

l'air



Editorial:

**Secteur privé et gestion du
système de transport aérien**

Portrait d'un transporteur:

Les Ailes de Charlevoix

EN VOL OU AU SOL

Dale-Parizeau vous assure une protection complète

assurance-responsabilité

assurance-corps

assurance cargo

risques politiques

responsabilité aéroportuaire



Dale-Parizeau inc.
courtiers d'assurances

1140, boul. de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H3A 3H1
Tél.: (514) 282-1112

Prenez conseil de votre courtier

GROUPE CONSEIL EN AVIATION

Une seule adresse pour un éventail complet de services professionnels à l'aviation



**AVIA MARKETING
CONSULTANTS INC.**

- Administration, gestion
- Représentation commerciale
- Témoins experts
- Planification de flottes et d'horaires
- Contrats de nolisement international
- Droits d'atterrissage internationaux
- Demandes de permis et licences (ONT, T.C, DGAC international)
- Etudes de marché - coûts/bénéfices
- Planification stratégique
- Dépôt de tarifs

Richard Look
(514) 631-2136

**Centre de Formation
en Transports**

- Cours d'initiation et de recyclage en
- Sécurité aérienne
- Matières dangereuses, tous modes de transport - à nos locaux ou sur place
- Systèmes informatisés de réservations: Reservec, Pegasus, SAAS
- Manutention de cargo
- Formation, entraînement et embauche de personnel commercial (Billetterie, agents de réservation, etc.)

Valère Dubé
(514) 631-0273

**ExpAir
International**

- Courtage d'aéronefs
- Vente d'avions et de pièces
- Planification aéroportuaire
- Evaluation d'aéronefs
- Etudes de faisabilité
- Développement de manuels techniques et procédures
- Assistance technique et opérationnelle
- Formation et embauche de personnel
- Auditions techniques et de sécurité
- Formation, entraînement et embauche de personnel technique

Jean-Louis Trépanier
(514) 631-3435

10 225 avenue Ryan, suite 200, Aéroport International de Montréal,
Dorval, Qc, Canada H9P 1A2

SITA: YULOOMB

FAX: (514) 636-6455

AFTN: CYULEXAX

Sommaire



10

**Portrait d'un
transporteur:**

**Les Ailes de
Charlevoix**

4

Billet de l'éditeur

7

**Nouveaux
développements à
l'aéroport de Québec**



Aussi dans ce numéro:

- **ATL construit**
- **White's Aircraft
dépositaire
d'Aérospatiale**
- **Bromont obtient
enfin son Localizer
DME**

8

**Trois programmes de
formation des adultes
à l'École nationale
d'aérotechnique**

circul'air

Circul'Air est un magazine trimestriel consacré au transport aérien au Québec. Toute reproduction est permise à la condition d'en mentionner la source.
Editeur: Brian Jenner
Rédacteur en chef: Yvon Saucier
Publicité: Yvon Saucier

Secrétaire à la rédaction: Lise Gauthier
Collaboratrices:
Carmen Faucher et Lise Gagné

Édition électronique:
Image d'Entreprise Enr.
1645 Marie-Clarisse #4, Québec Qc
(418) 529-4398

Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine Circul'Air
600, 6^e Avenue
Aéroport de Québec, Ste-Foy, Québec
G2E 5W1
Tél: (418) 871-4635 Fax: (418) 871-8189

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec - ISSN 0832-6371
Courrier de deuxième classe enregistrement no: 8025

Billet de l'éditeur

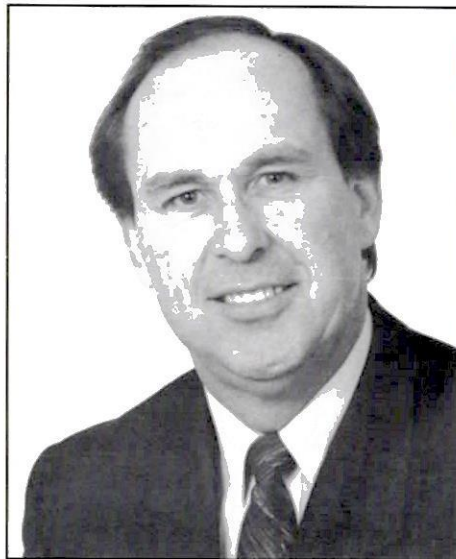
Vous oeuvrez en Europe, en Afrique ou en Asie ? Vos pilotes ont besoin de «PPC», de renouvellement «IFR» ? Pas de problème. Les inspecteurs de Transports Canada se feront un plaisir de se rendre sur place pour vous accommoder. Evidemment, les coûts de transport et d'hébergement des inspecteurs en dehors du pays sont à vos frais.

Par contre, si vous oeuvrez à St-Hubert, St-Jean, Mascouche, Les Cèdres ou sur l'avenue Ryan à Dorval, impossible de déplacer les inspecteurs de Transports Canada. Peu importe que vous soyez prêt ou non à payer le kilométrage entre le bureau de Transports Canada et votre place d'affaires (avenue Ryan, Dorval: 1,74 \$, St-Jean: 33,22 \$, St-Hubert: 24,56 \$ et Mascouche: 25,12 \$). Donc, si vous avez une épreuve à passer, amenez votre pilote et votre avion aux portes de Transports Canada, route C, Dorval.

Concernant votre nouveau certificat d'enregistrement ou de navigabilité, ne craignez rien, on se déplacera ... un jour; et on vous livrera ces documents ... un jour. Ne vous inquiétez pas non plus des pertes de revenu occasionnées par les délais ainsi engendrés; ce n'est, après tout, qu'un tout petit montant comparé à ce que vous coûtera la politique de Transports Canada relative au plein recouvrement des coûts.

Par ailleurs, pour vous prévaloir de tous les services offerts par Transports Canada, n'appellez pas au Bureau régional en fin d'après-midi; paperasse oblige, on ne répond plus au téléphone après 15 heures.

Pour ceux qui perçoivent dans cette situation une aberration bureaucratique, vous seriez bien avisé de ne pas en juger trop vite. Les fonctionnaires du Bureau régional sont tout aussi et peut-être même plus frustrés que les entrepreneurs devant cette situation. Malheureusement, les inspecteurs et les gestionnaires affectés à l'industrie du transport aérien se trouvent aux prises avec la double contrainte d'une demande croissante pour la sécurité et une pénurie grandissante des moyens mis à leurs dispositions.



M. Brian Jenner
Éditeur

Gestion du système de transport aérien: **Accroître le rôle du secteur privé**

Avec une dette nationale d'au-delà de 350 milliards de dollars à laquelle s'ajoute régulièrement un déficit annuel de 30 milliards, ce n'est pas pour demain l'arrivée des ressources nécessaires au maintien d'un contrôle direct de Transports Canada sur tous et sur tout ce qui vole.

Néanmoins, les voyageurs et les entrepreneurs canadiens ont toujours droit à un système de transport aérien sécuritaire tout en étant efficace. Alors, faute de pouvoir recourir comme d'habitude aux deniers publics illimités, il revient aux mandarins du pouvoir à Ottawa de réviser leur philosophie de gestionnaires publics.

Les années 80 ont vu la refonte de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement de l'air, de l'aménagement de l'espace aérien, du manuel d'entretien d'aéronef, de la Loi nationale des transports. La plus grande partie de la législation gouvernant le transport aérien fut repensée et réformée pour rencontrer les besoins d'une industrie rendue à maturité après 70 ans d'existence. Les outils de gestion étant maintenant améliorés, le temps est venu de transformer aussi la façon dont on les utilise.

Les années 90 devront être marquées par la réforme des méthodes de gestion publique en regard du système de transport aérien et cette métamorphose passera inéluctablement par un plus grand rôle à jouer par le secteur privé. L'esprit le plus audacieux tendra même vers une philosophie de partenariat entre les secteurs public et privé dans la gestion de la sécurité aérienne.

Autant on reconnaît le professionnalisme et l'expertise de Transports Canada, autant on doit aujourd'hui admettre que les plus grands experts du transport aérien sont les professionnels du secteur privé qui vivent à tous les jours la multitude de contraintes et de particularités associées aux divers types d'aéronefs et aux divers types d'opérations.

Tout comme on le fait déjà pour les tests en vol pour l'obtention de licences privées et commerciales, on devra recourir de plus en plus à l'industrie elle-même pour les épreuves de contrôle de compétence, les diverses annotations, le renouvellement des «IFR», les certificats de navigabilité, les permis d'héliport temporaire, etc. Un contrôle par échantillonnage de la part de Transports Canada offrira alors plus de sécurité et plus de services avec moins de fonctionnaires. Oui, l'autogestion par l'industrie offrira la sécurité au public, car la crainte de perdre un privilège aussi rentable que celui de contrôler soi-même son personnel et ses aéronefs garantit la qualité de cette autogestion du système.

Brian Jenner

Pour votre
Cessna

Maintenant à **MASCOUCHE!**

Cessna

PIECES +
MAINTENANCE

=

SERVICE GARANTI



Perfecair Inc.

C.P. 60 Aeroport de Mascouche
Mascouche, Que. Canada J7K 3C5

(514) 474-2477 . FAX (514) 474-1725



Cessna

Dépositaire officiel

SERVICES À L'AVIATION hangar **Q-60** INC



Un toit pour l'aviation générale à Val d'Or

- Stationnement pour aéronefs, intérieur et extérieur
- Service d'entretien (mécanique et électronique) avions et hélicos
- Service de ravitaillement (jet B, 100 LL)
- Nolisement d'avions (Aviation BOREAL)
- Nolisement d'hélicoptères (Les hélicoptères Transit)
- Location de voitures **AVIS**
- Auto de courtoisie

• Salle d'accueil • Salon des pilotes • Salle de planification de vol

Services disponibles de 7.00 a.m. à 10.00 p.m.



819-825-1351

Unicom 122,85

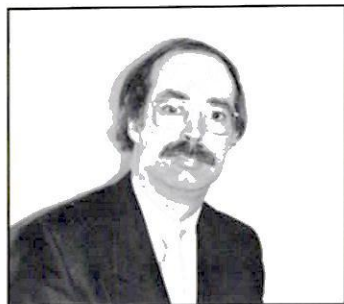
Temps de vol maximal: dérogation reconduite pour 1990

Avant de terminer son mandat, le Ministre des Transports M. Benoît Bouchard a donné suite à la demande du comité consultatif industriel, concernant le temps de vol maximal, en reconduisant pour l'année 1990 la dérogation sur les limites de temps de vol.

Cette dérogation permet aux opérateurs d'aéronef de 12 500 livres et moins ainsi qu'aux opérateurs d'hélicoptère qui en font la demande par écrit de se prévaloir des dispositions suivantes: un maximum de 150 heures de vol par période de 30 jours, de 300 heures de vol par période de 60 jours et de 450 heures de vol par période de 90 jours.

Entre temps, le comité consultatif, qui regroupe des représentants de divers secteurs de l'industrie et des associations nationales suivantes soit: l'AQTA, l'ATAC, la CALPA, la COPA, la NATA ainsi que le syndicat canadien de la fonction publique et l'association du personnel navigant du Canada, vise à présenter au nouveau ministre son rapport final pour le 28 juin prochain. Ce rapport devrait véhiculer toutes les particularités exprimées par les divers types d'opérations allant du vol aux instruments à l'opération de brousse. Rappelons que le comité consultatif sur le temps de vol maximal est présidé par M. James Stewart, directeur des programmes de sécurité aérienne à Transports Canada.

Nomination d'un rédacteur en chef à CIRCUL'AIR



M. Brian Jenner, éditeur du magazine Circul'Air, est heureux d'annoncer la nomination de M. Yvon Saucier au poste de rédacteur en chef du magazine Circul'air.

Pilote de brousse et instructeur de vol accompli, détenteur d'un baccalauréat en informatique, M. Saucier a aussi enseigné durant trois années aux Cégeps de Matane et de Lévis. Son goût marqué pour l'aviation et ses connaissances dans le domaine le prédisposent à succéder à M. Jean Roy qui est appelé désormais à oeuvrer dans la région de Montréal.

Nomination d'une conseillère en Formation à l'AQTA



M. Brian Jenner, président et chef de la direction à l'AQTA a le plaisir d'annoncer la nomination de Madame Lise Gagné au poste de conseillère en formation à l'AQTA.

Originaire de la Beauce et détentrice d'un baccalauréat de l'Université de Sherbrooke en rédaction française et recherche documentaire, Madame Gagné a oeuvré dans le secteur des communications à l'intérieur des milieux privé et gouvernemental. Contractuelle spécialisée en rédaction administrative, révision de textes et recherche documentaire, Madame Gagné est fort bien équipée pour mener à bien sa nouvelle tâche. Elle saisira en particulier les dossiers jusqu'alors gérés par Madame

Semaine nationale des transports Qualité et protection de l'environnement

C'est sous le thème de la qualité et de la protection de l'environnement que se tiendra la Semaine nationale des transports, du 3 au 9 juin prochains.

Inaugurée officiellement dans une ville différente chaque année, c'est à Calgary, cette année, qu'échoit l'honneur de l'accueillir. Elle y sera donc ouverte conjointement par l'Honorable Doug Lewis, ministre des Transports du Canada, et par M. J. Allen Adair, ministre des Transports de l'Alberta.

À Québec, elle sera soulignée par la journée du directeur de l'aéroport, le 6 juin prochain. À Montréal, en plus d'un certain nombre d'activités au Vieux-Port, un symposium sur les transports est prévu à l'hôtel Hilton de Dorval pour le mercredi 6 juin, ainsi qu'un dîner de clôture au bureau régional de Transports Canada.

Montréal 1992

En 1992, à l'occasion du 350^e anniversaire de sa fondation, c'est Montréal qui agira comme ville hôte, a annoncé le vice-président national du comité organisateur de la Semaine, M. André O. Dumas. Un comité spécial, appelé Montréal Transports '92, a été mis sur pied en collaboration avec la direction des fêtes du 350^e, et l'accent portera sur le transport aérien.

Déjà, l'OACI, l'IATA et l'ATAC ont confirmé qu'elles y tiendront leurs congrès et, au moment d'aller sous presse, M. Dumas se disait confiant d'obtenir aussi celui de la Fédération aéronautique internationale. «Ce sera un automne tout aérien» d'affirmer M. Dumas, ajoutant qu'il prévoyait également organiser un rallye de 350 avions et un pageant aérien à l'aéroport de St-Hubert. À l'intention exclusive des gens de l'industrie, une foire commerciale se tiendra au Palais des congrès de Montréal.

Nouveaux membres de l'AQTA

Héli Express Inc, compagnie d'hélicoptères opérant à l'Aéroport de Québec, représentée par Monsieur Paul Dubois, vice-président, est devenu membre actif de l'AQTA. L'entreprise possède deux hélicoptères de cinq passagers.

Aéroclub de la Côte Sud Inc, école de pilotage de Rivière-du-Loup a aussi joint notre Association en tant que membre actif. Elle est représentée par M. Armand Daigneault, administrateur, chef pilote et instructeur. L'entreprise opère deux Cessna, un 172 et un 150.

Air Dorval Ltée, compagnie située à l'Aéroport de Dorval, adhère à l'AQTA. M. Raymond Marsolais, président, bien connu du milieu, représente l'entreprise qui opère deux avions réactés et quatre avions turbo-propulsés.

Epandair Inc., une toute nouvelle firme spécialisée dans l'arrosage aérien, vient tout juste de se joindre à l'AQTA à titre de membre actif. Son représentant est M. Jacques Prud'homme, président de l'entreprise.

Erratum

Dans la dernière édition de Circul'Air, nous avons mentionné que Me Jean St-Onge représentait la firme d'avocats Lavery, O'Brien de Montréal. Or, nous aurions dû mentionner que la firme Lavery, O'Brien était représentée par Me Dionigi (Dan) M. Fiorita et Me Jean St-Onge.

Lise Gendron, à savoir le service quittera bientôt Québec pour de soutien à la formation en s'établir dans la région de entreprise. Madame Gendron Montréal.

Nouveaux développements à l'aéroport de Québec

par Yvon Saucier

La piste 24 sera fermée à toute circulation pour une période de dix jours cet été. Transports Canada fera exécuter des travaux de réfection nécessaires pour réparer la surface actuelle de la piste principale au coût de 40 000 dollars. M. Yvon Duquette, directeur de l'aéroport, consultera les compagnies aériennes concernées afin de déterminer la date exacte de la fermeture de la piste 24 de façon à minimiser les inconvénients que causeront ces travaux.

Opération commerciale rentable

Le projet d'aménagement permettra de découvrir dans le futur un grand hall non cloisonné qui maximisera l'espace disponible nécessaire pour absorber l'affluence que connaît l'Aéroport de Québec.

Selon M. Duquette, ces réaménagements doivent être accomplis avec le souci d'un administrateur avisé. Chaque dollar placé doit l'être en fonction d'un retour sur l'investissement. L'aérogare doit désormais attirer les gens, les inciter à y traiter des

affaires. Tout cela est guidé par un objectif précis: la rentabilité.

Elargissement de la piste 24 pour 1992

Aucun développement important n'est prévu pour l'année 1991, laissant ainsi toute la place au festival aérien. L'année 1992 devrait voir s'accomplir les travaux de drainage, d'électricité, d'élargissement et de recouvrement de la piste 24. Selon Transports Canada, l'Aéroport de Québec ne peut pas recevoir adéquatement les plus gros porteurs. Au décollage, les moteurs extérieurs du Boeing 747, par exemple, soulèvent les agrégats d'accotement, ce qui cause des inconvénients. Une équipe de spécialistes, provenant du groupe Conseil Polytec Inc. et des Laboratoires Sol et Béton Inc. étudie présentement les diverses possibilités à savoir la mise en place de nouvelles dalles de béton, le pavage, ou une combinaison des deux techniques. Notons qu'en période de compressions budgétaires, l'affectation des fonds nécessaires soit une dizaine de millions de dollars, n'est pas encore approuvée.

Pas de projets majeurs pour les tabliers avant 1995

A court terme, le tablier 1 du côté de la barrière 1, à l'est de l'aérogare, sera agrandi de façon à faciliter les nombreux mouvements d'avions à cet endroit. Par contre, aucun projet majeur pour les tabliers ne débutera avant 1995. Une équipe multidisciplinaire a été mise en place pour soumettre à Transports Canada un rapport concernant, entre autres, le développement des tabliers. Au moment de mettre sous presse, le comité devait remettre une étude de capacité pour orienter l'expansion des aires de stationnement et de l'aérogare. «Le comité consultatif aéroportuaire possède un pouvoir de recommandation concernant les développements de l'aéroport et permet d'impliquer les gens du milieu dans le défi de gestion de mon mandat», mentionne Monsieur Duquette. Ce comité est formé du directeur général de la Communauté urbaine de Québec, du directeur de l'Office municipal du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec, du directeur

général de la Ville de l'Ancienne-Lorette, d'un représentant de la Direction générale de la Ville de Québec, du directeur général de la Chambre de commerce de Ste-Foy, du vice-président et directeur général de la Chambre de commerce et de l'industrie du Québec métropolitain et du président-directeur général de la Société de promotion économique du Québec métropolitain. Pour sa part, M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, trouve très intéressant le changement de philosophie qui donne naissance à de tels projets de développement. Cependant, il insiste sur le besoin de garder bien en vue la raison d'être de l'aéroport, soit l'appui de l'industrie du transport aérien. M. Jenner se dit d'ailleurs perplexe devant la composition des comités consultatifs, régie aéroportuaire et organisme de gestion d'aéroports qui ne comprend aucun représentant des principaux intéressés, à savoir transporteurs aériens.

AERO-RECIP (CANADA) LTD

545 Ferry Road

Winnipeg, Manitoba, Canada, R3H 0T5

RECONDITIONNEMENT DE MOTEUR ET ECHANGE

CONTINENTAL

0-200A (Starter clutch)	8,975.00
0-470K, L,R,S,U	10,875.00
IO-520D, F,C	13,200.00
IO-520D,F avec cyl. neuf	17,200.00
TSIO-520E.	14,900.00
TSIO-520VB.	14,900.00

LYCOMING

0-235L2C	9,000.00
0-320E2D	8,750.00
0-320E3D	8,750.00
0-320H2AD	9,000.00
0-540E4C5.	13,250.00
IO-540C4B5.	13,900.00
TIO-540A1A, A1B	23,700.00
A2A, A2B	24,650.00
TIO/LTIO540J2BD	24,650.00

PRATT & WHITNEY

R985 (carburateur manuel)	\$14,200.00
(carburateur automatique)	\$15,100.00
R1340S3H1 ou S1H1	\$15,800.00
R1340S1H1G ou S3H1G	
(révision)	\$17,910.00
R1830-92	\$37,900.00

Disponibles immédiatement en inventaire

Tous nos moteurs Pratt & Whitney sont complets, incluant:

* Magnets de marque Bosch ou Bendix

* Carburateur

* Faisceau d'allumage

* Remise à neuf avec pièces Pratt & Whitney authentiques

* A la révision, tous les coussinets inutilisables sont remplacés par des neufs

* Garantie de 150 heures

POUR TOUT RENSEIGNEMENT,
APPELEZ VOTRE REPRESENTANT
LOCAL

POUR L'EST DU CANADA, APPELEZ:

MANN AÉRO LTÉE
542 Ave. Meloche,
Dorval Québec, H9P 2T2
(514) 633-0750
Fax: (514)633-0977

Transport routier, sens unique,
payé par A.R.C.L. sur tous les
moteurs Continental et
Lycoming

**Nous offrons GERMICROME
en option pour tous les modèles de
moteur: 50.00\$ add. par cylindre**

Trois programmes de formation des adultes à l'École nationale d'aérotechnique

Par Jean Roy

Outre ses trois programmes réguliers de jour - construction aéronautique, mécanique d'entretien d'aéronef et avionique - pour lesquels elle comptera un grand total de 1150 étudiants en septembre 1990, l'École nationale d'aérotechnique du Cégep Édouard-Montpetit dispense également trois programmes de formation des adultes, destinés à trois types de clientèles différentes. Au cours d'une entrevue avec M. Gaétan Morneau, directeur de l'éducation des adultes, Circul'Air a obtenu les informations suivantes sur ces trois programmes.

L'un accueille des étudiants à temps partiel, le soir, et dispense les mêmes spécialités que celles de l'enseignement régulier. Cette année, 350 étudiants y sont inscrits.

Un deuxième, de soir également, mais à temps complet celui-là, regroupe une soixantaine d'étudiants cinq soirs par semaine, six heures par soir, pendant 52 semaines consécutives. Il conduit à une attestation officielle du ministère de l'Éducation du Québec en mécanique d'entretien et en systèmes électroniques d'aéronef. Les personnes désireuses de suivre cette formation intensive doivent d'abord s'inscrire au Centre d'emploi du Canada de leur localité.

Formation sur mesure

Un troisième type de programme, dit de formation sur mesure, a été mis sur pied il y a environ deux ans. Il vise à combler un besoin particulier de main-d'œuvre à l'intérieur d'une entreprise donnée. Dispensés sur place par les professeurs de l'École, les cours donnés à l'intérieur de ces programmes varient en contenu et en temps de formation selon les besoins de l'entreprise, et sont élaborés conjointement avec elle. Ils sont financés, en vertu des ententes fédérales-provinciales sur la formation de la main-d'œuvre, par Emploi et immigration Canada et le ministère québécois de la Main-d'œuvre et de la sécurité

du revenu, et sont administrés par les Commissions de formation professionnelle.

Quelques programmes de ce type ont été mis sur pied jusqu'à maintenant. Le plus important à date a débuté il y a environ un an et demi, et se poursuit encore, à l'usine de la compagnie Bell Helicopter de Mirabel. Conçu en compagnie des gens de Bell et utilisant les plans, les outils, les méthodes d'assemblage et la philosophie du fabricant d'hélicoptères, il vise à former entre 250 et 350 assembleurs-riveteurs sur une période de deux à trois ans. Une dizaine de professeurs, dont deux à temps plein, travaillent sur ce projet. Leurs salaires sont payés par l'ENA, et leurs dépenses (frais de déplacement, etc.) par la CFP.

Pour les cours théoriques, une classe préusinée, dont la location est payée par la CFP, a été aménagée à côté de l'usine. Quant à la formation pratique, elle se donne à l'intérieur même de l'usine, où les étudiants et étudiantes - 25% sont des femmes - sont en contact direct avec les travailleurs, la chaîne de montage, les appareils et les méthodes de Bell.

Chaque groupe comprend douze personnes et la formation elle-même dure quatorze semaines. Jusqu'à maintenant, selon M. Morneau, les résultats ont été probants: neuf groupes ont été ainsi formés et tous les élèves ont été embauchés par la suite, à l'exception de quatre. Deux groupes de monteurs-câbleurs de systèmes électriques ont aussi été formés selon la même méthode, et avec des résultats aussi concluants.

Entreprises de troisième niveau

Jusqu'à maintenant, ces programmes ont été peu utilisés par les transporteurs aériens de troisième niveau. Mais pour M. Morneau, ils ne leur sont pas moins accessibles. Ainsi l'an dernier, un cours d'électricité de base a-t-il été dispensé avec succès à Alma, à une quinzaine

d'employés d'Air Alma. Une autre session, de quatre-vingts heures celle-là, a été conçue spécialement à l'intention de cinq mécaniciens d'entretien de la compagnie Aéro St-Hubert sur les moteurs Garrett. Elle fut bâtie exactement selon les mêmes principes que pour Bell Helicopter, c'est-à-dire en conformité avec les manuels et normes Garrett. Approuvée par Transports Canada, elle conduisait à une attestation officielle et donnait droit à une mention sur la licence des individus l'ayant suivie avec succès.

«Nous sommes ouverts à toutes sortes d'arrangements avec toute compagnie de toute grandeur», de dire M. Morneau. «Le collège regorge d'équipements uniques au Canada pour une institution d'enseignement: trois bancs d'essai - un pour turbines à gaz, turbopropulseurs et turbosoufflantes, et deux autres pour moteurs à pistons - six turbines PT-6 fournies par Pratt & Whitney Canada, plusieurs modèles d'aéronefs (Viscount, Falcon 20, Beech 18, Bell 206, Hughes 300), deux souffleries et plusieurs laboratoires. Nous ne demandons pas mieux que de les mettre à la disposition de l'industrie.»

«Il y a, bien sûr, des contraintes, financières - la CFP, par exemple ne paie pas au-delà de 100\$ par jour de dépenses - et opérationnelles: pour nous, l'année scolaire et, pour le transporteur, la haute saison, l'été en particulier. Il y a cependant moyen de trouver des périodes libres: les fins de semaine par exemple, ou la semaine de relance pédagogique du printemps ou encore les vacances des fêtes. Des séances peuvent aussi être mises sur pied pour les employés de plusieurs compagnies à la fois, sur PT-6 par exemple, ou sur tout autre sujet.»

Protocoles d'entente en région

Afin de réduire les déplacements au minimum et pour accommoder les compagnies qui ne peuvent envoyer leur personnel à St-Hubert, M. Morneau n'exclut pas la possibilité de faire dépla-

cer ses professeurs dans les régions. Auquel cas il faudra cependant signer des protocoles d'entente avec le ou les cégeps de l'endroit, puisque l'École nationale d'aérotechnique et les Commissions de formation professionnelle ne font affaire qu'avec des institutions publiques. Selon ces ententes, les enseignants locaux donnent les cours de formation générale, les cours de spécialité étant réservés à ceux de l'ENA.

De tels protocoles existent déjà avec les cégeps de St-Jérôme, de Ste-Thérèse et de Longueuil pour des cours en mécanique d'entretien, en instruments de bord et en assemblage d'éléments mécaniques, et des démarches ont été entreprises afin d'en conclure d'autres.

«Dans tous les cas, nous cherchons à faire preuve de la plus grande souplesse», de conclure M. Morneau. «J'invite donc les transporteurs à nous faire part de leurs besoins, et je suis persuadé que dans la plupart des cas, nous trouverons une solution pour les accommoder.»

Enseignement régulier: pleine capacité

Du point de vue de l'enseignement régulier, l'École fonctionne actuellement à pleine capacité: elle s'attend à plus de 500 nouvelles inscriptions en septembre prochain. Les taux de persistance et de réussite des étudiants s'améliorent d'année en année, et le taux de placement des finissants, environ 300 cette année, est de 100%. D'ici quelques années, elle prévoit instaurer un programme de stages en entreprise afin de concrétiser encore davantage son enseignement et de l'adapter encore plus étroitement aux besoins de l'industrie.

Pour septembre prochain, elle organise deux cours en collaboration avec l'Université du Kansas: le premier, du 10 au 14, sur «Principes et pratique des tests en vol» et le second, les 17 et 18, sur «Givrage d'aéronef et pratique de test en vol.» Pour information: (514) 678-3560

Aero-Novation INC.



«Spécialiste de la rénovation»

Remise à neuf - Inspection - Modification -
Réparations - Finition intérieure et extérieure
Fabrication de composantes structurales

Réparations - Reconditionnement
Composantes hydrauliques
Trains d'atterrissage

Atelier approuvé par Transport Canada pour les avions de 12,500
ou moins et DC-3, Canadair CL-215, Convair, 340, 440, 540, 580
et 640, Fairchild F-27, F-227, Fokker F-27, HS-748.

«Le prestige de notre clientèle est le reflet de notre qualité de service.»



Hangar #4
Aéroport Municipal
St-Jean-sur-Richelieu, Québec
Canada J3B 7B5

Tél.: (514) 347-4215
Mtl: (514) 861-1998
Fax: (514) 347-5698

UNE NOUVELLE ADRESSE ET UN HANGAR PLUS VASTE POUR MIEUX VOUS SERVIR

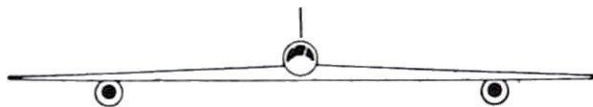
Nos spécialités:
Peinture d'aéronef
Voilure fixe
Voilure Tournante



PAINTAIR AVIATION

2325 Chemin de l'aéroport,
St-Mathieu-de-Beloeil, Qc
J3G 4S5

Tél.: (514) 467-1406
Fax.: (514) 464-5362



THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

Laissez-nous vous diriger vers l'achat d'un avion ou
dans la vente de votre avion.

Courtage
•
Vente d'avions
•
Consultation
•
Évaluation
•
Importation

• Demandez notre liste d'avions à vendre

Appelez-nous et demandez: Aéroport de Québec
Raymond ou Diane Ste-Foy, Qué. G2E 5W1
(418) 871-0047 Fax: (418) 871-6937



- Essence AVGAS 100 LL recommandée par les constructeurs maintenant disponible au Québec
- Lubrifiants spécialisés d'entretien aéronautique

**PÉTRO-T
Aviation**
(819) 474-2626
1-800-567-0960
SERVICE ET LIVRAISON

Arretedare



Aviation

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

LES AILES DE CHARLEVOIX

par Yvon Saucier

Les yeux tout écarquillés devant le magnifique paysage qui s'étale autour de lui, le nouveau reporter de Circul'Air file en direction de Baie St-Paul dans son monomoteur, à 3 000 pieds d'altitude. Les forêts vertes à l'année composent harmonieusement avec des percées de soleil franches et le bleu presque noir du fleuve parsemé d'écume immaculée. Son admiration se transforme bientôt en inquiétude vis-à-vis de quelques nuages qui semblent vouloir rivaliser avec les montagnes droit devant. Les conditions se détériorent rapidement, la visibilité chute à vue d'oeil. L'espace entre le relief accidenté et la couche nuageuse permet tout juste le passage d'un aéronef en condition visuelle. Et voilà le comble: une précipitation imprévue qui a l'air de venir de nulle part colle au pare-brise, réduisant de façon draconienne la visibilité. Opération dégivrage. Il respire enfin et fait cette remarque: «Ouf! que j'ai bien fait de venir en voiture!» Quelques minutes après, le soleil radieux reluit de nouveau au-dessus de Baie Saint-Paul, accentuant les contrastes à en couper le souffle.

Arrivé à Clermont, quelques kilomètres à l'ouest de La Malbaie, il ne peut s'empêcher d'admirer les alentours aux allures tyroliennes avant de pénétrer dans les bureaux de M. Yvan Gaudreault, président de la compagnie «Les Ailes de Charlevoix». L'authentique Québécois de cette région prisée par des peintres célèbres révèle un accent qui semble venir du Lac St-Jean. Allez donc savoir pourquoi. Son accueil simple et sympathique nous permet d'identifier immédiatement l'homme de quarante ans à la région qu'il affectionne particulièrement, avouera-t-il au cours de l'entrevue.

Un besoin de transport spécialisé

Il y a 35 ans, Monsieur Armand Gaudreault, père d'Yvan, s'intéressait déjà à l'aviation. Il se procure un Aéronec le 27 avril 1956 pour son plaisir personnel. A cette époque, les activités de «Transport Gaudreault et Frères» sont essentiellement des opérations forestières. Agé alors de 10 ans, Yvan passe ses journées entières sur le chantier avec les bûcherons et reçoit un salaire très honorable de trente-cinq cents l'heure pour niveler les

chemins de pénétration de «Transport Gaudreault et Frères». Au centre d'une famille de cinq gars et une fille, vite accoutumé aux travaux durs et variés, Yvan participe volontiers à l'essor de l'entreprise de transport familiale: «pitcher la pitoune», charger les goélettes et à l'occasion jouer du rodéo avec le «pick up» de la compagnie, voilà de quoi occuper le jeune Yvan et le préparer à s'impliquer plus sérieusement dans l'entreprise familiale. Plus tard, en 1972, avec une formation en techniques administratives, Yvan se joint officiellement à la direction pour épauler son père.

«Clermont transport» progresse bien et se spécialise maintenant dans le transport de matériaux destinés à la construction des lignes de transmission pour Hydro-Québec. Il faut emmener tout le matériel nécessaire sur le site de chaque pylône, parfois à des endroits bien difficiles d'accès. Occasionnellement, l'entreprise devra louer les services d'hélicoptères pour arriver à ses fins. Elle devra également avoir recours aux services aériens pour voyager les employés ou expédier les pièces nécessaires à la remise en marche de l'équipement défectueux des chantiers éloignés, et cela le plus rapidement possible. Et voilà le germe nécessaire qui donnera naissance au nouveau transporteur «Les Ailes de Charlevoix». En effet, les mouvements d'aéronefs occasionnés par les activités de la compagnie familiale, sise à Clermont, et dont la plupart des activités se déroulent à la Baie James, justifient l'achat d'un «Sky Master» en 1973, puis d'un autre en 1974. Ces deux Cessna 337, bimoteurs en tandem, serviront bien les besoins immédiats de «Clermont Transport».

Toujours très actif dans l'entreprise de son père, Yvan montre désormais un intérêt marqué pour l'aviation. L'Aéronec de son père l'a fait rêver. Le 28 mars 1969, il obtient sa licence privée et, le 8 avril 1973, sa licence commerciale. C'est ainsi que la jeune entreprise débute modestement. Par la suite, les besoins grandissent et la compagnie acquiert, en 1975, un Aéro-Commander 500, puis en 1977, un Cessna 421, bimoteur pressurisé très confortable. Plus tard, un Cessna 172 et un autre Cessna 421 compléteront la flotte actuelle de la compagnie.

En 1984, les trois frères Reynald, Pierre et Yvan prennent officiellement possession des entreprises fondées par Armand Gaudreault. Ce dernier demeure vice-président de «Clermont Transport» et président de «Les Ailes de Charlevoix». Il sera toujours actif



M. Yvan Gaudreault revient d'un voyage d'affaires

dans les activités de l'entreprise, jusqu'en octobre 89. Par sa détermination, il aura été fidèle jusqu'au dernier moment: dimanche le 17 septembre 1989, une maladie grave l'emporte. Pourtant, la veille, il était présent au souper familial.

A contre-courant de la vague

Bien alimentées par les contrats fermes de la Baie James, les deux compagnies de transport sont prospères de 1981 à 1985. Yvan se rend bien compte, durant cette période, qu'un ralentissement marqué des activités affecte tous les secteurs de l'aviation. Heureusement pour lui, «Les Ailes de Charlevoix» ne souffriront pas de cet affaissement. Cependant, de 1985 à 1987, alors que les activités renaissent pour la plupart des transporteurs, cette période constitue pour les entreprises de la famille Gaudreault, un sérieux ralentissement des activités causé par la fin des

contrats de construction des lignes de transmission de la Baie James.

Aujourd'hui, «Les Ailes de Charlevoix» emploient deux pilotes à temps plein et un à temps partiel. En fait, Yvan agit comme chef pilote depuis qu'il possède ses qualifications de pilote de ligne et opère, à l'occasion, à titre de troisième pilote. Puisque la construction des lignes est au ralenti depuis quelque temps, cela autorise «Les Ailes de Charlevoix» à orienter ses activités vers le nolissement. Le choix varié des appareils permet de satisfaire à toutes les demandes. Il y a une clientèle pour le Cessna 421 et une autre pour le Commander. L'aile haute du Com-

L'avenir

Puisque l'activité de «Les Ailes de Charlevoix» est en relation directe avec les commandes de «Clermont Transport», Yvan Gaudreault souligne que le transporteur aérien connaîtra une augmentation de ses activités lors de la réalisation des prochains contrats de l'Hydro-Québec concernant les développements du nord. Avril 1992 est une date attendue qui devrait occuper substantiellement

charme de la région ne sert pas bien la noble cause: les résidents qui s'adonnent à ce sport se rendent vite compte des limites imposées par la géographie de la région. Le fleuve très large au sud et les montagnes



MM. Armand et Yvan Gaudreault (2^{ième} et 3^{ième} à partir de la gauche) en compagnie d'un groupe de clients



Un Cessna 421 de «Les Ailes de Charlevoix»

mander offre une excellente visibilité du territoire survolé, et cet avion est apprécié pour le recensement des baleines et sert aussi à observer l'évolution de la tordeuse des bourgeons de l'épinette en forêt. Le Cessna 421 lui, pressurisé et silencieux, satisfait une clientèle particulière par son confort.

Offrir beaucoup à une clientèle exigeante

«Les ailes de Charlevoix» sillonnent aujourd'hui le Québec dans tous les sens. En plus des destinations populaires comme Sept-Îles, Montréal, Ottawa et Mont-Joli, les services de nolissement affrètent les Cessna 421 occasionnellement vers l'Abitibi, le Nouveau-Brunswick et le nord du Québec.

L'opération de nolissement «IFR» (vol aux instruments) est exigeante. Il faut satisfaire pleinement le client, ce qui nécessite une disponibilité à toute épreuve du pilote d'expérience. Aussi ce pilote, cet oiseau rare, doit être courtois et d'une grande patience. L'avion doit toujours être impeccable à tous les niveaux car, avec la déréglementation, le client a désormais la possibilité de choisir son transporteur.

les deux entreprises avec la construction de nouvelles lignes de transmission. «Il n'est pas question pour nous de forcer le développement. Il faut s'ajuster selon le marché. Pas question pour nous de diversifier notre expertise dans le transport aérien. Nous laissons les skis et les flotteurs aux experts», affirme Yvan, «quitte à louer leurs services lorsqu'on en a besoin. La vocation de «Les Ailes de Charlevoix» est le nolissement «IFR» dont le marché, même s'il fluctue beaucoup, se développe graduellement. Pour être heureux dans ce domaine, il faut savoir accepter que rien n'est acquis définitivement, et surtout ne pas se laisser tenter par un développement trop hâtif. Il n'est pas question pour nous, par exemple, d'accéder à la turbine maintenant.»

Envolées de plaisance dans Charlevoix

Le goût de l'aviation, partagé avec Armand, emmènera Yvan à tenter l'expérience de l'école de pilotage de 1984 à 1987. A cette époque, M. Philippe Villemare agit en tant que chef pilote. Beaucoup d'énergies sont consacrées à promouvoir le développement de l'aviation récréative dans Charlevoix. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le

tout autour rassemblent leurs énergies pour limiter le vol récréatif. Le caractère à la fois alpin et maritime du micro-climat limite les sorties possibles durant une saison déjà courte. De plus, lorsqu'il fait beau, la turbulence mécanique rend souvent les vols de plaisance désagréables et même harsardeux. Les tentatives sérieuses d'établir l'aviation de plaisance à Charlevoix se sont donc soldées par un désintéressement des nombreux nouveaux initiés. La compagnie opère toujours un Cessna 172 pour la location et y enregistre environ 150 heures par année. «Il est clair que nous opérons cet appareil par sentiment plus que d'autre chose. S'en départir enlèverait aux pilotes de la région la seule possibilité de pratiquer leur sport». Voilà, exprimé simplement, le goût certain de s'impliquer pour promouvoir l'aviation dans une région où tout le monde se connaît.

Enracinement

Les citoyens de la belle région touristique y sont fidèles. Yvan n'a pas le goût de quitter Charlevoix car il y fait bon vivre. Même si les activités de «Les Ailes de Charlevoix» et de «Clermont Transport» se déroulent en dehors de la région, le centre d'opération sera toujours Charlevoix, affirme-t-il. «Je suis attaché à ma région, dit-il, par sa beauté et la simplicité des gens qui y habitent. Pourquoi penser aller ailleurs? De nombreuses personnalités viennent spécialement ici respirer au rythme de la nature et refaire le plein d'énergie durant la saison estivale. Quant aux affaires, rien ne nous est donné gratuitement. Ici comme ailleurs, le succès n'est qu'une mesure du travail accompli.»

White's Aircraft devient dépositaire officiel des appareils d'aviation générale de l'Aérospatiale

par Jean Roy

De décembre 1989 à mars 1990, la compagnie White's Aircraft a vendu trois appareils de type Trinidad, un au Québec et deux en Ontario. Trois appareils neufs vendus en trois mois, voilà une nouvelle encourageante pour l'entreprise

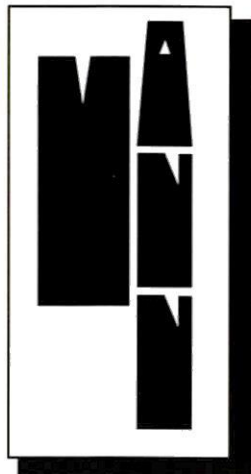
de St-André-Avellin qui, après un an de négociation, est devenue l'unique dépositaire au Canada des produits d'aviation générale de la compagnie française Aérospatiale.

L'entente, conclue avec Aérospatiale General Aviation de Grand Prairie (Texas), stipule que

White's Aircraft est le seul dépositaire autorisé des marques Trinidad, Tobago et Tampico Club pour le Québec, l'Ontario et les Maritimes. Pour le moment, les appareils proviennent des États Unis. D'ici peu cependant, le nouveau dépositaire espère

bien pouvoir les importer directement de France.

Ces aéronefs se caractérisent par leur élégance, leur confort, leur cabine spacieuse, leur bonne visibilité et leurs portes ouvrant vers le haut plutôt que latéralement. Leur gouvernail de direction, avancé par rapport au stabi-



Mann Aéro Ltée
542 ave. Meloche
Dorval, Qué
H9P 2T2



514-633-0750
514-636-0342
ou 9622

après les heures
et le samedi

1-800-361-3438
Fax : 514-633-0977

Produits chimiques maintenant en stock

- Alodine
- MEK
- LPS aérosol
- PRC adhésif
- Mirroglaze
- Nevr Dull
- Ciment Superseam
- Lubriplate
- Alumiprep
- Peintures:
Alumigrip
Randolph
(dope)
Tempo aérosol



Révision de moteurs et d'hélices Entretien

Guy Bernier président
Hubert Laurin vice-président

600, Chemin des Patriotes
St-Mathias, Qué. J0L 2G0
Tel.: (514) 658-2041/1052
Fax: (514) 658-3982

AERONEUF

INSTRUMENTS LTÉE LTD



Révision
Réparation
Vente
Échange

*Pour tous vos besoins en instrumentation
For all your instrument needs*

*Overhall
Repair
Sales
Exchange*

2064 ave. Chartier Dorval, Québec H9P 1H2 • Téléphone: (514) 631-2173 • Fax: (514) 631-3339

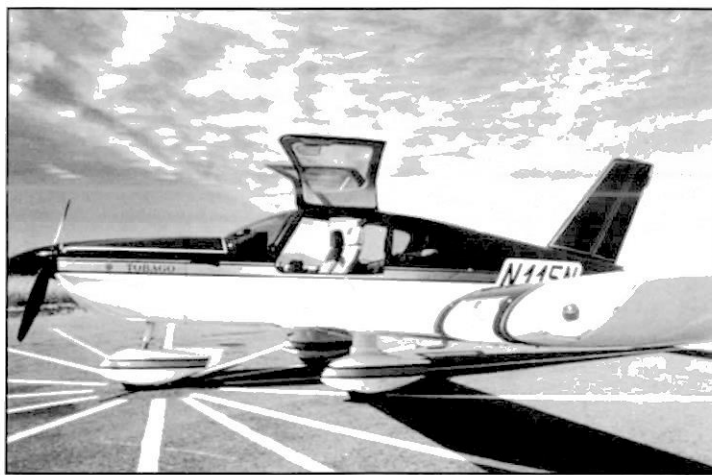
lisateur horizontal, leur permet de tolérer des vents de travers à l'atterrissage beaucoup plus élevés que leurs compétiteurs de même calibre.

Le Trinidad (TB20, TB21) est doté d'un moteur Lycoming de 250 forces, «un moteur d'Aztec», et d'un train rétractable; le Tobago, ou TB10, développe 180 forces; il est muni d'une hélice à pas variable et d'un train fixe. Quant au Tampico Club ou TB9, un avion d'entraînement, il n'est pas encore certifié au Canada.

Quoique de conception française, ils sont tous équipés de moteurs Lycoming, d'hélices Hartzell, d'instruments King et de freins Cleveland, toutes pièces de fabrication américaine, faciles à trouver partout en Amérique et disponibles chez Aviall.

«Il n'y a actuellement que cinq de ces avions dans le ciel canadien», explique M. Norman White, président et actionnaire majoritaire de White's Aircraft. «Aux Etats-Unis par contre, Aérospatiale occupe 15% du marché des avions légers. La clientèle veut des avions neufs, et comme les compagnies américaines n'en fabriquent presque plus, elle se tourne vers les avions français qui, en plus d'être bien faits, sont les seuls disponibles. A mon avis, le Canada représente un potentiel équivalent, et je suis convaincu qu'ici aussi, ces appareils vont faire un malheur.»

Pour Norman White, vendre des avions n'est pas un but en soi. Vendre des avions, c'est un



Le Tobago maintenant disponible chez White's Aircraft de St-André-Avellin

moyen de construire une clientèle régulière, un réseau pour la vente de pièces, le service et l'entretien et, en bout de ligne, une façon de garantir du travail aux six mécaniciens à son emploi.

Lui-même mécanicien (Classes B et A) de formation, Norman White le sait d'expérience, lui qui fut concessionnaire Cessna pendant plusieurs années, et qui s'est ainsi constitué un groupe de clients inconditionnels. Résultat: ses employés consacrent 80% de leur temps à travailler sur les avions de ces clients, contre 20% seulement sur les douze appareils de la compagnie. Mais Cessna ne fabriquant plus d'avions légers, cette clientèle ne se renouvelle pas. C'est pourquoi M. White s'est tourné vers la France.

Investissements d'un demi-million en 1990

L'automne dernier, l'entreprise de St-André a investi \$350,000 dans la construction d'un vaste hangar de 110'x 90', capable d'abriter douze avions sur flotteurs, ou deux Twin Otter. L'aéroport, doté d'une piste de 3600 pieds asphaltée, lui appartient, et aura droit cette année à un tout nouveau système d'éclairage. En 1990, en tout et partout, les investissements de White's Aircraft se chiffreront à près d'un demi-million de dollars.

Outre l'entretien, White's Aircraft est surtout réputée pour son école de pilotage. Elle possède douze avions d'entraînement, soit cinq Cessna 150, trois Cessna 172, deux 172XP pour la formation sur flotteurs, un Seneca et un Champion '46, réservé aux activités du club des employés. En 1989, l'école a comptabilisé

6000 heures de vol. Pour 1990, M. White prévoit voler 9000 heures et employer pour cela dix instructeurs. Actuellement, elle en emploie sept, dont trois européens, et compte au total dix-huit employés.

Ses élèves proviennent à 80% d'Europe francophone, de France surtout, et beaucoup sont attirés par un programme spécial d'été conduisant à la licence privée en cinq semaines, publicisé via les magazines français d'aviation. C'est M. Jean-François Lecompte, lui-même français et partenaire dans la compagnie, qui s'occupe du recrutement outre-mer.

Logiciel GAMIS pour l'aviation générale

Il y a quelques années, l'entreprise a mis au point un logiciel de gestion destiné à combler ses propres besoins. A l'usage, M. White s'est vite rendu compte du potentiel de commercialisation de son innovation pour les compagnies d'aviation générale: heures de vol, inventaire de pièces, entretien et inspections, ventes d'essence, comptabilité, etc., rien de ce qui constitue le quotidien d'un FBO ne lui est étranger. Connue sous le nom de GAMIS, pour «General Aviation Management Information System», le logiciel a jusqu'à maintenant été vendu aux compagnies Ken Wilson Aircraft Sales et Brandtford Flying Club. C'est White's elle-même qui assure la formation après vente.

ATL construit un nouveau hangar à l'Aéroport de St-Hubert

Depuis environ un mois, la compagnie ATL Ltée occupe un bâtiment tout neuf à l'Aéroport de St-Hubert, tout à côté de ses locaux du 5800 de la Route de l'aéroport. La construction, qui comprend un hangar de 100'x 70' et deux étages d'espaces à bureaux (100'x 30'), abrite aussi une grande salle de classe, une salle d'examen, ainsi que deux chambres pour simulateurs. La compagnie Micro Avionics y a également élu domicile, de même qu'Aéro-Boutique, une filiale d'ATL spé-

cialisée dans la vente de fournitures pour pilotes. Les bureaux et le personnel administratifs d'ATL demeurent toutefois dans les anciens locaux de l'entreprise.

Certainement l'école de pilotage la plus importante au Québec sinon au Canada, ATL a effectué 30,000 heures de vol en 1989, presque toutes dans l'entraînement, selon le chef instructeur, M. Angelo Cinquino. Spécialisée dans la formation professionnelle, sur multimoteur et aux instruments, elle opère

une flotte de trente-six avions, soit douze C-152; six C-172; huit Cherokee 140; quatre Warrior; quatre Cougar; un Arrow et un C-340. Elle possède également un simulateur de type ATC-810 et en obtiendra un deuxième sous peu. Ses élèves sont en majorité européens (France, Suisse, Grèce...) arabes (Lybie...) et africains (Rwanda, Sénégal, Zaïre, Gabon, Congo-Brazzaville, etc.). Quoique l'enseignement constitue l'essentiel de ses opérations, ATL détient aussi les contrats de

reportage de la circulation pour les postes CKAC, CJMS et CFGL de Montréal, et assure le service au sol pour la compagnie Intair à St-Hubert: manutention des bagages, stationnement, avitaillement, dégivrage des appareils. Concessionnaire de produits pétroliers Esso - 100 LL et Jet A1 - elle compte quelque soixante-quinze employés, dont vingt-cinq instructeurs à temps complet, et dix à temps partiel.

Conifair acquiert trois nouveaux DC-6

Le jeudi 15 mars 1990, le dernier DC-6 récemment acquis par Conifair Aviation Inc. atterrissait à l'Aéroport de Québec. En provenance de Détroit, l'appareil, d'une propreté étonnante, tout juste dédouané, attend maintenant à la porte du hangar de recevoir un traitement de rajeunissement. Quelques jours auparavant, Conifair prenait livraison de deux autres DC-6.

Le choix du DC-6 pour augmenter la flotte de la compagnie est judicieux. De plus, les pièces sont encore faciles à trouver et l'entretien y est aisé. Les moteurs R2800 de Pratt and Whitney sont largement disponibles sur le marché alors qu'il est de plus



Le siège social de Conifair à l'aéroport de Québec

en plus difficile de se procurer les modèles R2000 du DC-4.

Rappelons que c'est en février 1979, à la suite de l'acquisition d'une société d'épandage américaine, «Christler Flying Service

Inc», que «Les Arrosages Aériens Castor Inc» et «Aviation Roger Leblanc Ltée» forment conjointement «Conifair» pour opérer deux avions Lockheed Constellation. Dès lors, le

nouveau-né offre ses services pour traiter l'épidémie de la tordeuse des bourgeons de l'épinette. En 1983, «Conifair» opère onze quadrimoteurs affectés à l'épandage forestier. Par la suite, l'entreprise varie ses activités et maintenant excelle entre autres dans le transport des chasseurs. A ce titre, elle innove en offrant un service de transport «en entier» des chevreuils.

L'administration de Conifair a intégré en janvier 1989 son nouveau siège social à l'Aéroport de Québec, emplacement qu'occupaient déjà ses mécaniciens depuis juin 1988. Toute l'équipe évolue désormais sous le même toit.

AVIALL
A RYDER SYSTEM Company



Membre

Randy Leon Chickalo

représentant des ventes

**Vente • Service • Pièces
pour moteurs**

**Allison, Pratt & Whitney, Lycoming
Teledyne Continental.**

1884, 32^e Avenue, Lachine, Québec H8T 3J7

Tel.: (514) 636-1470 Sans frais (800) 361-0214

Fax : (514) 636-0519

**Avioniques, équipements,
vente et service**



TEL AIR Électronique Inc.

Où l'attention personnelle
fait la différence

D.O.T. approbation 17-77

Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 5W1
Tél.: (418) 871-0686
Fax. (418) 871-3788

du lundi au vendredi
de 8 hres à 17hres
samedi sur rendez-vous

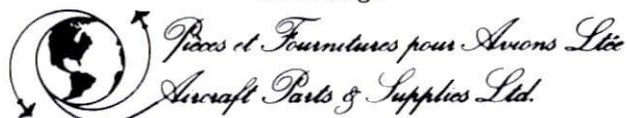


Membre

Vente, révision et remise à
neuf de pièces et acces-
soires d'avions

**Électricité • Hydraulique
Instruments
Système d'échappement**

**Le plus grand inventaire au Québec d'accessoires et
de pièces réusinées pour
deHavilland DHC 2&3 • Douglas DC 3, 4&6 • Beech 18**
Renseignez-vous sur notre attrayant programme
d'échange



6200 O. Henri-Bourassa, St-Laurent, Qc. H4R 1C3

Tél.: (514) 334-0770 Fax.: (514) 339-1964



Lavalin Aviation Canada

LAVALIN AVIATION CANADA INC.
1100, boulevard René-Lévesque O.
Montréal, Québec Canada H3B 4P3
• Téléphone: (514) 876-1611 • Téléc: 055-61250
• Câble: Lavalin MTL • Télécopieur: (514) 876-9273

Epandair Inc., une nouvelle venue dans le secteur de l'arrosage aérien

Fondée en août 1989, Epandair Inc., une nouvelle venue dans le secteur de l'arrosage aérien, a débuté ses opérations le 25 avril dernier, avec un contrat de fertilisation d'érablières dans la Beauce.

Elle appartient à M. Jacques Prud'homme, ex-président de Cargair Ltée, ainsi qu'à MM. Maurice Côté, Claude Fournier et Guy Deschênes, trois anciens employés de Cargair et tous trois pilotes d'expérience dans l'arrosage.

Basée à St-Michel-des-Saints, Epandair opère trois aéronefs de type Grumman Agcat 600-B, les deux premiers acquis en décembre 1989, à l'Île-du-Prince-Édouard, auprès d'une compagnie cessant ses opérations, et le troisième en mars dernier, auprès de la firme Mid-Continent du Missouri. L'entretien est effectué à St-Mathias-sur-Richelieu, par la compagnie Aviation B.L. Inc.

En juin, les trois appareils s'envoleront vers le Nouveau-Brunswick, pour y travailler tout le mois à la lutte contre la tordeuse du bourgeon de l'épinette. Après la relâche de juillet, ils sillonneront le Québec en août et septembre, épandant des défoliants sur les plantations de pins, de sapins et d'épinettes.

Après s'être départi de Cargair en 1988 et avoir «labouré», selon sa propre expression, «tous les terrains de golf du Québec», M. Prud'homme n'a pu résister à l'offre de ses trois collègues, ni à la «piqûre» du retour à l'aviation. «Il faut croire que j'étais trop jeune pour la retraite et pas assez patient pour le golf» a-t-il déclaré.

Air Bromont achète Air Estrie et ouvre une école à Val d'Or

Le 31 mars dernier, la compagnie Air Bromont Ltée complétait l'acquisition d'Air Estrie, une entreprise de nolisement basée à l'Aéroport de Bromont. En affaires depuis deux ans, Air Estrie opérait un Piper Aztec et un Cessna 206.

Fondée en 1973, Air Bromont, quant à elle, s'était jusqu'à maintenant concentrée uniquement sur ses activités d'école de pilotage. Selon la période de l'année, elle opérait entre quatre et huit appareils, essentiellement des Cessna 152 et 172.

La prise de contrôle d'Air Estrie lui permet donc de se diversifier dans le nolisement. Premier contrat: une patrouille de feu en Abitibi. Pour en satisfaire les exigences, Air Bromont a dû se procurer un second bimoteur au cours du printemps. Ils passeront tous deux l'été à Mattagamit alors que le 206, lui, sera basé à Rouyn. Rapatriés à Bromont à la fin de l'été, les Aztec seront affectés au nolisement ainsi qu'à la formation sur bimoteur et aux instruments, une autre première

pour Air Bromont. Quant au 206, on l'assignera au cargo aérien.

Une école à Val d'Or, une base à Drummondville

En plus de cette importante diversification opérationnelle, l'entreprise des Cantons de l'Est réalise cette année un ambitieux programme d'expansion territoriale: vers le nord-ouest d'une part, Val d'Or en particulier, où elle vient tout juste d'implanter une filiale d'entraînement. Logée dans les installations de Hangar Q-60 et baptisée Ecole de pilotage Q-60, celle-ci opère deux C-172 et emploie un instructeur.

D'autre part, Air Bromont offre depuis le début d'avril des services de nolisement et de formation à l'aéroport de Drummondville. «Depuis quelques années, ces deux villes étaient mal desservies du point de vue de la formation et nous croyons pouvoir offrir un service de qualité», de dire le président, M. André Monast. «Val d'Or n'est pas exactement à la porte voisine, mais comme nous y

Cargair Ecole de l'Air achète Aviation Lanaudière et fera la formation de pilotes de brousse

Au mois de mars dernier, Cargair Ltée, un transporteur de brousse dont le siège social est situé à St-Michel-des-Saints, a fait l'acquisition d'Aviation Lanaudière, une école de pilotage de Joliette.

Basée à l'aéroport municipal de Joliette, celle-ci appartenait depuis quatre ans à son chef instructeur, M. Luc Lussier, et à son épouse Johanne. Quant à l'aéroport, il est depuis peu propriété de la municipalité de Joliette. En 1988-89, il a subi, grâce à des subventions fédérales de \$2,3 millions, d'importantes améliorations: la piste de 1000 mètres a été asphaltée et munie d'un système d'éclairage de type ARCAL, et l'école de pilotage loge maintenant dans un chalet d'accueil tout neuf de 40'x 40'. Elle emploie trois instructeurs, deux navigants et un au sol.

Rebaptisée «Cargair Ecole de l'Air», elle dispensera éventuellement la formation IFR et sur multimoteur. «Ce n'est cependant pas pour tout-de-suite», a déclaré son président, M. Guy Prud'homme. «L'entraînement est un secteur nouveau pour nous, et nous tenons à apprendre à marcher avant d'apprendre à courir.»

Formation des pilotes de brousse

Il est cependant une spécialité que M. Prud'homme vise à développer à court terme: la formation des pilotes de brousse. S'appuyant sur son expertise de plusieurs années comme transporteur dans ce domaine, l'entreprise est à mettre au point un cours spécifiquement conçu pour les pilotes désirant oeuvrer dans ce secteur, avec un bureau d'emploi pour les nouveaux licenciés.

Les pilotes ainsi formés sortiront de chez Cargair Ecole de l'Air avec leur licence professionnelle, une annotation sur flotteurs et, s'ils le désirent, avec les 250 heures total, dont 50 sur hydravion, exigées par les compagnies d'assurances pour voler commercialement. Pour se familiariser avec le chargement des avions, les manoeuvres au quai et la manutention à l'intérieur des hangars, ils auront l'opportunité de s'inscrire à un stage de deux semaines au sein de l'entreprise Cargair. «De plus, les élèves désirant voler sur semaine bénéficieront d'un gîte à tarif préférentiel» de préciser M. Prud'homme.

Outre un J-3 sur flotteurs, spécialement affecté à l'entraînement sur hydravion, Cargair Ecole de l'Air opère deux Cessna 150 et deux Cessna 172. Pour ses opérations de brousse, l'entreprise possède trois Otter, cinq Beaver et un Cessna 185. Elle est propriétaire d'une pourvoirie de quarante chalets disséminés à travers le Nouveau-Québec et au Réservoir Gouin. On y fait la chasse à l'orignal, à l'ours et au caribou, et la pêche à la truite grise, au brochet et au doré. Elle compte en tout cinquante employés.

sommes la seule école et que les gens de Hangar Q-60 nous offrent de bonnes conditions, les perspectives de croissance m'apparaissent excellentes. Quant à Drummondville, compte tenu de la proximité et de la complémentarité économique entre les Bois-Francs et l'Estrie, elle constitue pour nous un

marché naturel et offre un excellent potentiel de nolisement».

Contrairement à Val d'Or cependant, Drummondville demeure une base satellite, la proximité de Bromont facilitant la navette entre les deux villes. En tout et partout, Air Bromont comptera une vingtaine d'employés au cours de l'été prochain.

Bromont obtient enfin son Localizer DME

Au cours d'une conversation téléphonique, le nouveau directeur de la Régie aéroportuaire régionale des Cantons de l'Est, M. Gaëtan Gagnon, a confirmé l'obtention d'une subvention de \$469,406 pour l'acquisition d'un Localizer-DME à l'aéroport de Bromont.

Selon M. Gagnon, en poste depuis le 26 février dernier en remplacement de M. Réjean Choquet, démissionnaire, et maintenant greffier de la ville de Windsor, les travaux devraient débuter à la mi-mai.

Le nouvel équipement constitue la dernière pièce d'une série d'améliorations réalisées à Bromont depuis 1984 grâce à des engagements fédéraux d'un peu plus de six millions de dollars. Ces fonds ont été investis dans la réfection complète et le repavage de la piste, dans l'aménagement d'un système d'éclairage ARCAL et dans l'installation d'une unité d'alignement de piste VASIS.

La RARCE visant à développer le marché des voyages de ski nolisés en provenance des Etats-Unis, elle doit maintenant procéder en priorité à l'agrandissement de son aérogare qui, dans son état actuel, ne peut, selon les normes de Douanes Canada, dédouaner plus de quinze passagers à la fois. La piste, elle, est en mesure de recevoir des appareils de cent passagers. Il y a donc là une incohérence à corriger pour que l'aéroport arrive à jouer pleinement son rôle dans le plan régional de développement économique et touristique.

Les fonds fédéraux étant, selon les mots mêmes de la députée, Mme Gabrielle Bertrand, épuisés, M. Gagnon devra cependant pour cela requérir la contribution du gouvernement du Québec. Idem pour le renouvellement de l'équipement et la restauration des voies d'accès à l'aéroport.

Aéronautique Canada Turnkey effectue l'étude sur l'implantation des radars

C'est à un consortium formé par les firmes de consultants montréalaises Aéronautique Canada Turnkey et Stratem qu'a été confiée, le 26 janvier dernier, l'étude sur l'implantation de radars dans le Bas-du-fleuve, le Nord-ouest et le Grand Nord du Québec. C'est en effet ce que nous a confirmé, au cours d'un entretien téléphonique, le gestionnaire du projet à Transports Canada, M. Jean Valiquette.

Annoncée au cours du dernier congrès de l'AQTA par le ministre des Transports du Canada, l'étude a pour but de calculer quel serait le gain opérationnel et économique à instaurer le contrôle radar aux aéroports de Baie-Comeau, Mont-Joli et Rimouski, à ceux de Rouyn - Val d'Or, ainsi que dans l'espace aérien nordique au nord de Chibougamau. Budget: \$100,000.

C'est M. Hervé Bertho, un pilote, employé de la division de planification, exigences du système de

navigation aérienne, qui est le chargé de projet pour Transports Canada, alors que M. François Pichet, contrôleur au Centre de contrôle de Montréal, agit comme conseiller technique. La direction de la recherche a été confiée à M. Pierre Beaudry, président de la firme Aéronautique Canada Turnkey.

Selon M. Valiquette, l'expertise réunie de ces gens, de formations et d'expériences différentes, constitue une garantie de la qualité de ses résultats. «Quant à la réalisation de l'étude elle-même, si elle a été confiée aux spécialistes du secteur privé plutôt qu'à ceux de Transports Canada, c'est par souci d'objectivité et pour être bien certains de se faire comprendre du conseil du Trésor, qui parle un langage économique et non pas opérationnel», de poursuivre M. Valiquette.

Objectif: fin de l'été 90

Selon les informations recueillies auprès de M. Beaudry, il

Héliport et vertiport Deux études battent leur plein

L'an dernier à pareille date, Circul'Air (nos 17-18) annonçait la création prochaine de deux groupes de travail sur la question des héliports et des vertiports: l'un pour inventorier les sites propices à l'implantation à court terme d'un héliport public à Montréal; l'autre pour évaluer la technologie des nouveaux appareils à rotors basculants et son application, à moyen et à long terme, au Canada.

Les deux études ont effectivement commencé. Allouée à un consortium formé par les firmes de consultants Aéronautique Canada Turnkey et Stratem, celle sur «le site de l'héliport de Montréal» est parrainée par le groupe des «Aéroports de Montréal», l'organisme régional mis sur pied pour prendre la relève de Transports Canada pour la gestion des aéroports de Dorval et de Mirabel. En marche depuis le début d'avril, elle devrait être terminée vers la mi-décembre.

Elle implique une équipe de neuf personnes, et comprend les volets suivants: étude technique; étude de marché; étude d'impact

environnemental; analyse financière; ingénierie et architecture; systèmes de navigation aérienne.

Aéronefs à rotors basculants et vertiports

Effectuée pour le compte du Centre de développement des transports de Transports Canada, la recherche sur la technologie vertiportuaire, elle, a débuté en août 1989. Elle est réalisée par la firme de consultants APA Associés en planification aéroportuaire de Montréal. D'envergure nationale, elle porte sur la faisabilité économique et technique de cette technologie au Canada, et vise principalement à informer les décideurs politiques et économiques du pays.

En janvier dernier, APA a produit un rapport préliminaire, essentiellement un débroussaillage du terrain, aux dires de son président, M. Sam Stein: historique de la technologie; les caractéristiques du véhicule; les besoins en infrastructures; le contexte canadien. Un second volume devrait paraître en mai, sur les critères et paramètres de planification nécessaires à l'im-

s'agit d'une étude empirique, par simulation. Le travail sera exécuté en deux étapes. La première, qui est à peu près terminée, vise à déterminer les paramètres de la simulation, c'est-à-dire à systématiser les données statistiques relatives au trafic type de chacune des régions sous examen. La seconde, elle, consiste à effectuer la simulation d'un contrôle radar en regard de diverses hypothèses de croissance du trafic, et à en faire l'analyse en termes d'avantages-coûts. Elle devrait être terminée vers la fin de l'été.

Simulation et lien avec les transporteurs

«Quant à la simulation elle-même, elle sera effectuée au moyen d'un logiciel du nom de SIMMOD, spécialement conçu pour ce genre de travail, et que nous nous sommes procuré auprès de la FAA» d'ajouter M. Beaudry. «Il nous permettra de calculer précisément la rentabili-

té économique du radar dans chaque région, et sinon, de simuler les solutions alternatives à proposer pour améliorer quand même l'efficacité du système.»

MM. Valiquette et Beaudry ont tous deux confirmé l'esprit positif qui anime les responsables du dossier. Dès le début, les directeurs de la recherche ont rencontré MM. Georges Delaney, président du conseil, et Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, afin de débroussailler les principaux éléments de la problématique. En cours de recherche, on demandera aux transporteurs de formuler leurs commentaires sur les hypothèses de croissance du trafic, sur la base de la recherche économique ainsi que sur les divers scénarios envisagés, afin que l'analyse et les conclusions de l'étude contribuent concrètement à soulager les problèmes de délais et retards auxquels ils ont à faire face dans les espaces aériens concernés.

plantation d'un réseau de vertiports au Canada. Le rapport final devrait sortir en octobre prochain.

Un comité directeur commun

Parrainées par deux organismes différents, les deux études sont néanmoins encadrées par un seul et même comité directeur,

présidé par M. Maurice Pitre, de Transports Canada. Les autres membres du comité sont M. Barry Myers, du Centre de développement des transports; Mme Suzanne Jobin, responsable du transport aérien à la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal; M. Ralph Plourde, du ministère

des Transports du Québec; M. Jacques Auger, représentant des Aéroports de Montréal, et M. Roger Gratton, du Service d'habitation de la Ville de Montréal.

Les conclusions des deux études seront analysées à la fin du processus afin d'examiner la

possibilité de les intégrer dans une perspective de planification court terme - long terme. Autrement dit, il s'agit de voir si les sites identifiés pour l'héliport pourraient éventuellement servir aussi à l'implantation d'un vertiport, et de faire les choix en conséquence.

STANDARD AERO

Allison 250: réparation et révision complète

- Réparations majeures des moteurs et composantes
- Programme d'inspection de la mini turbine
- Nouveau département de pièces Allison
- Réparations selon garantie
- Moteurs et accessoires de remplacement
- Moteurs et modules de location
- Représentation technique sur place
- Aide technique au dépisage des problèmes

Modification C20/C20R - Appelez dès aujourd'hui et demandez notre VIDÉO GRATUIT sur les avantages et les bas coûts de la modification

STANDARD AERO

10640, Côte-de-Liesse,
Lachine (Québec) H8T 1A5
(514) 631-9650 • (800) 363-5763
Service 24 heures: (514) 599-6635
Fax: (514) 636-0270 • Telex: 05-821885

"POUR EXPLOITANTS ORIENTÉS VERS LA PERFORMANCE SEULEMENT"

Lycoming T53/T55 • Allison 250 & T56/501 • Pratt & Whitney PT6A



**Air Industrie
Canada inc.**

Réparation et modification
d'avions
Fabrication de pièces d'avions

Jean-Pierre Latour

Hangar n°2, Aéroport de St-Jean
St-Jean-sur-Richelieu, Qc
J3B 7B5
Tél.: (514) 347-5010
Fax.: (514) 347-4380

BYERS CASGRAIN AVOCATS

**Représentants
William S. Grodinsky
Nicolas Beaudin**

Bureau de Montréal
Bureau 3 900,
1 Place Ville-Marie
C.P. 1270 succursale B
Montréal Qc H3B 3K9
Tel.: (514) 878-8800
Fax: (514) 866-2241
Télex: 05-24195
Câble "Magee"

Bureau d'Ottawa
10e étage, Édifice Gillin
141 avenue Laurier ouest
Ottawa Canada K1P 5J3
Tel.: (613) 236-9442
Fax: (613) 236-7942



**Bientôt à Québec...
La navigation par satellite
"GPS"**

Partout dans le monde, 24 heures par jour, dans toutes les conditions météorologiques avec une précision de 15 mètres. Pour plus d'informations: demandez Raymond ou Jean-Guy...

- MK 12D Cessna Remplacement (RT308 à RT 328T)
- ADF 841-ADF Digitale/Minuterie intégrée

**Aéroport de Québec
Tél/Fax : (418) 872-6547**

Nomination de M. Denis Tremblay, vice-président à la direction des opérations d'Intair (Québec)

M. Marc Racicot, président du Conseil d'administration d'Intair a annoncé qu'il se consacrera désormais à temps plein à sa tâche et travaillera aux activités internationales de la compagnie, de concert avec M. François Royer, vice-président exécutif. M. Michel Leblanc, président de la compagnie, a annoncé que M. Denis Tremblay occupera le poste de Vice-président à la direction d'Intair (Québec). M.

Leblanc annonçait par la même occasion qu'Intair procèdera à un regroupement de certaines fonctions de Québec vers Montréal. Il s'agit en particulier de fusionner la répartition des

vols, la comptabilité, les approvisionnements et le service du personnel. La principale raison évoquée est de satisfaire le besoin d'optimiser l'efficacité des opérations aux meilleurs coûts.

Jean Fortin,
LL.L., M.B.A.

FORTIN RENY
A V O C A T S

1091, CHEMIN ST-LOUIS, SUITE 200
SILLERY, QC G1S 1E3
TÉL.: (418) 683-1177

A LOUER Beaver sur flotteurs

- Disponible pour l'été 1990
- Moteur et hélice "zéro time"
 - Excellente condition

M. Jean-Claude Parent
(514) 224-5166



ELECTRONIQUE LTÉE

Louis Caron
Président

10105 Avenue Ryan
App. #37
Dorval (Québec) H9P 1B2



(514) 631-1233

Service du placement étudiant
M. Jean Béland



Ecole nationale d'aérotechnique
Collège Edouard-Montpetit

5555, place de la Savane
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 5K2
(514) 678-3560

Tél.: (418) 654-0090

SERVICE DE PILOTAGE JEAN ROY INC.

- Pilote professionnel sur demande
- Annotations multi, IFR et hydravions, turbine
 - D.F.T.E. Multi

4100 Ernest-Fortier Cap Rouge, Qué. G1Y 1G9

NOILCO

- Peinture d'avions
- Service professionnel
- Qualité

sur rendez-vous

M. Locas (514) 562-1866

Accessories
Instruments
Overhaul
Exchange
Sale

Accessoires
Instruments
Revision
Exchange
Vente

Bernie Scheffer
Gérant de service



**PÔLE AIR
AVIATION INC.**

2290, 46^e Ave. Lachine, Qc Canada H8T 2P3
Tél.: (514) 636-8154 Fax: (514) 636-0763



McCARTHY THABET

- Courtiers d'Assurances Inc.
- Assurance coque et responsabilité
 - Assurance aviation
 - Avion exécutif
 - Opérateur de base (FBO)
 - Avion privé • Jet • Hélicoptère
 - Responsabilité publique
 - Service de nolisement

Aéroport de Québec
Ste-Foy, Québec G2E 5W1

Jacques Côté
Tél.: (418) 877-1234

Projet de création d'une Académie canadienne de l'air dans la région de Québec et/ou de Ste-Marie-de-Beauce

Un projet visant la mise sur pied d'une Académie canadienne de l'aéronautique mijote depuis environ un an dans la région de Québec. Tel que conçu par M. Jean Roy, qui fut pendant plusieurs années inspecteur à Transports Canada, l'établissement s'adresserait au marché de la formation IFR et avancée.

L'idée maîtresse de M. Roy est de livrer un enseignement de calibre supérieur. Les enseignants et instructeurs seraient tous des professionnels d'expérience et de compétence éminente, puisés à même le bassin de pilotes de ligne basés à Québec. Disposant d'aéronefs et de simulateurs sophistiqués, le nouvel institut ne se limiterait pas au Québec et au Canada, mais recruterait également en Europe, où les projections d'augmentation du trafic laissent entrevoir un marché prometteur.

Selon M. Roy, la région de Québec possède ce qu'il faut pour offrir un tel service: «Les systèmes d'approche aux instruments de Montréal et de St-Hubert sont déjà trop occupés pour accueillir en plus une institution comme la nôtre» dit-il. «De ce point de vue, l'idéal serait probablement Baie-Comeau ou Mont-Joli. Mais se poserait alors le problème de la disponibilité des instructeurs de grande expérience. Québec en ce sens représente un intéressant compromis.»

Ste-Marie de Beauce

Parlant de Québec, M. Roy ne se limite pas nécessairement à l'aéroport de l'Ancienne-Lorette. Il englobe également la Beauce, où M. Edi Barbey, un spécialiste de l'évacuation médicale ayant exercé en Suisse, et M. Jean-Louis Bonneville, un homme d'affaires de Ste-Marie, caressent un projet analogue. M. Roy est d'ailleurs en contact avec les deux promoteurs. Plus ambitieux, cet autre projet nécessiterait cependant la construction d'une piste d'atterrissage de 6500 pieds à Ste-Marie.

Mais pourquoi Ste-Marie, où il n'y a même pas d'aéroport, et pourquoi 6 500 pieds? «Parce que», répond M. Barbey, «une telle piste à Ste-Marie pourrait servir d'aéroport de dégivrage pour Québec. Actuellement en effet, les avions sont détournés sur Mont-Joli, Montréal et Bagotville, ce qui n'est pas très avantageux pour le voyageur pressé. Or Ste-Marie n'est qu'à trente minutes de Québec. De plus, des études ont déjà démontré que Ste-Marie était très rarement affectée par le brouillard. Or le brouillard est le facteur principal de détournement à l'aéroport de Québec.»

M. Barbey, qui prévoit créer entre 100 et 125 emplois avec son projet, souhaite également y baser un service de rapatriement ambulancier international depuis Shannon en Irlande, où un Challenger irait quérir les malades et blessés canadiens en provenance d'Europe continentale. Un service d'hélicoptère ambulance, couvrant le rayon de Drummondville, Chicoutimi, et Rivière-du-Loup, compléterait le projet.

Des obstacles de taille se dressent toutefois devant les promoteurs de la Beauce, les moindres n'étant pas celui de son financement - entre 13 et 20 millions de dollars - et les restrictions imposées par la loi sur le zonage agricole.

Au moment d'aller sous presse, le groupe de M. Barbey avait identifié trois sites possibles et une étude de faisabilité autofinancée devait débiter incessamment, au coût d'environ \$35.000.

Air Creebec annonce le trajet La Sarre - Amos - Montréal deux fois par jour

Air Creebec offrira un départ de La Sarre et d'Amos tôt le matin du lundi au vendredi en direction de Montréal. De plus, il y aura une envolée le dimanche. Le retour s'effectuera après le souper. La durée du trajet sera d'une heure et quinze minutes et le tarif sera identique à celui du trajet Val d'Or - Montréal. Le type

d'appareil utilisé sera déterminé en fonction de la demande, a indiqué M. David Bertrand, directeur général d'Air Creebec, à savoir le King Air 200, l'Avro 748 ou le Dash 8 modèle 100. Mentionnons finalement qu'Air Creebec attend son nouveau Dash 8 modèle 300 (51 passagers) pour octobre 1990.



OLYMPUS
INDUSTRIAL ENDOSCOPY SYSTEM

Creating the Vision

Le FIBROSCOPE FLEXIBLE PT-6



Le fibroscope flexible PT-6, conçu pour combiner les applications sur vidéo avec celles du viseur incorporé, est le dernier-né d'une nouvelle génération d'équipement d'inspection visuelle d'Olympus... le système OES.

La technologie de pointe des fibres optiques de la série OES a permis d'obtenir un niveau de clarté, de résolution et de grandeur d'image encore jamais réalisé avec un instrument de 5mm de diamètre. Les innovations apportées au système OES d'Olympus s'étendent bien au-delà de la qualité optique.

Le fibroscope PT-6 peut s'utiliser pour l'inspection d'une vaste gamme de moteurs d'avions.

Fibrosopes d'inspection disponibles pour les moteurs:

Allison 250, Alf 502,
Garrett TPE 331, TFE 731,
PW100, 200, 300, et 900.

Renseignez vous auprès de Carsen pour obtenir la liste complète



TimeAir
Canadian Partner

Keewatin Air
Limited



Joignez les rangs des clients satisfaits

CARSEN
INDUSTRIAL

Division of Carsen Medical & Scientific Co. Ltd.

151 Telson Road, Markham, Ontario, Canada L3R 1E7
(416) 479-4100 • Telex: 06-966522 • Fax: (416) 479-2595

USA: Olympus Corp. - IFD Lake Success, NY 11042-1179

Le premier choix des transporteurs aériens du Québec

RED-RAM Huile aviation toute saison



La Red Ram 20W/50, huile aviation toute saison, fut la première huile multi-viscosité approuvée au Canada, et reste aujourd'hui le premier choix des opérateurs d'aéronefs.

La Red Ram 20W/50 est recommandée pour les moteurs d'avion à pistons. Elle répond aux exigences des moteurs:

- Avco Lycoming
- Teledyne Continental
- Pratt & Whitney

La Red Ram 20W/50 élimine la nécessité d'utiliser trois grades d'huiles différents. Elle couvre toute la gamme de viscosité des huiles 65, 80 et 100. Véritablement une huile toute saison.

La Red Ram 20W/50 réduit la consommation d'huile et d'essence sur la plupart des moteurs.

La Red Ram 20W/50 est compatible avec les huiles à base de pétrole utilisées dans les moteurs d'avion à pistons, grade unique ou multiple.

La Red Ram 20W/50 offre tous les avantages d'une huile multigrade à un prix de revient très abordable.

Pas étonnant que la Red Ram jouisse d'une popularité toujours croissante!

La Red Ram est distribuée au Québec par Leblanc Pièces et accessoires d'avion Inc. Nous distribuons également une gamme complète de pièces, fournitures et accessoires pour la plupart des avions de modèle courant et pour les pilotes avisés.

leblanc

Distributeur basé au Québec pour mieux servir les transporteurs aériens québécois

Tél.: (514) 445-3356

Fax.: (514) 445-1031

6200 Rte de l'aéroport
St-Hubert (Québec) J3Y 5K2