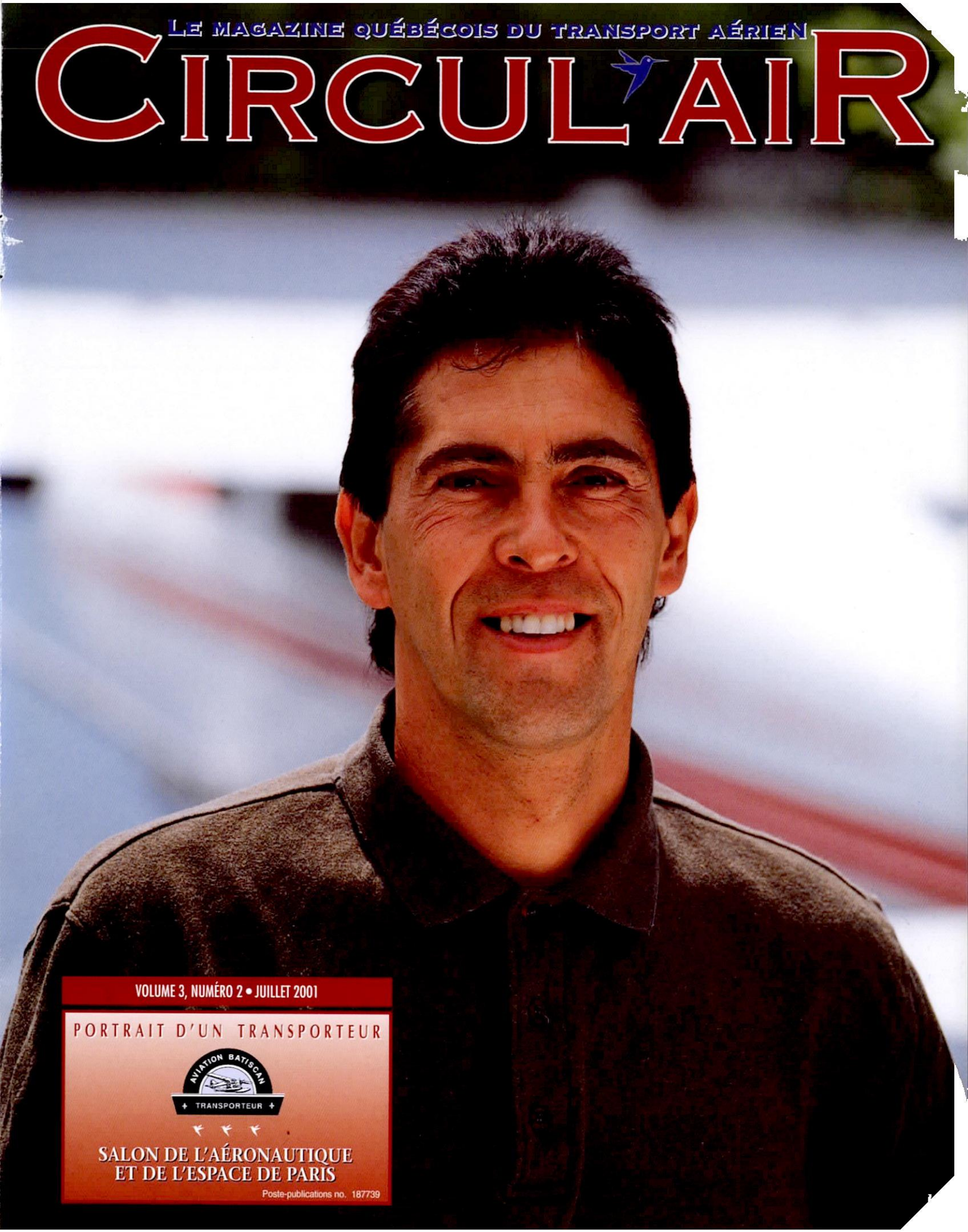
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 3, NUMÉRO 2 • JUILLET 2001

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

AVIATION BATISCAN
TRANSPORTEUR

SALON DE L'AÉRONAUTIQUE
ET DE L'ESPACE DE PARIS

Poste-publications no. 187739

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.

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR
Le magazine québécois du transport aérien

CIRCUL'AIR, VOLUME 3, NUMÉRO 2

ÉDITORIAL 4 URGENCE DANS LES SERVICES D'URGENCE

DROIT 5 LA DIRECTION TRAVAIL DE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES CANADA

LE 600, 6e AVENUE

Dossiers 6 PROMOTION ACTIVE DES PILOTES GRADUÉS DES ÉCOLES DE PILOTAGE MEMBRES DE L'AQTA

PROGRAMME DE FINANCEMENT POUR LES ÉCOLES DE PILOTAGE

7 SPÉCIFICATION D'OPÉRATION DE L'ALENA

8 PASCAN ET LE PILATUS PC12

9 HÉLIPORT DE MONTRÉAL

10 TOUJOURS PAS DE RÉPONSE DE LA PART DE ADM

NOUVEAUX MEMBRES ASSOCIÉS DE L'AQTA

CHANGEMENT DE CODES POSTAUX

Rac-Coin 11 HÉLICOPTÈRES ET HYDRAVIONS EN DANGER !

QUOI DE NEUF ! 12, 23 À 30

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Aviation Batiscan 13,14,19,20

Portrait des gens 15

DROIT 18 CONSEILS PRATIQUES LORS D'ORGANISATION D'ACTIVITÉS SOCIALES

ACTUALITÉ 21 ET 22 SALON DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE DE PARIS

• Notre couverture

Pierre Gignac,
Président d'Aviation Batiscan

Photo: Claude Mathieu

Éditeur : **Brian Jenner**

Rédacteur : **Philippe Cauchi**

Publicité : **Johanne Lemelin et Philippe Cauchi**

Conception et réalisation : **Johanne Lemelin**

Prépresse : **J.B. Deschamps Inc.**

Impression : **Imprimerie Canada Inc.**

Préparation postale : **Ateliers TAQ Inc.**

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

URGENCE DANS LES SERVICES D'URGENCE

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

En juin 1992, un groupe d'études formé par le ministère de la Santé et des Services Sociaux recommandait, dans son rapport intitulé ***Chaque minute compte***, la création d'un projet-pilote pour des services sanitaires héliportés et demandait au ministère de prendre le leadership dans ce dossier.

Chaque minute compte...c'était en 1992 !

En décembre 2000, un autre comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence remettait, sous la présidence de Monsieur André Dicaire, un rapport intitulé cette fois-ci ***Un système à mettre en place*** et recommandait à son tour un projet-pilote pour des services sanitaires héliportés.

Nous sommes à 4 730 400 (quatre millions sept cents trente mille quatre cents) minutes plus tard et...**chaque minute compte...**

L'inertie des dernières années est marquée par l'équation qui mène à l'indécision : l'œuf ou la poule. Le rapport Dicaire a montré les carences de notre infrastructure qui favorise le report de toutes décisions (centre de répartition non centralisé, héliport inexistant, formation des ambulanciers déficiente, absence de leadership, etc.)

Un système peut se construire au fil des ans...si on arrive à poser la première pierre.

En Ontario, ce service existe depuis 24 ans et compte plus de 11 hélicoptères spécialisés qui sont dotés de systèmes de communication avec lesquels un traumatologue peut être contacté en tout temps. En Nouvelle-Écosse, ce système débute sa sixième année. En Alberta et en Colombie-Britannique, ces services sont aussi opérationnels depuis plusieurs années.

Toutes ces provinces voient les bénéfices de ce système et malgré les compressions budgétaires dans la santé, les sommes allouées au maintien et à l'amélioration de ces services héliportés sont en constante progression partout..... sauf au Québec.

Pourquoi n'agissons-nous pas devant les recommandations de nos spécialistes et le succès de nos voisins ?

Face à la pénurie croissante des spécialistes de la santé, face à la rapide désuétude des équipements spécialisés et de leurs coûts astronomiques et, face à l'inévitable cheminement de nos hôpitaux vers la spécialisation, l'hélicoptère serait un allié de taille. Avec cet outil, nous pourrions maximiser l'utilisation de nos ressources tant humaines que matérielles et cela pour un investissement minime dans un budget global de 16,7 milliards de dollars qui est déjà consacré aux services de santé.

Chaque minute compte....pour mettre le système en place.

LA DIRECTION TRAVAIL DE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES CANADA

Malgré le fait que le siège social d'une entreprise se situe dans la province de Québec si son secteur d'activité est le transport aérien, les aéronefs ou les aéroports, elle doit se conformer au Code canadien du travail lequel est sous la gouverne de la Direction travail de Développement des ressources humaines Canada (DRHC). Comme la majorité de nos lecteurs sont concernés par ce point et à la demande de la Direction travail, Circul'Air vous proposera dorénavant une chronique intitulée DRHC. Ces textes résumeront l'essentiel du Code canadien du travail et vous présenterons l'essentiel de vos obligations.

En plus de veiller à l'application du Code, la Direction travail est là pour renseigner et conseiller les employeurs sur tous ses aspects. Qu'on parle de conditions de travail, de santé et de sécurité, de normes sur les congés, du versement des salaires ou de tout ce qui concerne les droits et obligations de chacun, la Direction travail peut répondre à vos questions.

Pour ce qui est du Code canadien du travail, il se divise en plusieurs règlements regroupés en trois parties. Ces règlements chapeautent l'ensemble des relations et conditions du travail dans environ 10 % de toutes les entreprises canadiennes. La première partie concerne les relations industrielles. Dans la partie II, on s'intéresse à tout ce qui, au quotidien, fait en sorte de prévenir les accidents et d'assurer la sécurité sur les lieux de travail. On y retrouve particulièrement le Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs). Des politiques et des procédures spécifiques s'appliquent à bord des aéronefs et doivent être prises en considération. La partie III comprend, entre autres, le Règlement du Canada sur les normes du travail lequel traite de la durée du travail; le salaire minimum; les congés annuels, de maternité, de décès; les licenciements individuels; le paiement du salaire; les retenues sur le salaire; etc. Il existe aussi d'autres lois et règlements qui sont sous la tutelle de cette Direction tels que l'équité en matière d'emploi, les justes salaires et les heures de travail, la santé des non-fumeurs, etc.

Pour toute question à ce sujet, vous pouvez joindre le 1-800-954-CODE (2633) ou le (514) 283-2214 ou parcourir le www.qc.hrdc-drhc.gc.ca/travail

LE 600, 6e Avenue

LE 26e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA AURA LIEU LES 28 ET 29 NOVEMBRE 2001 À L'HÔTEL LOEWS LE CONCORDE. POUR INFORMATION (418) 871-4653 OU AQTA@QC.AIRA.COM

PROMOTION ACTIVE DES PILOTES GRADUÉS DES ÉCOLES DE PILOTAGE MEMBRES DE L'AQTA

Dans le but avoué de favoriser l'entraide entre les membres de l'AQTA, nous faisons appel à la solidarité de tous en vous demandant d'engager en priorité des pilotes diplômés d'écoles de pilotage membres de notre Association. Cette résolution fut adoptée à l'unanimité par les membres du conseil d'administration de l'AQTA, le 8 juin 2000, et communiquée aux membres par une lettre datée du 4 juillet 2000. Afin de ne pas pénaliser les élèves en formation au moment de son adoption, cette décision du Conseil s'applique aux personnes ayant reçu leur licence de pilote professionnel après le 1er juillet 2001.

En premier lieu, cette politique s'est toujours voulue un incitatif à faire preuve de solidarité sur un marché de plus en plus compétitif où les écoles de pilotage du Québec doivent se mesurer à leurs pairs de l'extérieur. Dans un deuxième temps, elle vise à contrer les effets négatifs de l'afflux de nombreux pilotes d'expérience sur le marché québécois où les compagnies et les possibilités d'emploi affichent une faible croissance.

Cette mesure se veut une amorce de réponse aux problèmes que vit l'industrie du transport aérien régional au Québec après la disparition d'Inter-Canadien, les rationalisations au sein des filiales d'Air Canada et la faillite de Régionnair. Il reste maintenant aux transporteurs membres de l'AQTA de traduire dans la réalité le contenu de cette résolution.

En troisième lieu, par l'adoption de cette politique l'AQTA veut pousser les écoles de pilotage du Québec à ne pas s'asseoir sur leurs lauriers et ne pas considérer pour acquis les transporteurs de la Belle province. La direction de l'Association souhaite stimuler la concurrence en poussant les écoles de pilotage du Québec, déjà parmi les plus reconnues au monde, à former les meilleurs pilotes et aux transporteurs membres, à recruter les candidats les plus compétents. Dans ce contexte, il est impérieux que nos écoles s'assurent de connaître au mieux les besoins des compagnies aériennes et prennent les moyens pour s'y conformer.

Embaucher des pilotes formés dans une école membre de l'AQTA permettra à ces dernières d'atteindre de nouveaux sommets d'excellence dans la formation et aux transporteurs aériens du Québec, de tirer avantage de pilotes parmi les mieux formés au monde. Une situation gagnante pour tous nos membres.

PROGRAMME DE FINANCEMENT POUR LES ÉCOLES DE PILOTAGE

La Banque Laurentienne offre maintenant un programme de financement destiné aux élèves pilotes dont l'originalité sera de faciliter l'approbation du prêt. Ce programme appuyé par l'AQTA ainsi que par *Helicopter Association of Canada* (HAC), *Canadian Business Aircraft Association* (CBAA) et le Conseil des associations du transport aérien du Canada n'est ni un programme de subvention ou de prêt étudiant.

Disponible à toutes les écoles de pilotage du Canada, ce plan veut ouvrir les portes d'une carrière de pilote d'avions et d'hélicoptères à un plus grand nombre d'aspirants pilotes. Ce programme de financement couvre aussi bien les cours pour l'obtention d'une licence privée ou commerciale que la formation de pilote donnée dans le cadre d'études collégiales.

Il est à noter que le montant du prêt qui n'aura aucune limite sera directement versé à l'école. Les modalités de paiement sont variables mais inclut selon le choix du client un congé de mensualité, capital et intérêt, pendant les douze mois suivant le versement du montant emprunté.

SPÉCIFICATION D'OPÉRATION DE L'ALÉNA

En septembre 2000 a surgi un imbroglio sur une épineuse question : Dans le cadre d'un service de transport aérien spécialisé (*Specialty Air Service, SAS*), qui peut être transporté ainsi que où et quand ? Certains transporteurs américains prétendaient que des fournisseurs canadiens de service de transport aérien spécialisé ne pouvaient transporter des personnes d'un point A à un point B car cela équivalait, à leurs yeux, à un service de transport aérien.

Un service aérien dont l'occupation principale est le transport de passagers payants d'un point A à un point B est un service de transport aérien. Un tel service n'est pas autorisé par les termes de l'Accord de libre échange nord-américain, l'ALÉNA, signé par le Canada, les États-Unis et le Mexique. Les plaintes déposées par des exploitants américains avaient d'ores et déjà coûté un certain nombre de contrats à des transporteurs canadiens.

L'accord de mise en place de l'ALÉNA est muet sur la question du transport de passagers dans le cadre d'un SAS tandis que les Spécifications opérationnelles canadiennes de l'ALÉNA, en mélangeant les notions de sécurité et de rentabilité, limitent les opérations à l'équipage essentiel. Selon le Règlement de l'aviation canadien, le terme « équipage essentiel » signifie l'ensemble des personnes assignées à une tâche à bord d'un aéronef en vol.

L'AQTA a soutenu que le transport de passagers dans le cadre d'une opération SAS n'était en aucun cas un service de transport aérien et était, par conséquent, permis par l'ALÉNA. L'Association a proposé que les Spécifications opérationnelles de l'ALÉNA se conforment à la norme de l'aviation commerciale RAC 722.16 qui stipule qu'une personne peut être transportée dans le cadre d'une opération de travail aérien à condition que cette personne se rendant au lieu du site du travail aérien, y accomplisse une tache essentielle reliée à l'opération aérienne et soit nécessaire à la réalisation de l'opération de travail aérien.

Les autorités de Transports Canada non seulement épousèrent la position de l'AQTA mais la défendirent avec succès en février dernier à Mexico durant une réunion du Comité d'orientation de l'ALÉNA. Les fonctionnaires canadiens ont obtenu une entente de principe par laquelle les documents consultatifs de l'ALÉNA seront amendés dans les trois pays signataires de l'accord afin d'autoriser le transport de personnes accessoires dans le cadre d'un SAS à condition que le transporteur soit autorisé par les autorités aéronautiques nationales pour le transport de personnes.

Bien que cela prendra un certain temps avant que les termes de l'entente n'apparaissent dans les textes consultatifs de l'ALÉNA, Transports Canada a pris l'initiative de modifier les textes des Spécifications opérationnelles de l'ALÉNA. Par conséquent, la définition de passager a été alignée sur celle figurant dans le RAC 722.16 qui stipule que toute personne autre que l'équipage peut être transportée à condition que « la personne y accomplisse une tache essentielle reliée à l'opération aérienne et soit nécessaire à la réalisation de l'opération de travail aérien ».

Les résultats de la démarche de l'AQTA rendent clairs les conditions dans lesquelles un transporteur aérien peut amener des passagers d'un point A à un point B sans pour cela réaliser un service de transport aérien illégal à condition qu'il soit impliqué dans une opération de service aérien spécialisé.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Au mois de mai dernier, M. Pierre Clément, directeur du nolisement du Conseil d'administration de l'AQTA, a assisté au 13e Séminaire annuel sur la sécurité aérienne au Canada (CASS). Cet évènement a eu lieu à Ottawa sous le thème « Comment obtenir des systèmes de gestion de la sécurité efficaces au 21e siècle-De tout pour tout le monde. » La première journée fut dédiée aux conférenciers tandis que les jours suivants furent consacrés aux divers ateliers.

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

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (suite)

Le système actuel de la gestion de la sécurité repose sur un agent de la sécurité des vols lequel est indépendant de la gestion des opérations. Parfois, cet agent n'est pas habilité à apporter les changements désirés parce qu'il doit convaincre les gestionnaires de passer aux actes. Le nouveau système de gestion de la sécurité, qui doit être approuvé d'ici un an, tiendra un gestionnaire comme responsable de la sécurité.

La nouvelle réglementation exigera que les compagnies identifient d'abord ce responsable soit la personne qui exerce un contrôle financier et exécutif. Il est évident que la haute direction devra à priori déterminer la culture de sécurité de l'entreprise. Par contre, la sécurité ne devra pas être assurée exclusivement par ce gestionnaire mais sera plutôt la tâche de tous et cela dans tous les services de l'entreprise. Chacun devra faire partie intégrante du plan de gestion de la sécurité lequel peut se comparer à ce qui existe déjà dans certaines compagnies «QA, *Quality Assurance* ou service inspection/qualité ».

Chaque organisme aéronautique, exploitant, fournisseur de services, organisme de maintenance et aéroport, devra se doter d'un plan d'intervention d'urgence. Parfois, la survie d'une compagnie dépend de la façon dont elle réagit pendant les premières heures qui suivent un incident ou un accident. Ce plan devra être mis à l'essai lors d'exercices pour que tous les intervenants sachent quoi faire ou ne pas faire selon les circonstances. Et, ce programme devra être officiellement mentionné dans les manuels de politiques et de procédures de la compagnie.

Avant de devoir se conformer à ce nouveau système, les exploitants régis par les règlements 705 auront un an alors que ceux du 704 disposeront de deux ans. Pour les exploitants régis par les règlements 702 et 703, les dates de conformité seront connues d'ici quelques mois mais il semble que tous devront s'y conformer au plus tard pour le 30 juin 2005.

PASCAN ET LE PILATUS PC12

Nous voulons ici porter à l'attention de nos membres et de nos lecteurs, l'aventure que vit M. Serge Charron, président de Pascan Aviation de Sainte-Foy, face au Service aérien gouvernemental (SAG). Il s'agit du refus par ce dernier de considérer le nolisement de Pilatus PC12 de Pascan et plus largement de tout avion monomoteur pour tout type de transport aérien : passagers, marchandises, combi ou ambulance.

Le 31 juillet 2000, M. Laval Pérusse, chef du Service du nolisement du SAG, répondait à une lettre de M. Charron concernant l'inscription de son entreprise, Pascan Aviation, à la banque des fournisseurs du Gouvernement du Québec. Il mentionnait alors que pour les besoins du SAG et selon l'appel des soumissions émis le 17 mai 2000 seules les compagnies opérant des avions bimoteurs sont invitées à soumissionner. M. Charron décida de se tourner vers l'AQTA. M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, tenta alors de savoir si les monomoteurs dotés de moteurs Pratt & Whitney PT6, comme le Pilatus, sont bel et bien inscrits sur la liste des aéronefs pouvant être nolisés par le SAG. Il chercha aussi à découvrir si l'utilisation d'aéronefs munis de ce type de moteur était d'une façon ou d'une autre limitée par le gouvernement et si oui pour quelle raison.

M. Michel Gagnon, directeur général de la Direction générale des services spécialisés, essayera de répondre aux interrogations de M. Jenner. Il rappelait que le SAG avait loué dans le passé un Pilatus PC12 afin de l'évaluer et reconnu qu'il s'était avéré un très bon avion et possiblement le monomoteur le plus sécuritaire sur le marché. Toutefois, il faisait remarquer qu'il demeurait un monomoteur et que compte tenu de la topographie et de l'étendue du territoire québécois, le SAG limite son appel d'offres pour constituer son offre permanente, aux appareils bimoteurs. M. Jenner voulut tirer au clair cette question dans une lettre datée du 1er mai 2001. Il rappelait sur un ton quelque peu

Photographie Pilatus Aircraft

ironique que le Pilatus PC12 était déjà un monomoteur au moment où le gouvernement décida d'en faire l'essai et que ni la topographie ni l'étendue du territoire du Québec n'ont changé depuis l'essai de cet avion. Il faisait également remarquer que les principaux pays au monde placent les monomoteurs dotés de moteurs PT6 sur un pied d'égalité avec les multimoteurs. Finalement, il fut demandé de faire état des défauts trouvés lors de l'étude sur le PC12 lesquels pourraient justifier la limitation des appels d'offres aux avions bimoteurs.

Dans sa réponse, M. Gagnon répéta les mêmes arguments évoqués dans sa première lettre. Le 14 mai dernier, M. Jenner porta donc l'affaire à la connaissance du premier ministre du Québec, M. Bernard Landry. En plus des points déjà cités, il souligna le manque de confiance exprimé pour un produit québécois auquel le monde entier exprime sa confiance soit le moteur PT6 de Pratt & Whitney Canada dont le siège social est situé à Longueuil.

Une intervention de la part du premier ministre auprès du SAG fut également demandée afin de « mettre ce service à l'heure du 21e siècle ». L'histoire semble d'autant plus rocambolesque qu'une cinquantaine de pays dans le monde autorise ce type de vol. Le Canada fut d'ailleurs le premier à autoriser le service commercial IFR des monomoteurs. L'Europe, si longtemps réticente, l'autorisera d'ici la fin de l'année 2001.

Et cette histoire dure depuis 1997, alors que les responsables du Service aérien gouvernemental étudiaient la question du renouvellement de la flotte des Fokker F27.

Déjà bien documentés sur le Beechcraft King Air 200, ils décidèrent de louer un Pilatus PC12 pour en faire l'essai. M. Charron, alors chef pilote de la division avions du SAG, fut chargé de son évaluation et remit son étude le 8 mai 1998. Après 135 heures de vol, il recommandait l'arrêt de l'évaluation du PC12 et l'enclenchement du processus de son achat pour plusieurs raisons : la fiabilité et la versatilité de l'avion, l'appréciation de la clientèle, la réponse aux besoins de l'État, la capacité de couvrir toutes les régions du Québec et la rentabilité face aux besoins du SAG.

Il rappela dans son étude que les réseaux de la santé des provinces de Terre-Neuve et d'Ontario utilisaient le PC12 pour le transport médical. Il fit remarquer que la Gendarmerie royale du Canada, GRC, s'était tournée vers le PC12 depuis 1996 pour des raisons d'économie, de versatilité et de fiabilité. Ses douze PC12 sont utilisés à des tâches multiples dans des régions aussi reculées et glaciales que l'Arctique canadien.

En définitive, les résultats de cet essai ont révélés l'excellence de cet appareil et la totale satisfaction de la clientèle et des pilotes. Il était le seul avion de sa catégorie permettant de desservir toute une gamme de petits aéroports au Québec aussi bien sur piste enneigée, que gazonnée, glacée ou recouverte de gravier. Il est aussi le plus versatile de sa catégorie capable de transporter des passagers, du fret ou les deux à la fois et d'effectuer des évacuations médicales. Et que dire de son fameux moteur. Plusieurs en font état en termes très flatteurs en le décrivant comme le moteur le plus fiable jamais construit. Le PT6 est d'ailleurs la seule turbine au monde certifiée pour propulser un monomoteur en IFR commercial avec passagers.

L'attitude du SAG n'est pas conséquente. Accepter le PC12 maintenant serait-il pour lui l'aveu d'une erreur commise dans le passé? Persister dans l'erreur, ne serait-il pas encore pire ? Pourquoi refuser d'utiliser un avion qui avait été chaudement recommandé après une période d'essai de trois mois.

Le plus ironique dans cette histoire est de savoir que des ministères québécois n'hésitent pas à noliser les Pilatus de Pascan Aviation pour des contrats de moins de 25 000 $, ceux-ci n'étant pas de la responsabilité du SAG. Maintenant, nous avons bien hâte de recevoir la réponse du premier ministre...

HÉLIPORT DE MONTRÉAL

L'héliport de Montréal est maintenant presqu'une réalité. L'AQTA qui gère le projet, a confié à Les Hélicoptères Canadiens la responsabilité de l'installation de la clôture entourant l'aire d'atterrissage, à Hélicraft la peinture d'une cible d'atterrissage, à Cascades la fourniture des panneaux fixés à la clôture et à Bell Helicopter, le dessin de l'emplacement des axes d'approche et de décollage.

L'héliport, qui sera essentiellement un lieu d'embarquement et de débarquement des passagers, ne comportera ni bâtiment, ni service d'approvisionnement en carburant. Une fois installé et clôturé, il ne nécessitera que le déneigement de la surface d'atterrissage durant les mois d'hiver. Tout membre en règle de l'AQTA, intéressé et qui aura défrayé les frais annuels exigibles, sera autorisé à utiliser l'héliport et se verra remettre un clef qui lui en assurera l'accès.

Il est à noter que son utilisation non autorisée pourra résulter en une amende de 25 000 $ pour le contrevenant et cela en vertu du RAC 602-96 qui stipule que toute personne utilisant un aérodrome doit respecter les consignes d'exploitation de l'opérateur.

Les frais exigés par l'AQTA sont fonction de l'emploi annuel anticipé par l'utilisateur. L'héliport, propriété de l'AQTA, se veut un service et son but est de couvrir ses frais sans plus. Pour sa part, le terrain, propriété du Port de Montréal, est loué à l'AQTA. Ses heures d'opérations seront restreintes aux vols VFR de jour et l'héliport comportera deux axes d'approche, un au nord et un au sud.

Pour l'entrée en service officiel de l'héliport, il ne reste plus qu'à attendre l'approbation du Manuel d'opération qui a été préparé par l'AQTA et remis à Transports Canada à la mi-mai.

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

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

TOUJOURS PAS DE RÉPONSE DE LA PART DE ADM

Dans la précédente édition du Magazine Circul'Air, nous faisions état du mécontentement de plusieurs membres de l'AQTA face à l'avis d'augmentation rétroactif des frais d'atterrissage et des redevances d'aérogare pour Dorval et Mirabel.

Cet avis était daté du 20 octobre 2000 et émanait de Carl Boily, contrôleur corporatif d'Aéroports de Montréal, ADM. Dès ce moment-là, par l'envoi d'une lettre l'AQTA sollicita l'opinion d'ADM ce qui provoqua un appel de monsieur Boily. Offusqué de l'intervention de l'Association, il nous promettait une réponse écrite.

L'AQTA n'a toujours rien reçu et maintient donc la suggestion faite aux membres de retenir tout paiement relatif à des frais d'atterrissage et frais aéroportuaires rétroactifs.

NOUVEAUX MEMBRES ASSOCIÉS DE L'AQTA

ARTOPEX PLUS INC.
800, rue Vadnais
Granby (Québec) J2J 1A7
Tél. : (418) 378-0189
Fax : (418) 378-4003
info@artopex.com
www.artopex.com
M. Daniel Pelletier, président

Pro-Meubles, un fabricant de meubles de Granby, a repris en 1993, Artopex de Laval spécialisé dans le mobilier de bureau. Avec ses deux usines et quelques 350 employés, la nouvelle entreprise distribue ses produits sous le nom d'Artoplex Plus.

Son président, M. Daniel Pelletier pilote l'hélicoptère de son entreprise, un Bell 206B construit en 1976 et qu'il a acheté en 1994. Il s'en sert comme navette pour ses employés entre l'usine de Laval, à l'intersection des autoroutes 15 et 440 et celle de Granby qui, chacune possède leur propre héliport. Il utilise aussi son hélicoptère pour faire visiter à ses clients ses deux unités de production. Il reconnaît que son Bell 206B est « un bon instrument de P.R. » (relations publiques).

TRADE WINGS
2-335, rue Notre-Dame
Repentigny (Québec) J6A 5H7
Tél. : (450) 581-2424
Fax : (450) 581-9499
info@trade-wings.net
www.trade-wings.net
Mme Linda Gravel, Contrôleure

Trade Wings se spécialise dans l'achat, la vente, la location et l'échange d'avions commerciaux. Fondée au printemps de 1994, cette entreprise est sous la présidence de M. Jacques Prud'homme et son fils, Marco, occupe le poste de vice-président. En plus de Trade Wings, ces deux hommes dirigent également Nolinor Aviation, une entreprise de nolisement, ainsi qu'Épandair qui effectue de l'épandage aérien.

CHANGEMENT DE CODES POSTAUX

Depuis le 9 avril 2001, Postes Canada a attribué de nouveaux codes postaux à toutes les édifices situés sur le site de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Plusieurs entreprises de notre industrie sont touchées par cette modification et c'est pourquoi nous avons pensé publier la liste officielle de Postes Canada ainsi que celle des compagnies qui sont membres de l'AQTA et affectées par ce changement.

Il est à noter que ces nouveaux codes postaux sont sur la liste des membres de l'AQTA que nous avons publiée dans le Circul'Air de mars 2001.

NUMÉROS DE PORTE PAIRS			MEMBRES DE L'AQTA
500 à 510	rue Principale	G2G 2T9	500 - Aéroport de Québec
210 à 240	2e Avenue	G2G 2T2	212 - Innotech Aviation Services
			222 - Pascan Aviation
			226 - Héli-Horizon
600 à 600	6e Avenue	G2G 2T5	600 - Association québécoise des transp. aériens
706 à 714	7e Avenue	G2G 2T6	706 - Élect-Avi
			708 - Héli Express
			710 - Pro Aviation
			714 - Hélicoptères Canadiens
604 à 630	6e Rue	G2G 2S9	
700 à 700	7e Rue	G2G 2S8	
800 à 800	8e Rue	G2G 2S6	800 - Conifair Aviation
NUMÉROS DE PORTES IMPAIRS			**MEMBRES DE L'AQTA**
515 à 515	rue Principale	G2G 2T8	
205 à 205	5e Avenue	G2G 2T3	
603 à 611	6e Avenue	G2G 2T4	603 - Institut aéronautique de la capitale
			609 - Pétro Air Service
			611 - Air Nova
705 à 705	7e Avenue	G2G 2T7	705 - Essor-Hélicoptères
715 à 715	7e Avenue	G2G 2S7	715 - Société de protection des forêts contre le feu
555 à 555	5e Rue	G2G 2T1	555 - Thabet Aviation International
925 à 925	9e Rue	G2G 2S5	

HÉLICOPTÈRES ET HYDRAVIONS EN DANGER !

Le ministre des Transports vient de publier un Avis de proposition de modification (APM) qui lui permettra d'émettre des ordonnances sur l'utilisation des aéronefs de manière à éviter les nuisances résultant du bruit, de la fréquence des décollages et des atterrissages ou encore de l'incompatibilité entre diverses activités.

Cet APM va également permettre d'imposer des restrictions géographiques ou opérationnelles, y compris des restrictions quant aux heures d'exploitation.

Il justifie cette modification par le fait qu'il existe un certain nombre de cas où la création et l'utilisation d'aérodromes terrestres ou d'hydroaérodromes se sont traduites par l'apparition de nuisances au détriment des personnes habitant à proximité. Ces nuisances résultent du bruit au décollage ou à l'atterrissage que font les aéronefs en passant au-dessus des résidences ou juste à côté.

Grâce aux dispositions proposées, le ministre veut avoir le pouvoir d'imposer des limites, des interdictions ou des restrictions à l'utilisation d'aéronefs qui serviront l'intérêt public. Il veut pouvoir réagir rapidement.

Cette proposition n'est pas censée s'appliquer aux aéroports. Elle vise plutôt à régler les problèmes de bruit aux aérodromes où, malgré tous les efforts de médiation déployés par Transports Canada, le bruit continue d'être une source de préoccupation.

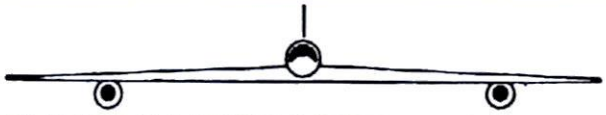
Ces restrictions pourront aller d'une interdiction totale d'utiliser des aéronefs au-dessus d'une étendue d'eau ou d'un terrain donné jusqu'à l'instauration d'heures d'exploitation réduites, de procédures d'atténuation du bruit ou d'accès limité de certaines parties d'une étendue d'eau ou d'un terrain.

Dans le cas d'exploitants commerciaux travaillant à partir d'un endroit donné, les limitations instaurées pourront viser le nombre de mouvements, ou le nombre de décollages et d'atterrissages pendant une période de temps précise.

L'étendue potentielle des conditions pourra s'ajuster aux circonstances propres à chaque cas tout en étant raisonnable et en servant l'intérêt public.

Les limitations ou les interdictions imposées en vertu des présentes dispositions seront publiées, selon le cas, dans le Supplément de vol - Canada ou dans le Supplément hydroaérodromes.

Inutile de vous dire que cet Avis touche particulièrement tous les exploitants d'hélicoptères et d'hydravions. En conséquence, l'AQTA se fera un devoir de vous représenter dans ce dossier d'une importance capitale car si une personne ou un organisme décide de vous faire la guerre même vos droits acquis peuvent être en danger.



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

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

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

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

Photographie : Bell Helicopter Textron

Le 3 avril dernier, l'usine **Bell Helicopter Textron** de Mirabel a livré son 2 500e hélicoptère après seulement 15 ans d'activité. Cet appareil, un Bell 412EP, a été remis à la Sûreté du Québec. Acquis au coût de 12 millions de dollars, cet hélicoptère est équipé d'un système de repérage par satellite (GPS), d'une lumière chercheuse avec infrarouge, d'un treuil pouvant soulever 273 kilogrammes et d'une installation pour deux civières.

Il sera utilisé aux opérations de recherche et de sauvetage, à la surveillance et à l'évaluation de situations comme des accidents ferroviaires ou des feux de forêt, au transport de personnel spécialisé permettant de répondre plus rapidement aux urgences.

Par ailleurs, Bell Helicopter Textron abandonne son idée de développer une version grandement améliorée du modèle 412, le 412 Plus. Le constructeur texan se contentera d'une version légèrement améliorée. La mise en service plus hâtive que prévue du Bell Agusta AB139 dont le premier vol remonte au mois de février dernier rend moins nécessaire le développement du 412 Plus.

Prochainement deux prototypes vont se joindre au premier AB139 qui a déjà accumulé 45 heures de vol depuis son vol inaugural le 3 février 2001. Le AB139 devrait avoir 30% moins de composants que le 412EP conçu pour le remplacer. Il ne nécessitera qu'une heure et demi de maintenance pour chaque heure de vol et un coût direct d'utilisation de 750 dollars américains l'heure. La certification de cet hélicoptère de la classe des 6 tonnes est attendue pour la fin de l'année 2002 et les premières livraisons en version *off-shore* 10 passagers et VIP pour le premier trimestre 2003. Des versions ambulance, *utility* avec treuil externe d'une capacité de 6000 livres, de lutte aux incendies et militaire devraient suivre.

Finalement, la FAA et Transports Canada ont levé la limite de 110 kts à la vitesse à ne jamais dépasser imposée aux opérateurs de 407 après un accident fatal dans le Golfe du Mexique.

M. Paul Dubois, président-directeur général d'**Héli-Horizon** Inc. nous a informé que son entreprise était maintenant située au 226-2e Avenue, Aéroport intern. Jean-Lesage, Sainte-Foy, Québec, G2G 2T2. Vous pouvez toujours rejoindre M. Dubois au numéro (418) 576-3870 ou par télécopieur au (418) 848-1078.

Enstrom Helicopter de Menominee au Michigan a vu l'hélicoptère monoturbine Enstrom 480B être certifié par la FAA le 11 février dernier. Dans cette nouvelle version, le 480 répond ainsi aux demandes des opérateurs. Avec un poids total autorisé au décollage passant de 2850 à 3000 livres, un passager supplémentaire peut prendre place à bord tout en conservant les performances de l'appareil. Le 480B est mû par une turbine Rolls-Royce 250-C20W développant 305 chevaux.

M. Donald Kamenz a été nommé vice-président, ventes d'aéronefs de **Saab Aircraft Leasing** qui se charge de placer sur les marchés américain, canadien et allemand, les Saab 340 et 2000 d'occasion. Il faut se rappeler que la production de ses deux avions de transport régional turbopropulseurs a été arrêtée en 1999. M. Kamenz peut être rejoint par téléphone au (703) 406-7225, par télécopieur au (703) 406-7224 ou par courriel au donald.kamenz@sal.saabus.com

La firme ATP a mis sur le marché un disque DVD contenant le *US Aviation Regulatory Library* : une première sur le marché. Depuis plus de 25 ans, **ATP** fournit aux opérateurs d'avions et d'hélicoptères, autorités réglementaires, entreprises d'entretien d'aéronefs, FBO, écoles de pilotage et universités une gamme complète de micro-fiches, CD-ROM et d'informations en ligne sur la réglementation ayant trait à l'entretien.

Plus d'information sur les produits d'ATP sont disponibles à www.atp.com ou en composant le 1-800-227-4610 ou (415) 330-9500.

Dans son édition de février 2001, le mensuel américain Professional Pilot a donné les résultats de son sondage annuel réalisé auprès des utilisateurs d'hélicoptères à turbine sur la qualité du service après-vente offert par les manufacturiers.

Ainsi les 715 répondants soulignèrent le coût élevé des pièces de rechange et le soutien vacillant des manufacturiers pour les modèles les plus anciens. Pour la septième année consécutive, Bell Helicopter se retrouve au premier rang avec 7,62 points sur un total possible de dix. Pour leur part, Sikorsky a obtenu 7,07; Agusta 6,86; MD Helicopters 6,84 et Eurocopter 6,49.

Bell Helicopter est apprécié pour l'expertise et les connaissances de ses représentants techniques, la rapidité de l'aide, la disponibilité des pièces, la qualité des manuels techniques. Pour le prix des pièces de rechange, la société texane se classe au troisième rang. Le premier rang à ce chapitre revient à MD Helicopters. Les points les plus appréciés par les utilisateurs d'hélicoptères Eurocopter furent pour la qualité de ses représentants techniques et la rapidité de son temps de réponse.

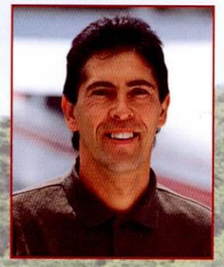
PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Texte:
Philippe Cauchi

Photographies :
Claude Mathieu

Le lien entre Pierre Gignac, Aviation Batiscan et le Lac Sept-Îles coule de source. Ce pilote de formation vit et travaille sur ce plan d'eau où il a fait l'acquisition d'un hydrobase et fondé son entreprise de transport de brousse en 1989.

Loin d'y ancrer son bateau, M. Gignac vient d'amarrer un second hydrobase sur la rivière Batiscan et développe maintenant le transport touristique.



Pierre Gignac, président

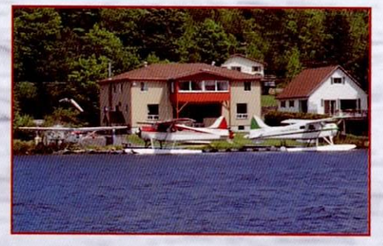
En 1977, M. Pierre Gignac et deux associés ont établis l'hydrobase de la compagnie Aviation Portneuf, qu'ils venaient de fonder, au Lac Sept-Îles lequel est situé à quelques kilomètres à l'ouest de Québec. La disparition des clubs privés et la création des ZEC ouvertes à tous les Québécois allaient créer le besoin de transport aérien vers les camps des lacs du nord de la province nouvellement accessibles soit pour la villégiature, pour la chasse ou pour la pêche.

Suite aux divergences de vue entre les divers propriétaires, M. Gignac garda l'hydrobase du Lac Sept-Îles et Aviation Portneuf déménagea au Lac Saint-Augustin. En 1989, il fonda alors Aviation Batiscan, une compagnie dont il est l'unique propriétaire, avec un DHC-2 Beaver d'occasion acheté dans la région de Toronto. Il débuta avec l'aide d'un seul employé, un répartiteur. Deux ans plus tard, un Cessna 185 s'est ajouté à sa flotte aérienne et peu de temps après un autre DHC-2 Beaver.

LES INSTALLATIONS

Aujourd'hui Aviation Batiscan travaille à partir de deux bases : la principale au Lac Sept-Îles et une secondaire sur la rivière Batiscan. L'hydrobase du Lac Sept-Îles comprend un bâtiment qui sert de centre de contrôle, de répartition, de salle de repos pour les pilotes et de demeure pour M. Gignac et sa famille.

On y trouve aussi une petite remise, un quai pour quatre avions et une station de ravitaillement en carburant. Située au bord d'un lac de villégiature et à cause des restrictions de bruit, la base est principalement utilisée pour les voyages de chasse et de pêche et un peu pour le tourisme. Le matin de notre visite, un autobus de visiteurs français s'y était arrêté pour offrir à ses passagers une randonnée en avion au-dessus des Laurentides.



Monsieur Gignac a ouvert cette année une seconde hydrobase, celle-ci sur les bords de la rivière Batiscan. Située à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent dans une zone quasi-inhabitée, cette installation n'est soumise à aucune restriction quant au bruit. À proximité de l'autoroute 40, ce site qui est en fait une marina constituée d'un bar-restaurant et d'un quai, est utilisée pour offrir des tours en hydravions à répétition ce qui ne peut être fait au Lac Sept-Îles. Actuellement, un Cessna 185 et un 206 et par conséquent deux pilotes y sont basés.

LES ACTIVITÉS

À l'heure actuelle, les activités d'Aviation Batiscan sont constituées dans une proportion d'environ 80% de vols de loisirs, de chasse, de pêche et de 20% de vols touristiques. Aviation Batiscan dessert ainsi la clientèle des camps privés situés dans le parc des Laurentides ainsi que celle des camps de la SÉPAQ, la Société des établissements et des parcs du Québec.

La volonté de M. Gignac est d'augmenter dans les prochaines années la part des vols touristiques en diversifiant ses activités et en développant la base de la rivière Batiscan. Des agences de voyages comme Géo Tours et Tours Amérique offrent à leurs clients la chance de faire des tours en hydravion au-dessus du fleuve. Quand la demande est forte, un Cessna 180 de la base du Lac Sept-Îles rejoint les deux Cessna basés à la rivière Batiscan.

Ce transporteur offre aussi des tours en hydravion au-dessus des Laurentides d'une durée de vingt minutes à trois heures

incluant dans le dernier cas une escale dans une cabane en bois rond, une visite de la Seigneurie du Triton avec excursion en forêt d'une journée, des vols de photographie dans la réserve faunique des Laurentides d'une durée d'un à quatre jours, des vols de photographie des baleines à Tadoussac d'une durée de cinq à six heures avec survol du Saint-Laurent, du Cap Tourmente, de la région de Charlevoix, de l'Île aux Coudres et du fjord du Saguenay sans oublier l'observation des baleines et des excursions de pêche au Lac Brûlé situé au nord-ouest de la Réserve faunique des Laurentides à quarante-cinq minutes de vol de Québec.

Aviation Bastican propose aussi aux pilotes un service d'endossement sur flotteurs sur Cessna 180 et De Havilland DHC-2 Beaver qui inclut un cours supplémentaire d'approfondissement dans le métier de la brousse par la visite de différentes bases d'hydravions et de pourvoiries. De l'avis de M. Gignac, il faut plus que seulement savoir amerrir et décoller sur flotteurs pour être pilote de brousse. Il faut savoir comment se déroule l'opération en forêt, connaître les particularités des lacs, les altitudes à respecter et d'autres détails qui peuvent faire toute la différence.

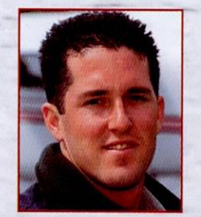
Les activités normales d'Aviation Batiscan s'étalent en gros de la fin avril à la fin octobre. Une journée typique commence vers 7 h 30-8 h avec la préparation des avions pour la journée ce qui inclut, entre autres, le remplissage en carburant et la vérification du niveau de l'huile. Il faut ensuite vérifier les réservations ou *bookings*. Chaque pilote effectuera dans la journée 5 à 6 vols VFR d'une durée de trente minutes en majorité à destination de camps situés à une centaine de kilomètres. Au printemps et en automne, le brouillard matinal réduit quelque peu la durée de la journée de travail. À l'inverse, du 20 mai à la Saint-Jean-Baptiste, les journées sont longues, le soleil se couche tard ce qui permet de voler jusqu'à 21 h 30.

De la mi-septembre à la mi-octobre, la clientèle remonte préparer leur camp de chasse pour l'hiver. Normalement entre le 25 et le 28 octobre, les avions sont remisés à Montréal et au Lac-à-La-Tortue pour y effectuer la maintenance. L'hiver, un Cessna 180 monté sur skis est conservé au Lac Sept-Îles afin d'effectuer des vols commerciaux tels que des survols touristiques ou des transports vers des camps, leur propriétaire voulant vérifier l'état des lieux ou en déneiger le toit. Et cette année, Aviation Batiscan disposera d'un Cessna 206 sur skis à sa base de la rivière Batiscan lequel sera loué pour répondre à la demande des touristes.

LES EMPLOYÉS

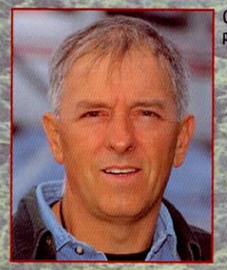
Tous les employés d'Aviation Batiscan sont des pilotes commerciaux VFR monomoteur.

Actuellement, six sont basés au Lac Sept-Îles aux côtés de M. Gignac et deux autres à la base de la rivière Batiscan. La plupart des pilotes restent deux ou trois ans à l'emploi de M. Gignac. Cette situation est courante au sein des transporteurs de brousse. Pendant cette période, ils cumulent au moins un millier d'heures de vol. Ils acquièrent ensuite leur licence IFR multimoteur et rejoignent les rangs de transporteurs réguliers.



Nicolas Côté, pilote

Christian Fontaine, pilote



Claude Larose, pilote

LES PROJETS

À court terme, le patron d'Aviation Batiscan ne compte pas ouvrir de nouvelle base. Il reconnaît que la base de la rivière Batiscan, ouverte cette année, répond à ses désirs de diversification. Au dire de M. Gignac, l'avantage de ce site est sa localisation tout à côté de l'autoroute 40 afin de desservir la clientèle des touristes. Ils n'ont pas toujours le temps lors des voyages organisés en autobus de se rendre jusqu'au Lac Sept-Îles.

LA FLOTTE AÉRIENNE

À l'heure actuelle, la flotte de ce transporteur est constituée de cinq appareils. Deux DHC-2 Beaver, un premier construit en 1953 acheté par M. Gignac en 1989 et ayant volé 9 000 heures et un second livré en 1954, ayant 12 000 heures de vol à son actif. Selon M. Gignac : « Le DHC-2 est l'appareil idéal pour le transport en forêt. Il est le mieux adapté par sa puissance, sa capacité et sa sécurité. » Ces bourreaux de travail capable de transporter 1 150 livres, y compris quatre passagers, volent environ 400 heures par année.

Aviation Batiscan possède aussi trois Cessna qui volent chacun environ 200 heures par année et ont une charge utile entre 600 et 800 livres soit deux ou quatre passagers et leur bagage. Ils sont principalement utilisés pour les vols de tourisme mais aussi, dans une moindre mesure, pour les transports de chasse et de pêche et les endossements sur flotteurs. Cette flotte de Cessna compte un 180 construit en 1960 et acquis il y a trois ans en remplacement d'un 185 ainsi qu'un 185 de 1977 et un 206 de 1975, tous deux en location. Pour l'instant, M. Gignac n'envisage nullement l'achat d'avions. Il aura peut-être recours à la location si le besoin de capacité supplémentaire se fait sentir.

AVIATION BATISCAN ET LA COMMUNAUTÉ

À plusieurs reprises, M. Gignac a commandité l'équipe de hockey et de baseball de Saint-Raymond en payant certains frais des équipes et en fournissant les gilets. Plus intéressant encore fut l'accord signé avec les riverains du Lac Sept-Îles avec l'appui de l'AQTA. Il s'agit d'une entente de bon voisinage portant sur le bruit et les opérations de la base en général pouvant servir de modèle à d'autres hydrobases au Québec.

De l'avis de M. Gignac, l'avenir d'Aviation Batiscan sera dans les vols touristiques : « Il faut diversifier nos activités, être toujours à la recherche d'une nouvelle clientèle, de nouvelles destinations » souligne-t-il. Ses deux bases actuelles lui suffiront, précise-t-il, dans un avenir rapproché. Pour sa clientèle, la force de l'entreprise, établie depuis longtemps, est son expérience souligne M. Gignac.

AVIATION BATISCAN
TRANSPORTEUR
1-5773, Lac Sept-Îles
Saint-Raymond (Québec) G3L 2S9
Téléphone : (418) 337-2099
Télécopieur : (418) 337-2099
www.geocities.com/aviationbatiscan
aviationbatiscan@iquebec.com
HYDROBASES
sur le
LAC SEPT-ÎLES
et la
RIVIÈRE BATISCAN
FORMATION SUR HYDRAVION
Cessna 180 ou DHC-2 Beaver
NOLISEMENT D'HYDRAVION
Cessna 180, 185 ou 206 et DHC-2 Beaver
C-FIDG
Aviation Batiscan
FORFAITS DISPONIBLES:
• Randonnée au-dessus du fleuve Saint-Laurent et des Laurentides
• Photographies aériennes avec excursion en forêt et pêche
• Photographies aériennes des baleines à Tadoussac
• Visite de la Seigneurie du Triton et excursion en forêt
• Expédition de pêche au Lac Brûlé

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

PREMIER VOL – ÉTÉ 2001;
PREMIÈRE LIVRAISON – 2003.

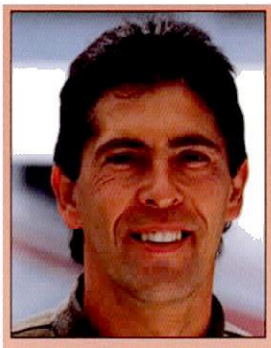
Le nouveau Bell Agusta 609 décolle et atterrit comme un hélicoptère mais vole comme un avion! Certains disent que c'est un prodige de technologie. Nous l'appelons le vol du futur!

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.



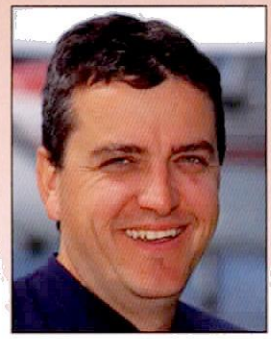
Pierre Gignac, président d'Aviation Batiscan, a grandi dans la ville de St-Raymond. Durant sa jeunesse et son adolescence, il pratiqua le hockey. Son père, qui possédait un hydravion et un camp de pêche, a transmis à son fils le goût de l'aviation ainsi que sa passion pour la chasse, la pêche et le grand air.

Dans ce contexte, en 1975 il s'inscrit dans une école de pilotage de Sorel et obtient sa licence de pilote privé puis sa commerciale et obtient une annotation sur hydravion. En 1977, il commence à voler de l'hydrobase de Saint-Raymond sur un Cessna 172 XP. Puis, M. Gignac a dû vendre Aviation Portneuf, sa première compagnie, à cause de désaccords grandissants avec ses associés. Ceux-ci s'établissent alors au Lac Saint-Augustin et M. Gignac conserva l'hydrobase du Lac Sept-Îles et fonda Aviation Batiscan. Au sein de ce transporteur, il voit entièrement à la gestion, aux relations avec la clientèle et à la répartition des vols. Directeur des opérations, chef pilote et à l'occasion il reprend aussi les commandes d'un de ses avions. La plus grande réalisation de M. Gignac est d'avoir su maintenir en vie Aviation Batiscan et maintenant de lui offrir de nouveaux horizons.

Plusieurs facettes de son travail plaisent à cet homme. D'une part, il apprécie travailler avec des vacanciers car dit-il que : « l'ambiance n'est pas monotone. » D'autre part, il aime voir les pilotes qui passent chez Aviation Batiscan, s'envoler ensuite vers de nouveaux horizons comme Air Canada, Air Transat, Air Alliance et d'autres. Plusieurs ont abouti au Service aérien gouvernemental aux commandes de bombardier d'eau. Pour M. Gignac, « la brousse forme de meilleurs pilotes qui ont une grande capacité à improviser. »

Les activités d'Aviation Batiscan s'étalant du début du mois de mai au début du mois de novembre, M. Gignac ne reste pas inactif pour autant en hiver. Il achète alors des avions et les rénove. Leur moteur est refait, l'intérieur rafraîchit, la carlingue repeinte et la maintenance effectuée. Une fois remis à neuf, l'avion rejoint la flotte d'Aviation Batiscan. De plus, M. Gignac vieille à la maintenance de ses avions placés en remisage pendant l'hiver.

Il côtoie les avions depuis sa prime jeunesse, et reste un passionné d'aviation qui a la chance d'en tirer en même temps son gagne-pain. M. Gignac adore également la pêche et pratique un peu la bicyclette. Vivant en couple, il est le père de deux enfants qui ont maintenant quitté la maison familiale.



Christian Lafontaine, pilote chez Aviation Batiscan, est natif de Québec. Né en 1966, il fut dès ses premières années en contact avec l'aviation, ayant grandi près de l'aéroport à Sainte-Foy. « Je voyais les avions passer et je me disais qu'un jour je serai à leurs commandes » avoue-t-il. Un associé de son père possédait un hydravion afin d'aller à la chasse et à la pêche et il a eu ainsi la chance de découvrir le vol.

Un DEC en mécanique en poche, il travailla dans la réparation d'automobiles. Cela ne l'empêcha pas d'obtenir sa licence de pilote privé en 1989. La crise frappant le domaine de l'automobile et le travail se faisant plus rare, il alla chercher sa licence commerciale VFR en 1998 avec annotation sur flotteurs. Par la suite, il commença immédiatement à voler pour Aviation Batiscan. Par manque de travail, il effectua des vols touristiques pendant deux mois pour Air Saint-Maurice près de La Tuque. Dès la fin de cet engagement, il revient aux services d'Aviation Batiscan. Actuellement, M. Lafontaine vole essentiellement sur DHC-2 Beaver et donne des annotations flotteurs sur Cessna 180. Il a environ 900 heures de vol à son actif dont 80 % sur flotteurs.

Il se considère chanceux de faire de la brousse et de pouvoir entrer chez lui à Saint-Augustin, en banlieue de Québec, tous les soirs. Au maximum, il se retrouve une vingtaine de fois par année à dormir en forêt dont une à deux fois pour des questions de météo. Actif, il déteste voir son avion à quai et ne pas avoir de travail : « Je ne suis pas du genre à regarder » confie-t-il. Grâce à ses connaissances en mécanique, il effectue alors des petites réparations, de la petite maintenance, etc.

Parmi ses qualités, il souligne faire usage de son sens de l'humour afin que les passagers ne s'ennuient pas en sa compagnie. Plus cruciale encore est la patience qu'il manifeste envers ses clients et face aux conditions météorologiques. Toute décision hâtive peut être fatale. Seul en forêt et maître à bord de son avion, il considère la débrouillardise primordiale.

Heureux de faire de la brousse, M. Lafontaine compte encore y travailler quelques années. Il songe néanmoins à obtenir sa licence IFR afin d'oeuvrer pour un transporteur comme Air Inuit ce qui serait un compromis entre la brousse et la ligne. À plus long terme, il aimerait tenter de joindre les rangs de transporteurs régionaux comme Air Nova.

Il pratique la chasse en automne et durant la saison froide, il sert de guide dans la grande région de Québec à des touristes français adeptes de motoneige et il effectue du travail de maintenance chez Québec Air Maintenance à l'aéroport de Québec. Supervisé par un mécanicien diplômé, il travaille sur des avions Cessna, Piper, Beechcraft King Air et Pilatus.

Marié depuis 1994 avec Christine, il est le père de deux enfants, un garçon de six ans, Éliott, et une petite fille de 19 mois, Émie. Il apprécie la patience de son épouse face aux horaires hors du commun de son métier de pilote. D'ailleurs, elle l'encourage à faire carrière dans l'aviation et à quitter son métier de mécanicien d'automobile.

CONSEILS PRATIQUES LORS D'ORGANISATION D'ACTIVITÉS SOCIALES

Par Me Isabelle Cantin, associée, Ogilvy Renault

Dans un récent article, nous avons porté à votre attention un jugement récent de la Cour supérieure de l'Ontario[1] retenant la responsabilité partielle d'un employeur qui avait organisé une réception de Noël pour ses employés et avait laissé une des employées, après la réception, utiliser sa voiture pour retourner à la maison. L'employée, en état d'ébriété, a alors été impliquée dans un sérieux accident de la route.

Pour éviter que des situations de ce genre se produisent, certaines organisations ont mis en place quelques règles de conduite. Parmi celles-ci, voici quelques suggestions :

1. La participation à l'activité sociale est volontaire et n'est pas une condition d'emploi;
2. Les employés ne sont pas rémunérés pendant l'activité;
3. L'activité n'est pas organisée sur les lieux du travail;
4. L'employeur décide de la durée exacte de l'activité et en avertit le traiteur ou les personnes en charge;
5. Les employés doivent eux-mêmes connaître à l'avance la durée de l'activité, comme, par exemple, de 17 à 19 heures;
6. Plus l'activité est courte, moins de boisson alcoolisée sera consommée;
7. Les employés se font remettre une quantité limitée de jetons, chaque jeton représentant une consommation pouvant être prise pendant la réception. Le nombre de jetons est proportionnel à la durée de l'activité tout en étant limité;
8. Les employés sont avisés que les jetons sont strictement pour leur utilisation personnelle et ne doivent pas être échangés ou monnayés;
9. Le traiteur et les serveurs devraient être aux aguets de façon à ce qu'aucune boisson alcoolisée ne soit servie à un employé qui semble être en état d'ébriété, même léger;
10. Les employés se trouvant en état d'ébriété pendant l'activité sociale doivent être raccompagnés chez eux par quelqu'un (par exemple un employé cadre, un collègue désigné, un agent de sécurité, etc.);
11. Les employés sont avisés qu'ils ne peuvent, après la réception, se servir de leur voiture s'ils ne sont pas en état de conduire et que leurs clefs de voiture pourront être confisquées, si nécessaire;
12. Plusieurs employeurs offrent aux employés un transport par taxi de l'endroit de l'activité à leur résidence, le tout à leurs frais;
13. Certains employeurs offrent aux employés de passer la nuit à l'hôtel, en ayant négocié des taux compétitifs;
14. Plusieurs s'organisent pour que l'on cesse de servir de l'alcool une heure avant la fin de l'activité;
15. Des personnes désignées ou agents de sécurité spécialisés engagés par l'employeur pour cette soirée devraient se tenir à la sortie lorsque l'activité prend fin, de façon à s'assurer que les employés sont en état de retourner à la maison par leurs propres moyens ou qu'ils ont un moyen de transport à leur disposition. Dans certains cas, des appareils mesurant le taux d'alcoolémie sont même mis à la disposition des participants.
16. L'invitation devrait inclure un avis concernant la responsabilité de chaque employé pendant et après l'activité;
17. La politique de l'employeur devra être communiquée aux employés à l'avance, appliquée uniformément et son irrespect, sanctionné.

Les suggestions données ci-dessus ont été développées afin de diminuer les risques d'accident. Somme toute, quelque soit le régime légal ou l'étendue de la responsabilité de l'employeur, ce qui importe, tant pour l'employeur que pour ses employés et même la société en général, c'est de fournir un milieu de travail, y compris lors des activités sociales organisées par l'employeur, sain et exempt le plus possible des risques d'accidents reliés notamment, à la consommation d'alcool.

[1] *Hunt (Litigation guardian of) c. Sutton Group Incentive Realty Inc., (2001) O.J. 374.*

RÉGIME D'ASSURANCE COLLECTIVE DE l'AQTA

Le régime d'assurance collective de l'AQTA a pris son envol le 1er avril 2001. En avril et en mai, au-delà de 120 assurés se sont joints au regroupement. D'ici au 1er juillet, plus de 75 nouveaux adhérents s'y ajouteront pour un total de 14 entreprises. La prospection va bon train et, au fil des relations que nous développons avec les membres de l'AQTA, nous sommes emballés par l'intérêt manifesté et les idées intéressantes qui viennent enrichir ce régime.

Par ailleurs, nous vous avions promis un programme d'assurance licence; et bien, lors de la prochaine parution du Magazine Circul'Air, vous retrouverez tous les détails concernant ce produit remanié depuis le congrès de l'AQTA. Nous sommes convaincus qu'il répondra, d'une façon optimale, aux besoins des pilotes.

Au plaisir de vous rencontrer !

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

SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE

Connu sous le nom plus familier de Salon du Bourget, le plus important salon aéronautique au monde s'est tenu à l'aéroport du Bourget, en banlieue de Paris, du 17 au 24 juin 2001. Comme tout les deux ans, il est le rendez-vous des professionnels de l'air et de l'espace du monde entier et durant les trois journées grand public, celui des amoureux de l'aviation. Cet événement aura battu des records d'affluence avec 186 000 visiteurs grand public, 125 000 professionnels de l'industrie, 170 000 représentants des exposants et 10 000 journalistes dont je (Philippe Cauchi) faisais partie.

Chaque salon est l'occasion de nombreuses premières et d'annonces de commandes importantes. Cette année ne fit pas exception avec 43 pays représentés par 1 856 exposants dont une quarantaine d'entreprises canadiennes, 221 aéronefs en exposition statique ou en vol de démonstration. Les entreprises canadiennes engrangèrent pour trois milliards de dollars canadiens de commandes.

Côté démonstrations, des avions de combat comme les Dassault 2000 et Rafale, Eurofighter, Gripen, Sukhoi Su-30 et Boeing F/A-18F et des avions commerciaux comme le tout nouveau Airbus A340-600 sans oublier les dirigeables, le Blimp de Good Year et le Zeppelin LZ N07 surent faire tourner les têtes lors des présentations en vol quotidiennes. Au statique, le Boeing 737-900, les Bombardier CRJ-700 et CRJ-900, Dornier 328JET, les Eurocopter EC130B4, EC145 et EC725 firent leur première au Bourget.

La bataille États-Unis – Europe ne manqua pas d'intensité lors de ce Salon. Airbus Industrie qui présentait en première mondiale son A340-600 sort grand vainqueur au jeu des annonces de commandes avec 155 commandes fermes et 22 options d'une valeur globale de 14 milliards de dollars américains. Boeing se contenta de la commande de trois 777-200ER par Japan Air Lines. Néanmoins, la compagnie de Seattle attira l'intérêt des spécialistes en précisant un peu plus le concept du révolutionnaire « Sonic Cruiser », le président de Boeing Commercial Airplane Group, Alan Mullaly dévoilant une maquette plus précise de l'appareil.

Au chapitre des avions régionaux, Bombardier remporta la première position avec la vente de 52 avions, 30CRJ700, 20 CRJ900 et 2 Dash 8-400Q, d'une valeur totale de 1,5 milliards de dollars américains. Son concurrent, le brésilien Embraer annonça 53 commandes fermes pour 1,15 milliards de dollars.

Le secteur de l'aviation d'affaires n'a pas été en reste. Dès le premier jour du Salon, Dassault Aviation dévoilait son nouvel avion d'affaires le FNX de la classe du Gulfstream G-VSP et du Bombardier Global Express. Le FNX qui devrait effectuer son premier vol en 2004 pourra rallier Paris à Tokyo avec huit passagers et permettra au constructeur français d'offrir un produit haut de gamme. Embraer plaça sept avions d'affaires Legacy, dérivé de l'avion régional ERJ135. Bombardier, pour sa part, réalisa pour 321 millions de dollars de ventes dont la vente de cinq Continental Jet. Le constructeur montréalais songerait à offrir une version ligne aérienne de luxe de son Global Express, le « Global Connector » qui transporterait dans un niveau de luxe élevé 19 passagers sur une distance de 6500 kilomètres. Gulsftream suite au rachat de Galaxy Aerospace profita du Salon pour rebaptiser l'Astra SPX qui devient le Gulstream 100 ou G100 et le Galaxy, le Gulfstream 200 ou G200.

Le transporteur aérien américain United Airlines donna le coup d'envoi de sa filiale de multipropriété par la commande de cent Falcon Jet 2000, 2000EX et 900EX et de sept Gulfstream G-IVSP et cinq G-V.

Dans le secteur militaire, sept des neufs pays participant au programme d'avion de transport militaire européen Airbus A400M ont réaffirmé leur appui à l'appareil. Pour sa part, Israël a passé commande de cinquante chasseurs bombardiers supersoniques Lockheed Martin F16 Fighting Falcon supplémentaires.

Les constructeurs d'hélicoptères n'ont pas été laissé de côté. Eurocopter annonça la vente de 36 machines à des clients civils dont un AS332L2 et un EC225 à CHC Helicopters. Bell Helicopter conclut la vente de onze appareils : 5 Bell 412, un Bell 430, quatre Bell 427 et un Bell 206. Un client canadien commanda deux AgustaBell AB139.

Pour ce qui est des moteurs, vu la popularité de l'aviation régionale, le constructeur français de

SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE (suite)

moteurs SNECMA a révélé son intérêt pour développer une gamme de moteurs de 12 000 à 17 000 livres de poussée à partir de son démonstrateur Dem 21. Le président de Pratt & Whitney Canada, Gilles Ouimet lança officiellement une nouvelle famille de turbosoufflantes, le PW800, destinée à l'aviation régionale et aux gros avions d'affaires. Issu du démonstrateur AFTI, le PW800 couvrira la gamme de 10 000 à 20 000 livres de poussée.

Bombardier avait marqué le coup par l'arrivée, le 14 juin, au Salon, de cinq avions d'affaires dans un parfait synchronisme en provenance de Montréal, de Wichita au Kansas, de Belfast, de Berlin et de Westchester en banlieue de New York. Ces avions établirent au moins cinq records de vitesse.

Profitant de la visibilité offerte par l'évènement, Air Canada prit livraison au Salon de son centième Airbus, un A330-300. Pour l'anecdote, il faut souligner l'arrivée depuis Goose Bay au Labrador, au dernier jour du Salon de neuf EADS Socata TBM700 après une traversée en formation de l'Atlantique Nord, un gage de la sécurité et de la fiabilité des monoturbines (réf. : voir page 8).

Mais au-delà, des démonstrations, négociations et annonces de commandes, le Salon du Bourget laisse place aux relations humaines, à la convivialité à l'abri des chalets. Monsieur Jenner était à la tête de la délégation de l'AQTA.

LA PRÉSENCE DE L'AQTA AU SALON

En anglais on l'appelle le Paris Air Show mais le Salon aéronautique et de l'espace de Paris n'a rien à voir avec un spectacle. Tous les appareils sont à vendre et la plupart des participants sont des acheteurs ou des vendeurs. Les démonstrations d'aéronefs visent à mettre en valeur la performance des appareils au cours des cinq minutes alloués à chacun.

Impossible de voir l'ensemble des 6000 kiosques. Les visiteurs doivent procéder systématiquement en choisissant judicieusement les arrêts.

Au-delà des démonstrations et des kiosques, le Salon du Bourget est un *happening* commercial. Tous sont là pour rencontrer, pour offrir et recevoir de l'information ou pour voir et être vu. Pour faciliter le processus d'échange d'information, l'occasion est propice pour une compétition entre les nombreux et fastueux déjeuners, dîners et cocktails.

Comme le président du conseil d'administration de l'AQTA, M. Jean-Pierre Blais, est également président des Hélicoptères Canadiens Ltée, le monde des rotors était à l'honneur lors de la 8e participation de l'Association à cette rencontre européenne.

M. Blais accompagné de M. Bertrand Perron, président des Hélicoptères Abitibi et ancien président du conseil, ainsi que M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, ont débuté la semaine par un déjeuner dans le chalet de Bell Helicopter Textron où ils ont été chaleureusement accueillis par M. Dennis Lacroix, directeur principal du Marketing, et M. Paul Costanza, président de Bell Helicopter Canada.

Le lendemain, les trois représentants du Québec et leurs épouses ont assisté à un succulent déjeuner avec des membres du conseil d'administration d'Eurocopter Canada.

Jacques Blouin, dir. des Hél. Canadiens et Pierre McDonald, prés. du cons. d'adm. d'Eurocopter Canada.

Puis, les cocktails se sont succédés : un chez Bell Helicopter, un à la résidence de l'ambassadeur du Canada présidé par le ministre des Transport M. David Collenette et un à la délégation générale du Québec en compagnie de Mme Pauline Marois, ministre des Finances et vice-première ministre du Québec. Pour le plaisir des milliers d'invités, les manufacturiers européens dont Eurocopter ont rempli le foyer du Louvre de musique, de haute gastronomie et de champagne.

Bertrand Perron et Line Tardif des Hél. Abitibi; Gordon Kay et Marie-Thérèse Gaillat d'Eurocopter; Lyne Jenner de l'AQTA; Antoine Fleischmann, Édouard Gaillat et Cyrille Fourny d'Eurocopter ainsi que Denise Sylvestre et Jean-Pierre Blais des Hél. Canadiens.

Cette année, le dîner AQTA/Eurocopter a pris une allure toute particulière. M. Édouard Gaillat, nouveau président d'Eurocopter Canada, a invité ses nouveaux amis québécois afin de partager une bouillabaisse. Pour ce faire, il a amené ses invités dans un joli restaurant situé dans un charmant port de pêche de Marseille. L'épouse de M. Gaillat, son vice-président des finances M. Cyrille Fournay, son directeur du marketing M. Gordon Kay et quelques collègues du siège social français étaient également de la partie. Ce séjour de 30 heures en Provence a aussi permis de visiter l'impressionnante usine d'Eurocopter à Marignane.

Par ailleurs, comme c'est souvent le cas lorsqu'on est loin de la maison, on a rencontré des voisins québécois. En effet, un des plus fidèles supporteurs de l'AQTA, M. Raymond Thabet de Thabet Aviation International et de Canadian Aero Technic Inc. participait au Salon. En plus d'y avoir un kiosque, il avait sur place un Jet Stream 31 équipé d'un système de surveillance aérien développé par son entreprise.

Décidément le Salon aéronautique et de l'espace de Paris est un feu roulant d'occasion fait sur mesure pour approfondir tout genre de relation.

Un fois encore, nous faisons appel à tous les membres de l'**AQTA** afin de nous tenir au courant de tout développement touchant votre entreprise. Veuillez nous acheminer toute information, tout communiqué de presse ou toute nouvelle ayant trait à votre organisme soit par téléphone au numéro (514) 738-5461, par télécopieur au (514) 738-6446 ou encore par courrier électronique à vector2@attglobal.net.

Le propriétaire d'**Héli-Excel**, M. Benoît Allard, a fait l'acquistion **Hélicraft 2000** de Saint-Hubert au mois d'avril dernier. Fondé en 1969 par Lucien Levrot, Ted Day et Michael McConnell, Hélicraft est l'école de pilotage la plus vieille au Canada.

Jean Handfield a été nommé directeur des opérations. Pilote d'hélicoptères chevronné avec 12 000 heures de vol, lui-même formé chez Hélicraft, il y travailla de 1990 à 2000. Pour sa part, Steve Gros-Louis occupera le poste de chef pilote. Cette école aligne après la vente d'un Eurocopter Astar 350D et l'achat tout récent d'un 350BA d'occasion, un Bell 206B, un Hughes HU300C et trois Schweizer HU300CB.

De plus, les deux co-propriétaires d'**Héli-Inter**, M. Benoît Allard et M. Guy Tremblay, sont maintenant actionnaires d'**Héli-Wask**. En fait, cette entreprise située à Val d'Or appartient à 51% aux Cris de Waskaganiche et à 49% à Héli-Inter. Son président est Albert Diamond, son chef d'exploitation et pilote se nomme Robert Alwyn. La compagnie loue actuellement un Eurocopter AS350BA+ d'Héli-Inter afin de remplir un contrat de trois mois avec la SOPFEU.

Dans le but d'améliorer les directives relatives aux tests en vol des pilotes privés et des pilotes professionnels, **Transports Canada** a publié de nouveaux guides distincts ainsi qu'un nouveau Rapport d'épreuve de vol pour pilote-avion-privé-professionnel.

Ces documents devront être utilisés par tous les examinateurs désignés de tests en vol et les chefs instructeurs de vol à compter du 1er septembre 2001. Vous pouvez les consulter sur le site www.tc.gc.ca/aviation/general/flttrain/indexf.htm

L'**Aerospace Industrie Association of Canada**, l'AIAC, tiendra son congrès annuel les 30 septembre et 1er octobre 2001 à Toronto. Vous trouverez plus d'information sur le site web de l'Association à www.aiac.ca. Sandra Sutcliffe peut être rejointe par téléphone au (613) 760-4553 ou télécopieur au (613) 232-1142 ou par courriel à sandra.sutcliffe@aiac.ca afin d'obtenir plus d'information.

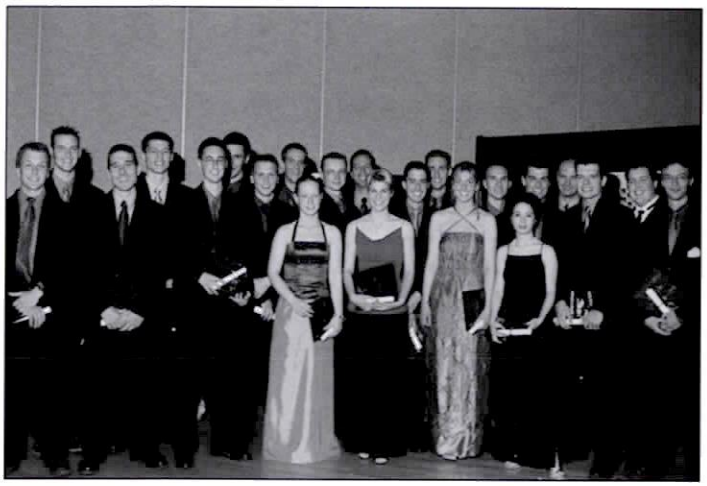
Après avoir acquis, en janvier dernier, le transporteur de Dorval Royal Aviation, Canada 3000 récidive en se portant acquéreur le 29 mars 2001 du transporteur à rabais de Halifax, CanJet, propriété de IMP Group, la maison-mère d'Innotech Execaire. Par cette transaction de sept millions de dollars, **Canada 3000** augmente sa flotte à 35 appareils avec les six Boeing 737-200 loués par CanJet. Le président du conseil de Canada 3000, John Lecky, souhaite par le regroupement de Canada 3000, Royal et CanJet créer un concurrent d'envergure nationale à Air Canada qui contrôle 80% du marché intérieur. Il espère également voir la part de marché d'Air Canada chuter à 70% au profit de sa société.

La direction du deuxième plus important transporteur aérien au pays, Canada 3000, envisage d'ici peu desservir 70 villes comparativement à 23 actuellement, et la ville de Québec dès l'automne 2001.

Canada 3000 augmentera sa flotte de neuf Airbus A319 supplémentaires dans les dix-huit prochains mois et songe louer une trentaine d'appareils lors des quatre prochaines années.

Nav Canada a été honoré, le 28 mai dernier, par l'Association internationale des transporteurs aériens, l'IATA, par la remise du prix Eagle.

Il s'agit d'un des deux prix remis chaque année par cette organisation à un aéroport et à une entreprise de services de navigation aérienne qui optimise les services offerts aux lignes aériennes et qui cherche à constamment améliorer leur rendement et leur efficacité.



Photographie CQFA

Le 19 mai dernier, dans le cadre de sa soirée des finissants, le **Centre Québécois de formation en aéronautique** (CQFA) du Cégep de Chicoutimi a remis près de 300,000 $ à des étudiants s'étant distingués par la qualité de leurs dossiers scolaires. Ces bourses étaient des prix d'excellence tantôt en argent, tantôt en valeur comme de prestigieuses formations de Bombardier / FlightSafety.

Pour la section multimoteur aux instruments le Prix **Air Nova** de 500$ a été remis à Mathieu Lavigueur, pour la section hélicoptère le Prix **Héli-Inter** soit un emploi à la fin de ses études a été octoyé à Andrew Gordon et le Prix **Bell Helicopter** de 1000$ a été donné à Olivier Talbot. Pour la section hydravion, le Prix d'excellence d'**Air Saguenay** et le Trophée du pilote de brousse de l'**Association québécoise des transporteurs aériens** ont été remis à Maxime Descheneaux.

De plus, le Prix de l'**Association des pilotes d'Air Canada** de 1250$ a été attribué à Donia Antar et Jean-François Hamel, le Prix du leadership comprenant une bourse de 500 $ et une carte de membre à vie de l'**Association des anciens et anciennes du CQFA** ont été alloués à Patrick Therrien et le **Prix du lieutenant gouverneur** a été gagné par Hugo Desrochers. Les deux bourses de 500 $ de la **Fondation Roméo Vachon** ont été remis à Philippe Langlois et à Mathieu Lavigueur. Les **Bourses de formation Bombardier/ FlightSafety** qui ont une valeur d'environ 25,000$ américains ont été attribuées à Mathieu Lachance-Lavigueur, Marc Lavoie, Jean-François Hamel, Mathieu Tessier, Pierre-Luc Denis, Mathieu Maranda, Éric Chamberland et Jean-François Filion. Bravo à la relève !

WestJet de Calgary avec la livraison, le 26 mai dernier, de son premier Boeing 737-700 devient le premier utilisateur au Canada du Boeing 737 de Nouvelle génération.

D'ici janvier 2006, le transporteur à bas prix de Calgary fondé en 1996 devrait prendre livraison de 35 Boeing 737-700 additionnels. Actuellement, la flotte de WestJet est constituée de 23 Boeing 737-200. À l'image de Southwest Airlines aux États-Unis, WestJet n'alignera qu'un seul type d'appareil, le Boeing 737, pour des raisons d'efficacité. Plus de 3 900 Boeing 737 volent pour quelques 200 transporteurs aériens aux quatre coins de la planète.

En 2000, le constructeur d'hélicoptères européen **Eurocopter** a maintenu sa position de numéro un mondial dans le secteur de l'hélicoptère civil avec 38 % du marché. Le chiffre d'affaires consolidé d'Eurocopter, en augmentation par rapport à l'année précédente, s'est élevé à 2,04 milliards d'Euros 1,8 milliards de dollars américains ce qui s'est traduit par la livraison de 289 hélicoptères. 55% des activités d'Eurocopter ont été destinés aux marchés civil et parapublic et 45% aux clients militaires. Eurocopter a dirigé 63% de sa production hors de France et d'Allemagne.

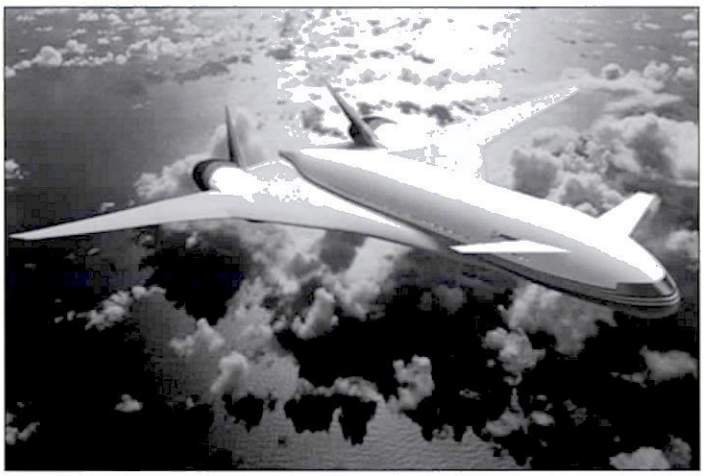
Le constructeur européen a livré le 29 mars dernier le 200e EC120B Colibri. Un total de 94 clients dans 32 pays a commandé 256 Colibri. Devant un tel succès, la production de l'appareil qui s'élève à une centaine de machines par année passera à 115 en 2002 à entre 130 et 140 en 2003.

En 2000, le consortium **ATR** a enregistré, 82 commandes des différentes versions de son biturbopropulsé de transport régional soit 54 ATR 42 de 42 passagers et 28 ATR de 72 passagers dont 24 de ces commandes portaient sur des appareils neufs, 10 sur des options et 48 sur des appareils d'occasion. Depuis sa création, ATR a livré un total de 613 appareils (359 ATR42 et 254 ATR72) en 15 ans à 100 compagnies aériennes dans 65 pays.

Par ailleurs, le 23 mai dernier a vu la création d' ATR Integrated avec la fusion des activités avions de transport régional des deux actionnaires d'ATR, l'Européen EADS (la fusion d'Aérospatiale, DASA et CASA) et l'italien Finmeccanica/Alenia Aerospazi

Vue d'artiste du Sino Swearingen SJ30-2. Photographie Sino Swearingen

Un groupe d'investisseurs de Taiwan a décidé de soutenir le programme SJ30-2 de **Sino Swearingen** du Texas jusqu'à la certification de l'appareil par la FAA. Le SJ30-2 dont le premier vol remonte au 30 novembre dernier est un révolutionnaire avion d'affaires qui sera construit dans une usine toute neuve de Virginie occidentale et sera certifié pour être piloté par une seule personne. Ce sept places de gabarit léger sera capable de franchir jusqu'à 2 500 milles à Mach 0.80 à une altitude pouvant atteindre 49 000 pieds. Kelner Aviation de Thunder Bay en Ontario a été nommé distributeur exclusif du SJ30-2 au Canada. Kelner est déjà l'unique distributeur des avions Pilatus au Canada. Dix des 175 commandes ont été enregistrées au Canada.



Vue d'artiste du «Sonic Cruiser».
Photographie Boeing.

Le constructeur de Seattle, **Boeing**, a fait la présentation d'un projet de famille d'avions commerciaux de 100 à 300 places ultrarapide dont la vitesse de croisière avoisinerait les 1000 km heure et le rayon d'action atteindrait 17 000 kilomètres : le « Sonic Cruiser ».

Conçu pour voler de Mach 0.95 à 0.98 à une altitude allant de 40 000 à 50 000 pieds, ces avions révolutionnaires permettraient de réduire le temps de vol d'une heure par 5 000 kilomètres parcourus. Ainsi, la durée des vols transcontinentaux en Amérique du Nord serait réduite d'une heure, les vols transatlantiques d'une heure et demi et transpacifiques de trois heures. Le premier vol du «Sonic Cruiser» pourrait avoir lieu dès 2004 et sa mise en service commercial entre 2006 et 2008.

De plus, en avril dernier Boeing a signé avec sept sociétés aéronautiques russes dont Ilyushin et Tupolev, une entente pour le développement d'une famille d'avions de transport régional de 50 à 90 places pour les marchés russe et extérieurs. Boeing se chargerait de la certification et de la vente des appareils construits en Russie.

Nouveau siège social de Boeing à Chicago.
Photographie Boeing

Une décision historique fut annoncée le 10 mai par le président de Boeing, Phil Condit : le déménagement de Seattle, état de Washington à Chicago en Illinois du siège social après 85 ans de présence dans la baie de Puget. La société Boeing par ce geste veut placer sa direction dans un point plus central à ses opérations qui au fil des acquisitions a une présence importante en Californie (Rockwell et Douglas) et à Saint-Louis (McDonnell) et plus seulement dans l'état de Washington.

Aéroports de Montréal se retrouve le deuxième gestionnaire d'aéroports en Amérique du Nord à obtenir la certification de son système de gestion environnementale à la norme ISO 14001.

Cette reconnaissance couronne trois années d'efforts de l'ensemble des 600 employés d'Aéroports de Montréal aussi bien au siège social qu'aux aéroports de Dorval et de Mirabel. La politique environnementale de l'organisme apparaît sur son site web à www.admtl.com.

Par l'acquisition en mars dernier de Turbotech Repairs de San Diego, un fournisseur de services de réparation de composantes de turbines à gaz de petite puissance et de groupes auxiliaires de puissance (APU), **Pratt & Whitney Canada** a augmenté sa capacité de service sur le marché de l'après-vente.

Par ailleurs, le 17 mars dernier P&WC a annoncé avoir effectué avec succès les premiers essais de son démonstrateur de turbosoufflante à réducteur ou *Advanced Technology Fan Integrator* (AFTI) conçu pour le marché des avions régionaux de 50 à 90 places et d'affaires. Ce nouveau moteur développé avec P&W du Connecticut, l'allemand MTU et l'italien FiatAvio devrait être certifié au dernier trimestre 2005 et mis en exploitation le trimestre suivant. Maintenant baptisé PW800, le AFTI devrait effectué au début de l'an prochain son premier vol sous l'aile du Boeing 720 d'essai de P& WC. Le programme PW800 devrait alors être officiellement lancé. Le PW800 qui sera dérivé en version développant de 10 000 à 19 000 livres de poussée se glissera dans la gamme Pratt & Whitney entre le PW300 propulsant le DO328JET et le PW600 destiné aux cents places.

Et, le 31 mai dernier marquait le 40e anniversaire du vol inaugural du moteur Pratt & Whitney Canada PT6, la première petite turbine au Canada. Il eut lieu à l'aéroport Downsview à Toronto et équipait un Beech 18. Le PT6 fut la pierre angulaire du développement de Pratt & Whitney Canada.

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.

Sortie d'usine du premier Raytheon Hawker Horizon.
Photographie : Raytheon Aircraft.

Le 17 avril dernier, **Raytheon Aircraft** a effectué la sortie d'usine du premier exemplaire du tout nouveau biréacté d'affaires « *Super Mid-Size* », le Hawker Horizon. Ce créneau ouvert par le Galaxy d'Aerospace Galaxy déjà en service, devrait accueillir le Bombardier Continental en 2002 et le Cessna Sovereign en 2003.

Le Hawker Horizon dont la suite avionique est une Primus Epic de Honeywell et les moteurs des Pratt & Whitney Canada PW308A se caractérise par son fuselage entièrement fait de composites et constitué de trois éléments. Il offre un dégagement en hauteur de 72 pouces en cabine. Configuré afin d'accueillir jusqu'à huit passagers, il peut relier Londres à New York ou Tokyo à Honolulu à Mach 0.82 avec six passagers. Plus de 150 exemplaires de cet appareil de 16,9 millions de dollars américains ont déjà trouvé preneurs. Sa certification est prévue pour 2003.

Par ailleurs, des rumeurs circulent toujours sur la vente de Raytheon Aircraft de Wichita au Kansas par sa société mère Raytheon Corporation plus tournée vers l'électronique aéronautique et la défense. Les repreneurs les plus souvent cités sont Dassault Aviation et General Dynamics qui regroupent Gulfstream et Galaxy.

Le 9 avril dernier, **Air Alliance**, partenaire d'Air Canada a inauguré une liaison quotidienne sans escale entre Dorval et Albany, la capitale de l'État de New York ainsi qu'une autre entre Dorval et Manchester, New Hamphire.

La Fondation Aérovision Québec a annoncé la création prochaine du **Panthéon de l'Air et de l'Espace du Québec** qui soulignera la contribution de Québécois et autres qui ont marqué de façon significative le développement de l'aéronautique et de l'aérospatiale au Québec, ou qui par leurs actions, en temps de paix ou de guerre, ont mérités d'être honorés. Des informations additionnelles sont accessibles sur le site de la Fondation à www.aerovision.org.

M. David N. Kinsman a été nommé directeur exécutif du **Bureau de la sécurité des transports du Canada**. Né et élevé dans la région de la vallée de l'Annapolis en Nouvelle-Écosse, il a obtenu un baccalauréat en Sciences de l'Université Acadia en 1966. Ses études terminées, il amorce une carrière militaire de 37 ans au sein de l'Aviation royale du Canada. D'instructeur pilote, il gravira tous les échelons jusqu'à celui de commandant de l'Aviation canadienne durant les deux dernières années de sa carrière militaire. Il quittera les Forces armées en 2000 avec le grade de lieutenant-général et se verra décerner l'Ordre du mérite militaire et le grade de Commandeur de l'*American Legion of Honour*.

Le 2 avril dernier, la version augmentée du CF34, le CF-34-8 a effectué son premier vol sous l'aile du Boeing 747 d'essai de **General Electric**. Ce moteur propulsera le CRJ900 ainsi que ses concurrents l'Embraer ERJ170 et le Fairchild Dornier 728JET. La certification du moteur est attendue pour le second trimestre 2002.

Le 30 mai dernier a eu lieu le dernier vol du transport aérien de Sept-Îles **Régionnair** privant ainsi Baie Comeau de tout lien aérien avec la ville de Québec. Nous nous rappellerons que le Fonds de solidarité de la FTQ avait refusé le 20 avril dernier de participer au plan de relance du transporteur estimant que celui-ci n'était pas viable. Sous la loi sur les faillites depuis septembre 2000, Régionnair avait présenté un plan de restructuration de ses dettes en février dernier. Le transporteur avait aussi demandé un prêt de trois millions de dollars auprès d'Investissements Québec mais n'avait jamais pu réunir les garanties requises. La dette de l'entreprise de quarante employés s'élève à 2,4 millions de dollars. Régionnair exploitait deux avions, un Beechcraft 1900 et un Twin Otter, et desservait aussi la Basse-Côte-Nord ainsi que Wabush et Schefferville.

À la Nouvelle Orléans en Louisiane, se dérouleront du 18 au 20 septembre 2001, le congrès annuel et le salon de la **National Business Aircraft Association**, NBAA. Il s'agit de la grande réunion internationale de tous les manufacturiers, prestataires de services, FBO et opérateurs du secteur de l'aviation d'affaires avec plus de 1 000 exposants et 140 avions en exposition à l'aéroport Lakefront. Consulter le site www.nbaa.org pour plus de renseignement. Vous pouvez aussi rejoindre l'Association par téléphone au (202) 783-9000, par télécopieur au (202) 331-8364 ou par courriel à convention@nbaa.org.

Le président-directeur général d'**Innotech-Execaire**, M. Kirk Rowe, a nommé M. Mirko Zgela au poste de vice-président, ingénierie à Montréal. Détenteur d'une maîtrise en Sciences de l'Université du Québec, M. Zgela a obtenu aussi une maîtrise en design aéronautique du *Cransfield Institute of Technology* d'Angleterre. Il a acquis une expérience de gestion par ses postes au sein du groupe aérospatiale de Martec ainsi qu'au ministère de la Défense du Canada.

L'Airbus A340-600 lors de son premier vol.
Photographie Airbus Industrie.

Le dernier-né de la famille **Airbus Industrie**, A340-600, a décollé de l'aéroport Toulouse Blagnac le 23 avril 2001 pour effectuer son vol inaugural.

Version la plus récente du long courrier A340, il est le plus long et le plus lourd membre de la famille Airbus. Avec une masse maximale au décollage de 365 tonnes, il pourra parcourir 13 900 km avec 380 passagers. Lancé en 1997, il compte un total de 127 commandes de onze clients dont Air Canada. La certification et la mise en service commercial de l'A340-600 devraient intervenir à la mi 2002.

Air Alma et Air France ont dévoilé le 23 avril 2001 une alliance qui permettra peut-être de briser le quai-monopole d'Air Canada dans le ciel régional québécois. Tel est l'opinion de Jacques Simard, le président d'Air Alma entreprise menacée dans son existence par le rachat de Canadien par Air Canada la privant ainsi d'un réseau de réservation.

L'accord passé avec Air France lui apporte un soutien technique et commercial en l'assurant de son système de réservation et d'inventaire. Air Alma se retrouve le seul partenaire canadien du programme de fidélisation de points «Fréquence Plus». Cette alliance fait entrer Air Alma dans la *Sky Team* aux côtés d'Air France, Delta, Aeromexico, Korean Air, et CSA. M. Simard travaille depuis un an et demi à un projet de regroupement de transporteurs aériens afin de desservir toutes les régions du Québec. Il estime être en mesure de lancer son réseau de transport aérien régional au cours de l'été.

À Toronto se déroulera du 4 au 6 novembre 2001, le congrès annuel de l'**Air Transport Association of Canada**, l'ATAC. Consulter le site web de l'Association à www.atac.ca pour plus de renseignement. Vous pouvez aussi rejoindre Debbie Simpson par téléphone au (613) 233-7727 poste 312, télécopieur au (613) 230-8648 ou courrier électronique à atac@atac.ca.

General Dynamics dans son désir de revenir dans le secteur aéronautique a annoncé l'acquisition de **Galaxy Aerospace** basé à Fort Worth au Texas qui commercialise deux modèles d'avions d'affaires à réaction : l'Astra SPX de gabarit moyen et le Galaxy, un huit à dix passagers, le premier de la catégorie «Super Mid-Size» entré en service en janvier 2000 et aussi l'avion offrant la plus grande cabine et le plus long rayon d'action dans sa catégorie. Les avions continueront à être construits chez Israel Aircraft Industries à Tel Aviv puis livrés «vert» aux installations de Fort Worth où ils sont finis et aménagés. Trois Galaxy et un Astra SPX sont produits tous les mois pour un total de 24. Une version allongée du Galaxy serait envisagée afin de pénétrer le marché du transport régional. Galaxy vient ainsi rejoindre Gulfstream Aerospace acquis en 1997 au sein de la division aérospatiale de General Dynamics, un important fournisseur du ministère américain de la défense.

Premier vol du RJX85
Photographie BAE Systems.

Le nouveau quadriréacteur de transport régional de 85 à 100 sièges, **Avro RJX85** de la britannique BAE Systems, a décollé de Woodford au Royaume-Uni, le 28 avril dernier, pour effectuer son premier vol. Le RJX est la dernière version du Hawker Siddeley HS146 qui devint ensuite le British Aerospace BA146 puis le BAE Systems RJ et qui a été produit à un total de 378 exemplaires.

La nouvelle gamme RJX offrira aux compagnies aériennes un gain d'autonomie de 17%, une consommation de carburant réduite de 15% et une réduction des coûts de maintenance des moteurs de l'ordre de 20% par l'emploi de réacteurs Honeywell AS977 de conception très récente. Une version RJX100 de 112 places devrait suivre. La certification du RJX85 est attendue pour le premier trimestre 2002, immédiatement suivie par la première livraison. BAE Systems fait état de quatorze commandes et vise principalement les utilisateurs de BA146 comme Air Alliance ou Air Nova au Canada.

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

Permis de Transports Canada : 1-68

L'année 2000 fut excellente pour le constructeur aéronautique brésilien **Embraer**, le grand concurrent de Bombardier dans le secteur des avions de transport régional. Son chiffre d'affaires a bondi de 54% pour atteindre 2,54 milliards de dollars américains tandis que son carnet de commandes doublait pour dépasser les vingt-quatre milliards dont onze milliards de dollars de commandes fermes. La production mensuelle qui est de 16 avions ERJ135/140/145, de 35 à 50 places, devrait grimper à 20 l'an prochain.

Décembre 2002 marquera le début des livraisons du ERJ170, un 70 places de transport régional à réacteurs pendulaires sous les ailes. Une version allongée du ERJ170, le ERJ190 accueillant 90 passagers entrera en service en juillet 2004. Une version augmentée de 108 places est prévue.

Vue d'artiste du ERJ190.
Photographie Embraer

Depuis le 22 juillet 2001, **Pascan Aviation** de Sainte-Foy offre un aller-retour quotidien vers Blanc-Sablon avec escales à Saint-Augustin, Chevery, Sept-Îles et Baie-Comeau. Le service est assuré à bord d'un Pilatus PC12 flambant neuf, le troisième de Pascan Aviation. Aménagé en intérieur exécutif, il accueille six passagers et est équipé d'une toilette.

Le départ se fera tous les matins du lundi au samedi de l'Aéroport de Blanc Sablon à 6 h 45 pour une arrivée à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec à 10 h 55. Du dimanche au vendredi, le départ de Québec aura lieu à 15 h pour un retour à Blanc-Sablon à 19 h 10. La fermeture de cet aéroport de 7 h à 19 h tous les jours jusqu'au 15 octobre pour raison de travaux impose un tel horaire des vols de Pascan.

Le président de Pascan Aviation, M. Serge Charron, entrevoit le prolongement très prochain de la ligne vers Montréal. Pour renseignements et réservations, veuillez téléphoner de 8 h à 17 h au (418) 877-8777 ou au numéro sans frais, 1-888-313-8777

Le 18 juin dernier, le conseil d'administration d'**Aéroports de Montréal** (ADM) a annoncé l'entrée en fonction immédiate de monsieur James C. Cherry au poste de directeur général de l'entreprise créée en 1992 pour assurer la gestion des aéroports de Dorval et Mirabel.

Comptable agréé et détenteur d'un diplôme en commerce de l'Université McGill, monsieur Cherry n'en n'est pas à ses premières armes dans les secteurs du transport de l'aéronautique, ayant œuvré au poste de vice-président, finance et stratégie corporative puis de président chez Oerlikon Aérospatial et à la division Avions amphibies de Bombardier et président et chef de la direction de CAE. Depuis 1999, il occupait le poste de président de la division Transport d'Alstom Canada.

Monsieur Cherry remplace ainsi madame Nycole Pageau-Goyette qui avait remis sa démission en novembre dernier après la cession non autorisée de terrains de l'aéroport de Mirabel à Bombardier pour la construction de l'usine qui sera inaugurée l'automne prochain.

Par ailleurs, le 10 mai dernier avait lieu, à Montréal, l'assemblée annuelle d'**Aéroports de Montréal**. Il y fut réaffirmé la mission de l'organisme à gérer et à développer les aéroports de Dorval et de Mirabel pour le transport de passagers, de fret et le développement industriel. La recherche de contrats sur le marché international était par conséquent abandonnée. La direction d'ADM y souligna l'absolue nécessité du programme d'agrandissement de l'aéroport de Dorval afin de répondre aux besoins de Montréal et de tout le Québec en termes de transport et de développement aéroportuaire.

De 2001 à 2009, 716 millions de dollars seront investis pour porter à 15 millions de passagers par année la capacité de l'aéroport de Dorval. À cette fin, les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) versés par chaque passager sont passés de dix à quinze dollars à Dorval et de zéro à dix dollars à Mirabel depuis le 15 juillet 2001.

ADM a convenu avec la Société de développement de la zone de commerce international de Montréal à Mirabel, de travailler ensemble au développement industriel de Mirabel.

Les revenus d'ADM se sont accrus de 7,9% durant l'année 2000 pour atteindre 176, 8 millions de dollars dégageant ainsi un surplus de 8 millions. Pour sa part, le volume du trafic passager a augmenté de 3,4%, une performance de beaucoup supérieure à la moyenne canadienne.

Pour le constructeur des avions d'affaires **Falcon, Dassault Aviation**, l'année 2000 a été bonne avec des prises de commandes en hausse de 21%. Quatre-vingt-dix avions d'affaires de haut de gamme Falcon ont été commandés ce qui représente 63% de la valeur des commandes de l'entreprise qui construit aussi les avions de combat Mirage 2000 et Rafale.

En 2000, 71 Falcons 50, 900 et 2000 ont été construits. Ce nombre devrait être porté de 75 à 77 en 2001. Le chiffre d'affaires de Dassault Aviation a atteint 3,5 milliards d'Euros en 2000, 3,1 milliards de dollars américains, dont 71% représentés par les activités Falcon.

Dow Chemical annonce la modification de la formulation des liquides dégivrant pour avions UCAR, UCAR 50/50 et UCAR XL54 afin de réduire la formation de mousse pendant le giclage sur l'aéronef. Certifiés aux normes SAE AMS 1424, ils pourront être mélangés aux stocks actuels de UCAR fabriqués antérieurement.

Pour toute question, communiquer avec M. Jacques Leroux de Dow Canada dont les coordonnées sont maintenant les suivantes suite à la fusion des géants de l'industrie chimiques, Dow Chemical et Union Carbide : 109-2001, avenue Victoria, boîte 197, Saint-Lambert, Québec, J4S 1H1, (450) 466-3961, fax (450) 466-3961, jleroux@dow.com, www.unioncarbide.com

Une page de l'histoire de la construction aéronautique s'est tournée le 28 mars dernier avec la livraison du 1053e et dernier biturbopropulseur Metro après 35 années de production ininterrompue.

Conçu et lancé en 1965 par Ed Swearingen comme avion d'affaires sous le nom Merlin, cet avion allait entreprendre en 1971 une longue carrière comme avion de transport régional sous la dénomination Metroliner. Toutefois depuis sa base de San Antonio au Texas, **Fairchild** assurera le soutien des quelques 800 Merlin et Metro encore en service.

Dernier Fairchild Metroliner.
Photographie Fairchild Aerospace.

Les actionnaires de BAE Systems Canada, connu anciennement sous le nom de Canadian Marconi et Marconi Canada, ont accepté la vente par BAE Systems du Royaume-Uni de son bloc de 54% des actions de BAE Systems Canada à un groupe d'investisseurs canadiens dirigé par Oncap.

BAE Systems Canada qui portera maintenant le nom de **CMC Électronique** est spécialisé dans l'avionique, les antennes satellites pour aéronefs et les systèmes GPS.

Suite au vide laissé par la disparition de Régionnair et au mécontentement des usagers du service offert en région par Air Alliance et Air Ontario, une nouvelle compagnie aérienne pourrait voir le jour l'automne prochain au Québec.

Piloté par l'ancien président d'Air Alliance, **Gilles Filiatreault**, ce transporteur régional dont le siège social serait à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec desservirait aussi bien la province de Québec que l'Ontario et offrirait des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto, le corridor le plus achalandé au Canada.

De plus, trois vols quotidiens seraient assurés entre chacune des régions éloignées du Québec : Abitibi, Bas Saint-Laurent, Côte Nord, Gaspésie, les Iles et le Saguenay - Lac Saint-Jean.

Ce projet de 40 M$, excluant les avions, repose sur une garantie de prêt de 20 M$ d'Investissements Québec, un investissement de 15 M$ du Fonds de Solidarité FTQ et la mise de fonds de 5 M$ de cinq promoteurs privés dont M. Filiatreault et M. Benoît Tanguay, ex-vice-président d'Air Alliance.

Quatre cents emplois pourraient être créés par ce nouveau transporteur qui bâtirait sa flotte autour du Fairchild 328JET, un réacté de 32 places. L'entreprise n'a pas encore décidée si elle se porterait acquéreur de 14 de ces aéronefs au coût de 15 M$ chacun ou encore si elle en ferait la location.

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

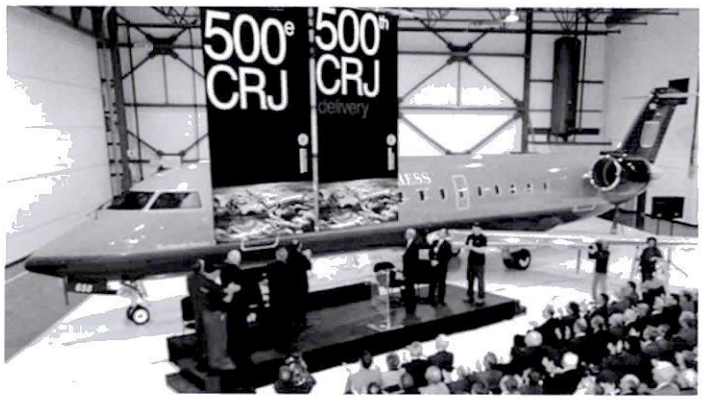
VENEZ NOUS VISITER SUR INTERNET www.aeroneuf.com COME VISIT US ON THE WEB

Il est à souligner qu'en dépit du ralentissement économique ressenti ou pressenti, l'**aviation d'affaires** va continuer à prospérer à l'échelle de la planète selon les principaux analystes. Devenu un outil de travail pour beaucoup et non plus un signe de richesse, le transport en avions d'affaires apparaît aux yeux de beaucoup comme une solution aux problèmes des retards et des annulations de vols commerciaux, d'engorgement du trafic aérien et de congestion des grands aéroports.

Dans le même ordre d'idée et dans le but de retenir sa clientèle haut de gamme, United Airlines, un des trois géants américains du transport aérien, songe à lancer son propre service de transport de passagers par avions d'affaires. Plusieurs formules sont à l'étude : multipropriétés, nolisements, navettes corporatives, gestion de flottes. Le transporteur envisage acquérir d'ici 2006 environ 200 jets d'affaires de 14 places et moins.

Le 6 mars dernier, **Bombardier Aéronautique** a livré le 600e exemplaire de son biturbopropulsé Dash8, à la filiale de transport régional d'All Nippon Airways, le plus important transporteur intérieur au Japon. Cet évènement eut lieu à quelques semaines près du 18e anniversaire de la sortie d'usine du premier Dash8, le 19 avril 1983. Le carnet de commande du Dash8 atteint les 656 exemplaires et il est utilisé par 70 transporteurs dans le monde.

Quelques semaines plus tard, le 26 avril 2001, la livraison du 500e Regional Jet de



Livraison du 500e CRJ.
Photographie Bombardier

Bombardier eut lieu avec la remise de l'appareil à Atlantic Coast Airlines (ASA). Ce fait marquant survint moins de dix ans après la sortie d'usine du tout premier CRJ, le 6 mai 1991. À cette époque, peu nombreux étaient ceux qui croyaient en l'existence d'un marché pour les avions de transport régional à réaction. Dix ans plus tard, la famille CRJ de Bombardier comprend quatre modèles : CRJ100/200/700 et 900. Les CRJ volent au sein de 35 opérateurs dans 16 pays dont 300 aux États-Unis seulement. Un total de 2105 CRJ ont été livrés et commandés.

Devant l'affluence de nouvelles commandes d'avions régionaux, Bombardier Aéronautique a annoncé le 16 avril un nouveau plan de production qui porte de 12,5 à 14,5 appareils par mois les cadences de production de sa gamme CRJ200 de 50 places. Ce nouveau rythme sera atteint durant l'exercice 2003 qui prévoit livrer 165 CRJ puis 174 en 2004. Dès 2002, un niveau de 135 CRJ de 50 places sera atteint. Dans ce contexte, l'avionneur de Montréal a annoncé l'ajout d'un millier d'employés essentiellement à l'usine de Dorval où s'effectue l'assemblage final des CRJ200. Il faut rappeler que les CRJ700 et CRJ900 sortiront de l'usine en construction à Mirabel.

Dans sa lutte contre son concurrent Embraer, Bombardier a reçu une fois encore le soutien d'Ottawa. Au mois de mai dernier, le gouvernement fédéral a accordé un prêt de 1,7 milliards de dollars canadiens au transporteur Air Wisconsin pour l'achat de Regional Jet. Ottawa a ainsi décidé d'offrir aux clients éventuels les mêmes conditions offertes par le Brésil dans le cadre du programme ProEx, déclaré illégal par l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Par ailleurs, le 11 avril Bombardier et Simuflite inauguraient leur centre de formation de Dallas. Pour Bombardier, il s'agit de la seconde entreprise du genre, la première ayant été établie à Ville Saint-Laurent en collaboration avec CAE. Dans un premier temps, la formation pour pilotes et mécaniciens de Learjet 31A, 45 et 60 y sera dispensée. Suivront celles pour Continental et Challenger 601.

Le 14 mars dernier, **AéroMag 2000** et Aéroports de Montréal ont présenté à l'Aéroport international de Montréal Dorval une nouvelle technologie à air comprimé pour le dégivrage des avions. Cette nouvelle technique qui allie l'utilisation du glycol et d'air comprimé, assurera un dégivrage plus économique et plus rapide tout en respectant les normes environnementales.

Actuellement à l'essai, cette méthode de dégivrage permet de réduire de façon appréciable la quantité de glycol nécessaire au dégivrage d'un avion, de 15% à 60% en fonction du type d'appareil selon les chiffres fournis par AéroMag 2000.

Des informations supplémentaires peuvent être obtenues auprès de monsieur Mario Lépine, président d'Aéro Mag 2000 au (514) 636-1930.

Les 14, 15 et 16 novembre prochain se tiendra à l'hôtel Four Points Sheraton de Dorval sur Côte-de-Liesse, le **Symposium 2001 sur l'entretien des aéronefs**.

L'an dernier, 61 entreprises et organismes gouvernementaux ont participé à cet évènement qui vise à regrouper, promouvoir, former et informer le personnel d'entretien et de maintenance des transporteurs aériens du Québec.

Les entreprises intéressées à exposer et les personnes à participer sont priées de communiquer avec Michel Lespérance au 1-888-636-9683 ou (514) 636-9682 ou mlesperance@atp.com ou avec Steve Rusnak au (514) 422-6787 ou srusnak@airvanada.com.

APEX AÉROSPATIAL Inc.

E-590, Albert de Niverville
Aéroport international de Montréal
Dorval (Québec)
H4Y 1G6

T : (514) 636-1011
P : (514) 201-9766
F : (514) 631-3282
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

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

NORSTAR
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

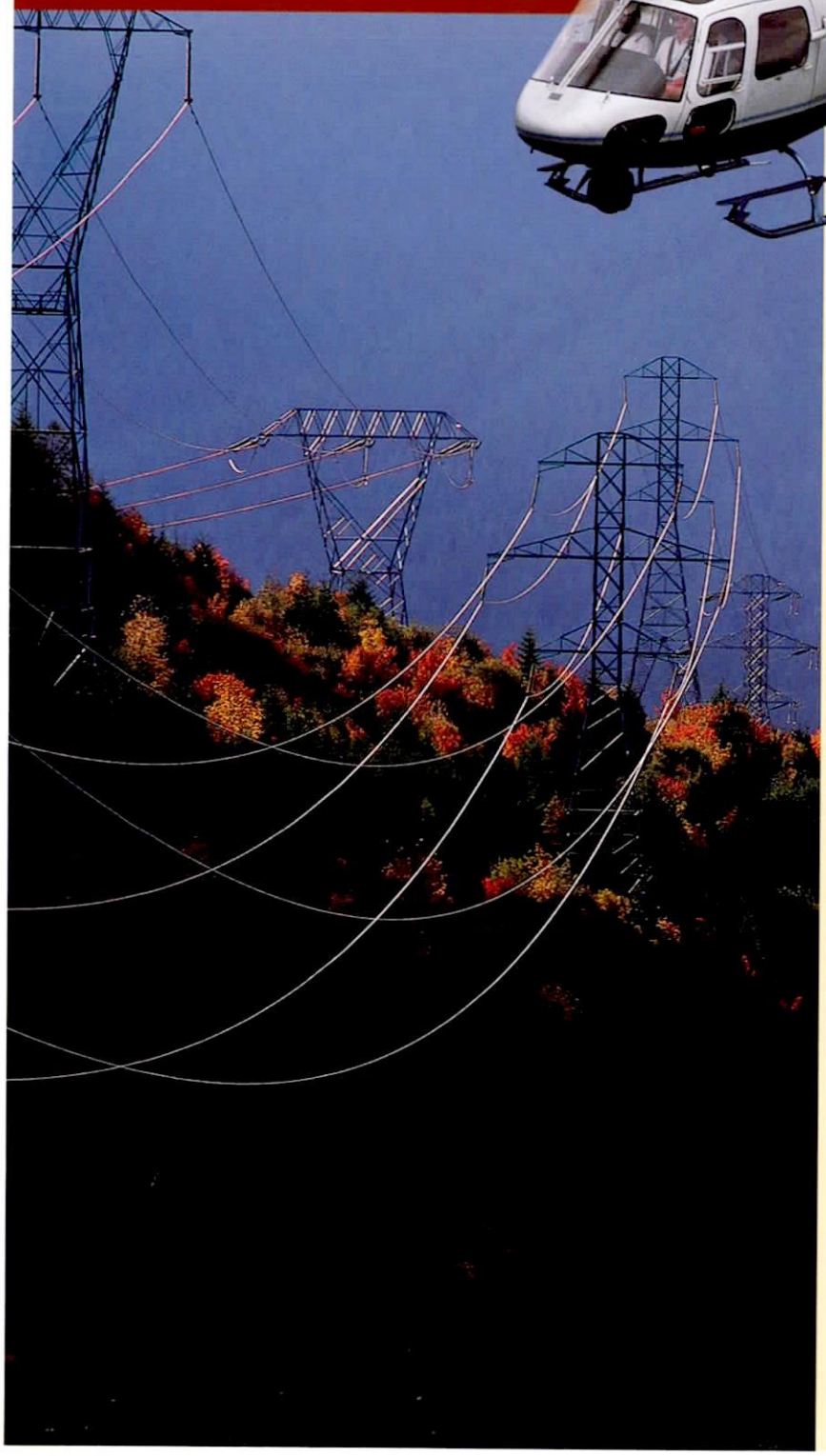
Distributeur
RAPCO

★-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

LE MEILLEUR AMI DU PILOTE.

EUROCOPTER
AS350 B2/B3



Nous vous présentons un champion polyvalent dans son domaine, qui donne un nouveau sens à l'expression "haute performance".

Les monomoteurs de la famille AS350 se sont imposés d'une façon remarquable. Après plus de vingt ans de service et huit millions d'heures de vol accumulées dans le monde entier, que se soit sous les climats les plus rudes ou aux altitudes les plus élevées, l'AS350 a toujours relevé le défi. Avec une capacité de charge à l'élingue de 1160kg (2557lb) pour le B2 ou 1400kg (3085lb) pour le B3, rien ne l'arrête. De plus une grande manoeuvrabilité, une excellente visibilité avec tous les sièges orientés vers l'avant, et un niveau vibratoire très bas font que les vols sont aussi confortables que productifs.

Le puissant et fonctionnel AS350B2, motorisé par un moteur de 732shp Arriel 1D1 de Turboméca, est l'appareil polyvalent rentable par excellence. La version B3, la plus puissante et performante de sa catégorie, est motorisée par un moteur de 847shp, équipée du FADEC, Arriel 2B1 de Turboméca, et comprend un instrument de contrôle à affichage multifonctions VEMD qui offre aux opérateurs une sécurité accrue et réduit la charge de travail du pilote.

Confort, facilité de pilotage, et une grande réserve de puissance font de l'AS350 l'hélicoptère le plus agréable de sa catégorie.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à nous téléphoner au 1-800-267-4999 ou à visiter notre site Web: www.eurocopter.ca

eurocopter

Redefining satisfaction.