Le magazine québécois du transport aérien

Numéro 15, novembre 1988

circul'air

Portrait d'un transporteur: Héli-Max

Le 13 e congrès annuel de L'AQTA La sécurité aérienne, théorie et pratique

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

S o m m a i r e

Me Roland Lefrançois C.R
Un pionnier de l'aviation n'est plus ---P.4

Billet de l'éditeur
Sécurité: théorie et pratique ----------P.5

Qualification d'instructeur
Assouplissement des conditions ------P.6

Enregistreurs de données de vol
Décision rassurante ----------P.7

Licences de pilote
Projet de règlement sur l'expérience récente ----------P.8

Pénurie de pilotes
Subventions à la formation --------P.10

Portrait d'un transporteur
Héli-Max ----------P.11

Nouveaux menbres de l'AQTA ----P.15

Régionalisation de l'aéroport de Québec
Étude de faisabilité ----------P.16

Déduction fiscale pour frais d'entraînement ----------P.17

Bell Helicopter
Livraison du 100e appareil ---------P.18

CONSEILLERS EN AÉRONAUTIQUE

TOUT CE QUI VOLE NOUS INTÉRESSE

- Gestion Aéroportuaire
- Étude de Faisabilité
- Analyse Financière
- Approvisionnement en pièces de rechange
- Inspection et évaluation d'aéronefs
- Formation de personnel
- Rédaction de Manuels Techniques
- Matières dangereuses

ExpAir International

M. Jean-Louis Trépanier
Président

12245 Côte de Liesse, Suite 200, Dorval, Qc. Canada H9P 1B4
(514) 631-3435 Telex: 05-822739 Fax: (514) 636-6455

Me Roland G. Lefrançois, c.r.,

Un pionnier de l'aviation, n'est plus

Le 13 septembre 1988, à l'âge de 69 ans, disparaissait Me Roland G. Lefrançois, un des pionniers de l'aviation au Québec. Membre honoraire à vie de l'Association québécoise des transporteurs aériens, ex-président du conseil d'administration d'ATAC, le nom de Me Lefrançois est depuis quarante ans intimement lié à l'histoire et au développement de l'industrie du transport aérien.

Appelé, en 1948, à faire des représentations légales pour Boréal Airways Ltd, un transporteur de brousse de St-Félicien opérant un monomoteur sur flotteurs et sur skis, Me Lefrançois entre au service de cette entreprise en 1953. En 1963 il accède à la présidence, et la compagnie, entre-temps rebaptisée Nordair, deviendra, sous sa gouverne, le chef de file de l'aviation nordique moderne et le fleuron de l'industrie québécoise du transport régional.

Président du conseil d'administration de Nordair jusqu'en 1986, Me Lefrançois agissait, depuis, comme conseiller spécial auprès du président et chef de la direction d'Inter-Canadien, M. Michel Leblanc, et siégeait aux conseils d'administration de la compagnie et de ses affiliées.

Selon M. Leblanc, "Me Lefrançois apporta une contribution inestimable à toute l'équipe de direction dans la relance de la société après sa privatisation."

Il avait, entre autres, participé très intensivement aux pourparlers qui ont conduit à l'entente commerciale avec les Lignes aériennes Canadien International, ainsi qu'aux négociations en vue du renouvellement de la flotte. Encore très actif, Me Lefrançois était présent à son bureau la veille même de sa mort, et il devait entreprendre, le jeudi suivant, un voyage d'affaires à Singapour en compagnie de M. Leblanc.

L'histoire se souviendra de Me Lefrançois, artisan de première ligne de l'aviation canadienne d'après-guerre, et bâtisseur de l'industrie québécoise du transport aérien.

A sa fille Johanne et à ses petits-enfants Pascal et Véronique, nous offrons nos plus sincères condoléances.

NOUVEAUX PRODUITS CHEZ

ELECT AVI LTÉE

Remplacement direct	pour moins de
NAV/COM300 (RT308C à RT328C) par CESSNA / NARCO MK12D	2 400.00$
ARNAV R50 (DATA BASE)	HF CODAN
ARNAV R25 (bientôt disponible)	2000
Hgr "Air Alliance"	Tel/Fax
Aéroport de Québec	**418-872-6547**

M. Brian Jenner

Billet de l'éditeur

Sécurité: théorie et pratique

Bien que l'être rationnel recherche toujours la sécurité maximale dans tout ce qu'il entreprend, dans le domaine du transport aérien, le consommateur, faute de connaissances suffisantes pour maximiser sa sécurité, n'a pas d'autre choix que de se fier sur les transporteurs aériens et sur les lois et règlements qui les régissent. Ce système étant dans l'incapacité de garantir une sécurité totale, où se situe alors le niveau de sécurité optimal?

Beaucoup plus que d'une quelconque formule générale ou absolue, la réponse à cette question dépend des contraintes et des impératifs des principaux acteurs impliqués dans le processus de sécurité, soit les hauts fonctionnaires d'une part, et les transporteurs aériens de l'autre. Évoluant tous deux dans des environnements très différents, des divergences d'opinions surgissent fréquemment entre eux, à propos des principes de sécurité et de leur application.

Étant impliqué depuis plusieurs années dans le secteur du transport aérien, je relève régulièrement le défi de faire la part des choses entre ceux qui, parfois, ignorent, ou oublient de faire la distinction entre hélicoptère, aviation de brousse, aviation d'affaires, lignes aériennes, et ceux qui, de l'autre côté, n'ont jamais subi les pressions de la Chambre des Communes, du Conseil du trésor, du Conseil privé, de la Loi de la fonction publique, des Commissions et comités parlementaires, et des enquêtes juridiques.

Le haut fonctionnaire, chargé de formuler règlements et politiques en vue de la protection du public, connaît des contraintes et des impératifs qui ne sont pas évidents pour les entrepreneurs du milieu aérien. Pour lui, les réclames insistantes des politiciens, syndicats, consommateurs et médias, pour une sécurité sans cesse accrue, sont autant d'exigences théoriquement justifiables et exécutables. Par contre, la lourdeur bureaucratique, administrative et législative, ainsi que le pragmatisme de l'industrie, sont autant de considérations pratiques qui contraignent sérieusement sa capacité d'agir.

Pour l'entrepreneur, aux prises avec des impératifs aussi terre à terre que la banque, les fournisseurs, les clients, les actionnaires, les syndicats, les règlements et les ordonnances, les mesures, promulguées par les administrateurs publics au nom de la sécurité, émanant de ce qu'on croit être une «tour d'ivoire», n'ont trop souvent qu'une valeur théorique.

Or, il est dans l'intérêt de tous que les hauts fonctionnaires du siège social de Transports Canada comprennent bien, et collaborent étroitement avec les dirigeants de l'industrie du transport aérien, dans le but commun d'optimiser la sécurité du système de transport aérien.

Le forum, organisé le 29 novembre prochain par l'AQTA, sera probablement une des premières occasions, pour les uns et les autres, de se rencontrer.

Il est à espérer, qu'à cette occasion, les uns et les autres sauront s'expliquer sur les cadres théorique et pratique dans lequel ils évoluent, et aideront ainsi à établir entre eux des canaux de communication prometteurs et productifs

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: Jean Roy

Secrétaire à la rédaction: Carmen Faucher

Collaboratrice: Lise Gendron

Photocomposition et montage:

Image d'Entreprise Enr.

1645 Marie-Clarisse #4, Québec Qc (418) 529-4398

Toute correspondance doit être adressée au:

Magazine Circul'Air

Aéroport de Québec, Ste-Foy, Québec G2E 3L9

Tél: (418) 871-4635

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec - ISSN 0832-6371

Permis d'affranchissement au tarif de deuxième classe en instance

Qualification d'instructeur de vol

Assouplissement des conditions

Au cours du mois de juin dernier, Transports Canada expédiait aux écoles de pilotage un projet de modification au chapitre 2 du Manuel des licences du personnel, concernant la qualification d'instructeur de vol, sur avion et sur hélicoptère.

Dans ses grandes lignes, le projet affiche les nouveautés suivantes:

- Une définition simplifiée du "dossier de test en vol insatisfaisant"; pour présenter un tel dossier, l'instructeur devra simplement avoir subi plus de 3 échecs sur les 10 derniers candidats présentés au test en vol. On a rayé les autres circonstances, qui ne faisaient que compliquer le règlement, sans avoir d'application pratique;

- la suppression, pour les instructeurs de Classe IV sous surveillance directe, des vérifications de compétence à toutes les dix heures, et leur remplacement par un minimum de deux contrôles en vol, l'un avant le premier solo et l'autre avant le test en vol;

- la possibilité, à certaines conditions, pour les instructeurs des Forces armées ou de certains Etats ayant un accord de réciprocité avec le Canada, d'obtenir une classification d'instructeur de Classe III, sans auparavant passer par une classification de Classe IV; cette mesure est d'autant plus importante que l'entente de libre échange est susceptible de faciliter la migration, temporaire ou permanente, de pilotes entre le Canada et les Etats-Unis. Ce qui créera probablement une pénurie de pilotes encore plus importante au Québec, à cause de l'émigration de ceux-ci vers les USA;

- la suppression, pour les instructeurs surveillants, de l'obligation de vérifier quotidiennement le programme de formation des instructeurs de Classe IV sous surveillance directe. L'instructeur de Classe IV devra encore faire approuver son programme de formation pour chacun de ses élèves, mais les modalités et la fréquence des vérifications seront laissées à la discrétion du surveillant.

Une nette amélioration

Selon la plupart des écoles consultées par Circul'Air, ces amendements, s'ils sont adoptés, constitueront une nette amélioration en regard de la situation qui prévaut encore maintenant. Ils simplifieront le travail des instructeurs superviseurs, allégeront, pour les instructeurs de Classe IV, le processus d'acquisition d'une qualification de Classe III, faciliteront le passage des instructeurs des Forces armées à l'aviation civile, et contribueront à l'amélioration de l'efficacité de tout le système d'instruction de vol, sans pour aurant porter atteinte à la sécurité aérienne.

Plus souple, le nouveau système, proposé par Transports Canada, pose certaines balises, et met à contribution le jugement des chefs instructeurs, à qui reviendra désormais la décision d'exercer plus ou moins de contrôles, selon les cas. C'est pourquoi les écoles de pilotage souhaitent sa mise en application le plus rapidement possible.

Enregistreurs de données de vol

Décision rassurante pour les aéronefs déjà en service

Au cours d'une réunion tenue le 20 septembre dernier, les représentants de Transports Canada et ceux de l'AQTA, d'ATAC, de la CBAA, de CALPA, du BCSA et de Wardair, en sont arrivés à un consensus à propos de l'installation d'enregistreurs de données de vol (EDV, ou Flight Data Recorders, FDR) dans les aéronefs canadiens.

Document fort complexe qui a nécessité plusieurs rencontres de travail, la nouvelle ONA, II no 13, évite, ou limite au minimum, le rééquipement d'aéronefs, petits ou gros, qui sont et seront en service avant la promulgation de ce nouveau règlement, (octobre 1992).

Par la suite, contrairement à la présente ONA, les exigences canadiennes seront parfaitement compatibles avec celles des Etats-Unis, facilitant ainsi la vente et la location d'aéronefs entre les deux pays.

Dans ses grandes lignes, la politique élaborée se résume à ceci:

- après octobre 1991, tous les avions de 20 passagers et plus, privés et commerciaux, devront être équipés d'EDV d'au moins 16 paramètres;

- les avions de 10 à 19 passagers, fabriqués après octobre 1991, devront être équipés d'EDV de 17 paramètres, quelle que soit leur masse au décollage ou leur pressurisation;

- après octobre 1991, tous les aéronefs de plus de 19 passagers équipés de "data bus ARINC 717" ou nouvellement fabriqués, devront être équipés d'EDV de 28 à 32 paramètres;

- les aéronefs sous location à court terme (moins de deux ans) pourront opérer au Canada avec des EDV de 11 paramètres, conformément aux exigences des autorités du pays d'origine.

Par ailleurs, la révision de l'ONA II, 14 prévoit que les aéronefs à turbine ayant une capacité de 6 passagers et plus, privés et commerciaux, soient équipés dès 1992 d'un enregistreur de voix dans la cabine de pilotage.

Ouverture d'esprit

Selon les représentants de l'industrie, M. R.W. Slaughter, directeur, délivrance des licences et certificats à Transports Canada, a fait preuve d'ouverture d'esprit dans ce dossier, et, compte tenu qu'un EDV n'ajoute rien à la sécurité d'un aéronef en vol, un juste milieu a été atteint entre les exigences d'un système de prévention international et les besoins opérationnels des entreprises canadiennes.

Selon son directeur exécutif, M. Brian Jenner, c'est en grande partie grâce aux représentations de l'AQTA si le point de vue des opérateurs de petits aéronefs a été entendu, et leurs intérêts défendus, et si des dépenses inutiles ont été évitées pour certains propriétaires de gros porteurs.

LANGLOIS TRUDEAU TOURIGNY

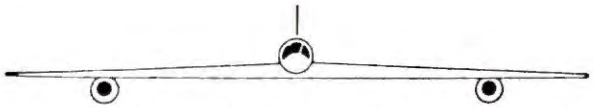
Avocats• Barristers• Solicitors

127 rue St-Pierre
Montréal H2Y 2L6
Télécopie:(514) 845-6573, Télex: 055-61452 Lamer Mtrl
(514) 842-9512

Jean-Paul L'Allier, Avocat conseil

Raynold Langlois C.R.	Céline Garneau
Marc Cantin	Luc Huppe
Serge Pichette*	Daniel Lafortune
Laurent Trudeau	Jean-François Longtin
Gilles Guèvremont	Suzanne Chartier
Pierre Tourigny	Marielle Demers
André Bluteau	Olivier Lalande
Deana Silverstone	Jean-François Bilodeau
France Simard	Lyne Tremblay
Louise Baribeau	

*Agent de marque de commerce



THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

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

AVIONS À VENDRE

1969 Cessna 180, SMOH 645, Loran, EDO 2870 ---------- Demande$
1979 Cessna 185, SMOH 580, R/SOL, EDO 3430, HF, Loran, -- Demande$
1960 Beech Travel-air, SMOH 700, Peinture neuve, ---------- Demande$
1976 Aztec F, SMOH 490/490, DEICE, King radio, ---------- 90 000.00 $
1956 Aero Commander, SMOH 1280/355 ---------- 43 000.00 $
1977 Navajo C/R SMOH 130/500 Radar, Loran,---------- Demande$
1977 Navajp 310, SMOH100/100,King silver,Crew/cargo door Demande$
1979 Cheyenne II, TTSN 2715, DUAL ADF, Loran ---------- Demande$
1977 Cessna 404, SFRM 450/450, Dual ADF,---------- Demande$
1975 Cessna 310R, SFNM 620/600, DEICE, Loran, Dual ADF-- Demande$

Nous faisons de l'évaluation d'avion.
Nous avons un service de consultation.

VENEZ NOUS RENCONTRER À NOTRE KIOSQUE
• Demandez notre liste d'avions à vendre

Appelez-nous et demandez:
Raymond ou Diane
(418) 871-0047

Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qué. G2E 3L9
Fax: (418) 871-6937

Licences de pilote:
projet de règlement sur l'expérience récente

Dans son dernier numéro, Circul'Air faisait état des consultations entreprises par Transports Canada sur un projet de règlement à propos des licences de pilote.

Selon ce projet, "le titulaire d'une licence pourra seulement en exercer les privilèges... lorsqu'il aura:

a) exercé les fonctions de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef dans les cinq ans précédant le vol; ou

b) satisfait, dans les 12 mois précédant le vol, aux exigences de l'examen écrit (pour l'obtention de la licence); et

c) lorsque des passagers sont à bord, effectué, dans les six mois précédant le vol, au moins cinq décollages et atterrissages dans la même catégorie et classe d'aéronefs dans l'une des conditions suivantes:

i) de jour ou de nuit, si le vol doit être effectué le jour,

ii) de nuit, si le vol doit être effectué entièrement ou en partie de nuit."

Quoique poursuivant l'objectif fort louable d'empêcher les pilotes, inactifs depuis 5 ans, de risquer leur vie et celle des autres, ce projet n'en suscite pas moins plusieurs questions quant à son efficacité.

PPC, renouvellements et vérifications en vol

Parmi ces questions, la première a trait à l'étendue du projet d'amendement. S'il doit, comme on nous l'a confirmé, s'appliquer à toutes les licences de pilotes, de la licence privée à la licence de pilote de ligne, il pèche certes par manque de discernement. Pour le pilote professionnel en effet, les exigences de ce règlement sont tout à fait superflues, puisque déjà celui-ci ne peut exercer les privilèges de sa licence sans avoir, au préalable, subi une foule de contrôles, notamment: avoir, dans les 90 jours, effectué au moins trois décollages et trois atterrissages, subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, une épreuve de contôle de compétence (PPC) et, le cas échéant, renouvelé sa qualification aux instruments dans les 24 mois.

Expérience vs connaissances

Inutile pour le pilote professionnel, le projet ne serait-il pas néanmoins pertinent pour le pilote privé, dont la licence, elle, n'est soumise à aucune validation autre que celle de l'examen médical? La fiche sécuritaire des pilotes privés étant peu reluisante, ceux-ci n'y gagneraient-ils pas à se soumettre à un minimum de vérification? Peut-être, mais pas de cette façon.

Ce n'est pas en effet en soumettant le candidat à un examen écrit sur ses connaissances, qu'on réussira à combler son manque d'expérience. C'est là un moyen inadéquat, qui rate sa cible et laisse entier le problème: on ne rectifie pas un problème de compétence pratique par une vérification d'ordre théorique.

Prix de présence:
Tirage d'un appareil KX 99 au cours du 13e banquet annuel de l'AQTA le 29 nov. 1988
Valeur: 750.$

TEL AIR Électronique inc
D.O.T. approbation 17-77
M. Yvon Desruisseaux
Président
Où l'Attention Personnelle Fait la Différence
Avioniques équipements vente et service
Aéroport de Québec
Tel.: (418) 871-0686

Viser la bonne cible

L'idée de vérifier la compétence des pilotes privés n'est pas nouvelle. En vigueur aux Etats-Unis (Biennal Flight Review) depuis 1974, la Commission Dubin recommandait, en 1982, qu'elle soit aussi instituée au Canada.

Plus récemment, dans un document intitulé "La mise à jour du pilote", qui lui a valu en 1987 le premier prix du concours de Transports Québec sur la sécurité aérienne, "Partiriez-vous sans ailes", M. Guy Hamel proposait que les pilotes privés soient astreints à une vérification de compétence à tous les 24 mois.

A la différence toutefois des Etats-Unis, où cette vérification, peu systématique et laissée à la discrétion de l'examinateur, a soulevé plusieurs critiques,

M. Hamel opte pour une procédure standardisée, comportant notamment une mise à jour des connaissances sur la réglementation aérienne, et une vérification en vol, axée sur certains exercices et procédures d'urgence.

Cerner le problème

Nonobstant leur contenu explicite, ces propositions n'en constituent pas moins un point de départ intéressant. Elles ont le mérite de s'appuyer sur une analyse rigoureuse: identification de la clientèle (les pilotes privés), circonscription du problème (le nombre élevé d'infractions réglementaires et d'accidents chez ces pilotes), analyse des causes (la méconnaissance des modifications à la réglementation et l'incompétence à réagir en situation d'urgence) et proposition de solutions "théoriques" pour les problèmes théoriques, et de solutions pratiques pour les problèmes pratiques.

La vérification de compétence fait partie du métier de pilote, sécurité oblige. Pour produire des résultats, tout nouveau règlement doit toutefois proposer des solutions spécifiques à des problèmes spécifiques. Sinon, il ne réussit qu'à hypertrophier un appareil réglementaire déjà gigantesque, et à créer une illusion de sécurité. En cela le statu quo est encore préférable.

Rectification

Contrairement à ce que nous écrivions dans le portrait du transporteur du dernier numéro de Circul'Air, c'est M. Lionel Labrie qui est président de Labrador Air Safari. M. Richard Tremblay en est le vice-président, responsable des opérations. Nous nous excusons de cette erreur.

AÉRO PROPULSION

RECONDITIONNEMENT
DE MOTEUR
ÉCHANGE
RECONDITIONNEMENT
DES ACCESSOIRES
LE TOUT AUX NORMES
DU MANUFACTURIER

CONTINENTAL		LYCOMING	
*O-200	$ 6,985	*O-235	$8,498
O-300	8,085	*O-320	8,498
IO-360	11,605	IO-320	9,075
L/TSIO-360	12,650	O-360	8,635
*O-470 J,K,L,R,S,U	9,708	IO-360	10,065
O-470 M,G	10,725	*O-540	11,385
*IO-470	10,560	IO-540 C,D,N,T,R	14,190
TSIO-470	11,990	*IO-540 A,B,E,G	14,245
*IO-520	14,575	IO-540 K,L,M,P,S	14,465
*TSIO-520 B,C,D,E,G,H,M,P,R,T	15,235	*TIO-540 C,S	17,270
TSIO-520 J,K,L,N,U,V,W	15,730	*L/TIO-540 A,J,F,N	20,955
*GTSIO-520	23,815	TIO-541 A,E	30,993
GTSIO-520 New Cylinders	26,824	*GO-480	18,975
		IGSO/GSO-480	24,035
		*IGO-540	24,035
		TIGO-541	40,150
		*IO-720	23,430

*Les prix sont sujet à changement sans préavis

- Le client doit garantir le bon état des vilebrequin, carter, cylindre, et des culbuteurs
- Les accessoires doivent être d'origine

• **GARANTIE:** Les pièces, travaux, et les accessoires sont garantie à 100% durant les 6 premiers mois ou 240 premières heures, selon la première échéance. Par la suite, la garantie est au prorata du temps limite (TBO), basé sur 40 heures par mois

• **LE PRIX INCLUT:**
- RECONDITIONNEMENT AUX NORMES DU MANUFACTURIER
- MAIN-D'OEUVRE GRATUITE POUR ENLEVER ET RÉINSTALLER VOTRE MOTEUR À NOTRE HANGAR DE QUÉBEC
- MOTEUR BALANCÉ
- RÉPARATION DE CYLINDRE
- SYSTÈME D'ESSENCE
- LES MAGNÉTOS
- LE DÉMARREUR
- GÉNÉRATEUR / ALTERNATEUR
- HARNAIS / FILS
- BOUGIES
- FILTRE & HUILE
- TURBO CHARGEUR
- CONTROLLEUR
- RÉPARATION D'ÉFLECTEUR D'AIR
- RADIATEUR D'HUILE & ESSAI DE PRESSURISATION

SOUCI D'EXCELLENCE

Notre hangar moderne de plus de 15,000 p.c. avec son personnel qualifiée, et son équipement de précision sont prêts à vous offrir le service professionnel de qualité que vous recherché

Soyez les bienvenus chez nous

AÉRO-PROPULSION INC.
HANGAR #7
AÉROPORT DE QUÉBEC
G2E 3L9

NORTHERN PHOENIX
TELEX: 051-2317 TÉLÉPHONE: (418) 871-5791 FAX: (418) 871-7445

Pénurie de pilotes et subventions à la formation

Suite à un document présenté par l'AQTA au cours du printemps dernier, Emploi et Immigration Canada déclarait, le 23 septembre dernier, que les professions de pilote et d'instructeur de vol sont désormais admissibles, pour une période de deux ans, aux programmes fédéraux de subventions pour formation en cours d'emploi.

Jusqu'à récemment affectés exclusivemment à la formation des pilotes de gros porteurs, les fonds sont maintenant disponibles pour tous les pilotes et instructeurs, sur avion et sur hélicoptère. Pour sa part, la formation de mécaniciens d'aéronef est encore admissible jusqu'au 31 décembre, nous a appris M. Jean Frenette, du Centre d'Emploi du Canada à Montréal.

Salaire maximum admissible: $300/sem

Déterminées en vertu du programme "Pénurie de main-d'oeuvre" d'Emploi et Immigration Canada, les subventions pour frais de formation peuvent s'élever jusqu'à $20 l'heure. Le gouvernement offre également des contributions salariales qui peuvent couvrir entre 25% et 60% du salaire, jusqu'à un maximum de $7.50 l'heure ou $300 par semaine. Ce montant représente une baisse de 14.3% en regard de l'ancien barême de $350/sem., en vigueur jusqu'au mois de juillet 1988.

Modalités

Pour bénéficier de ce programme, l'entreprise doit présenter une demande au centre d'emploi de sa localité, et monter un plan de formation. La situation de l'emploi, la disponibilité de fonds et les priorités de formation étant différentes selon les districts, la décision d'allouer ou non la subvention, en totalité ou en partie, appartient à chaque centre d'emploi. Les sommes adjugées sont par conséquent susceptibles de varier selon les districts.

Assurance-chômage

En vertu du programme "pénurie de main-d'oeuvre", les chômeuses et chômeurs désireux de compléter un cours de pilote ont, quant à eux, la possibilité d'obtenir une prolongation de leurs prestations d'assurance-chômage jusqu'à 52 semaines, s'ils s'inscrivent à plein temps (25 heures par semaine, minimum), à un cours de pilotage dans une école accréditée.

Pour obtenir ce privilège, il leur faudra toutefois, avant de commencer leur cours, se présenter au Centre d'emploi du Canada de leur localité, et fournir des indications précises sur le contenu du cours, sa durée, etc...

Fonds additionnels

Au moment d'aller sous presse, Circul'Air apprenait que des fonds additionnels seraient probablement injectés dans le programme "Pénurie de main-d'oeuvre" au cours de l'automne. Les élections aidant, il est possible qu'au moment de la parution de ce numéro, ces fonds aient encore augmenté. Avis aux entreprises et aux individus intéressés...

Jean Fortin, avocat

Fortin Reny, avocats
1091, chemin St-Louis, suite 200
Sillery, Qc G1S 1E3
(418) 683-1177
TÉLEX:051-3786
FAX:(418)694-9679
Modem:(418) 683-1224

FORMATION SUR MESURE

Vous faites face à:
•Une expansion rapide ou à la relocalisation de votre entreprise
•À un changement technologique important
•À des besoins de formation ou de perfectionnement de vos employés

COLLÈGE DE LIMOILOU
C E G E P

1,300, 8 ième avenue, Québec, Qc
case postale 1400 terminus, Québec
G1K 7H3

M. Hubert Fortin
Conseiller en formation
(418) 647-6687

AÉRO DÉCO

Aéroport International de Montréal
9501 Ryan
Suite 9
Dorval, Qc. H9P 1A2
(514) 631-8000

Le 13e congrès annuel de l'AQTA

Le mot du président

L'année qui s'achève fut marquée par la reconnaissance de notre Association sur le plan national, et par l'accession de l'AQTA au rang des principaux organismes de consultation de Transports Canada sur le transport aérien.

Au cours de plusieurs rencontres tenues avec les hauts fonctionnaires de Transports Canada à Ottawa, je me suis rendu compte de l'importance que ceux-ci accordent maintenant à nos interventions, et de la nécessité pour nous d'être représentés à ce niveau, où se prennent les décisions qui concernent notre industrie. Quelle ne fut pas aussi ma fierté de constater que, grâce à l'AQTA, les transporteurs du Québec sont les mieux structurés au Canada et les mieux placés pour faire connaître leurs vrais besoins et promouvoir leur point de vue.

Pour la première fois, nous avons réglé un dossier, celui des enregistreurs de données de vol, par la concertation, et j'espère que cette expérience saura convaincre tous les intéressés que cette façon de procéder est la moins coûteuse, la plus efficace, et la seule qui respecte les objectifs de tous.

Par ailleurs, notre participation a influencé plusieurs décisions de Transports Canada à divers propos, et les conseils ponctuels de notre permanence ont aidé plus d'un membre dans leurs relations avec le Ministère.

Cette année donc, pas de grand coup d'éclat. Toutefois, un travail constant et de tous les jours nous a permis d'obtenir des résultats intéressants.

Ceci dit, nous n'en sommes pas pour autant au bout de nos peines. La vigilance de tous les membres et une communication constante avec votre association sera, pour tous les transporteurs, le meilleur gage de succès pour les dossiers en marche et à venir. Parmi ceux-ci, les plus actifs demeurent la CSST, qui devrait connaître son dénouement prochainement, le temps de vol, la pénurie de pilotes et de mécaniciens, les PPC pour copilotes, les programmes d'aide à la formation, et la construction de notre siège social. Si donc une immense somme de travail a été accomplie, il n'en reste pas moins encore énormément à réaliser.

Avant de terminer, je ne puis passer sous silence l'appui, tant financier que moral, que nous recevons du Gouvernement du Québec par l'entremise du Ministre des Transports, Monsieur Marc-Yvan Côté. En trois ans, Monsieur Côté a fait plus pour l'aviation au Québec que l'ensemble de ses prédécesseurs.

J'aimerais aussi féliciter notre directeur exécutif, M. Brian Jenner, ainsi que toute son équipe, pour le travail accompli et le professionnalisme dont ils font preuve dans son accomplissement.

Je remercie également tous les membres du Conseil d'administration pour leur disponibilité et pour l'appui qu'ils m'ont accordé au cours de cette année à la présidence de l'AQTA.

Pour l'année qui vient, nous devrons porter une attention particulière pour que se poursuive et progresse la concertation entre Transports Canada et l'industrie. Nous aurons aussi à sensibiliser le nouveau Ministre fédéral des Transports à l'utilité de l'AQTA, et à le convaincre de porter une oreille plus attentive à nos représentations. D'énormes efforts devront enfin être consacrés à la navigabilité et à la gestion des aéroports.

L'AQTA est une association vivante grâce à son membership. Continuez à faire part de vos expériences heureuses et malheureuses à notre direction, afin que l'expertise de tous et chacun serve à l'avancement de l'ensemble de notre industrie, continuez à supporter votre association.

Bon succès à tous.

Le président

Réal Poulin

Message du Ministre des Transports du Québec, M. Marc-Yvan Côté

Mesdames,

Messieurs,

L'évolution constante du monde des transports, le développement des technologies ainsi que la hausse considérable du nombre d'utilisateurs du transport aérien ont largement contribué à accroître les responsabilités du transporteur aérien.

Consciente de ce fait; l'AQTA a proposé à ses membres, depuis sa fondation, des critères d'excellence. Le thème du congrès de novembre 88, soit la sécurité aérienne, démontre bien le souci de concilier les exigences de la théorie et de la pratique afin de bonifier ce moyen de transport des temps modernes.

A titre de ministre des Transports du Québec, je me réjouis de voir les efforts de l'AQTA se porter sur un élément aussi fondamental que la sécurité. C'est une attitude qui démontre non seulement l'engagement des transporteurs envers les usagers, mais aussi envers les pilotes, les techniciens de l'aviation et tous les travailleurs qui ont à coeur le dynamisme de l'industrie aéronautique.

La sécurité dans tous les modes de transport représente pour le ministère des Transports du Québec un objectif prioritaire. Dès lors, il nous apparaît souhaitable que les divers intervenants dans le transport aérien profitent de ce moment privilégié que représente le congrès de l'AQTA pour saisir véritablement les exigences de chacun, sans pour cela négliger l'analyse des contraintes normatives, des impératifs liés à l'efficacité et les exigences des utilisateurs du transport aérien.

Le ministre,

Marc-Yvan Côté

Le 13 e congrès annuel de l'ÀQTA Forum: La sécurité aérienne: théorie et pratique Mardi 29 novembre 1988

Transport Canada Aviation

Transports Canada Aviation

M. R.W. Slaughter

Directeur, délivrance des licences et certificats, Transports Canada

Originaire de Winnipeg au Manitoba, M. Slaughter a servi pendant 16 ans au sein de l'Aviation Royale du Canada. Pilote de démonstration acrobatique en solo pour l'escadrille Red Knight à compter de 1964, il devient, en 1967, pilote solo principal pour la patrouille acrobatique Golden Centennaires du Canada.

Après un séjour comme directeur du service en vol à la Transair Ltée de Winnipeg, il se joint, en 1975, au Ministère des Transports à titre d'enquêteur sur les accidents.

Après avoir exercé les fonctions d'agent régional de la sécurité aérienne, puis de surintendant de la réglementation aérienne à Winnipeg, M. Slaughter devient directeur des programmes de la sécurité aérienne à Ottawa, puis, en décembre 1987, directeur de la délivrance des licences et des certificats.

M. Slaughter possède toujours une licence de pilote de ligne et pilote régulièrement des aéronefs du Ministère des Transports.

M. Manzur U. Huq

Directeur intérimaire, législation et application des règlements, Transports Canada

L'expérience de M. Huq débute dans l'Aviation royale du Canada, où il cumule une vaste expérience à titre de pilote de jet, et d'instructeur à différents niveaux.

Après 16 ans de service, il se tourne vers l'aviation commerciale, et devient chef instructeur et gérant d'opération pour plusieurs entreprises de la région de Vancouver et de l'Ontario.

En 1980, il joint les rangs de Transports Canada à Ottawa, dans le secteur de la réglementation.

Depuis, M. Huq est impliqué dans le développement des politiques et des procédures d'application de la loi, ainsi que dans la législation qui y est reliée.

Récemment, il fut nommé chef, application de la loi pour l'aviation, puis directeur intérimaire, législation et application de la loi, au quartier général de Transports Canada à Ottawa.

M. William T. Tucker

Directeur des programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne

Né à St-John's Terre-Neuve, M. Tucker a étudié au collège Prince of Wales et à l'Université Memorial. Diplômé en génie du Nova Scotia Technical College en 1966, pilote dans les Forces armées canadiennes jusqu'à l'automne 1970, il obtient, en 1972, une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Western Ontario.

Il entre ensuite à Transports Canada, où il occupe divers postes de responsabilité dans les domaines de la planification et la recherche dans l'aviation civile, puis, pendant 9 ans, dans le domaine de la statistique et des prévisions aéronautiques.

En 1983, M. Tucker se joint au Bureau de la sécurité aéronautique et, en 1984, lors de la création du BCSA, il y devient directeur des programmes de sécurité.

Dans le cadre de ses fonctions actuelles, M. Tucker est chargé de l'analyse des manquements à la sécurité et des recommandations subséquentes, des affaires publiques, de la politique et de la planification, ainsi que des systèmes informatiques.

M. Maher M. Khouzam

Chef, normes de navigabilité, Transports Canada

Diplômé, en génie aéronautique de l'Université du Caire en 1964, M. Khouzam débute sa carrière en Egypte, comme concepteur de turbo-propulseur. A son arrivée au Canada, en 1968, il entre, à ce titre, au service de Pratt et Whitney à Longueuil.

En 1973, il se joint à Transports Canada, Dorval, comme ingénieur régional de navigabilité aérienne, tout en poursuivant sa maîtrise en génie à l'Université Concordia.

Après avoir suivi le programme CAP pour cadres supérieurs, M. Khouzam est transféré à Ottawa en 1979, avec le mandat de développer un code canadien de navigabilité. Le fruit du groupe de travail qu'il a géré est le Manuel de navigabilité.

Membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec, de l'Institut canadien de l'aéronautique et de l'espace, et de l'American Institue of Aeronautics and Astronautics, M. Khouzam représente le Canada, dans le domaine des normes de navigabilité, à l'OACI et dans les forums internationaux.

M. Guy Prud'homme

Président, Cargair Ltée

Né à Joliette en 1938, M. Guy Prud'homme complète ses études secondaires au Collège Mont St-Louis de Montréal.

En 1958, il entre au service de Prud'homme et Frères Ltée, l'entreprise familiale de travaux municipaux et de béton préparé, où il gravit tous les échelons et devient directeur général. C'est ce poste qu'il occupe au moment où il accepte la vice-présidence, opérations, d'une entreprise de transport en vrac de Montréal.

En 1974, il se joint à Cargair Ltée, à titre de secrétaire-trésorier, et seconde son frère Jacques dans l'édification de cet important transporteur de brousse. Outre celle de St-Michel-des-Saints, où est également situé son siège social, Cargair Ltée est propriétaire de deux autres bases, soit Schefferville et Parent.

Suite à la retraite de son frère Jacques, il est, depuis le 1er novembre dernier, président directeur général de l'entreprise et, depuis sa fondation, président directeur général de Gestair Ltée.

Co-fondateur et directeur du Club optimiste de Pointe-aux-Trembles - Montréal-Est, co-fondateur et directeur de l'Association des producteurs de béton de la province de Québec, M. Prud'homme est président de la Chambre de commerce régionale de l'Assomption, et directeur de la Chambre de commerce provinciale.

M. J.Jacques Blouin

Président, chef de la direction, J.M.D. Blouin Ltée.

Membre du Tribunal de l'aviation civile du Canada

Natif de Sept-Iles, M. Blouin termine en 1953 un cours en commerce à l'Académie commerciale de Québec. Boursier en relations ouvrières de l'Ecole de White Sand Ont., il occupe, en 1957, un poste à la Compagnie Minière IOC. Propriétaire, de 1960 à 1963, de son propre commerce, il entre ensuite au service de Cartier Transport Inc., une entreprise du Groupe Expéditex, où il assume, jusqu'en 1971, la direction des relations extérieures et industrielles.

Pilote professionnel sur avion et sur hélicoptère, M. Blouin fonde Sept-Iles Hélicoptère Service en 1971, puis, à titre de partenaire des Entreprises Blouin & Lachapelle Inc., Golfe Hélicoptère Service, dont il demeurera Président et directeur général jusqu'en 1985.

Depuis 1985, il est Président et chef de la direction des Entreprises J.M.D. Blouin Ltée, de Héli-Littoral Enr., de Sept-Iles Hélicoptère Service Enr. et de Aéronautique Services Enr.

Membre à vie de l'Aéro-Club de Sept-Iles, détenteur d'un certificat de mérite pour la formation des Cadets de l'air du Canada, gouverneur de la fondation Crudem Canado-Haiti, il fut, de 1980 à 1985, président de l'Association du Parti progressiste conservateur du Comté de Manicouagan, vice-président, en 1982 et 1983 de la Corporation industrielle de Sept-Iles, et, de 1982 à 1986, membre du Conseil d'administration du Palais des congrès de Montréal. M. Blouin est devenu, en juillet 1986, membre du Tribunal de l'aviation civile du Canada.

M. Guy Hamel

Vice-président, Dynamair Aviation Inc.

Détenteur d'un B.Sc. en Géographie de l'Université de Sherbrooke, Guy Hamel obtient sa licence de pilote professionnel en 1980, puis de pilote instructeur en 1981. Après un séjour d'un an et demi comme instructeur à la compagnie Richel'Air, il devient, en 1982, chef instructeur à la Coopérative de loisirs aéronautiques du Montréal Métropolitain (CLAMM) de St-Jean-sur-Richelieu, et y occupera les postes d'administrateur et de vice-président jusqu'en 1987.

Professeur au Cégep de St-Jean-sur-Richelieu en 1983, M. Hamel participe à la mise sur pied et au fonctionnement du programme de formation de contrôleurs de la circulation aérienne, jusqu'à ce que Transports Canada mette fin au dit programme, à la fin de 1985.

Pilote de ligne, instructeur de Classe 1, agent autorisé et examinateur désigné, il fonde, en octobre 1982, avec trois associé-es, la compagnie Dynamair Aviation Inc., dont il est, depuis, vice-président, chef instructeur et chef pilote. Ecole de pilotage, entreprise de nolisement et d'entretien, Dynamair Aviation est basée à l'aéroport de St-Jean-sur-Richelieu, où elle agit également dans l'aviation d'affaires.

M. Michel Leblanc

Président et chef de la direction, Inter-Canadien

M. Michel Leblanc, âgé de 41 ans, est président et chef de la direction d'Inter-Canadien, président du conseil d'administration d'Inter-Québec et depuis 1978, président directeur général de Conifair Aviation Inc., une importante entreprise spécialisée dans l'arrosage aérien et dans le transport de chasseurs et de pêcheurs dans le nord du Québec.

Auparavant, M. Leblanc a été pendant un an à l'aéroport de St-Jean-sur-Richelieu, président et directeur général de Richel'Air, une société de nolisement aérien et une école de formation aéronautique pour la clientèle internationale.

De 1969 à 1975, il a été vice-président des ventes du plus important dépositaire de Cessna au Canada, Aviation Roger Leblanc. Il a de plus occupé la fonction, de 1973 à 1975, de président de Provincial Aviation.

Détenteur d'un MBA de l'Université de l'Etat de New York à Buffalo, M. Leblanc est aussi bachelier en économie de l'Université de Montréal. En 1967, il a obtenu son permis de pilote professionnel de l'Aéro-Club de Montréal.

Membre de l'Association québécoise des transporteurs aériens, dont il a été le président en 1984-85, M. Leblanc est aussi membre de Air Transport Association of Canada depuis 10 ans.

Liste des membres de l'AQTA, 1988-89.

MEMBRES ACTIFS

Aéroculture Inc.
795 chemin Industriel
Bernières, Qc G0S 1C0
M. Jean-François Laflèche
Président
418-831-8300

Air Alliance
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Gilles Filiatreault
Président
418-872-7622

Air Alma Inc.
Route de l'aéroport
Alma, Qc G8B 5W1
M. Roland Simard
Président
418-668-3046

Air B.G.M. Inc.
C.P. 715
La Tuque, Qc G9X 3P5
M. Yvon Pelletier
Président
819-523-9952

Air Bromont Ltée
Aéroport rég. de Bromont,
C.P. 30
Bromont, Qc J0E 1L0
M. André Monast
Président
514-534-2320

Air Canada
500 René-Levesque ouest
Montréal, Qc H2Z IX5
M. Pierre J. Jeanniot
Président
514-393-6702

Air Chamouchouane
C.P. 189
La Doré, Qc G0W 2J0
M. Roland Couture
Président
418-256-3697

Air Creebec Inc.
C.P. 430
Val d'Or, Qc J9P 4P4
M. Jean-Claude Roy
Directeur général
819-825-8355

Air Gray Rocks Enr.
St-Jovite, Qc J0T 2H0
M. Luc Charbonneau
Gérant des opérations
819-425-2771

Air Inuit Ltée
9785 ave Ryan
Dorval, Qc H9P 1A2
M. Bob Davis
Directeur des opérations
514-636-9445

Air Kipawa Inc.
Kipawa, Qc J0Z 2H0
M. Gilbert Vaillancourt
Président
819-627-3471

Air Melançon Inc.
Ste-Anne-du-Lac, Qc J0W 1V0
M. Réal Melançon
Président
819-586-2220

Air Mont-Laurier Enr.
C.P. 58
Ste-Véronique, Qc J0W IX0
M. Normand Ouellet
Gérant
819-275-2794

Air Montmagny Inc.
640 boul. Taché est
Montmagny, Qc G5V 4G9
M. Benoît Buteau
Président
418-248-3545

Air Roberval Ltée
Aéroport de Roberval, R.R. 1
Roberval, Qc G8H 2M9
M. Jacques Cleary
Président, directeur général
418-275-2344

Air Saguenay Inc.
C.P. 1102
Chicoutimi, Qc G7J 3X5
M. Jean-Claude Tremblay
Président
418-673-7352

Air Satellite Inc.
Aéroport de Baie-Comeau, Qc
G5C 2S6
M. Réal Poulin
Vice-président
418-589-8923

Air Schefferville Inc.
C.P. 1540
Schefferville, Qc G0G 2T0
M. Jean-Guy Lejeune
Gérant du trafic
418-585-3475

Alexandair Inc.
B.G. 2009
Aéroport de Sept-Iles
Sept-Iles, Qc G4R 4K2
M. Jean-Marc Roy
Président
418-968-2545

Arrosages aériens Castor Inc.
593 chemin des Patriotes
St-Mathias, Qc J0L 2G0
M. Guy Bernier
Président
514-658-9324

ATL Ltée
5800 Route de l'aéroport
St-Hubert, Qc J3Y 5K2
M. Thomas Herron
Secrétaire-trésorier
514-445-4444

Aviation Leclerc Inc.
Hangar #5,
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Jean-Guy Leclerc
Directeur de l'exploitation
418-871-0232

Aviation Noralma Inc.
C.P. 683
Alma, Qc. G8B 5W1
M. Daniel Dionne
Président
418-662-6775

Aviation Québec Labrador Ltée
C.P. 575
Sept-Iles, Qc G4R 4K7
M. Guy Boissonnault
Vice-président
418-962-7901

Aviation Rouyn-Noranda
Aéroport de Rouyn-Noranda
R.R. 1, B.P.15
Rouyn-Noranda, Qc J9X 5B7
M. Napoléon Dumont
Président
819-764-4482

Bel Air Laurentien Aviation
C.P. 9
Lac-à-la-Tortue, Qc G0X 1L0
M. Alfred St-Onge
Président
819-538-8623

Bellevue Air Service Inc.
927 boul. Sacré-Coeur
St-Félicien, Qc G8K 1R7
M. Clermont St-Gelais
Président
418-679-0817

Boivair Aviation Inc.
9501 ave Ryan, 2e étage
Dorval, Qc H9P 1A2
M. Laurent Trudeau
Secrétaire
514-631-9247

Cargair Ltée
C.P. 370
St-Michel-des-Saints, Qc
J0K 3B0
M. Guy Prud'homme
Président
514-833-6836

Centre québécois de formation aéronautique
C.P. 100 Martel
St-Honoré, Qc G0V 1L0
M. Marc Boivin
Directeur
418-673-3421

Conifair Ltée
800, 8e rue
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 5W1
M. Robert Plante
Directeur général
418-877-2939

Delco Aviation Ltée
C.P. 261
Laval-des-Rapides, Qc
H7N 4Z9
M. Jean Heppell
Président
514-663-4311

Dynamair Aviation Inc.
Aéroport de St-Jean
St-Jean-sur-Richelieu, Qc
J3B 7B5
Mme Marie-Hélène Simard
Présidente
514-347-7050

Essor-Hélicoptères Inc.
1178 rue Bouvier
Charlesbourg, Qc G2K 1L9
M. Pierre Fiset
Président
418-628-2795

Exact Air Inc.
Aéroport de St-Honoré
St-Honoré, Qc G0V 1L0
M. Pierre Desbiens
Vice-président, opérations
418-696-1551

Forestville Hélicoptères Inc.
939 boul. Mgr de Laval
Baie-St-Paul, Qc G0A 1B0
M. Guy Tremblay
Président
418-435-2935

Grondair
Route 112
St-Frédéric de Beauce, Qc
G0N 1P0
M. Clermont Grondin
Président, chef de l'exploitation
418-426-2313

Hauts-Monts Inc.
3645 boul. Ste-Anne
Beauport, Qc G1E 3L1
M. Paul Smith
Vice-président
418-667-1913

Hélicoptères Abitibi Ltée
R.R. No 1
La Sarre, Qc J9Z 2X2
M. Guy Lauzon
Président
819-333-4047

Hélicoptères Sherbrooke Inc.
3500 boul. de l'Aéroport
Trois-Rivières, Qc G9A 5E1
M. Wilfrid Hamel
Président
819-377-3344

Hélicoptères Viking Ltée
C.P. 179
Les Cèdres, Qc J0P 1L0
M. Georges Delaney
Premier vice-président, marketing
514-455-5687

Hélicraft Ltée
6500 chemin de la Savane
St-Hubert, Qc J3Y 5K2
Monsieur Lucien Levrot
Président
514-468-3431

Héli-Littoral Enr.
C.P. 158
Sept-Iles, Qc G4R 4K3
M. Jacques Blouin
Président
418-968-8677

Héli-Max Ltée
3500 boul. de l'Aéroport
Trois-Rivières, Qc G9A 5E1
M. Wilfrid Hamel
Président
819-377-3344

Héli- Plus
900 boul. St-Joseph
Hull, Qc J8Z 1S9
M. Roger Lachapelle
Président
819-778-2112

Héli-Transport Inc.
C.P. 303 Port-Cartier,
Qc G5B 2G9
M. François Perras
Gérant d'opération
418-766-7304

Innotech Aviation Ltée
10105 ave Ryan
Dorval, Qc H9P 1A2
M. T.F. Colahan
Vice-président
514-636-8484

Inter-Canadien
Quebecair
C.P. 490, Aéroport de Dorval
Dorval, Qc H4Y 1B5
M. Michel Leblanc
Président
514-631-9802

Inter-Canadien
Lignes aériennes Inter-Québec
500, 5e Rue
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 5W1
M. Marc Racicot
Président
418-872-2272

Labrador Air Safari
C.P. 2245
Baie-Comeau, Qc G5C 2S9
M. Richard Tremblay
Vice-président, opérations
418-589-9511

La Tuque Air Service Cie Ltée
C.P. 846
La Tuque, Qc G9X 3P6
M. Georges Picard
Président
819-523-2655

Laurentide Aviation Ltée
C.P. 170
Ste-Anne-de-Bellevue, Qc
H9X 3L5
M. John M. Scholefield
Vice-président
514-455-5755

Les Ailes de Charlevoix Inc.
41 boul. Notre-Dame, C.P. 366
Clermont, Qc G0T 1C0
M. Yvan Gaudreault
Président
418-439-3927

Lignes aériennes Canadien International
1010 ouest rue Sherbrooke
Suite 767
Montréal, Qc H3A 2R7
M. Paul A. Pelletier
Vice-président,
Est du Canada
514-286-8514

Max-Aviation
3500 boul. de l'Aéroport
Trois-Rivières, Qc G9A 5E1
M. Wilfrid Hamel
Président
819-377-3344

Myrand Aviation Inc.
840 rue Myrand
Ste-Foy, Qc G1V 2V5
M. André Cloutier
Président
418-871-8225

Nadeau Air Service
RR #2
Aéroport de Trois-Rivières
Trois-Rivières Qc G9A 5E1
M. Michel Nadeau
Président
819-377-4387

Nationair Canada
Edifice Nationair, route cargo
C.P. 300
Mirabel, Qc J7N 1A3
M. Robert Obadia
Président
514-476-3318

Perfecair Inc.
Aéroport de Mascouche,
C.P. 60
Mascouche, Qc. J7K 3C5
Mme Jocelyne Larouche
Présidente
514-474-2477

Pourvoirie César Inc.
7602 boul. Marie-Victorin
Brossard, Qc J4W 1B2
M. Benoit Brossard
Directeur
514-466-9059

Propair Inc.
C.P. 20, R.R. 1
Rouyn, Qc J9X 5B7
M. Jean Pronovost
Président
819-762-0811

Raoul Guérette Inc.
C.P. 130
Pohénégamook, Qc G0L 1J0
M. René Boudreau
Directeur d'exploitation
418-859-2242

Sept-Iles Aviation
769 de la Rive, B.P. 3515
Sept-Iles, Qc. G4R 4K2
M. Jacques Levesque
Président
418-968-8775

Tamarac Air Service Ltée
Clova, Qc G0A 1P0
M. Jacques R. Bérubé
Président
819-662-3300

Transportair
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Jean-Pierre Duchesne
Président
418-872-0206

White's Aircraft Services
St-André-Avellin, Qc J0V 1W0
Monsieur Norman White
Président
819-983-7909

MEMBRES ASSOCIÉS

Aéro-Novation Inc.
Aéroport de St-Jean
St-Jean-sur-Richelieu, Qc
J3B 7B5
M. Arnold Slangen
Vice-président exécutif
514-347-4215

Aéro-Propulsion Inc.
710, 7e Avenue,
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Fernand Cloutier
Président
418-871-5791

Aérospatiale Helicopter Corp.
C.P. 2430
St. Catharines, Ont. L2M 7M8
M. Mike Lavoy
Gérant régional du marketing
416-934-4045

Air Industrie Canada Inc.
87 Montée St-Luc, bureau 42
St-Luc, Qc J0J 2A0
Mme Line Latour
Directrice, finances et administration
514-348-1783

Air Transport Association of Canada
99 rue Bank
Ottawa, Ont. K1P 6B9
M. Gordon M. Sinclair
Président
613-233-7727

Aircom Electronique Inc.
9501 ave Ryan
Dorval, Qc H9P 1A2
M. Claude Gingras
Président
514-636-3878

Aircraft Parts & Supplies Inc.
6200 Henri-Bourassa ouest
Montréal, Qc H4R IC3
M. Joseph Zinnato
Président
514-334-0770

Avia Marketing Consultants Inc.
12245 Côte de Liesse,
Bureau 200
Dorval, Qc H9P 1B4
M. Richard Look
Président
514-631-2136

Aviall Inc.
1884, 32ème avenue
Lachine, Qc H8T 3J7
M. Michel Lespérance
Représentant
514-636-1470

Avions sans frontières
399 rue des Conseillers,
Porte 17
La Prairie, Qc J5R 4H6
M. Robert Gonneville
Directeur général
514-659-7717

Avitair Inc.
Aéroport de Québec, 6e ave
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Bernard Couture
Vice-président, chef des opérations
418-872-2233

Bell Helicopter Canada
12800 rue de l'Avenir
St-Janvier, Qc J0N 1L0
M. Denis Lacroix
Directeur régional du marketing
514-437-3400

Blanchette Frères Ltée
C.P. 7, Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Bertrand Carrier
Directeur général
418-872-3717

British Aerospace Inc.
5915 Airport Road, Bur. 715
Mississauga, Ont. L4V 1T2
M. André Allard
Délégué commercial
416-673-0614

British Aviation Insurance Co Ltd
161 Eglington Ave East,
Suite 400
Toronto, Ont. M4P 1J5
M. Yves Camaraire
Représentant
416-485-4461

Bureau d'expertise Airclaims
C.P. 304
Dorval, Qc H4Y 1A8
M. Robert Gagnon
Président
514-636-4710

Canadair Division de Bombardier Inc.
C.P. 6087, Station A
Montréal, Qc H3C 3G9
M. Eric McConachie
Vice-président, marketing et développement, Jet régional
514-744-1511

Dale-Parizeau Inc.
1140 de Maisonneuve ouest
Montréal, Qc H3A 3H1
Mme Ginette Hart Jolicoeur
Vice-présidente
514-282-1112

Deschambeault, Bertoldi & Ass. Inc.
8770 boul. Langelier,
Bureau 220
Montréal, Qc H1P 3C6
M. Gilles Nobert
Expert en sinistres
514-326-0890

Ecole nationale d'aérotechnique
5555 Place de la Savane
St-Hubert, Qc J3Y 5K2
M. Guy Ruelland
Directeur
514-678-3560

ExpAir International
12245 Côte de Liesse,
Suite 200
Dorval, Qc H9P 1B4
M. Jean-Louis Trépanier
Président
514-631-3435

Field Aviation
2433, 46ème avenue
Lachine, Qc H8T 3C9
M. Marc Poirier
Directeur
514-636-9215

Fortin Reny Avocats
1091 Chemin St-Louis,
Suite 200
Sillery, Qc G1S 1E3
Me Jean Fortin
Avocat
418-683-1177

Gaudreau, Vaillancourt, St-Pierre
3350 de la Pérade # 205
Ste-Foy, Qc G1X 2L7
Me Michel St-Pierre
Avocat
418-657-6789

Gingras, Jacques & Associés Ltée
475 rue Racine est
Chicoutimi, Qc G7H 1T5
M. Marcel Gingras
Président
418-549-8430

High-Line Aviation Inc.
7040 Torbram Road, Unit 18
Mississauga, Ont. L4T 3Z4
M. T.J. Martin
Président
416-458-1011

Johnson & Higgins Willis Faber Ltée
C.P. 191, Tour de la Bourse
Bureau 2300
Montréal, Qc H4Z 1E2
M. Simon J. Barten
Vice-président
514-878-1781

Langlois Trudeau Tourigny
127 rue St-Pierre
Montréal, Qc H2Y 2L6
Me Louise Baribeau
Avocate
514-842-9512

Lavalin Aviation Canada Inc.
1100 René-Lévesque ouest
Montréal, Qc H3B 4P3
M. Luc Couture
Président
514-876-1611

Leblanc Pièces & Accessoires d'avions
6200 route de l'Aéroport
St-Hubert, Qc J3Y 5K2
M. Claude Leblanc
Président
514-445-3356

Marsh McLennan Ltée
600 de Maisonneuve ouest
Montréal, Qc H3A 3J3
M. Derek Smith
Représentant
514-285-5840

McDonnell Douglas Helicopter Intl
P.O. Box 6013
Toronto AMF, Ont. L5P 1B7
M. Tony Brown
Gérant de division,
Canada & Est E.U.
416-677-4341

Ministère des Transports du Québec
700 boul. St-Cyrille, 22e étage
Québec, Qc G1R 5H1
M. Jean-Guy Morel
Directeur
418-643-0557

Pétro-Canada Inc.
1 Place Ville-Marie, suite 2000
Montréal, Qc H3B 4A9
M. Daniel Simard
Représentant
514-878-7564

Pétroles Esso Canada
10515 rue Notre-Dame est
Montréal-Est, Qc H1B 2T9
M. Yvon Paquin
Administrateur délégué -
Aviation
514-640-2603

Pétroles Therrien Inc.
490 St-Georges, B.P. 383
Drummondville, Qc J2B 6W3
M. Sylvain Touchette
Responsable de la
commercialisation
819-477-7771

Pôle Air Aviation Inc.
2290, 46e Avenue
Lachine, Qc H8T 2P3
M. Jean-François Sarrazin
Représentant
514-636-8154

Pratt & Whitney Canada
1000 Marie-Victorin
Longueuil, Qc J4G 1A1
M. Lucien Lavigueur
Analyste principal, exploitation
et maintenance
514-677-9411

Produits Shell Canada Ltée
758 rue Sherbrooke ouest
Montréal, Qc H3A 1G1
M. Peter G. Morotti
Directeur des comptes -
ventes aviation
514-287-7022

Reed Stenhouse Ltée
500 René-Lévesque ouest
Montréal, Qc H2Z 1Y4
M. Peter S. Ireland
Vice-président
514-871-4500

Régie aéroportuaire des Cantons de l'Est
41 boul. de l'Aéroport
Bromont, Qc J0E 1L0
M. Réjean Choquet
Directeur général
514-534-2325

Sedgwick Tomenson Inc.
1801 ave McGill College
Bureau 1000
Montréal, QcH3A 2N4
M. Michel St-Onge
Représentant
514-281-2720

Services aériens F.B.O. Inc.
9785 ave Ryan
Dorval, Qc H9P 1A2
M. Russell Payson
Vice-président
514-636-1626

Stewart Smith Canada Limitée
1155 rue Metcalfe,
Suite1620
Montréal, Qc H3B 2X4
M. Blair Poirier
Directeur assurances,
aviation générale
514-878-2811

Tel Air Electronique Inc.
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Yvon Desruisseaux
Président
418-871-0686

Thabet Aviation International
Edifice Air Alliance
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 3L9
M. Raymond Thabet
Président
418-871-0047

Trans Sol Aviation Service Ltée
C.P. 2008, Aéroport de Sept-Iles
Sept-Iles, Qc G4R 4L9
M. Harvey Stever
Président
418-968-8095

Ville de St-Jean-sur-Richelieu
188 rue Jacques-Cartier nord
St-Jean-sur-Richelieu, Qc
J3B 6T2
M. Raymond Thibodeau
Représentant
514-861-3397

Le 13e congrès annuel de l'AQTA

"La sécurité aérienne: théorie et pratique"

Les 28, 29 et 30 novembre 1988

Hôtel Loew's Le Concorde, Québec

Lundi 28 novembre

16:00 inscription

17:00 cocktail d'ouverture

gracieuseté de Reed Stenhouse Ltée

19:00 visite libre des suites d'hospitalité

Mardi 29 novembre

08:30 inscription

café offert par Shell Canada Ltée

09:00 ateliers sectoriels: brousse, écoles, lignes et nolisement, hélicoptères

12:00 dîner-conférence

gracieuseté d'Air Alliance

conférencier invité: M. Jean Cournoyer, animateur au poste CKAC, Montréal

14:00 forum **"La sécurité aérienne: théorie et pratique"**

- **M. Jean Cournoyer**, modérateur
- **M. R.W. Slaughter**, directeur, délivrance de licences et certificats, Transports Canada
- **M. Manzur U. Huq**, directeur intérimaire, législation et application des règlements, Transports Canada
- **M. Maher Khouzam**, chef, normes de navigabilité, Transports Canada
- **M. William T.Tucker**, directeur des programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- **M. Jacques Blouin**, président, Héli-Littoral Enr., et membre du Tribunal de l'aviation civile du Canada
- **M. Guy Hamel**, vice-président, Dynamair Aviation Inc.
- **M. Michel Leblanc**, président et chef de la direction, Inter-Canadien
- **M. Guy Prud'homme**, président, Cargair Ltée

18:30 cocktail

gracieuseté de Gérard Parizeau Ltée

20:00 banquet

Conférencier invité, **M. Marc-Yvan Côté**, ministre des transports du Québec

commandite de British Aerospace Inc.

vin offert par High Line Aviation Inc.

22:00 remise du trophée "Plein Vol"

tirage de prix de présence

23:00 digestif offert par Bell Helicopter Canada

Mercredi 30 novembre

08:30 café

gracieuseté de Shell Canada Ltée

09:00 assemblée générale annuelle

11:30 clôture

verre de l'amitié offert par Inter-Canadien

M. Jean Cournoyer, LL.L

Journaliste, animateur, interviewer et commentateur à la radio et à la télévision

Né à Sorel en 1934, M. Cournoyer est admis au Barreau du Québec en 1960, après avoir complété sa licence en droit à l'Université de Montréal.

Spécialiste en droit du travail, il devient, en 1964, après avoir oeuvré au sein de l'Association de la construction de Montréal, directeur des relations de travail pour la compagnie de l'Expo 67. En 1967, il occupe le poste de négociateur en chef pour le Gouvernement du Québec et les Commissions scolaires, et signe la première convention collective provinciale des enseignants de l'élémentaire et du secondaire. Médiateur spécial dans plusieurs conflits majeurs, arbitre de griefs, il est élu, en 1969, député de St-Jacques, puis nommé Ministre de la Fonction publique et Ministre du Travail par le Premier Ministre Jean-Jacques Bertrand.

Après la défaite de l'Union Nationale, il retourne brièvement à la pratique du droit, avant que le Premier Ministre libéral, Robert Bourassa, dans un geste sans précédent au Québec, le nomme à nouveau Ministre du Travail et de la main-d'oeuvre. Après avoir réglé la grève de la fonction publique de 1972, il devient, en 1975, Ministre des Richesses naturelles.

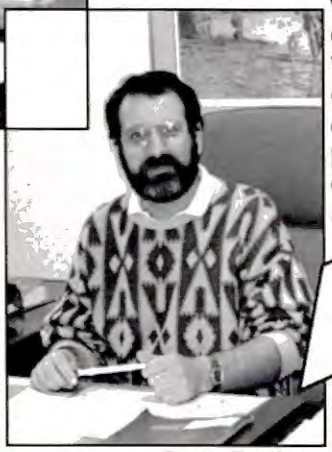
En 1977, il retourne à la pratique du droit et commence une carrière en communication, comme co-animateur avec M. Mathias Rioux, d'une émission de radio à Montréal. Maire de la ville de Dollard-des-Ormeaux de 1978 à 1982, il devient par la suite successivement animateur à Radio-Québec, Télé-Métropole et CBC, radio et télévision. Depuis quelque temps, il anime quotidiennement l'émission "Droit au but", au poste CKAC de Montréal.

Portrait d'un transporteur:

Héli-Max

Pilote d'hélicoptère depuis 1967, Wilfrid Hamel est chef pilote et directeur des opérations chez les Hélicoptères La Vérendrye, entreprise maintenant intégrée aux Hélicoptères Viking Ltée, lorsqu'il décide, en 1976, de fonder sa propre compagnie. Avec Gerry Duykers, pilote également, mais aussi ingénieur, il loue un appareil et le stationne à Maniwaki. Les deux hommes, qui se connaissent depuis plusieurs années, forment, selon le vice-président Duykers, une équipe modeste, mais complète: "Nous avions la formation, les compétences et l'expérience des opérations. Nous avions confiance l'un dans l'autre, et surtout nous partagions un enthousiasme commun: celui de travailler enfin pour nous-mêmes, de construire, à partir de rien ou presque, notre propre entreprise." Quand Wilfrid Hamel lui offre le tiers de ses parts, la compagnie ne possède effectivement presque rien.

Wilfrid Hamel



Gerry Duykers

Sans contrat, sans hangar, sans même une machine qui lui appartienne, elle n'en débute pas moins les opérations à l'été 1977. L'appareil, un Hughes 500C, du nom de Howard Hughes, fondateur de Hughes Aircraft Co, est disponible sur demande.

Au cours de cette première saison, Héli-Max travaillera surtout pour la Société de conservation de l'Outaouais, à la lutte contre les feux de forêt.

Le MDD 50

Même avec un seul hélicoptère en opération, Héli-Max était particulièrement bien préparée à répondre à la demande. Le Hughes 500, rebaptisé MDD 500 depuis l'achat de la compagnie par McDonnell Douglas, était, selon Jean-Guy Bérubé, pilote à l'emploi d'Héli-Max depuis 1978, l'appareil idéal pour ce genre de travail. "Bruyant, pas tellement confortable, ce n'est pas un appareil de transport exécutif. Petit, puissant, conçu pour le travail, il se compare beaucoup plus à une jeep qu'à une voiture de ville. Haut sur patins, son rotor de faible diamètre et sa queue courte et haute lui donnent accès à des endroits que d'autres oseraient à peine approcher. Ses amortisseurs et la répartition de son poids, plutôt vers l'avant, lui permettent de se poser en des endroits dénivelés ou accidentés, sans risquer de basculer sur le flanc ou sur la queue. C'est quand il faut déposer ou repêcher hommes et matériel dans une forêt en feu, et qu'on n'a qu'un "trou" pour atterrir, qu'on apprécie le plus ces qualités."

Cet appareil, Wilfrid Hamel et Gerry Duykers le connaissaient presque par coeur. Avant même de fonder Héli-Max, ils avaient grandi, si on peut dire, avec le Hughes 500. Pour l'avoir piloté et entretenu chez leurs anciens employeurs, c'est donc tout naturellement, même si c'était à l'époque un appareil peu utilisé au Québec, que leur choix s'est porté sur lui.

Héli-Max, an 2

Après un printemps plutôt calme, plusieurs feux de forêt ont éclaté en Outaouais, au cours de l'été. L'hélicoptère fut donc fortement en demande et, après avoir acheté l'appareil, l'entreprise dut s'en procurer un second pour 1978. En septembre de la même année, elle fit l'acquisition de la division hélicoptères de la compagnie Yvon Fournier, un pépiniériste et entrepreneur paysagiste de la Mauricie qui, depuis 1965, faisait de l'arrosage avec un Sikorsky 55T et un Bell 47 G5. "Ils en étaient au point où il leur fallait changer leurs appareils, précise M. Hamel, et pour eux, l'opération des hélicoptères était devenue un fardeau." Outre les deux aéronefs, la transaction comprenait l'équipement d'arrosage, un hangar neuf de 120' X 60', et un terrain de 2 arpents par 4, à St-Maurice, près de Trois-Rivières. Héli-Max y installa son siège social.

Vers l'âge adulte

Avec 4 pilotes, un vice-président chef ingénieur, un président à tout faire, 2 bases et 4 appareils, l'été suivant, celui de 1979, fut fort actif. "Au cours de l'hiver, nous avons vendu le Sikorsky et le Bell 47, et nous avons acheté notre premier MDD 500D. Plus rapide et plus fort que le 500C, le 500D permet le transport de 3 passagers et de 200 livres de bagages, explique Gerry Duykers." La province entière devint alors le territoire d'Héli-Max: un hélicoptère basé à Havre St-Pierre, deux à Maniwaki et un autre qui se promenait un peu partout, au gré de la demande.

Au cours de cette saison, débute le travail en Mauricie, de la même façon que dans l'Outaouais, sur demande: feux de forêt, contrats de photographie aérienne, inventaires forestiers pour les compagnies de bois...

Quoique la Baie-James fut alors en plein développement, on résiste à la tentation de soumissionner sur les contrats de la SEBJ. Pourquoi? "Tout d'abord, parce qu'envoyer un appareil et des pilotes à la Baie-James nous aurait probablement obligés à refuser du travail à nos clients habituels; ce qui, dans cette industrie, équivaut à dire à ton client qu'il ne peut pas compter sur toi, et à le pousser dans les bras de ton compétiteur, répond Wilfrid Hamel. Quant à embaucher du personnel supplémentaire et à nous procurer un autre appareil, il n'en était pas question. Premièrement, parce que nous ne savions pas si nous pourrions le faire travailler assez longtemps pour le rentabiliser. Deuxièmement, parce que nous ne voulions pas nous lancer les yeux fermés dans une aventure dont nous n'étions sûrs de rien, et nous retrouver à la fin du contrat avec une ou deux machines en trop. Troisièmement, parce que nous ne voulions pas grossir trop vite, ni nous endetter par-dessus la tête."

Une nette préférence pour la stabilité

Cette stratégie, consistant à croître selon ses possibilités, résume assez bien la philosophie d'entreprise de Wilfrid Hamel et de Gerry Duykers: se développer autour de ses bases. Pas de méga-projets, pas de travail dans le grand nord, pas de contrats internationaux. Pour des projets comme ceux-là, il faut des infrastructures, du personnel administratif, du marketing, de la supervision, de la logistique, de la paperasse, une grosse organisation... "Ça ne nous intéresse pas, dit le vice-président Duykers. Nous préférons une organisation plus petite, plus stable, plus simple et, par là, plus facile à contrôler."

Cette préférence pour ce qu'il appelle le réalisme, on sent sa prédominance dans tous les aspects des opérations de la compagnie. Dans l'achat des appareils notamment: Héli-Max achète ses hélicoptères en fonction de la demande sur ses bases, et non pas en fonction de quelque grand projet, ou de quelqu'autre facteur d'ordre général ou hypothétique. Avoir moins d'appareils, c'est avoir des appareils qui volent.

Actuellement par exemple, la conjoncture est excellente. Il se fait beaucoup de travaux de forage, et il serait possible de faire travailler deux hélicoptères de plus, ne serait-ce que comme déversoir pour les contrats que les autres compagnies ne sont pas en mesure d'accepter. Mais qu'en adviendrait-il dans deux ans? Il faudrait les revendre, et qui en voudrait?

Civiliser la compétition

Dans leurs relations avec leurs compétiteurs, Wilfrid Hamel et Gerry Duykers cherchent à éviter les conflits: "Parce que nous ne soumissionnons pas sur les gros contrats, nous ne coupons pas l'herbe sous le pied des entreprises qui, elles, s'en font une spécialité. Par conséquent celles-ci ne sont pas intéressées à venir à leur tour nous prendre nos contrats par derrière. Autrement dit, à chacun son domaine."

On prône la bonne entente, même entre concurrents. "Il y a toujours moyen de civiliser la compétition et, pourquoi pas, de se rendre service, raconte Wilfrid Hamel. Un jour nous avons abrité gratuitement un avion de Propair dans notre hangar de Trois-Rivières. Quand, quelque temps après, nous avons eu besoin du même service à Rouyn, Jean Pronovost, le président de Propair, a fait sortir un de ses avions pour nous permettre d'entrer le nôtre pour le faire dégivrer. Si je lui avais chargé la première fois, comme ça se fait souvent, aurait-il été prêt, quelques semaines plus tard, à sortir son avion de son hangar pour dégeler le mien? Probablement pas. Mon appareil serait resté au sol, et nous aurions été perdants tous les deux, moi le premier."

Service à la clientèle

Dans ses relations avec la clientèle, Wilfrid Hamel place le service au premier plan: "Parce que nous ne courons pas après toutes sortes de contrats, nos clients connaissent notre disponibilité, savent qu'ils peuvent compter sur nous. C'est pourquoi ils restent avec nous. Pour mieux les servir, nous restons en opération du 15 novembre au 1er avril même si, durant cette période, il serait probablement plus payant pour nous de fermer."

Résultat: clientes des premières heures, les Sociétés de conservation de l'Outaouais et Québec-Mauricie sont encore fidèles aujourd'hui, même après plus de 10 ans.

C'est ainsi, selon Wilfrid Hamel, que réalisme, stabilité et service à la clientèle vont de pair: "C'est quand on se fixe des objectifs impossibles à atteindre, et qu'on court après plusieurs lièvres à la fois, qu'on se met à négliger nos meilleurs clients. Pour nous, c'eût certainement été le début de la fin. Je pense en effet que c'est en nous en tenant strictement à notre philosophie de base que nous avons été en mesure de passer sans trop de dommages à travers les avatars des années '80."

1980-1983: années d'expansion

1980: la conjoncture est difficile. A l'aube de ce qui devait devenir la pire récession d'après-guerre, le début de la nouvelle décennie s'inscrit, malgré tout, à l'enseigne de l'expansion. Après avoir vendu un 500C et acheté un deuxième MDD 500D, Héli-Max signe ses deux premiers contrats fermes: deux appareils, pour 4

Ci-contre et en haut: MDD 500D
Au centre: L'Écureuil

mois, nolisés auprès des deux sociétés de conservation, Outaouais et Québec-Mauricie.

Avec deux aéronefs captifs pour l'été, il faudra, pour faire face aux autres obligations, en acheter deux autres. Mais la demande s'étant accrue, les 500D sont devenus difficiles à trouver. Pour $250,000 US pièce, on finit par en dénicher deux, des privés, l'un à Miami et l'autre à Tampa, en provenance du Nicaragua et du Vénézuela. On engage deux autres pilotes.

En 1981, Héli-Max décide de s'implanter à Québec, achète un Hughes 300C (deux places) et ouvre une école de pilotage. C'était la seule façon de s'introduire dans le marché de la capitale. (Brian Jenner, alors en charge du bureau des Hélicoptères Trans-Canada à Québec, était son principal compétiteur). Comme il n'y avait qu'une seule école dans toute la province, il y avait donc place pour une deuxième. Et il y avait aussi, à Québec, un petit marché pour le H 300, la photo entre autres.

En 1982, l'achat d'un autre H 300 permet de s'installer au Saguenay, à l'aéroport St-Honoré. L'expérience n'est pas concluante, et la compagnie se voit obligée de s'en départir au cours de l'automne. Heureusement, le H 300 se vend bien. L'année suivante, on envoie tout de même un autre appareil au Saguenay, un 500D cette fois, avec l'espoir de servir l'Alcan, les compagnies de bois et les divers ministères implantés dans la région.

"Coup de chance, dira Wilfrid Hamel, car l'été 1983 qui, jusqu'en juin, s'annonçait aussi tranquille que 1982, fut une grosse saison, à cause des nombreux feux de forêt qui ont éclaté un peu partout à travers le Québec. En 1984, nous avons acheté un Bell 206 L1, que nous avons gardé jusqu'en 1986. En 1985, aucun changement notable. A nos bases de Maniwaki, St-Maurice, Québec et St-Honoré, nous avons maintenu nos 9 machines en opération, et avons réussi à fournir du travail à tout notre personnel."

Le personnel

Ce personnel, Wilfrid Hamel ne tarit pas d'éloges à son égard: "Peu importe l'argent investi dans l'entreprise et la sophistication des équipements, c'est le personnel qui fait la compagnie. Dans le fond, ce sont nos employés qui sont en contact direct avec notre clientèle. Quand le client est satisfait, c'est qu'il est satisfait du travail accompli par son pilote. S'il revient nous voir, c'est donc en grande partie grâce à lui. C'est pourquoi nos pilotes, nous faisons en sorte de les garder avec nous." De fait, depuis 1980, trois pilotes seulement ont quitté la compagnie, ce qui représente un taux de rotation très faible dans cette industrie.

"Le secret numéro un pour garder ses employés, c'est le respect, poursuit M. Hamel. Ils savent que nous respectons leurs compétences, que nous apprécions leur travail, et que nous leur faisons confiance. Secret numéro deux: la sélection. Nous engageons un pilote d'abord et avant tout parce qu'il veut travailler pour nous et qu'il est en accord avec notre philosophie. C'est pourquoi l'expérience chez nous est loin d'être le premier critère de sélection. Au contraire. Presque tous nos pilotes ont été embauchés avec 100 ou 150 heures de vol. Nous nous fions plus sur le jugement et la maturité de l'individu que sur ses compétences techniques. La technique, il est toujours temps de l'acquérir, alors que si une personne n'a pas de jugement maintenant, c'est signe qu'elle n'en aura probablement jamais. Secret numéro trois: la formation. Parce qu'ils entrent chez nous jeunes, sans expérience, nous formons nos pilotes à nos exigences et selon nos standards. De cette façon, nous nous évitons des surprises désagréables. Dès son arrivée, nous savons exactement ce que chaque pilote peut donner, ses points forts et ses faiblesses, vers quel type de travail le diriger, et comment l'amener à réaliser son plein potentiel."

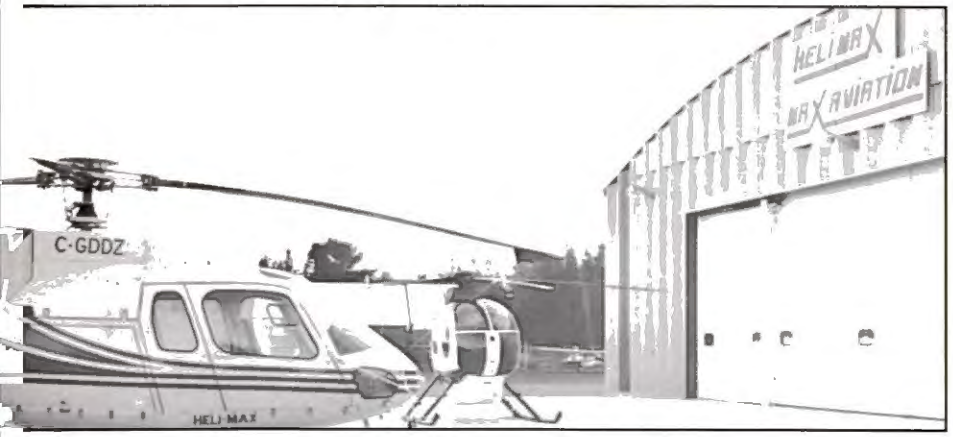
Portrait

Pilote depuis l'âge de 18 ans, entré au service de la compagnie en 1979, le chef pilote, Michel Bussières, illustre à la perfection ce style de gestion du personnel. "J'ai toujours travaillé pour Héli-Max" explique-t-il. Agé de 29 ans seulement, il était déjà chef pilote à l'âge de 21 ans, très certainement un des plus jeunes de l'histoire. C'est une responsabilité de tout premier plan, que d'autres entreprises auraient, à cause de son jeune âge, hésité à lui confier. Pas Héli-Max.

L'entretien: au chaud et au sec

Outre le pilotage, l'entretien représente l'autre aspect technique de l'opération d'une flotte d'hélicoptères, probablement le plus délicat. "Parce que nos machines travaillent à proximité de nos bases, explique Gerry Duykers, nous faisons toujours l'entretien à l'intérieur de nos hangars, au chaud et au sec, pas dans le bois. A cause de cela, et aussi parce que nous sommes ouverts à longueur d'année, et parce que nous sommes moins dépendants des fluctuations économiques, nous sommes, depuis quelque années, en mesure d'offrir à nos mécaniciens des emplois stables et à l'année. C'est mieux pour la

stables et à l'année. C'est mieux pour la compagnie, bien sûr, qui, parce qu'elle n'a pas à recommencer avec des nouveaux à chaque mois d'avril, est portée à investir dans leur formation et à les intéresser à l'entreprise. Mieux aussi pour l'employé qui, parce qu'il peut compter sur son emploi, fournit un bon rendement, et travaille dans le sens des objectifs de la compagnie."



Le nouveau hangar d'Hélix-Max à l'aéroprt de Trois-Rivières

Dans la conjoncture actuelle de pénurie généralisée de main-d'oeuvre, cette politique de stabilité sert fort bien la compagnie. Les pilotes sont rares, les mécaniciens aussi. En effet, de plus en plus de jeunes optent, à la sortie du Cégep, pour l'industrie aéronautique et les grandes lignes aériennes. Chez Héli-Max toutefois, on n'a pas trop à s'en plaindre.

Malgré tout, les frais d'entretien sont immenses: "Ils augmentent de 15% par année, et, bon an mal an, nous dépensons entre $300,000 et $400,000 en pièces. C'est pourquoi, pour éviter les pépins, nous renouvelons notre flotte constamment, précise Gerry Duykers. Sur 10 appareils, un seul date d'avant 1981."

1986: expansion, phase 2

Malgré cette option pour la stabilité et l'harmonie, la croissance d'Héli-Max n'a pas toujours été sans turbulences. 1986 fut une de ces années. L'école, qui ne fonctionnait pas très fort, est fermée, et les H 300 sont vendus et remplacés par deux MDD 500D. L'entreprise se procure un MDD 500E, le premier au Canada. "Sachant que les prix étaient fortement à la hausse, c'était plutôt pour nous un placement, explique Wilfrid Hamel." De fait, sa revente permit, avec celle du Bell 206 L, d'envisager, à l'automne de la même année, l'acquisition de deux appareils de type Ecureuil, fabriqués par Aérospatiale.

Totalement différent du MDD 500D, l'Ecureuil est un hélicoptère peu bruyant, stable, plus confortable. Plus grand, il peut transporter six passagers, sept si modifié, et présente une bonne visibilité et une bonne autonomie. "Nous avions identifié une demande pour cet appareil, surtout de la part des gouvernements et de l'Hydro-Québec. Et comme nous achetons nos machines en fonction des préférences de nos clients, nous n'avons pas hésité, et ne l'avons pas regretté."

En plus de la construction de hangars à Maniwaki et à St-Honoré, où sera désormais basé un Ecureuil, et de l'achat des Hélicoptères Sherbrooke (un MDD 500D et un hangar), Héli-Max fonde, en 1986, Max Aviation qui, avec deux Cessna 310, exécute un contrat de patrouille de feu pour la Société de conservation de l'Outaouais. "C'est par hasard que nous avons commencé à opérer des avions, dit Wilfrid Hamel. Il y avait un besoin, nous étions là, et étions en mesure de le combler. Depuis que nous sommes installés à Trois-Rivières, nous avons vendu un des 310 et acheté un Navajo et un Seneca. Il y a un marché pour le nolisement dans cette région, et nous avons entrepris de le développer. De plus, comme tous nos hélicoptères sont basés sur des aéroports, nos avions servent à y transporter pièces et personnel d'entretien."

Un siège social tout neuf

Entreprise en 1986, la présente phase d'expansion s'est poursuivie en 1987, par l'ouverture d'une autre base, à Rimouski cette fois: il y avait un besoin dans la région, et dans toute la Gaspésie.

Au mois de mars 1988, Héli-Max déménage, et construit son siège social à l'aéroport de Trois-Rivières. Avec les avions, St-Maurice était devenu désuet: trop petit, trop éloigné des centres de services. Spacieux, très éclairés et joliment décorés de sérigraphies et de photos illustrant ses hélicoptères en action, les bureaux d'Héli-Max grouillent d'une fébrilité ordonnée, dirigée avec tact et efficacité par Nathalie Héon, adjointe administrative. Bureaux et salles de conférence bouillonnent d'activité, le téléphone n'arrête pas de sonner, les visites sont nombreuses.

A l'étage, de vastes et agréables quartiers, cuisine, salle de séjour, salle de bain et chambres à coucher, ont été aménagés pour le personnel. Le hangar, lui, est presque vide: un seul hélicoptère en inspection. C'est signe que les autres sont en vol. C'est bon signe.

Prudence, minutie

Actuellement, 5 appareils sont disponibles sur demande, et 5 sont à contrat avec les Sociétés de conservation de l'Outaouais, du Saguenay, et Québec-Mauricie. La clientèle est restée fidèle. Héli-Max aussi.

Quoiqu'une grande partie du travail soit resté le même, l'entreprise, qui emploie maintenant 24 personnes, a tout de même considérablement élargi son champ d'activité: il y a toujours quelque chose à transporter, que seul un hélicoptère peut transporter. Ayant par exemple acquis une expertise dans le ciment, les pilotes et appareils d'Héli-Max travaillent maintenant beaucoup dans les centres de ski, portant sur les pistes, pendus au bout d'une corde, des contenants de béton qui serviront à couler les bases des pylônes des remonte-pentes. C'est souvent un travail difficile, qui présente un défi constant.

"Dans tous ses aspects, dans son opération comme dans son entretien, un hélicoptère demeure d'ailleurs une machine difficile, complexe, qui exige disponibilité, prudence, minutie, précision," concluent MM. Duykers et Hamel.

On croirait les entendre parler de leur philosophie des affaires et de l'entreprise.

B I E N V E N U E

aux nouveaux membres de l'AQTA:

- Air Alliance, liaison Air Canada, transporteur régional basé à Québec. C'est M. Gilles Filiatreault, président, qui la représente.

- Raoul Guérette Inc. de Pohénégamook, opérateur d'hélicoptères. Elle est représentée par son directeur d'exploitation, M. René Boudreau.

L'AQTA a aussi accueilli cinq nouveaux membres associés, soit:

- Blanchette Frères Ltée, distributeur de produits pétroliers Shell basé à Québec, représentée par son directeur général, M. Bertrand Carrier;

- Air Industrie Canada Inc., de St-Luc, représentée par Mme Line Latour, directrice des finances et de l'administration. Air Industrie Canada Inc. se spécialise dans la réparation et la modification structurale d'avions;

-Stewart Smith Canada Ltée, compagnie d'assurance de Montréal, représentée par M.Blair Poirier, directeur, assurances aviation générale.

- McDonnell Douglas Helicopter International Inc. de Toronto, représentée par M. Tony Brown, gérant de la division canadienne et de l'est des Etats-Unis;

- The British Aviation Insurance Co. Ltée de Toronto, représentée par M. Yves Camaraire.

AÉRO CONCEPT inc

Nouveau•Nouveau•Nouveau

Aéro Concept: une nouvelle compagnie à Québec oeuvrant dans la rénovation intérieure et extérieure de votre appareil.

- Protection complète pour vos appareils.
- Refinition d'avions privés et commerciaux, bancs, tapis, rideau etc..
- Vêtements pour pilotes,combinaisons de vol, vestons assortis "US navy flight jacket".
- Toiles et sacs de tous genres.
- Choix multiple d'échantillonnage approuvé par FAA, FAR

Hangar 5 ou Avicentre local 107
Aéroport de Québec (418) 871-8611
G2E 3L9

À LOUER

HYDRO-BASE

LAC-à-la-TORTUE

VENTES ANNUELLES BRUTES: 350 000.00$

NOLISEMENT• ESSENCE

Pour information:
Alfred St-Onge jr
Tel.: (819) 538-8623

Régionalisation de l'aéroport de Québec

L'étude de faisabilité coûtera $100,000

Au cours d'une entrevue à Circul'Air, M. Serge Laquerre, ingénieur et président du comité de régionalisation de la gestion de l'aéroport de Québec, s'est dit convaincu que le transfert de la gestion de l'aéroport à un organisme régional constituerait un outil très fort pour le développement économique de la région de Québec.

Fondé en 1987, ce comité est le résultat de la fusion entre deux groupes de travail, mis sur pied indépendamment par les Chambres de commerce de Ste-Foy et de Québec. Après avoir, au printemps de 1986, présenté un rapport commun à M. Mazankowski, alors Ministre des Transports, ils ont décidé, par souci d'efficacité, d'unir leurs efforts en permanence.

Le tourisme, le cargo, la haute technologie même, voilà, selon M. Laquerre, autant de secteurs susceptibles d'amener un important flux de passagers dans la région: "Quant à l'accord de libre échange, tout indique qu'il sera un facteur de croissance pour le transport aérien, et qu'il permettra l'ouverture de nouvelles liaisons vers les Etats-Unis, New York et Boston notamment".

"A cause de sa connaissance des besoins de la région, de son implication et de son intérêt dans le développement économique, il ne fait aucun doute qu'un organisme régional de gestion serait le mieux placé pour tirer parti de ces perspectives, faire la promotion de l'aéroport, et insérer dans un plan d'ensemble l'exploitation des vastes terrains avoisinants, en aménageant un parc technologique par exemple."

Ottawa, Montréal, Québec

"Actuellement, poursuit Serge Laquerre, le processus décisionnel passe par Ottawa et Montréal avant d'aboutir finalement à Québec, et les problèmes de Québec doivent être traités en fonction des priorités nationales de Transports Canada. Ce ne sont donc pas les intérêts régionaux qui priment. D'autre part les terrains de l'aéroport, qui appartiennent à Transports Canada, ne peuvent pas être vendus. Même s'ils peuvent être loués à long terme, c'est là une politique qui est plutôt de nature à décourager les investisseurs et les bailleurs de fonds. Quand l'administration régionale en aura fait l'acquisition, elle pourra les vendre. Voilà des conditions favorables à un accroissement d'utilisation et de rentabilité."

"Nous avons bon espoir que le dossier de l'aéroport agira à la manière d'un catalyseur..."

Et les finances?

Face aux questions financières, M. Laquerre se montre optimiste. Tout d'abord, après vérification auprès de M. Ronald Ménard, directeur intérimaire de l'aéroport, Circul'Air a appris que, si on exclut les dépenses d'immobilisations (réfection des pistes, bâtiments...) et les versements à la ville de Ste-Foy en remplacement des taxes foncières (environ $1 million) l'aéroport de Québec ne fait aucun déficit d'exploitation. Restent les opérations de contrôle de la circulation aérienne qui, même sous une administration régionale, continueront d'être sous la responsabilité de Transports Canada. "Quant aux taxes municipales, le volume d'affaires que saurait susciter une administration locale les compenserait amplement, de telle sorte que les compagnies aériennes n'auraient pas à payer davantage, pas plus que les autres usagers ."

Etude de faisabilité

Ces assertions, cependant, restent à démontrer. C'est pourquoi le comité a mis sur pied une société à but non lucratif formée de représentants des Chambres de commerce de Ste-Foy, de Québec et de la Rive-Sud afin d'administrer un fonds de $100,000, qui permettra la réalisation d'une étude de faisabilité. "Pour constituer ce fonds, nous avons demandé une subvention de $50,000 au gouvernement fédéral, et autant au gouvernement du Québec et aux instances régionales. Pour l'étude elle-même, nous allons bien sûr consulter les compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport, pour connaître leur opinion, et bénéficier de leur expertise. Nous voulons les joindre à nous. Pas question de faire cavalier seul. Quant aux employés de l'aéroport, ils resteront. C'est d'ailleurs un engagement auquel nous sommes astreints, sans quoi Transports Canada refuserait de discuter avec nous."

Une fois les fonds débloqués, M. Laquerre croit que l'étude pourra être réalisée en quelques mois. Dans l'expectative toutefois, le comité se trouve quelque peu ralenti. "Paradoxalement, Montréal, qui a commencé à s'intéresser au problème après nous, est plus avancée que nous. C'est qu'à Montréal, un consensus régional a été réalisé rapidement, dès que toute la région eut pris conscience de l'importance du dossier. Or à Québec, il faut encore lutter contre le localisme de chacune des municipalités, le morcellement des efforts individuels. Quoiqu'il en soit, nous avons bon espoir que le dossier de l'aéroport agira à la manière d'un catalyseur, pour que les gens commencent à se concerter enfin sur des projets d'envergure régionale. Déjà, M. Michel Rivard président de la Communauté urbaine de Québec a dit qu'il n'était pas contre, et M. Ross Gaudreault, du Port de Québec, s'est montré intéressé.

Déduction fiscale pour frais d'entraînement

Le Ministre Benoît Bouchard favorable à un élargissement

A la fin du mois de septembre, l'Association québécoise des transporteurs aériens recevait, de la part du Ministre des Transports, M. Benoît Bouchard, une lettre d'appui à l'égard de sa demande de rétablissement de la déduction fiscale pour les frais d'entraînement en vue d'obtenir une licence de pilote, telle qu'elle existait avant la révision de 1984.

Se disant "conscient des besoins croissants au sein de l'industrie de l'aviation en ce qui a trait à une réserve adéquate de pilotes bien formés", M. Bouchard "reconnaît également l'augmentation des coûts reliés à un tel entraînement et convient du fait que, pour assurer l'industrie d'un nombre suffisant de pilotes, un milieu de formation fort et dynamique est nécessaire."

Dans sa requête, également adressée aux Ministres Michael Wilson des Finances et Elmer MacKay du Revenu, l'AQTA réclamait entre autres:

a) que les frais encourus pour la licence privée soient déductibles en totalité, et non plus seulement pour 45 heures;

b) que la déduction s'applique immédiatement après l'obtention de celle-ci et non plus seulement après l'acquisition de la licence professionnelle, afin de mettre ces liquidités à la disposition des élèves désirant poursuivre une formation professionnelle;

c) que les heures solo, effectuées après la licence privée et en vue d'obtenir la licence professionnelle, soient également admissibles.

Michael Wilson est contre

MM. Wilson et MacKay se sont quant à eux prononcés contre la requête, sous prétexte, écrit M. Wilson, "qu'il est important de prévoir des conditions relativement strictes" dans l'octroi des déductions fiscales pour frais de scolarité, et que celles-ci ne s'appliquent "qu'aux cours eux-mêmes et non aux frais accessoires."

Par "frais accessoires", Le Ministère du revenu entend entre autres les frais de location d'avion en solo, qui ne sont pas, contrairement aux heures en double commande, déductibles. Pourtant, les heures solo ne sont pas accessoires, loin de là. Elles sont aussi obligatoires que les heures en double commande et devraient par conséquent faire partie, elles aussi, des frais déductibles, au même titre que les frais de laboratoire ou de bibliothèque pour certaines disciplines. A suivre...

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

Membre AQTA
Spécialité: opérations des transporteurs aériens
Specialty: air carriers operations

Bernardin Aéro Consultant

Gilles Bernardin
président
Aéroport international de Montréal
9025 Avenue Ryan,
Dorval, Québec H9P 1A5
(514) 631-7502
(514) 684-2185 res.
Telex: 05-8268-52

Accessories
Instruments
Overhaul
Exchange
Sale

Accessoires
Instruments
Revision
Echange
Vente

Jean-François Sarrazin
(514) 636-8154

PÔLE AIR AVIATION INC.
2290, 46 th Ave. Lachine, Qc Canada H8T 2P3

AVIALL
A RYDER SYSTEM Company
Telex 05822729

Michel Lespérance
Représentant

GENERAL AVIATION DISTRIBUTION DIVISION
1884 32 E Avenue, Lachine, Québec, Canada H8T 3J7
(514) 636-1470, Sans frais/Toll free (800) 361-0214, Fax (514) 636-0519

Bell Helicopter Canada

Livraison du 100e appareil fabriqué à Mirabel

En production depuis à peine deux ans, Bell Helicopter Canada a livré, le 1er septembre dernier, le 100e appareil fabriqué à son usine de Mirabel. La compagnie, qui emploie quelque 730 personnes au Canada, produit présentement les modèles Jet Ranger 206B-III, Long Ranger 206L-III et Bell 212, et produira, à compter de 1989, le Bell 412. A ce jour, elle a exporté la totalité de sa production.

De gauche à droite: M. Fred Hubbard, prés. Bell Helicopter Canada; M. Claude Ryan, Ministre de l'éducation; M. Tsukasa Abe Consul du Japon; M Jack Horner, prés. Bell Helicopter Textron inc.; l' Hon. Monique Landry et M.Mitsuhiro Ishii, représentant de Mitsui, Tokyo, l' acquéreur du 100 • hélicoptère produit à Mirabel, et le 25 • exporté au Japon.

Un nouveau vice-président exécutif

La compagnie a également annoncé la nomination de son nouveau vice-président exécutif, M. Jean-Paul Cadieux. Brigadier général à la retraite, fort d'une carrière de vingt-cinq ans dans l'Aviation royale canadienne, M. Cadieux est détenteur d'une maîtrise en sciences, génie électrique, de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires du Harvard Business School.

M. Jean-Paul Cadieux

A compter de 1977, il devient directeur général du service des aéroports et de la construction à Transports Canada, puis contrôleur général adjoint, direction des pratiques de gestion, au bureau du contrôleur général du Canada. Vers la fin de 1983, il est nommé sous-commissaire au Service correctionnel du Canada, chargé des politiques. En 1987, M. Cadieux quitte la fonction publique pour devenir vice-président et directeur général de la division des systèmes de reconnaissance chez Canadair Inc. En 1988, il se joint à Bell Helicopter Canada à titre de vice-président exécutif.

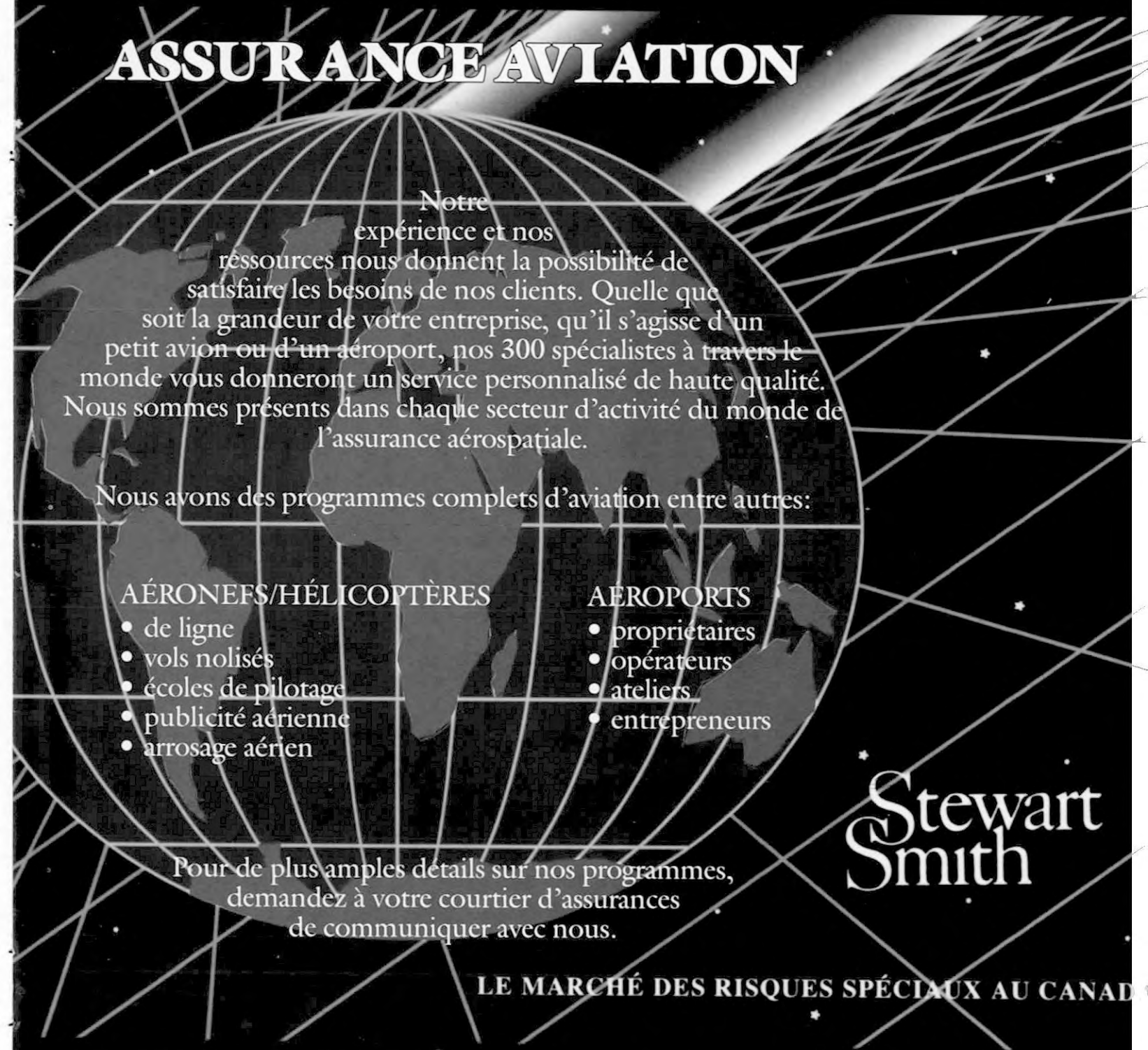
Aéroport

Québec-(418) 872-3717

Sept-îlles
Mont-Joli
Wabush
Dépôt:
Labrador City

BLANCHETTE frères ltée

ASSURANCE AVIATION



Notre expérience et nos ressources nous donnent la possibilité de satisfaire les besoins de nos clients. Quelle que soit la grandeur de votre entreprise, qu'il s'agisse d'un petit avion ou d'un aéroport, nos 300 spécialistes à travers le monde vous donneront un service personnalisé de haute qualité. Nous sommes présents dans chaque secteur d'activité du monde de l'assurance aérospatiale.

Nous avons des programmes complets d'aviation entre autres:

AÉRONEFS/HÉLICOPTÈRES
- de ligne
- vols nolisés
- écoles de pilotage
- publicité aérienne
- arrosage aérien

AEROPORTS
- propriétaires
- opérateurs
- ateliers
- entrepreneurs

Stewart Smith

Pour de plus amples détails sur nos programmes, demandez à votre courtier d'assurances de communiquer avec nous.

LE MARCHÉ DES RISQUES SPÉCIAUX AU CANAD

Blair Poirier/Division Aviation
Stewart Smith (Canada) Ltée
1155 Metcalfe, Bureau 1620
Montréal, Québec H3B 2X4
Téléphone: (514) 878-2811
Télex: 055 60539
Télécopieur: (514) 878-9973

LE PLAN D'ENTRETIEN «SANS SURPRISE»

Achetez un JetRanger et obtenez gratuitement la première année d'entretien!

Vous obtiendrez une année complète d'entretien gratuit à l'achat d'un JetRanger III neuf avant le 31 décembre 1988.*

Le Plan d'entretien «SANS SURPRISE» comprend toutes les pièces et les frais de main-d'oeuvre, qu'il s'agisse d'entretien périodique ou correctif.

Le JetRanger est l'hélicoptère le plus populaire au monde.

Ses coûts d'exploitation sont les plus bas de sa classe, et sa valeur de revente la plus élevée.

Cet appareil a fait sa marque.Quelle que soit la mission, quel que soit l'endroit au monde, sa fiabilité à toute épreuve est reconnue.

Ne ratez donc pas cette occasion. Procurez-vous un JetRanger III tout neuf, conçu spécifiquement selon vos goûts et vos besoins, et obtenez une année d'entretien gratuit.

Pour de plus amples informations, adressez-vous à M. Denis Lacroix, directeur régional du marketing, Bell Helicopter Textron, 12800 rue de l'Avenir, St-Janvier, Québec, J0N 1L0. Tél.:(514) 437-2763

Un avenir aussi prometteur que son présent

Bell Helicopter TEXTRON

division de Textron Canada Ltée

* Une année d'entretien gratuit inclut toutes les pièces ainsi que la main-d'oeuvre, que ce soit pour fins d'entretien périodique ou non. Offre disponible au Canada et aux États-Unis seulement. Le travail doit être effectué aux centres de service approuvés par Bell Helicopter. Cette offre n'inclut pas les inspections journalières, l'entretien courant, le nettoyage, le cirage ou les abus.