peu plus de temps à négocier les standards tarifaires fixés. Nous prenons les mesures nécessaires afin de vous présenter le produit et ses conditions particulières lors du congrès.

Nous vous présenterons également des options telles : le fonds de retraite, la protection pour maladies graves et le régime d'épargne études.

À bientôt !

Paul Simpson, cons. en avantages sociaux
1-877-712-5083 ou simpbela@interlinx.qc.ca

Gilles Chiasson a.s.a.
Actuaire et conseiller en assurances collectives & rentes
1-888-207-6666 ou gchiasson@groupexcel.com

CENTRE DE SERVICES EXCEL INC.
3000, rue King Ouest, suite 200, Sherbrooke (Québec), J1L 1Y7
Tél: 819-566-7070, Téléc.: 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.

CARGAIR
Maintenance Pièces

NORTAR
Produits Nettoyants

Cessna

*Atelier approuvé par Transports Canada: OMA 49-91.
*Entretien d'aéronefs commerciaux & privés.
*Inspection préachat.

NOUVEAU SERVICE

BOYAUX ET RACCORDS

Aeroquip

- Boyaux assemblés certifiés
- Service rapide
- Interchange avec les numéros Cessna, Piper et autres

Distributeur
RAPCO

★-Pompe à essence
★-Pompe à succion
★-Etc.
★-Bande de freins
★-Filtres

Tél.: (450) 474-4573 Fax: (450) 474-1725 1-800-680-2477
Trois bases pour vous servir: Mascouche, St-Hubert, St-Michel-des-Saints

Il est vrai que, de nos jours, vous pouvez obtenir du carburant aviation pour ainsi dire n'importe où. Mais il y a des chances, chaque fois que vous apercevez d'en haut des feux d'approche d'un aéroport, qu'il y ait une équipe aviation ESSO prête à faire le plein pour vous. Vous pouvez ainsi planifier vos escales dans plus de 100 stations Esso au Canada, y compris nos stations Avitat Esso, aux services complets – avec hangars, salons privés, restauration et plus encore ... et toutes acceptent la carte Airworld Esso. Pour de plus amples renseignements, ou pour obtenir un répertoire aviation 2000, composez le 1 800 326-2554. Vous serez surpris de tout ce que nous pouvons faire pour vous!

AIR SERVICE

Esso AVIATION MC

L'étoffe des pros MC

MC Marques de commerce de la Compagnie Pétrolière Impériale Ltée. Pétrolière Impériale, licencié.