LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 10 • NOVEMBRE 1993

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR
AIR TRANSAT

18e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

BELL HELICOPTER

- *Une entreprise internationale*
- *Des retombées économiques au Québec*

C'est avec la participation de nos 1 200 employés de Mirabel et de nos 97 fournisseurs québécois, de qui nous achetons annuellement plus de quarante millions de dollars en biens, qu'il nous est possible de produire aujourd'hui plus de 40 % de tous les hélicoptères fabriqués dans le monde et d'en exporter 95 % dans 32 pays.

Bell Helicopter TEXTRON

Une division de Textron Canada ltée

Un investissement qui rapporte à tous

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 10

4
Éditorial

5
Aéroports de Montréal: privatisation ou libération

6
Le 600, 6e Avenue

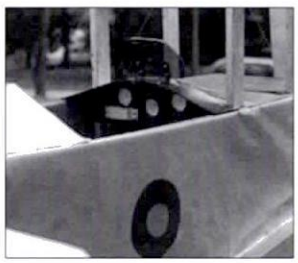
11, 22
Quoi de neuf

Portrait d'un transporteur
Air Transat 13

18
• Le groupe des Aéroports se porte bien

19
• 18e congrès de l'AQTA

23
• Eurocopter: structure complexe pour maximiser le service



24
• Quel est cet oiseau rare?
• Aéroport international Jean Lesage: prolongement de la voie de circulation INDIA
• Perfecair et l'aéroport de Mascouche font peau neuve

25
• Nolisement gouvernemental
Changement complet des règles du jeu

26
• Un congrès réussi pour les Gens de l'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.

Éditeur:
Brian Jenner

Rédactrice en chef:
Nicole Mace

Publicité:
Nicole Mace

Collaboratrices:
Carmen Faucher, Lise Gauthier, Stéphanie Lachance

Graphisme et montage:
Studio Gagné & Gagné

Séparation des couleurs:
Point de Trame inc.

Impression:
Imprimerie Canada inc.

Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6e Avenue
Aéroport de Québec
Sainte-Foy (Québec)
G2E 5W1
Tél.: (418) 871-4635
Fax: (418) 871-8189

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec -
ISSN 0832-6371
«Société canadienne des postes -
Envoi de publications canadiennes -
Contrat de vente N° 187739»

NOTRE COUVERTURE

De gauche à droite au premier plan:
MM. Philippe Sureau, V-P, ventes et marketing de Transat AT et d'Air Transat;
François Legault, V-P, finances et administration de Transat AT et PDG d'Air Transat;
Denis Jacob, V-P, planification et développement des ventes d'Air Transat.

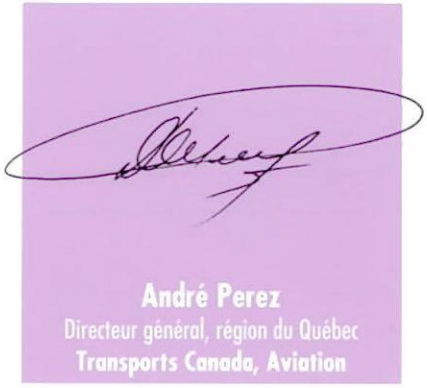
Au deuxième plan:
MM. Claude Sincennes, V-P, finances et administration et Alfred Ouimet, V-P senior, adjoint au président d'Air Transat.

Absents sur la photo:
MM. Michel Laflamme, V-P, exploitation technique et Normand Boulay, V-P, entretien et exploitation commerciale d'Air Transat.

PHOTO Claude Mathieu

ÉDITORIAL

L'UNION FAIT LA FORCE



André Perez
Directeur général, région du Québec
Transports Canada, Aviation

Ce vieux dicton illustre, on ne peut mieux, les propos dont je vous entretiendrai.

Le mot union est défini dans les dictionnaires par: association, parti, syndicat formé par le groupement de plusieurs autres. Le mot association a en retour pour définition: groupement de personnes réunies dans un intérêt commun.

De là, y a-t-il vraiment intérêt à être membre d'une association ? Y trouve-t-on des avantages ? Certainement, et ils sont nombreux. Je ne m'attarderai que sur les plus évidents.

- En plus de ses interventions ponctuelles auprès des ministères qui lui sont directement liés, une association possède un pouvoir de représentation auprès de n'importe quelle instance. Ainsi, elle fait connaître le consensus de ses membres et donc influence directement ou indirectement un grand nombre de politiques et de décisions de plusieurs organismes étatiques et privés.

- Une association constitue une banque de données formidable. Son expérience est la somme de toutes les expériences des membres réunis, sans parler de son effet synergique et de ses connaissances des impératifs et des contraintes du secteur public. Ces atouts sont apparents non seulement dans les interventions d'une association mais aussi en arrière-plan de plusieurs dossiers présentés aux administrateurs publics par des membres en particulier.

- De nombreux menus services peuvent et sont rendus par une association; services qu'un membre seul ne peut se permettre de se payer (avocat, interprétation de la loi, règlement de conflits, distribution d'informations, organisation de forums d'échanges).

Ceci dit, Transports Canada, Aviation, région du Québec, même s'il ne paie pas de cotisation à l'AQTA, même s'il n'est pas lui-même transporteur aérien, se sent membre de l'Association. Grâce à la collaboration étroite de la direction de l'AQTA, on peut même affirmer qu'on se sent membre à part entière, et pourquoi pas ?

Revoyons la définition: « ... réunies dans un intérêt commun.»

N'avons-nous pas les membres de l'AQTA et Transports Canada, Aviation, des intérêts communs ? Je suis persuadé que si. J'oserais dire que Transports Canada, Aviation est le partenaire de tous et chacun des transporteurs aériens. L'existence même de Transports Canada, Aviation est liée au fait que des personnes ou des biens soient transportés en toute sécurité, efficacité et efficience. N'est-ce pas là, la même condition qui régit l'existence, la survie d'un transporteur aérien et qui l'amène à se joindre à l'Association.

Cependant, en raison de notre mandat d'appliquer la loi, le devoir de Transports Canada envers le public exige que notre partenariat s'exerce en gardant une certaine distance entre nous et les transporteurs aériens individuellement. Heureusement, ce n'est pas le cas avec un organisme représentatif tel que l'AQTA. Nous ne régissons pas les activités de l'AQTA. Notre partenariat avec chacun peut donc se concrétiser par notre union au sein de cette Association.

Dans cette perspective, je crois que notre organisation régionale et l'AQTA ont toutes deux réalisé l'importance d'avoir une union aussi complète que possible. Il en va de l'intérêt de Transports Canada, Aviation, de l'AQTA, des membres de l'AQTA et même du public à ce que ces partenaires s'entendent, s'entraident et se concertent dans la livraison d'un système de transport aérien sain, concurrentiel et sécuritaire. Dans ce sens, on pourrait conclure: «l'Association fait la force!»

AÉROPORTS DE MONTRÉAL: Privatisation ou libération

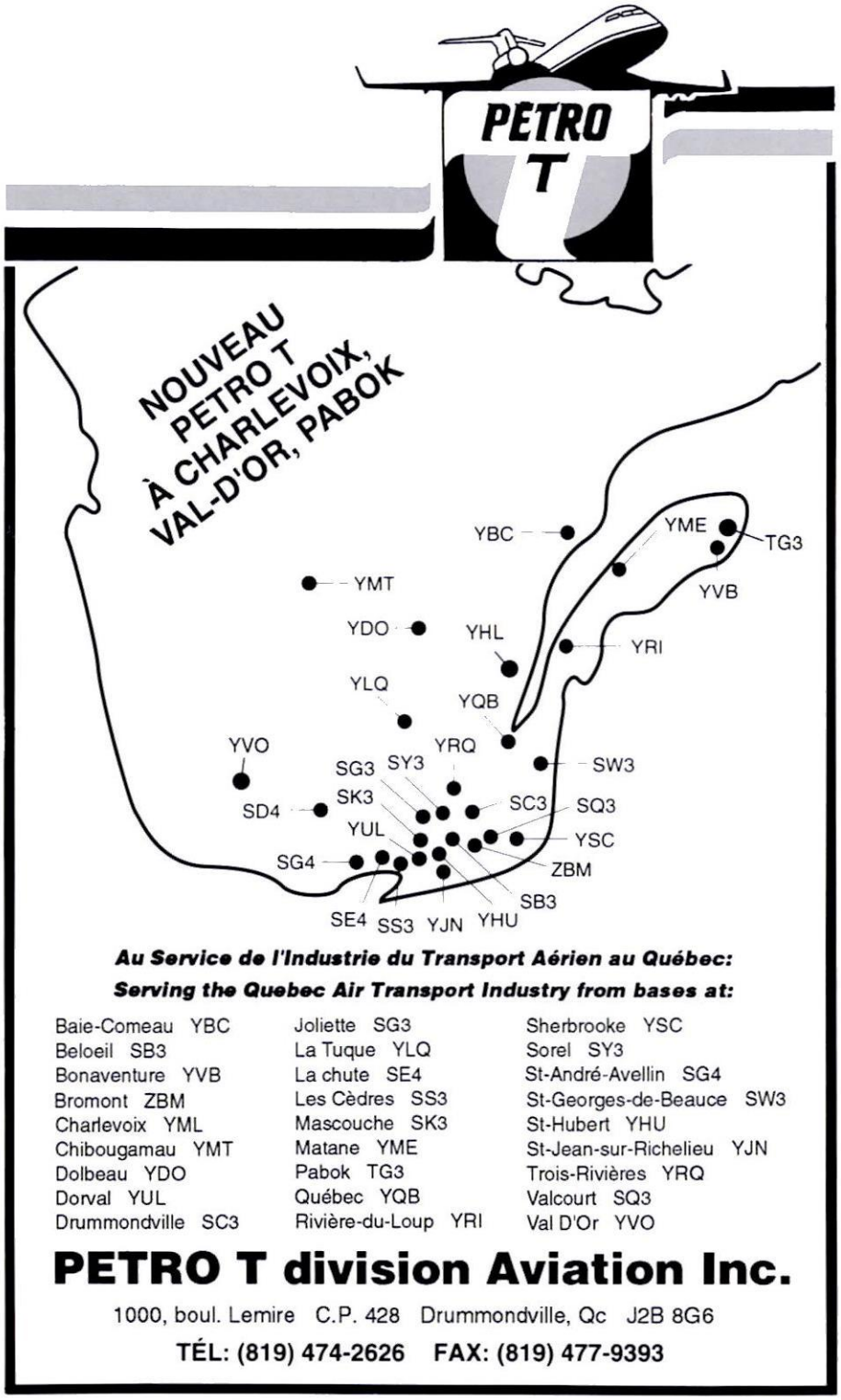
Le 8 septembre 1993, La Presse publiait un éditorial d'une demi-page signé par M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, concernant le dossier des aéroports de Montréal. Faisant remarquer que jusqu'à maintenant plus ça change, plus c'est pareil, M. Jenner a soutenu qu'une représentation des utilisateurs des aéroports de Montréal serait un premier pas dans la direction d'un changement dans la dynamique décisionnelle dans le dossier des aéroports de Montréal.

Rejoint par Circul'Air, M. Jenner a précisé: «Privatisation est un bien grand mot dans le cas de ADM. ADM ne fait ni profits, ni pertes et ne paie pas de dividendes. Elle ne ressemble en rien à ce qui est conçu comme étant une entreprise privée. Cependant, contrairement au secteur public proprement dit, ADM n'a pas de compte à rendre ni au Conseil du trésor, ni au conseil des Ministres».

Selon M. Jenner, «rendre compte à au moins un membre de son conseil d'administration représentant les transporteurs aériens serait un minimum de garantie que la gestion de ADM correspond aux besoins de l'industrie».

Pour sa part, M. Jean Lapointe, président du Regroupement des employés de l'aviation civile, RÉACTION, nous déclarait endosser à cent pour cent la position de l'AQTA en ce qui concerne la nécessité d'une représentativité des transporteurs aériens au conseil d'administration de ADM. M. Lapointe a ajouté qu'il n'avait aucune objection à ce que l'AQTA soit cette voix des transporteurs: «L'AQTA défend les intérêts de l'ensemble des transporteurs aériens du Québec; elle est donc la mieux placée pour représenter ce groupe-là tout en restant neutre et objective par rapport aux intérêts particuliers des transporteurs.»

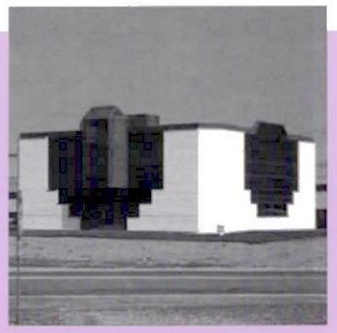
Rappelons que RÉACTION a été fondé en septembre 1992 et travaille à sensibiliser la population, les intervenants économiques et les décideurs quant aux effets négatifs de la situation aéroportuaire montréalaise.



SOMMET TRANSPORTS CANADA - AQTA

Le 20 août 1993, le conseil d'administration de l'AQTA a eu une rencontre au sommet avec Transports Canada, Aviation. M. David Wightman, sous-ministre adjoint, aviation, M. Don Spruston, directeur général de la réglementation aérienne accompagnés de M. André Perez, directeur général, région du Québec, ont passé la journée en dialogues aussi intenses que fructueux à propos des dix-huit items à l'ordre du jour.

De ceux-ci, l'éternel dossier des heures de vol et des quarts de travail était haut sur la liste des sujets abordés par l'AQTA. Tout aussi préoccupés par ce dossier, les gens d'Ottawa ont informé le conseil, qu'étant dans l'impossibilité de faire accepter la nouvelle réglementation par le ministre sortant, ils avaient, à tout le moins, obtenu une dérogation jusqu'en 1995.



Entretemps, le processus de consultation et de formulation d'une nouvelle réglementation devait reprendre presque du début. Interrogé sur le sujet, M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, se dit très inquiet: «Nous avons investi tout notre coeur dans la présente entente, qui finalement ne passera pas. On a donc tout à craindre d'un recommencement du processus.»

Par ailleurs, le groupe a longuement parlé du système de «PPC» en mettant l'emphase sur ses lacunes. Une des plus flagrantes est celle du «PPC» monomoteur «VFR» pour les hélicoptères alors qu'il n'existe aucun parallèle pour les avions. De même, est sans fondement le mythe voulant qu'un actionnaire soit de facto en conflit d'intérêts et incapable d'exercer la fonction de pilote vérificateur. En fait, l'actionnaire d'une petite entreprise a un important intérêt économique qui le pousse à contrôler rigoureusement la compétence de ses pilotes; à savoir les milliers de dollars en déductible qui sortent de ses poches suite à un accident. Dans le même ordre d'idées, l'AQTA a soulevé la nature inutile des «line checks»[1] qui gaspillent de précieuses ressources de Transports Canada sans offrir de services utiles, ni au transporteur ni au public.

Aussi, il a été souligné par l'AQTA que l'exercice du droit de regard sur des travaux d'entretien exécutés aux États-Unis pouvait se faire pendant que l'aéronef était en service puisqu'il menait presque inévitablement à rien ou, au pire, à une intervention administrative de la part de Transports Canada.

[1] *Dans un «line check», un pilote de Transports Canada s'assoit entre deux pilotes détenteurs de «PPC» pour les regarder faire, sur un vol régulier, sans pour autant faire de rapport ni aux pilotes, ni à l'entreprise, ni à Transports Canada.*

ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

DÉJEUNER D'AFFAIRES
Déjeuner des entrepreneurs en transport par hélicoptère
Commandité par Eurocopter Canada

Plusieurs opérateurs des produits Eurocopter ont assisté à ce déjeuner d'affaires au cours duquel M. Mike Lavoy, vice-président marketing, Eurocopter Canada a expliqué sa vision du fonctionnement de cette nouvelle filiale du groupe Eurocopter.

Faits saillants de son exposé: aucun centre de services au Canada; une ristourne pour toutes les entreprises acquittant promptement leur compte et des réductions de prix pour les commandes en quantité.

Par ailleurs, M. Lavoy a promis le maintien des centres de distribution de pièces à Montréal et à Calgary et l'ouverture d'un centre de remontage des composantes à Fort Erié. Le tout a été généralement bien accueilli des membres présents.

De gauche à droite, 1ère rangée:
MM. José Tito, président Héli Express; Wilfrid Hamel, président Héli-Max; Mike Lavoy, vice-président, marketing Eurocopter Canada; Tony Miguel, vice-président, marketing Hélicoptères Viking; Carol Soucy, président Héli Excel.

2e rangée:
MM. Jean Pronovost, président Hélicoptères Nordic; Francis Otis, président Héli-Manicouagan; Bertrand Perron, président Hélicoptères Abitibi; Brian Jenner, président et chef de la direction, AQTA.

ALÉNA: L'AQTA VEUT OUVRIR LA VOIE AU MAXIMUM

Les membres de l'AQTA oeuvrant dans le domaine du transport aérien spécialisé (arrosage aérien, photographie aérienne, etc.) ont rencontré, le 26 août dernier, M. Manzur Huq, directeur de l'harmonisation internationale de la réglementation à Transports Canada. M. Huq est donc aussi la personne chargée de l'harmonisation des règlements dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain.

Il est facile de dire que le transport aérien spécialisé fait partie du libre-échange mais dans son application, il faut savoir quel règlement régit les opérations, qui, comment et quand. De là le but de cette rencontre au cours de laquelle, M. Manzur Huq, a demandé aux transporteurs aériens québécois de faire un choix. Veulent-ils un système complexe qui limite en quelque sorte le libre-échange ou un système qui freine le moins possible les opérateurs spécialisés internationaux. La réponse des membres de l'AQTA a été sans équivoque: il faut minimiser les barrières réglementaires.

Selon M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA: «L'entrepreneur québécois se sent de taille à faire des affaires aux États-Unis comme au Mexique. De plus, il n'a pas peur de la concurrence américaine chez nous».

Pour sa part, M. Huq considère que la partie réglementaire n'est pas pour autant gagnée. Il y aurait, selon lui, beaucoup de résistance au libre-échange dans l'ouest du pays. Là-bas, on espère fermer la porte qu'ALENA a ouverte en maximisant les contraintes réglementaires pour les étrangers offrant leurs services au Canada.

RÉGLEMENTATION

COMITÉ «ATC»

Une rencontre «ATC», encore une fois très productive, s'est déroulée au 600, 6e Avenue le 13 août dernier. Parmi les neuf points discutés, mentionnons les quelques-uns qui suivent.

Réduction des heures d'opération à Schefferville
Depuis le 1er octobre 1993: les nouvelles heures d'exploitation de la station FSS de Schefferville sont de 06:30 à 23:30, heure locale. Aucune objection n'a été apportée à cette réduction proposée.

Modification des services météo à St-Hubert
Les services météorologiques à St-Hubert ont été modifiés. Les détails de ces modifications ont été publiés dans l'AIP du 14 octobre dernier.

Panne de communication IFR
Des discussions ont porté sur la possibilité pour un pilote de remonter à l'altitude plan de vol plutôt qu'à l'altitude minimale lors d'une panne de communication en route. Des précisions sont attendues à la prochaine réunion.

Coordination entre le service de contrôle en route et le contrôle des arrivées à Dorval
Aux dires des participants des lignes aériennes, il semble exister un manque de coordination entre le service de contrôle en route et le contrôle des arrivées de Dorval, en ce qui a trait aux restrictions de

NOUVEAUX MEMBRES

Membres associés:

Société d'édition et d'exploitation de supports (S.E.E.S.)
Presse aéronautique
Aérodrome de Lognes-Emerainville
77185, Lognes, France
Tél: (1) 64 62 05 06
Fax: (1) 64 62 11 09
Représentant à l'AQTA:
M. Jacques Callies
Directeur de publication

Syndicat national des exploitants d'hélicoptères français (S.N.E.H.)
43, Bd Malesherbes
75008, Paris, France
Tél: (1) 47 42 11 00
Fax: (1) 48 35 90 61
Représentant à l'AQTA:
M. Éric Aguettant
Président

Wilson Aircraft
Revendeur Cessna
40, King View Crescent,
King City (Ontario)
LOG 1K0
Tél: (416) 324-2930
Fax: (905) 841-5446
Représentant à l'AQTA:
M. Ken Wilson
Directeur général

vitesse, de route qui ne sont pas constantes d'un secteur à l'autre. Il a été décidé d'une part, que les pilotes devront aviser le contrôleur des arrivées dès le premier contact des restrictions reçues et d'autre part, que l'exigence d'informer le contrôle des arrivées des restrictions lors du transfert d'un aéronef soit renforcée auprès des contrôleurs du CCR de Montréal.

Heures d'exploitation de la FSS des Iles-de-la-Madeleine
Certains se sont informés de la possibilité de changer les heures d'opération de la station FSS des Iles-de-la-Madeleine, pour assurer un service à leur dernier vol du soir. M. Hervé Bertho de Transports Canada a expliqué qu'une étude avait été faite dans le passé sur le sujet, et que les heures d'exploitation actuelles semblaient être celles qui convenaient le mieux aux opérations. Toutefois, M. Bertho s'est engagé à revoir de nouveau la demande et d'en informer les concernés.

Minimum de carburant
Le sens de «minimum fuel» pour les transporteurs a été précisé. Ainsi, il ne veut pas nécessairement dire que le pilote déclare une urgence; ce dernier peut aussi vouloir prévenir le contrôleur afin qu'il en tienne compte avant de donner des restrictions additionnelles au vol en question.

Pistes sécantes
Une demande officielle au gestionnaire de la tour de St-Honoré aurait été faite ou serait sur le point d'être faite par le CQFA afin d'avoir des procédures de pistes sécantes à St-Honoré. Une réponse est attendue.

Procédures militaires et civiles
Pour répondre à une demande du CQFA, les participants ont été informés par Transports Canada que, du fait que les contrôleurs militaires sont formés au même endroit et avec la même documentation que les contrôleurs civils, les normes de contrôle et les procédures de coordination sont les mêmes pour les contrôleurs militaires et les contrôleurs civils lorsqu'un contrôleur militaire contrôle un avion civil.

Une prochaine rencontre aura lieu le 17 novembre à 9h30 à l'Hôtel Loews Le Concorde à Québec et coïncidera avec les activités du 18e congrès annuel de l'AQTA.

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Le 7 septembre 1993, le comité de navigabilité de l'AQTA s'est réuni pour préparer la rencontre trimestrielle du lendemain avec les surintendants régionaux, navigabilité de Transports Canada, région du Québec.

Premier item à l'ordre du jour, le certificat de conformité # 24-0045. Somme toute, ce formulaire informe Transports Canada de la conformité d'exécution de certains travaux effectués sur des aéronefs. Le fait de se voir exiger ce formulaire de façon plus ou moins uniforme à travers le pays représente un problème quand un fournisseur d'une autre région exécute des travaux sur une composante sans fournir le formulaire # 24-0045 exigé dans la région d'opération.

Aussi, un projet de AMA ayant pour objet de clarifier et d'uniformiser l'utilisation de ce formulaire a été soumis au comité pour commentaires. Or, le projet de AMA pèche par excès. Suivant ce document, toutes les régions exigeront uniformément le # 24-0045 pour tous les travaux majeurs ainsi que pour un très grand nombre de travaux mineurs. S'il est adopté tel quel, le projet de AMA créera des problèmes administratifs cauchemardesques autant pour les opérateurs que pour les fonctionnaires.

À ce sujet, M. Pierre Roy, président du comité de navigabilité, a déclaré à la rédaction de Circul'Air: «On a demandé et reçu de la part de notre collègue, M. Yvon Aubut, directeur du contrôle de la qualité chez Inter-Canadien, une analyse étoffée du projet de AMA. On a envoyé ça à Ottawa en espérant qu'ils apportent des corrections à leur projet». Selon M. Roy, il y a de bonnes chances que l'intervention du comité de navigabilité de l'AQTA évite, comme c'est souvent le cas, de sérieux problèmes aux opérateurs.

Par ailleurs, le comité a de nouveau soulevé le problème de la qualification du personnel pour les contrôles non-destructifs (CND). Le comité de navigabilité de l'AQTA soutient que Transports Canada n'a pas le pouvoir légal d'exiger une qualification spéciale pour le personnel d'un transporteur exécutant des CND simples comme le «dye penetrant» ou comme la méthode par courant de Foucault. Évidemment, Transports Canada ne voit pas les choses du même oeil.

Toutefois, le comité va bientôt proposer de laisser tomber les arguments légaux pour entreprendre des discussions ayant pour but de développer une politique qui ménage la chèvre et le chou, sans oublier nos nerfs de transporteurs.

Enfin, il a été question d'un projet qui évaluerait la faisabilité d'ajouter une annexe au «Weight Balance» d'un aéronef.

AERONEUF INSTRUMENTS LTÉE LTD

Révision
Réparation
Vente
Échange

Pour tous vos besoins en instrumentation
For all your instrument needs

Overhall
Repair
Sales
Exchange

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

L'influence des changements mineurs de configuration de l'aéronef pourrait être inscrit sur cette annexe et être suivi sans qu'il soit nécessaire de refaire l'ensemble des documents de «Weight Balance». Cette idée pourrait être particulièrement utile pour les opérateurs d'hélicoptères et c'est pourquoi M. Denis Robitaille, chef ingénieur chez Hélicoptères Abitibi, a hérité du mandat d'élaborer un projet en ce sens.

Dans l'ensemble, le comité de navigabilité de l'AQTA et ses rencontres avec les surintendants de Transports Canada, région du Québec continuent à éclairer les esprits de part et d'autre. La prochaine réunion étant prévue au moment du congrès annuel de l'AQTA, le 17 novembre prochain, les membres du comité ainsi que Transports Canada invitent tous les intéressés à s'y présenter et à participer aux discussions.

Nouvelles règles d'appel d'offres pour Hydro-Québec ?

Le 21 mai 1993, plusieurs entrepreneurs en transport par hélicoptère ont rencontré M. Pierre Pourciel, représentant d'Hydro-Québec, afin de discuter, encore une fois, du système des appels d'offres de cette société.

Déclarant qu'il serait possible et souhaitable d'offrir plus de transparence dans ce système, l'AQTA a suggéré que les critères d'analyse de même que les résultats des appels d'offres soient rendus publics. Pour simplifier la transmission des informations, un résultat global a été envisagé et l'AQTA a offert d'agir à titre d'intermédiaire pour informer les transporteurs. De plus, plusieurs facteurs d'attribution compliquant inutilement le processus d'analyse des soumissions, l'AQTA a proposé que les critères d'évaluation soient réduits pour rendre le prix unitaire, comme unique élément de comparaison. Enfin, dans un même ordre d'idées, l'Association a demandé à Hydro-Québec de faire un plus grand effort de précision des besoins au moment de l'appel d'offres.

Selon M. Pourciel, de tels objectifs ne sont pas incompatibles avec les politiques d'Hydro-Québec et pourraient bien se réaliser suite à la réorganisation de la vice-présidence des Approvisionnement et Services. Les nouvelles structures seront connues d'ici quelques semaines mais il serait déjà prévu qu'une seule unité soit responsable des activités du transport aérien à Hydro-Québec.

Suite à cette réorganisation, un des premiers objectifs de l'unité sera de refondre et de réviser les documents d'appels d'offres actuellement utilisés pour en faire un seul modèle. Ceci devrait permettre d'obtenir un document d'appel d'offres simplifié et qui évitera toute interprétation des intervenants concernés.

Par ailleurs, l'AQTA a soulevé le problème parfois causé par les trop courts délais accordés pour répondre aux besoins d'Hydro-Québec, surtout lorsque des aéronefs équipés de façon originale sont requis. Le cas de l'appel d'offres # CTL-33701 a été cité en exemple: la date limite de l'offre était le 27 mai alors que la date limite de livraison était le 26 mai. Aussi l'AQTA a proposé qu'il y ait toujours un délai minimal de trois semaines entre l'ouverture et la fermeture des appels d'offres.

Les participants ont été informés de l'interprétation à donner aux conditions de transport au moment de la facturation lorsque l'affrètement comprend deux périodes d'utilisation séparées par une période de non utilisation. Dans le cas d'un affrètement de huit (8) jours, par exemple, durant lesquels l'hélicoptère est non requis durant la fin de semaine, l'AQTA a expliqué que le requérant doit alors s'entendre préalablement avec le fournisseur pour payer: soit le retrait et la remise en place pour la fin de semaine ou, soit un minimum d'heures de vol correspondant au total des minimums applicables pour les huit jours consécutifs du contrat, c'est-à-dire en y incluant les minimums ainsi que les gîtes et couverts pour la fin de semaine, ce sur quoi Hydro-Québec était d'accord.

Enfin, le trop peu de facilités mises à la disposition des fournisseurs d'hélicoptères travaillant sur les chantiers a été dénoncé. Hydro-Québec a précisé que, les régions et secteurs concernés étant autonomes et responsables, il serait donc parfois difficile d'avoir leur collaboration pour la fourniture de matériel. Cependant, M. Pourciel assure que la direction de l'Approvisionnement fait tout son possible pour encourager la plus grande coopération entre les transporteurs aériens et les utilisateurs de leurs services ainsi que les fournisseurs de services logistiques sur les chantiers.

Interrogé sur le sujet par l'équipe de Circul'Air, la direction de l'AQTA a déclaré que «ce qui est bon pour l'un devrait être bon pour l'autre: Hydro-Québec procède à un audit des transporteurs. L'AQTA devrait peut-être faire un audit des chantiers.»

INNOTECH AVIATION SERVICES INC.

Bureau chef

212, 2 e Avenue
Aéroport de Québec
Ste-Foy, (Québec)
G2E 5W1
Tél.: (418) 872-3717
Fax.: (418) 872-9498

AÉROPORT DE QUÉBEC

Service (418) 872-3717
872-3718
Unicom 123.0

AÉROPORT DE MONT-JOLI

Service (418)775-4020
Mini-Page (418)724-5390

AÉROPORT DE SEPT-ILES

Services (418)962-3143

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

Service (418) 677-2555
Mini-Page (418) 693-7116

AÉROPORT DE WABUSH

Service (709)282-5525

Vendeurs
Produits
Aviation

BST: AJOUTE À LA TRAGÉDIE D'UN ACCIDENT

Le 17 juin 1993, le BST publiait un des «Rapports d'enquête sur les accidents aéronautiques» relatant les faits entourant un accident d'hélicoptère qui coûtait la vie au pilote. En ce faisant, le BST ajoutait d'autant plus à la nature tragique des événements qu'il n'a pas su faire toute la lumière sur les circonstances.

Le pilote travaillait depuis 43 jours en appui des travaux de forage en brousse. Dans les 30 jours précédant l'accident, il avait accumulé 127,7 heures. En considérant comme temps de service quotidien le temps entre le premier vol jusqu'à 20 minutes passées le dernier vol, le pilote était en service 11,1 heures, effectuait 3,8 heures de vol, 16,2 décollages et 6,8 vols, en moyenne chaque jour. Ces chiffres moyens traduisent une charge de travail légère au début et plus dense durant les 14 jours précédant l'accident. Cependant, en aucun temps, les informations fournies dans le rapport permettent-elles, à un analyste averti, de croire à une surcharge de travail. Il n'en demeure pas moins que le pilote est mort après avoir, comme d'autres pilotes avant lui, frappé le mât de forage.

Que peut-on au moins apprendre de cette tragédie tout à fait évitable ? Ce sera au BST de nous le dire. Malheureusement, leur rapport est superficiel et, de ce fait même, leurs recommandations sont non fondées et inutiles.

En dépit du fait que l'autorisation pour 150 heures de vol dans 30 jours n'était qu'une formalité, dans son rapport, le BST insiste sur le fait que le pilote avait dépassé de 7,7 heures les 120 heures de vol permises par la loi pour une période de 30 jours. Aussi, le BST fait peser lourdement dans son rapport que le pilote, en conversation téléphonique avec sa femme quelques jours avant l'accident, se disait fatigué, brûlé, sans pour autant fournir les raisons possibles d'une telle fatigue, sans non plus offrir la confirmation d'un tel fait parmi la quinzaine de personnes qui vivaient avec le pilote durant les 43 jours précédant sa mort.

La plupart des pilotes d'hélicoptère vous diront que la charge de vols et services laisse croire à un contrat presque idéal. À la rigueur, un peu trop tranquille au début, par contre plutôt bien balancé à la fin et d'une longueur plus ou moins standard pour un contrat estival. Par ailleurs, quel pilote parmi nous n'a pas eu le cafard simplement en entendant la voix de sa femme, après quelques semaines en brousse.

Bien que le BST nous pousse vers la conclusion d'une fatigue chronique causée par une surcharge de travail, on reste perplexe par rapport à la véritable cause de cet accident. Si le pilote était vraiment fatigué, on se demande pourquoi, sachant très bien que ni les heures de vol, ni le temps en devoir ou le nombre de décollages en soi peuvent en être la cause.

Par ailleurs, on est en droit d'être déçu, voire choqué, que le rapport du BST omette certaines informations très pertinentes. L'enquête, encore une fois, semble manquer de profondeur et de rigueur scientifique: le pilote avait aussi, quelques jours avant, parlé avec son chef pilote sans se plaindre. Au contraire, il aurait refusé de se faire remplacer demandant plutôt de rester encore une semaine. Cependant, le rapport du BST n'y fait aucune mention; dans un camp de brousse, tous les pilotes le savent, on travaille, on mange et on dort. Au rythme de 3,8 heures de vol dans une journée de service de 11,1 heures, le pilote avait plusieurs périodes de repos chaque jour, dans son lit, à la pêche, en faisant de la lecture ou quoi d'autre ? Le BST n'attache pas suffisamment d'importance à ces faits pour le mentionner dans son rapport.

Le BST ayant de toute évidence conclu à un accident causé par la fatigue résultant d'une surcharge de travail recommande que: «Le ministère des Transports s'assure que les transporteurs aériens fixent des limites de temps de vols et de services adaptées aux exigences propres aux vols qu'ils doivent effectuer».

En fait, cette recommandation n'a rien à voir avec l'accident en question et ne répond aucunement à la question essentielle à savoir: pourquoi ce pilote est-il mort ? Le rapport du BST ne fournit, somme toute, pas assez d'informations pour en tirer des conclusions utiles pour la sécurité de notre industrie. Le BST se contente plutôt de sauter sur la conclusion facile de la fatigue reliée aux heures de vol et de temps en service. De quoi appuyer la vieille thèse du BST voulant que nos règlements concernant les heures de vol et temps en service sont trop généreux. Thèse maintes fois démentie par l'industrie.

COURRIER DE LA DIRECTION

P.S. Dans la saga de la définition d'un **«document d'aviation canadien»** (voir courrier de la direction des magazines CIRCUL'AIR, vol. 2 no. 3 et vol. 2 no. 9), le 17 juillet, le Tribunal de l'aviation civile (TCA) donnait raison à Héli Express: ainsi l'autorisation pour agir en tant que pilote vérificateur est un document d'aviation canadien. Cette jurisprudence fait de presque tout document émis par le TCA un document d'aviation canadien, c'est-à-dire un document qu'on ne peut révoquer, annuler ou refuser de renouveler sans bonne raison et sans informer la partie concernée de son droit en révision devant le TAC. Entretemps, Transports Canada a interjeté appel devant le TAC et devant la Cour fédérale. Reste à savoir si on donnera suite aux procédures d'appel.

Quoi de neuf ?

Anicet Rodrigue, l'un des membres fondateurs de l'AQTA, quitte la direction des opérations de **Valpiro**, pour une retraite bien méritée. En fait, il faudrait dire semi-retraite car, comme tous les passionnés d'aviation, il demeurera disponible pour son entreprise au besoin comme personne-ressource. Valpiro a aussi un directeur général en la personne de **Jasmin Frappier**.

Jean-Jacques Pabiou est maintenant le nouveau responsable de l'entraînement bimoteurs chez Laurentide Aviation **(aéroport Les Cèdres)**. La section entraînement comprend deux SENECA I complètement équipés pour le multi IFR. Jean-Jacques Pabiou demeure aussi responsable de l'entraînement sur le C-172 flotteurs.

AviaPlus Inc. compte maintenant trois écoles à son actif, soit une à Victoriaville, une à Drummondville et une autre toute récente à Maniwaki. L'excellent travail, l'initiative et la fiabilité de **Charles Héroux** seraient en partie responsables de l'expansion rapide d'AviaPlus et la direction tient à l'en féliciter publiquement.

Heureusement, il a été confirmé que le président du conseil de l'**AQTA**, **André Monast**, n'a pas été arrêté mais bien escorté lors de son passage au salon aéronautique LeBourget en banlieu de Paris. Il semblerait qu'une telle escorte soit parmi les honneurs que les Français accordent à un homme de son rang...

ANDRAL TECHNOLOGIES

SERVICES D'EXPERTS-CONSEILS

PREPARATION DE PROJET

De la conception initiale..
A l'analyse détaillée...
Au Plan d'affaires complet.

COMMERCIALISATION

De la recherche et l'analyse...
Au design de produits/services...
Au Plan de mise en marché.

ASSISTANCE A L'ENTREPRISE

Demande de permis et licences.
Analyse d'exploitation.
Analyse d'acquisition d'aéronefs.

SECTEURS D'ACTIVITES

Aviation d'affaires
Formation aéronautique
Lignes aériennes
Manufacturiers
Pageants aériens
Services aéroportuaires
Services d'entretien
Sports aériens

ANDRAL TECHNOLOGIES
Votre département planification et marketing.
Pour plus d'information, contactez
ANDRE ALLARD
Tél.: (514) 689-7638 Fax.: (514) 689-3753

Assurances aériennes

Les professionnels qui parlent votre langue

Alexander & Alexander
Reed Stenhouse

Bureaux au Canada et dans le monde entier

Bureau 1100
500, boul. René-Lévesque Ouest
11ième étage
Montréal, Québec
H2Z 1Y4
Tél.: (514) 871-4500
Fax: (514) 871-4545

FORTIN
DIGNARD
RENY
FISET

AVOCATS
CONSEILLERS

Me JEAN FORTIN,
LL.L M.B.A.

ÉDIFICE PROMUTUEL
1091 CHEMIN SAINT-LOUIS, BUREAU 200, SILLERY (QUÉBEC) G1S 1E2
Téléphone : (418) 683-1177 ou 688-LOIS Télécopieur : (418) 683-1224

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

Courtage • Vente d'avions • Consultation
Évaluation • Importation

Demandez notre liste d'avions à vendre

Aéroport de Québec, Ste-Foy, Qué. G2E 5W1
Tél.: (418) 871-0047 Fax: (418) 871-6937

AIR NAV
ÉLECTRONIQUE LTÉE
Louis Caron

10105, av. Ryan, app. 33
Dorval (Québec) H9P 1A2
(514) 631-1233

BENDIX/KING
TMORROW INC
GARMIN
COMMUNICATION & NAVIGATION

CHRISTIAN PILON
PRÉSIDENT
Services aéroportuaires

Aéroport International de Montréal - Mirabel
C.P. 322
Mirabel, Québec
Canada J7N 1A3
Tél: (514) 431-7228

CABINE SERVICES
NETTOYAGE D'AVION - AIRCRAFT CLEANING

NOILCO INC.

• Peinture d'avions
•Service professionnel
• Qualité

sur rendez-vous

M. Locas (514) 562-1866

DATUM inc.

Service d'assemblage de kits d'aéronefs
Aircraft kits assembling service

JEAN-MARC AUGÉ

120, Jean-Paul Vincent, #402
Longueuil, (Qc) J4G 1T2 Tél.: (514) 677-4089

ACCESSOIRES
INSTRUMENTS
REVISION
ECHANGE
VENTE

ACCESSORIES
INSTRUMENTS
OVERHAUL
EXCHANGE
SALE

Jean-François Sarrazin
Gérant des ventes Sales Manager

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

McCarthy Thabet Inc.

• Assurance coque et responsabilité
• Assurance aviation
• Avion exécutif
• Opérateur de base (FBO)
• Avion privé • Jet • Hélicoptère
• Responsabilité publique
• Service de nolisement

Québec:
126, rue St-Pierre, suite 400
C.P. 130, Station B
Québec, Qc G1K 7A1
Tél.: (418) 694-1029 Fax: (418) 694-2238

Montréal:
C.P. 35, Station H
Montréal, Qc H3G 2K5
Tél.: (514) 592-4739

B.F. LORENZETTI & ASSOCIÉS INC.
Courtiers d'assurances internationaux

MICHELINE HART

Suite 999
1801, McGill College
Montréal, Québec
H3A 2N4
Tél.: (514) 843-3632
Fax: (514) 843-3842

■ Assurance aviation
■ École, brousse
■ Service de nolisement
■ Avion, jet, hélicoptère

Assurances générales • feu • vol • garantie • vie • moto • maison • auto • aviation • commerce • etc.

Rivard
Assurances Générales
167, av. Principale, Rouyn-Noranda (Québec) J9X 4P6

Bur.: (819) 762-6533
(819) 762-3383

Représentant Marcel Rivard

Fax (819) 762-4683

air Transat

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevue:
Nicole Mace

Rédaction:
Pierre-Jude Poulin,
Nicole Mace

Le 14 novembre 1987 avait lieu le premier vol d'Air Transat. Un départ à l'heure juste et un vol au cours duquel tout s'est déroulé exactement comme prévu, sans aucun pépin, à l'image de ce qu'allait être la trajectoire de l'entreprise au cours des cinq années suivantes.

Photo: AIR TRANSAT

Photo: CLAUDE MATTHIEU

François Legault, Président-directeur général d'Air Transat et Vice-prés., finances et administration de Transat AT

De gauche à droite
Au premier plan:
Philippe Sureau, Vice-prés., ventes et marketing de Transat AT et Denis Jacob, Vice-prés., planification et développement des ventes d'Air Transat.

Au deuxième plan:
Claude Sincennes, Vice-prés., finances et administration et Alfred Ouimet, Vice-prés. senior, adjoint au président d'Air Transat.

Absents sur la photo:
Michel Laflamme, Vice-prés., exploitation technique et Normand Boulay, Vice-prés., entretien et exploitation commerciale d'Air Transat

Air Transat allait être en effet l'un des plus remarquables «success story» de l'industrie canadienne du transport aérien. En 1993, Air Transat emploie 1 300 personnes, prévoit réaliser un chiffre d'affaires de 450 millions $* et s'est taillé une part de marché équivalente à 30 % du marché canadien du vol nolisé. Ce qui est bien supérieur aux 250 millions $* de chiffre d'affaires et au 20 % du marché que l'entreprise s'était fixés comme objectifs en 1987. Air Transat est désormais le numéro un au Canada pour le volume de passagers transportés par vols nolisés.

Cependant, seulement quelques mois avant ce vol inaugural, Air Transat n'existe pas. En février 1987, Jean-Marc Eustache, Philippe Sureau et François Legault président à sa création. Le voyagiste Trafic Voyages donne alors naissance à la société Groupe Transat à la faveur d'une émission d'actions. Cette société acquiert bientôt les actions de la nouvelle société Air Transat. François Legault explique aujourd'hui: «On n'était pas là pour «tripper» sur l'aviation, la compagnie aérienne était un outil qu'on allait chercher en tant que voyagiste, c'était une décision d'affaires.»

Air Transat est donc destinée à être dès le départ un instrument de la stratégie d'intégration verticale de la société mère, le Groupe Transat, rebaptisée récemment la société Transat AT et dont la mission est d'être un chef de file de l'industrie du voyage-vacances au Canada. C'est dans cet esprit que Transat AT en est venue par diverses acquisitions à regrouper et à détenir en tout ou en partie les agences de voyage Tourbec et Consultour/Club Voyages, les voyagistes Vacances Air Transat, le grossiste Regent Holidays (Toronto) et les services de manutention Haycot. La dernière acquisition, en juin 1993, est Nolitour de Montréal qui possède quinze agences de voyage.

Transat AT est maintenant détenue principalement par différents fonds de pension. Un bloc de 22,2 % des actions demeure la propriété de la haute direction, des 24 pilotes-fondateurs venus de Quebecair et du Fonds de solidarité des travailleurs du Québec.

Ce sont pourtant des années très difficiles que toute l'industrie du transport aérien traverse. Entre octobre 1989 et décembre 1990, sept compagnies de nolisement ont fermé leurs portes au Canada. Le 1er avril 1993, Nationair s'ajoutait à la liste. Néanmoins, depuis le début de ses opérations, Air Transat a vu ses revenus et sa part de marché croître de façon importante à tous les ans. Comment a-t-elle pu s'en tirer si bien dans un contexte où se combinent en outre, depuis 1991, les effets désastreux de la guerre du golfe Persique, de la récession et de la surcapacité générale?

Selon le vice-président aux ventes et au marketing d'Air Transat, Philippe Sureau: «notre force, c'est de pouvoir mettre beaucoup de capacité quand il y a beaucoup de clients et de pouvoir la réduire à zéro quand il n'y en a pas». Il y a en effet de grandes variations de demande au cours d'une année. Toute l'entreprise a une vocation très saisonnière, opérant l'hiver sur un axe nord-sud et l'été sur un axe est-ouest, le tout entrecoupé de périodes creuses. Une structure de coûts fixes très bas est donc vitale.

Lors de l'arrêt des activités de Nationair, l'entreprise a pu faire la démonstration de la souplesse de ses structures et du dévouement de son personnel. En effet, Air Transat a dû assumer 22 des 23 vols de rapatriement des clients de Nationair, et ce, à moins de 24 heures d'avis. Louise-Anne Rivoal, superviseure affectée à la qualité et au contrôle des services, parle encore avec émotion de ces moments où «l'enthousiasme pur et entier des débuts refaisait soudainement surface». Tous ont mis l'épaule à la roue et l'opération a été un franc succès. Mme Rivoal, qui a travaillé longtemps chez Air France, ne voudrait pour rien au monde changer d'employeur.

Le choix des appareils composant la flotte a été fait de façon à minimiser les dépenses. En effet, les cinq Lockheed 1011 et les trois Boeing 727, des appareils à coûts fixes très bas, sont plutôt utilisés en période de pointe, les fins de semaine par exemple. Les quatre Boeing 757, dont les coûts variables sont très bas, seront plutôt destinés aux vols réguliers sur semaine. De plus, précise le Président et directeur général, Francois Legault, «lorsqu'on choisit un programme, on va optimiser en fonction de la rentabilité.»

Air Transat profite maintenant des résultats d'années d'efforts qui lui ont procuré une réputation enviable dans l'industrie du voyage-vacances au Canada. Au cours des cinq dernières années, l'Association des agents de voyage du Québec lui a attribué à quatre reprises le titre de «compagnie aérienne de l'année».

À tous ces avantages comparatifs s'ajoute le dévouement des employés d'Air Transat. Pour François Legault: «Dès les débuts, l'implication des vingt-quatre pilotes-fondateurs a grandement contribué à imprimer un esprit de corps et un enthousiasme au sein de l'entreprise». Les 25 000 heures de vol qu'avaient en moyenne ces pilotes ont solidifié la crédibilité de l'entreprise, en particulier auprès des assureurs.

La direction a opté quant à elle pour un mode de gestion et d'organisation du travail qui décentralise les décisions et qui responsabilise les travailleurs. «Il y a dans chaque département, affirme M. Legault, une ou des personnes qui sont des experts, qui connaissent beaucoup mieux que moi leur département.»

Transat A.T. inc., en tant que société publique, doit fournir des rapports financiers détaillés à l'intention de ses actionnaires. Aussi, même si Air Transat n'est pas elle-même une société publique, l'équipe de Circul'Air a pu constater que les dirigeants de cette société se prêtaient volontiers aux mêmes exigences d'ouverture et de transparence auxquelles est tenue la société mère lorsque vient le temps de livrer de l'information sur l'entreprise. La collaboration offerte révèle en effet une culture d'entreprise qui valorise la communication et l'accessibilité et qui semble irradier depuis la société mère jusqu'à chacune des sociétés constituantes et dans l'ensemble du personnel.

Air Transat entrevoit l'avenir avec sérénité. Le marché du voyage-vacances au Canada arrive dans sa phase de maturité; l'entreprise y a pris sa place et a atteint une taille respectable, elle jouit d'une bonne capitalisation et a une masse critique telle qu'elle est à l'abri du moindre coup dur. Depuis ses débuts, la trajectoire d'Air Transat est demeurée inchangée. L'expérience n'a fait que conforter ses dirigeants dans les choix initiaux d'orientation. Il est certain qu'au fur et à mesure que l'entreprise croît, l'esprit de famille qui prévalait au début tend à diminuer, et c'est là l'un des principaux défis auxquels sont et seront confrontés les gestionnaires. «Garder l'enthousiasme» risque en effet d'être pour le transporteur Air Transat le défi et le leitmotiv des années à venir.

* *Chiffres d'affaires consolidés du groupe Transat AT Inc.*

Boeing 757

Photo: CLAUDE MATTHIEU

Cabine de pilotage du Boeing 757

Lockheed 1011

Photo des appareils: AIR TRANSAT

POUR VOUS, ON VA AU SUD OU EN EUROPE ?

Au départ de Québec, Montréal ou Toronto, Air Transat vous amène selon le cas:

- au sud; en Colombie, au Costa-Rica, à Cuba, en Jamaïque, en Martinique, en Guadeloupe, au Mexique, en République Dominicaine, à Saint-Martin ou au Venezuela,
- ou encore en Europe; à Paris, au Royaume-Uni, en Italie, en Allemagne, au Portugal, en Hollande, etc.

Photo: CLAUDE MATTHIEU

Mais peu importe la destination choisie, tout le personnel se fait un devoir et une fierté de bien vous servir. Même qu'étant pour la plupart actionnnaires de l'entreprise, on peut dire que ces hommes et ces femmes en ont fait leur affaire de bien vous servir. Boutique hors-taxe, cinéma (à bord des L-1011 et des B-757), musique, apéro, repas arrosé de vin, digestif, magazines en vol viennent s'ajouter aux petits soins du personnel de cabine.

CLUB TRANSAT

Photo: CLAUDE MATTHIEU

Pour aussi peu que 75 $ sur un vol vers l'Europe, par exemple, vous pouvez goûter aux privilèges du Club Transat. Vous êtes d'abord accueilli à un comptoir particulier puis, vous avez accès, avant embarquement, à un salon de repos et de lecture et à un bar privés. À bord des L-1011, dix-neuf sièges plus larges sont réservés à l'avant de l'appareil à la section CLUB où repas fins et champagne vous sont servis.

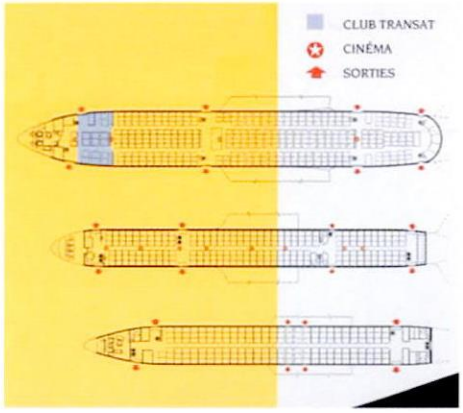
Photo: AIR TRANSAT

UNE FLOTTE DIVERSIFIÉE POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS

Le Lockheed 1011, un gros porteur comptant 340 sièges en classe économique et 19 sièges en classe CLUB TRANSAT.

Le Boeing 757, ultra-moderne et versatile, il accueille 231 passagers en classe économique.

Le Boeing 727 transporte 170 passagers et est l'un des types d'appareils les plus construits dans le monde.



POUR VOYAGER AVEC

air transat

VOYEZ
VOTRE AGENCE DE VOYAGE

TOURBEC, CLUB VOYAGES ou NOLITOUR.

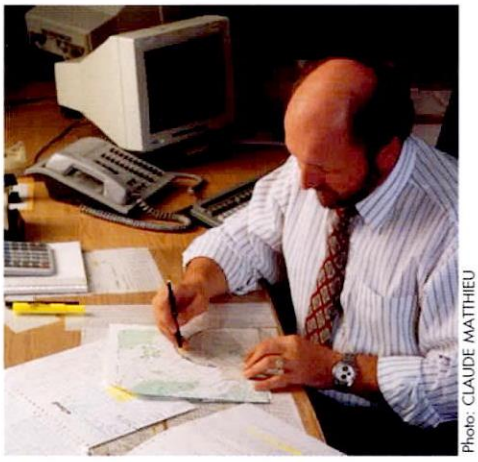


Photo: CLAUDE MATTHIEU

Pourquoi tout le monde parle de la bonne vieille fiabilité de ce nouvel aéronef ?

Cessna
A Textron Company

Le Grand Caravan de Cessna est unique en son genre parmi tous les aéronefs produits de nos jours.

Aucun autre appareil en production n'offre sa versatilité, sa rentabilité et sa grande souplesse. Aucun appareil usagé ne peut égaler la fiabilité du nouveau Caravan.

La réputation de la gamme des produits Caravan n'est plus à faire. Depuis près d'une décennie, les Caravan sont les avions de premier choix des transporteurs de marchandises, des pilotes de brousse et des entreprises de nolisement autour du monde.

Les opérateurs qui désirent un gros appareil, fiable et robuste font confiance au Caravan et avec raison. Les 200 Caravan opérés par Federal Express sont au poste, à l'heure prévue, plus de 99% du temps.

De concert avec cette fiabilité, vous obtenez une vitesse allant jusqu'à 180 noeuds et un rayon d'action de plus de 1,000 milles nautiques.

Le turbopropulseur 675-cv de Pratt & Whitney de ce Caravan est certes l'un des moteurs les plus efficients jamais construits. De plus, ses exigences modestes au décollage et à l'atterrissage jumelées à sa robustesse vous ouvrent la porte des sites les plus isolés du globe.

Lorsque vous pilotez un Grand Caravan, versatilité et fiabilité vont de pair. Vous jouissez de 340 pi³ d'espace cargo (451 pi³ avec un module cargo optionnel), ou, avec les sièges qui ne demandent que trente minutes d'installation, vous disposez de l'espace nécessaire pour quatorze passagers.* Le Caravan vous offre somme toute deux appareils pour le prix d'un.

Découvrez avec quelle facilité vous pouvez mettre l'aéronef le plus fiable au monde à votre service. Contactez:

Wilson Aircraft
40 King View Crescent
King City, Ont. L0G 1K0

Tél: (416) 324-2930
Fax: (905) 841-5446

* 11 sièges sous FAR 23

CESSNA CARAVANS
La façon la plus pratique de transporter pratiquement n'importe quoi.

SYLVAIN LESSARD,
directeur général régional, groupe des Aéroports, région du Québec

LE GROUPE DES AÉROPORTS SE PORTE BIEN

Le groupe des Aéroports est responsable de 28 aéroports de **Transports Canada** dans la région du Québec. D'une part, il gère directement 15 d'entre eux. D'autre part, il offre une assistance financière et technique aux 13 aéroports fédéraux exploités par une tierce partie, ce qui couvre les dépenses d'immobilisation, d'exploitation et d'entretien, selon les cas. Par le biais de programmes d'aide financière, le groupe des Aéroports contribue également au développement d'autres aéroports de la province de Québec.

Revue de l'année 1992-1993
En dépit de la lenteur de la reprise économique canadienne en 1992-1993, le groupe des Aéroports a réalisé une bonne performance financière. En effet, avec un surplus de près de 925 000$ dans le budget d'exploitation et d'entretien et un manque à gagner de 670 000$ dans les revenus, notre taux de recouvrement des coûts atteint 44,8 %. Notre objectif pour cette année est d'atteindre 47 %.

Plusieurs projets majeurs se sont concrétisés en 1992-1993: la réfection de la piste principale à Québec et la construction de l'aérogare de Chevery ont été réalisées avec succès, l'agrandissement de la nouvelle aérogare à Baie-Comeau a été terminé et la réfection de la piste à Iqaluit a débuté. Dans le cadre du programme d'aide financière aux aéroports locaux/commerciaux, 13 projets ont été financés cette année, pour une somme totale de 2,9 millions de dollars.

La politique de cession des aéroports
La politique de cession des aéroports propose de céder l'exploitation des aéroports de Transports Canada à des entités constituées en sociétés: les Administrations aéroportuaires locales. Le gouvernement poursuit ainsi trois objectifs: permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts locaux, favoriser les occasions de développer l'économie régionale et encourager une exploitation plus rentable du réseau aéroportuaire national.

Les principaux critères de la politique de cession des aéroports sont que les besoins de financement de la part du gouvernement fédéral n'augmenteront pas et que les activités touchant à la sécurité aux aéroports cédés devront demeurer conformes aux normes strictes de Transports Canada.

Plusieurs aéroports internationaux de Transports Canada ont déjà été cédés à des autorités locales depuis août 1992, soit ceux de Dorval, Mirabel, Vancouver, Edmonton et Calgary. Des négociations avec d'autres groupes se poursuivent, notamment à Winnipeg, Ottawa et Halifax.

La Gestion intégrale de la qualité
Depuis quelques années déjà, le groupe des Aéroports poursuit une démarche Qualité qui englobe les dimensions technique, économique et humaine de l'entreprise. Après une période de sensibilisation et de formation de tous les employés et gestionnaires, les membres de l'organisation se sont mis à la tâche pour éliminer certains irritants et ensuite améliorer les processus liés aux tâches à accomplir.

Jusqu'à présent, nous avons concentré nos efforts sur l'amélioration interne des processus de travail. À partir de cette année, nos efforts seront orientés davantage vers l'amélioration des services offerts à nos clients. Le professionnalisme de nos employés nous permet de maintenir dans les services la qualité à laquelle sont habitués les voyageurs, malgré les restrictions qui nous sont imposées.

L'ASSOCIATION FAIT LA FORCE

Si le vieux dicton «l'union fait la force» se veut plus vrai que jamais en ces temps difficiles, celui de «L'Association fait la force» se veut encore plus juste pour l'industrie québécoise du transport aérien.

Donnons-nous une plus grande force de frappe pour notre avenir et assistons en grand nombre au plus grand événement du transport aérien québécois:

CONGRÈS

LE 18e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA
LES 17, 18 NOVEMBRE 1993,

à l'hôtel Loews Le Concorde
sur la Grande-Allée à Québec.

Comme par le passé, l'AQTA mettra tout en oeuvre pour faire de ce rendez-vous annuel l'événement prestigieux, agréable et stimulant auquel vous êtes habitué. En plus de la trentaine de kiosques d'exposition des différentes entreprises de l'industrie aéronautique, vous pourrez participer aux ateliers de travail avec Transports Canada et aux différents ateliers sectoriels destinés à faire le point dans les domaines aériens suivants: brousse, écoles de pilotage, lignes, nolisement et hélicoptère.

À tous les membres associés, *un nouvel atelier de travail avec le groupe des Aéroports* s'ajoute au programme de cette année. Inscrivez-vous! En tant que locataires, cet atelier saura certainement vous intéresser.

VENEZ FAIRE VOTRE TOUR!

En plus d'une foule d'autres activités,
trois exposants vous offrent de faire un tour de leur plus récent appareil.

BELL HELICOPTER
vous invite à bord de son Bell 206L4

BEECHCRAFT
à bord de son futuriste Starship

et

EUROCOPTER
à bord de son BO 105 LS

INSCRIVEZ-VOUS AU PLUS IMPORTANT ÉVÉNEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN:
LE 18e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA.

Pour plus d'informations,
contactez Mme Lise Gauthier: 418-871-4635

18e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

PROGRAMME

MERCREDI 17 NOVEMBRE 1993

9 h 30 **atelier «ATC»,** salle Fortin

13 h 00 **inscription,** foyer

13 h 30 **ateliers de travail:**
- Navigabilité, salle Pilot
- Transporteurs aériens, salle Morrice-Lismer
- Licences et formation, salle Leduc
- Aéroports, salle Cullen

commandités par ***Transports Canada et l'AQTA***

17 h 00 **exposition commerciale,** salle Krieghoff
cocktail d'ouverture, salle Krieghoff
commandité par
Division des Avions Régionaux de Bombardier

19 h 00 soirée libre

JEUDI 18 NOVEMBRE 1993

8 h 30 **inscription,** foyer

9 h 00 **réunion des comités sectoriels:**
- brousse, salle Cullen
- écoles de pilotage, salle Pilot
- lignes et nolisement, salle Morrice-Lismer
- hélicoptères, salle Fortin-Leduc

café et croissants offerts par
Les Hélicoptères Viking Ltée/Héli-Littoral Enr.

12 h 00 **dîner-causerie,** foyer
conférencier invité: M. Eric Aguettant,
président du Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères Français
commandité par ***Eurocopter***

13 h 30 **exposition commerciale,** salle Krieghoff
café offert par ***Shell Canada Ltée***

14 h 00 **assemblée générale annuelle,** via salle Krieghoff

18 h 30 **apéritif,** salle Krieghoff
commandité par
Alexander & Alexander/Reed Stenhouse Ltd.

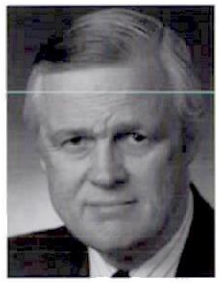
20 h 00 **banquet,** foyer
invité d'honneur: M. David Wightman,
sous-ministre adjoint, Transports Canada
commandité par
Dornier Aviation (North America) Inc.

22 h 00 **remise du Trophée Plein Vol**
tirage de prix de présence

23 h 00 **digestif,** salle Krieghoff

NOS INVITÉS

M. Éric Aguettant



M. David Wightman

DINER-CAUSERIE

M. Éric Aguettant
Président du Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères

Éric Aguettant est dirigeant d'un groupe d'entreprises oeuvrant dans les domaines du transport routier, de la collecte et du traitement des déchets industriels ainsi que du levage et de la manutention par grue mobile. Cette dernière spécialisation l'a incité à ajouter à son groupe, une entreprise de transport par hélicoptère et d'affrètement d'avions, Paris Hélicoptère, dont il est le Président.

M. Aguettant s'est engagé, en outre, dans l'accomplissement de plusieurs mandats sociaux:

- Ancien juge des Tribunaux de Commerce,
- Membre de Comité d'Élections des juges des Tribunaux de Commerce de Paris - CIEC
- Vice-Président de l'Association des Levageurs Manutentionnaires Français - SNUG
- Président de l'Association Française des Compagnies et Sociétés de Transport Hélicoptère - SNEH - membre du FPAG/FNAM.

L'expérience ainsi acquise a mené notre prestigieux invité au titre de Président du Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères. Aussi, c'est à ce titre, obtenu en novembre 1991, que M. Aguettant nous présentera le SNEH et nous entretiendra de la réglementation française en matière de transport aérien, des problèmes actuels de cette industrie et des souhaits formulés par la Fédération Professionnelle de l'Aviation Générale - FPAG - qui représente le pendant français de l'AQTA.

BANQUET ANNUEL

M. David P. Wightman
Sous-ministre adjoint,
Transports Canada, aviation.

M. Wightman a fait une longue et brillante carrière dans le domaine de l'aviation. Il a étudié aux collèges Royal Roads, Victoria (C.-B.) et Royal Military College, Kingston (Ontario). Il est aussi diplômé de l'Université McGill en Génie électrique. Il a reçu une formation à la United States Air Force Experimental Test Pilot School, à la base des forces aériennes d'Edwards, en Californie. Il a occupé divers postes dans le service opérationnel et l'état-major des Forces armées canadiennes pendant plus de trente ans. Il a été directeur, Exigences, Projet d'avion de patrouille à grande autonomie; commandant adjoint, Premier groupement aérien du Canada, en Allemagne; commandant, Centre d'essais techniques (Aérospatiale) à Cold Lake (Alberta); et chef, Division des facteurs militaires, Agence de gestion du système aéroporté de détection de l'OTAN, à Brunssum, Pays-Bas. M. Wightman a passé deux ans en détachement au Bureau du Conseil privé à titre de secrétaire adjoint du Comité du Cabinet chargé des affaires extérieures et de la défense; il est ensuite devenu commandant des Forces canadiennes en Europe, à Lahr, en Allemagne. Il a pris sa retraite des Forces armées avec le grade de major général. Il est membre de l'Ordre du Mérite militaire.

Il est entré à l'Office national des transports, en 1987, en tant que conseiller auprès du président pour la réorganisation de la Commission canadienne des transports qui allait devenir le nouvel Office. Par la suite, il a assumé le rôle de directeur général, Subventions au transport. En 1988, il est nommé vice-président directeur de la société European Helicopter Industries (Canada) Inc. pendant la période de définition du projet de l'hélicoptère EH 101 pour atterrissage sur navires.

M. Wightman est entré en fonction à Transports Canada le 4 juillet 1989, en tant que sous-ministre adjoint, aviation.

Aussi, M. Wightman se trouve sans aucun doute parmi les personnes les plus compétentes pour informer l'industrie en général du bilan des efforts de Transports Canada dans la gestion du système de transport aérien canadien.

Quoi de neuf ?

Le nouvel avion de lignes régional **Dornier 328** a été certifié en Europe par la «Joint Airworthiness Authorities (JAA). Conformément aux règles internes de la JAA, chacun des 14 pays européens membres se sont engagés à émettre à leur tour un document de certification. Le premier Dornier 328 a été livré le 21 octobre dernier au transporteur régional Suisse «Air Engiadina».

Depuis février 1993, **André Allard,** jadis associé dans l'esprit de tous à British Aerospace, est occupé plus que jamais avec son nouveau bureau de consultation en transport aérien: **ANDRAL TECHNOLOGIES**. Après moins d'un an d'existence, Andral Technologies et son président André Allard ont déjà reçu plusieurs mandats allant de l'analyse d'acquisition de petits transporteurs à l'analyse de projet de nolisement mettant en oeuvre des gros porteurs. Aussi, le président se dit très heureux de son sort et assume ses nouvelles fonctions avec grand enthousiasme.

À l'occasion de son dixième anniversaire, l'**Association professionnelle des T.E.A.** du Québec, organise un concours de photographie ouvert à tous. Contactez **Pierre Leboeuf**, directeur A.P.T.E.A.Q. Date limite de participation: 30 novembre 1993.

Le **Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)** fête son 25e anniversaire. Pour l'occasion, un banquet mémorable réunissant les finissants des 25 dernières années et le personnel du Centre et autres invités a eu lieu le 30 octobre dernier.

1341 Tour du Lac
C.P. 9
Lac-à-la-Tortue
(Québec) G0X 1L0

BEL AIR BLA INC LAURENTIEN AVIATION INC

Tél.: (819) 538-8623
Tél. sans frais: 1-800-567-7667
Fax (maintenance): (819) 538-3146
Fax (moteur): (819) 538-7384

Cessna

Alfred St-Onge
PRÉSIDENT

Bel Air agrandit sa gamme de services

Tout nouveau: Équilibrage dynamique de votre hélice sur l'avion même à l'aide d'instruments ultramodernes.

. Élimine 90 % de vibration sur votre avion
. Prolonge la vie de votre moteur et de ses accessoires
. Meilleure durée de vie et fiabilité de vos instruments radios
. Élimine beaucoup la fatigue du métal sur votre fuselage
. Sensation de douceur à l'intérieur de la cabine
. Assurance que votre hélice est bien balancée et que la course (« tracking ») de vos pales est symétrique.

TOUT SOUS LE MÊME TOIT

. Atelier moteur des plus modernes au Canada
. Plus de 300 cylindres complets en inventaire (Lycoming . Continental . Pratt)
. Expédition le jour même
. Dépositaire des pièces Cessna pour mono et multimoteurs
. Entretien complet sur roues ou flotteurs. C. de N.
. Réparations majeures sur la structure

Pour vous accueillir: Hydrobase - Pistes 16-34, 2 500' asphaltées - Piste 03-21, 3 000' asphaltées

Maintenance
M. Augustin Trépanier A + B

Atelier moteur
Yves Mongrain D

Fuselage
Michel Mongrain A + B

Pièces Cessna
Richard Lane

Pièces Moteur
John «Bill» Gardner

EUROCOPTER

Structure complexe pour maximiser le service

De la mise en commun des ressources d'Aérospatiale et de Deutsche Aerospace, naquit un géant de la construction aéronautique: **Eurocopter**. À sa première année, en 1992, Eurocopter, c'est déjà 10 900 employés, 10 518 hélicoptères vendus, plus de 100 centres de services à travers le monde pour desservir 7 440 aéronefs, 1 590 clients dans 125 pays et 33 millions d'heures de vol effectuées. Pour des raisons politiques, financières et administratives, ce nouveau conglomérat international s'est doté d'une structure fort complexe qui gagne toutefois à être connue.

Décentralisée sur une base fonctionnelle pour permettre le maintien d'une certaine identité nationale au niveau de la fabrication, tout en étant pourvue d'un réseau de commercialisation civile adapté aux réalités politico-géographiques mondiales, cette structure laisse néanmoins la vision stratégique d'Eurocopter à un noyau bien centralisé.

D'abord, les deux entreprises actionnaires, Aérospatiale et DASA, ont placé chacune une part de capital dans une société à portefeuille appelée **Eurocopter Holding**, société à la tête de laquelle on trouve M. Jean-François Bigay, Président du Directoire et Dr. Siegsried Sobotta, coprésident. Ensuite, pour fournir la direction stratégique au groupe, **Eurocopter Holding** s'associe financièrement avec **Aérospatiale** pour fonder **Eurocopter SA**, unité de commandement coprésidée par M. Jean-François Bigay et Dr. Siegsried Sobotta. Eurocopter SA à son tour est propriétaire de quatre sociétés opérationnelles organisées en fonction de la fabrication d'hélicoptères, de leur commercialisation et du service après-vente.

Eurocopter France, dont le siège social est à Marignane, fabrique les hélicoptères anciennement produits par Aérospatiale; aussi est-elle chargée directement de la distribution des pièces de rechange pour ses produits. **Eurocopter Deutschland**, à Munich, produit les hélicoptères et les pièces de la gamme autrefois connue sous la marque de commerce MBB. **Eurocopter International**, présidée par M. Jean Bernardet relève le défi de la commercialisation mondiale de tous les hélicoptères produits par Eurocopter. À ce titre, Eurocopter International vend des hélicoptères aux 14 filiales internationales détenues, en tout ou en parties, par **Eurocopter Participations**, présidée par M. Philippe Harache.

Par ailleurs, Eurocopter International vend les appareils Eurocopter sans intermédiaire dans les pays non desservis par une des filiales de Eurocopter Participations, ceux-ci incluent entre autres pays, la France et l'Allemagne.

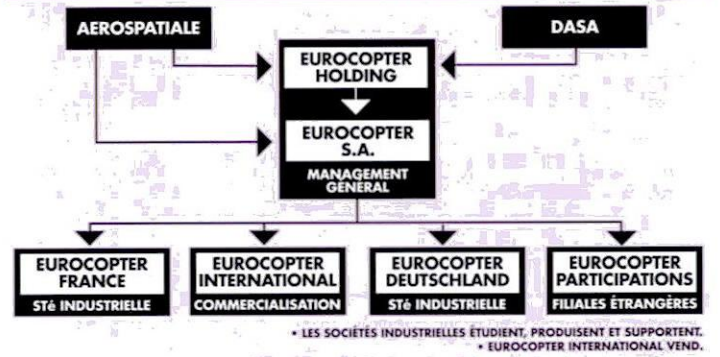
Dans l'organigramme de Eurocopter Participations, on distingue les 14 filiales y inclus Eurocopter Canada Ltée (ECL) dirigée par M. Willy Heidbüchel, vice-président sénior) ainsi que les principaux officiers de ce sous-groupe. En étudiant l'ensemble des organigrammes du groupe Eurocopter, on constate que certains cadres clés occupent de multiples fonctions. Ainsi, M. Jean-François Bigay, en plus d'être Président de Eurocopter Holding et coprésident de Eurocopter SA, est aussi Président du Directoire d'Eurocopter France et Président du Conseil de Eurocopter Participations; Dr. Siegsried Sobotta, cumule la coprésidence de Eurocopter SA, la présidence du Directoire de Eurocopter Deutchland et la vice-présidence du conseil d'administration d'Eurocopter Participations; M. Philippe Harache, en plus du poste de Président d'Eurocopter Participations, occupe aussi celui de chef de cabinet de M. Jean-François Bigay.

Plaçons aussi dans leur contexte hiérarchique quelques personnages bien connus des opérateurs canadiens des produits Eurocopter: M. Mike Lavoy est Vice-président, marketing ECL; M. Dominique Orbec, directeur des ventes civiles, Eurocopter International et notre compatriote canadien et québécois, M. Gaspar de Queiroz, est pour sa part chef des ventes d'aéronefs usagés pour le compte de Eurocopter International.

Ainsi, on constate que Eurocopter Canada Ltée achète ses hélicoptères de Eurocopter International qui se les procure, soit chez Eurocopter France ou chez Eurocopter Deutchland. Les pièces de rechange, elles, parviennent à ECL directement de Eurocopter France ou de Eurocopter Deutchland.

Par le truchement d'une structure complexe, stratégiquement centralisée et fonctionnellement décentralisée, le groupe Eurocopter vise un service des plus efficaces tout en étant des plus personnalisés.

STRUCTURE du GROUPE EUROCOPTER



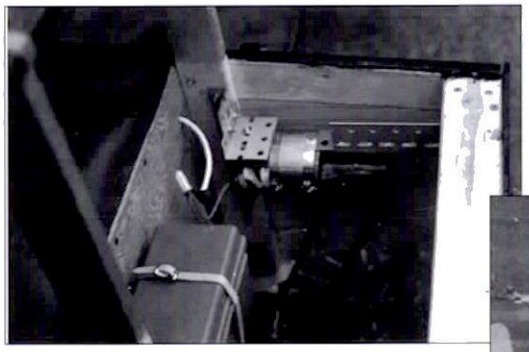
EUROCOPTER UN RÉSEAU INTERNATIONAL...

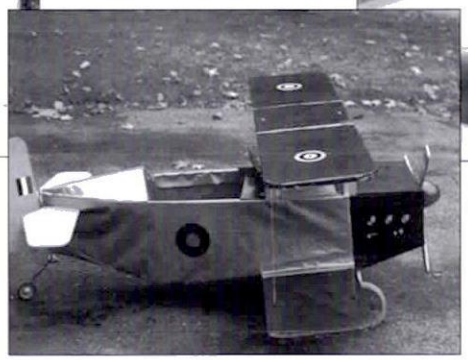
E.C.L. Canada	**H.S.L.** Royaume-Uni	**H.T.N.** Nigéria	**E.S.P.** Japon
A.E.C États-Unis	**E.I.B.** Belgique	**E.A.S.** Malaisie	**P.H.S.I.** Philippines
E.M.S.A. Mexique	**H.E.S.A** Espagne	**SAMAERO** Singapour	**E.I.P.** Australie
HELIBRAS E.D.B. Brésil	**K.H.L.** Turquie	**LANSAV** Afrique du Sud	

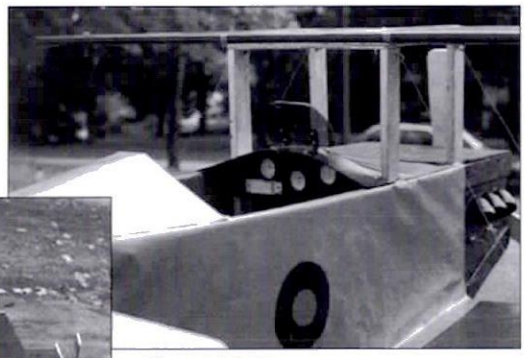
Laborie
R. LABORIE
Borescope rigide et flexible pour inspection

1960, boulevard Lapinière
Brossard (Québec) J4W 1L7
Tél.: 1 514 671-5901
Fax: 1 514 671-7182

QUEL EST CET OISEAU RARE?







Le directeur des membres associés de l'AQTA, Me Jean Fortin, a construit pour son fils Félix-Antoine, cette boîte à savon biplan désignée «BB Motts»

Plans disponibles pour pères courageux: Janvier 1994

Caractéristiques:

Envergure:	5 pieds ailes dépliées
Longueur:	6 pieds 2 pouces
Hauteur:	3 pieds
Propulsion:	électrique
Traction:	roue avant gauche entraînée par chaîne de bicyclette

AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE
Prolongement de la voie de circulation INDIA

Le prolongement de la voie de circulation «INDIA» sera amorcé dès cet automne. C'est ce qu'a annoncé Transports Canada dans un communiqué émis le 14 octobre dernier. Ce projet permettra de pallier au manque de terrain avec accès au côté piste tout en contribuant au développement économique du milieu aéroportuaire et de la région.

Durant la phase des travaux qui débuteront le 25 octobre 1993, et même après celle-ci, quelques changements relatifs à la circulation routière seront requis pour accéder aux terrains situés au sud de la voie de circulation «INDIA». En effet, la route actuelle, qui contourne le hangar abritant la compagnie Air Alliance, sera démantelée et l'accès devra s'effectuer, soit par l'ancienne route d'entrée de l'aéroport, soit par la route située en face des installations de la compagnie Conifair. Toute question concernant ce projet peut être adressée à madame Edith Boucher au (418) 640-2662.

PERFECAIR ET L'AÉROPORT DE MASCOUCHE FONT PEAU NEUVE

Perfecair et l'aéroport de Mascouche ont procédé à de multiples changements qui contribuent à élargir et à améliorer les services de chacun.

Ainsi, l'aéroport de Mascouche s'est offert une nouvelle voie de circulation pour accéder à la piste. De plus, les agrandissements de l'espace réservé au point fixe, de l'aire de trafic et du stationnement pour les voitures ont aussi été effectués.

De son côté, Perfecair a fait de multiples rénovations et a mis à la disposition des pilotes de passage un nouveau salon qui donne une vue, semble-t-il, incroyable. Aussi, **Perfecair** a fait récemment l'acquisition d'un simulateur de vol Frasca 142 tout neuf et d'un Seneca I tout équipé pour élargir son domaine de formation au pilotage. Selon M. Serge Rolland, directeur des opérations chez Perfecair, ces nouvelles acquisitions font de l'entreprise l'unité de formation la plus complète et la plus facile d'accès de la rive-nord de Montréal.

Dulude, Taylor Inc.

409 St-Dizier, Montréal, (Québec) H2Y 2Y1
Tél.: (514) 982-2424 Fax. (514) 982-0912

SPÉCIALISTES DE L'ASSURANCE AVIATION
• Étude • Analyse • Évaluation
• Placement • Gestion

Pour tout renseignement, vous n'avez qu'à communiquer directement avec le président, Guy Dulude ou son associé, Dave Taylor qui se feront un plaisir de vous aider.

NOLISEMENT GOUVERNEMENTAL
Changement complet des règles du jeu

Dorénavant, aucun ministère ou organisme public* soumis aux règlements d'approvisionnement n'est obligé de passer par le Service aérien gouvernemental (SAG) pour requérir les services d'un aéronef.

Selon un communiqué émis par l'AQTA au mois de septembre dernier, chaque ministère est responsable de ses propres appels d'offres et analyses de soumissions à condition de faire affaire avec un transporteur inscrit dans le fichier central.

Aussi, M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA conseille à chaque transporteur de vérifier l'exactitude de son inscription au fichier (toujours géré par le SAG) ajoutant que «chaque transporteur devrait faire connaître ses services à tous ses clients gouvernementaux potentiels (marketing oblige)».

Les nouveaux règlements concernant le choix d'un transporteur sont les suivants:

1. Pour les achats de moins de 5 000 $, le ministère ou organisme public est libre de choisir le fournisseur de son choix (sans appel d'offres) parmi ceux inscrits au fichier pour les services requis jusqu'à concurrence de 10 000 $ d'achats totaux dans une même année. Au-delà de 10 000 $ d'achats avec le même transporteur sans recours à l'appel d'offres, le ministère ou organisme public en question doit justifier son choix auprès du Conseil du trésor;

2. Pour les achats d'une valeur entre 5 000 $ et 10 000 $, le ministère ou organisme public peut faire affaire avec un transporteur dont le nom est fourni de façon aléatoire par l'ordinateur du fichier central ou procéder par appel d'offres auprès de trois transporteurs de son choix qui figurent dans le fichier central pour les services requis;

3. Pour les achats d'une valeur entre 10 000 $ et 50 000 $, le ministère ou organisme public procède par appel d'offres auprès de tous les fournisseurs figurant dans le fichier central offrant les services requis dans la région où les travaux seront effectués;

4. Pour les achats de plus de 50 000 $, le ministère ou organisme public procède par appel d'offres auprès de tous les fournisseurs, à la grandeur du Québec, inscrits au fichier pour les services requis.

Le communiqué de l'AQTA poursuit en soulignant que pour un contrat donné, un fournisseur ayant plus d'une place d'affaires dans la région visée ne sera sélectionné qu'une fois. Enfin, il précise que lorsqu'il s'agit d'un contrat de moins de 50 000 $ devant être exécuté dans les sous-régions de l'administration régionale Kativik, du territoire conventionné et du territoire formé par les municipalités de Blanc-Sablon, Bonne Espérance et Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, le ministère ou organisme public peut négocier de gré à gré (sans appel d'offres) avec une corporation autochtone, un conseil de bandes ou un fournisseur sur place.

** Les organismes publics ayant une vocation commerciale sont, en général, libérés de ces contraintes réglementaires.*

AERO STRUCTURE ENR

Propriétaires: KEN WOOD & GUY HÉROUX

Un nouveau centre de service à l'aéroport municipal de Lachute offrant un service professionnel par un personnel qualifié avec plus de 14 années d'expérience pour tous vos besoins dans l'aviation.

- Approbation de Transports Canada
- Entretien général
- Inspection annuelle
- Service sur roues et flotteurs
- Importation
- Réparation majeure
- Modification
- Peinture et finition
- Centre de pièces et services ultra-léger Challenger

A new FBO at the Lachute Municipal Airport for all your aviation needs offering professionnal desvice by qualified personnel with over 14 years experience.

- Transport Canada approved
- Routine maintenance
- Annual inspection
- Land and seaplane service
- Importation
- Major repair
- Modification
- Painting and re-finishing
- Challenger Ulta-Light Parts and Service Center

AERO STRUCTURE ENR. • 440, boulevard Aéroparc, lot n° 4 • Lachute (Québec) • J8H 3R8
Téléphone: 514 562-0670 • Télécopieur: 514 562-0676
SE4 • COM 123.0 • N 45° 28' W74° 22'

UN CONGRES RÉUSSI POUR LES GENS DE L'AIR

L'Association des Gens de l'Air du Québec (AGAQ) a tenu le 23 octobre dernier à Québec son 18e Congrès annuel. Les organisateurs se sont dit très satisfaits de la participation des membres. Les jeunes pilotes et autres professionnels de l'aviation y étaient majoritairement représentés. Pour Mme Barbara Bernier, directrice du BPA, cette présence de la jeune main-d'oeuvre en plus grand nombre cette année est très positive puisqu'il s'agit d'une relève qui semble être prête à se prendre en main et à s'engager pour l'Association.

Rappelons que cette Association a pour but de regrouper les gens qui oeuvrent dans l'aviation civile, soit les pilotes, les mécaniciens, les spécialistes de vol et de météo, les contrôleurs de la circulation aérienne etc. et de promouvoir les intérêts professionnels de ses membres.

De l'emploi et un directeur général

Deux priorités majeures sont ressorties des nombreux échanges de la journée: trouver de l'emploi à la main-d'oeuvre et obtenir les moyens d'engager un directeur général afin de s'occuper à temps plein des francophones en aviation. C'est donc ce qui occupera principalement l'Association et son Bureau de placement en Aviation, le BPA, dans les mois à venir.

Pour l'année en cours qui se terminera en décembre, le BPA a placé 120 personnes en aviation, tous métiers compris. C'est un peu plus que le nombre placé l'an dernier. Pour Mme Isabelle Arthur du BPA, il s'agit d'une excellente performance. D'autant plus que selon les statistiques du ministère de l'Emploi et de l'Immigration, il en coûterait 40,000 $ par emploi trouvé par ce ministère alors que le BPA arrive à en faire autant pour 400 $ par emploi.

Dîner-causerie
Brian Jenner parle de réglementation et d'emplois

M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, était invité comme conférencier du dîner-causerie pour faire part aux congressistes de sa vision d'un environnement réglementaire propice à la sécurité et au développement du transport aérien et des perspectives d'emplois envisageables dans un avenir à court terme.

À ce sujet, M. Jenner a fait remarquer que le Québec détenait 50% de plus d'hélicoptères et 10% de plus d'avions commerciaux que l'Ontario, ce qui s'explique, selon lui, par la différence de stratégie des deux provinces dans la production de l'électricité. Par sa politique de développement de l'énergie hydraulique plutôt que nucléaire, le Québec a dû mettre en place une importante infrastructure de services en transport aérien pour desservir le Grand Nord québécois. Aussi, en conclut-il que: «qui souhaite plus d'emplois en transport aérien, doit souhaiter, voire exiger, le démarrage de projets tels celui de Grande Baleine».

L'exposé de M. Jenner a semblé intéresser grandement les quelque 80 convives composés en grande partie de pilotes professionnels dont plusieurs en quête d'emplois.

Jean Fournier se mérite le prix «Roger Demers»

De gauche à droite:
MM. Michel Doyon et Gaston Audy, ex-prés. - AGAQ, M. Jean Fournier, récipiendaire et son épouse, Mme Lucille Fournier et M. René Dacier, prés. de l'AGAP.

Le prix honorifique Roger Demers a été décerné à M. Jean Fournier, président - fondateur d'Air Satellite pour l'ensemble de sa carrière qui fut marquante pour le développement des intérêts collectifs dans tous les domaines reliés à l'aéronautique.

Ce prix, remis annuellement depuis 1981 sous le patronyme du président-fondateur des Gens de l'Air, s'inspire de l'acharnement et de la ténacité manifestés pour défendre les droits des francophones au sein de l'aéronautique. De plus, il reconnaît les efforts faits par le récipiendaire pour stimuler l'industrie du transport aérien.

Le prix Bilcom va à Yvan-Miville Des Chênes

De gauche à droite:
M. Victor Dupéré, Transports Canada, Mme Carmen Tardif et son époux, M. Yvan-Miville Des Chênes, récipiendaire, Mme Suzanne Duplessis, représentante de Mme Monique Landry, secrétariat d'État.

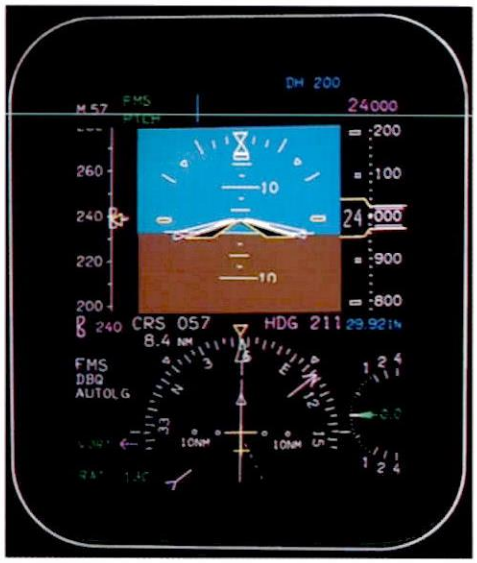
Les nombreuses années de compétents services donnés en français par M. Yvan-Miville Des Chênes en tant que contrôleur surveillant, circulation aérienne de Transports Canada, lui ont mérité le Prix Bilcom 1993.

Chaque année, depuis 1984, un(e) professionnel(le) de l'aéronautique qui, de commune renommée, s'illustre dans l'exercice de son métier en utilisant le français partout où il peut le faire, qui aide et motive ses collègues à l'utiliser également, se voit attribuer le prix Bilcom. L'anagramme Bilcom provient des notions de bilinguisme et de communication.

BELL HELICOPTER
TEXTRON

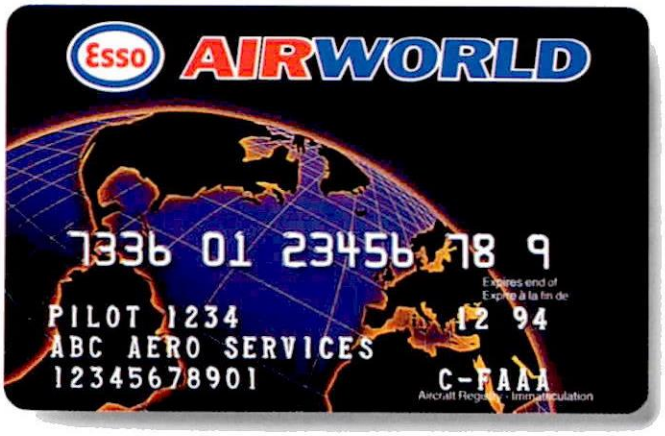
vous invite à voler avec son nouveau modèle
BELL 206L4
et à visiter son kiosque à la salle d'exposition de l'hôtel Loews Le Concorde de Québec dans le cadre du 18e Congrès annuel de l'AQTA, les 17 et 18 novembre prochain.
FAITES VOTRE TOUR DE BELL!
Contactez M. Dennis Lacroix ou Mme Vicki Stuart au 514-437-2729

Cet instrument est à la fine pointe de la technologie aéronautique.



Grâce aux techniques de numérisation, cet écran de vol principal combine plusieurs informations critiques de façon à augmenter l'efficacité du pilote.

Cette carte aussi.



La nouvelle carte Esso Airworld augmente votre productivité en vous fournissant des rapports de gestion détaillés par pilote, par aéronef ou les deux.

Comme l'écran ci-dessus, la carte Esso Airworld est un instrument qui fait le travail de plusieurs. À présent, une carte vous permet à elle seule d'effectuer et de suivre toutes vos dépenses aviation, des achats de carburant aux fournitures de pilote, partout où vous la présentez.

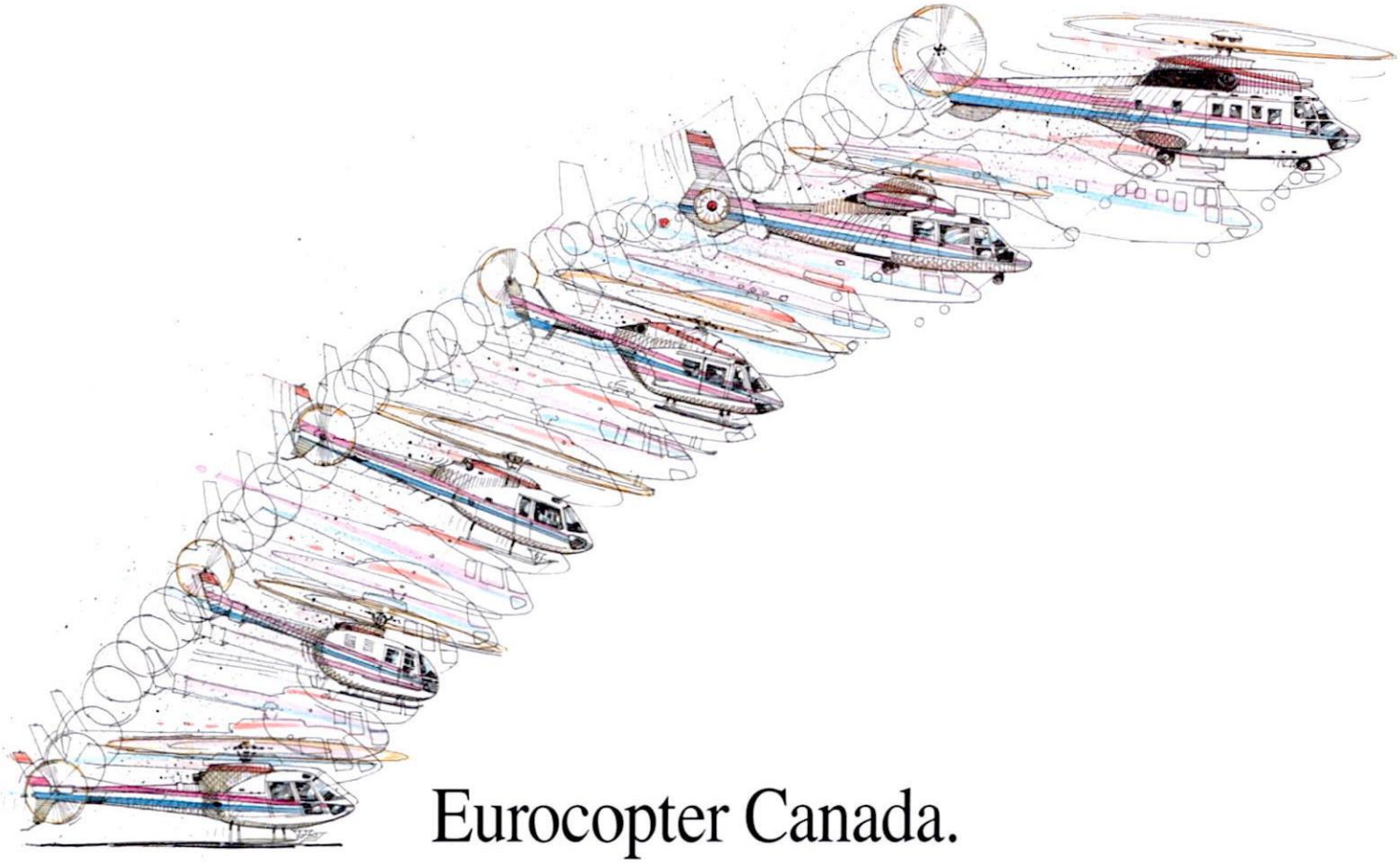
La carte Airworld est votre passeport pour l'obtention de produits et services Esso de qualité dans plus de 785 stations aviation Esso, Exxon et Avitat du monde entier. C'est également un outil de gestion d'avant-garde qui produit, pour vous, des comptes rendus détaillant vos achats par pilote, par appareil ou les deux, sur une base mensuelle avec le cumul pour l'année.

Si vous cherchez un moyen plus rapide et plus pratique pour avitailler vos appareils tout en contrôlant vos coûts, procurez-vous l'instrument aviation le plus perfectionné dont nous disposons. Procurez-vous la carte Airworld.

Prenez une formule de demande lors de votre prochaine visite à une station aviation Esso ou appelez-nous au 1 800 326-2554.

Esso
L'Impériale

UN MONDE DE DIFFÉRENCE.



Eurocopter Canada.
L'esprit de service.

En créant Eurocopter Canada, nous avons pris un engagement envers nos clients: être dans l'industrie de l'hélicoptère l'entreprise de pointe offrant la meilleure organisation en matière de services.

Notre but est d'anticiper plus que de réagir. Il est d'innover et non de simplement redessiner. Il est de créer de nouvelles bases et non de suivre la trace des autres.

Un nombre impressionnant de records mondiaux et de premières technologiques — le Fenestron, rotor anti-couple caréné, le rotor Starflex exploitant au maximum les propriétés élastiques des matériaux composites, le rotor rigide non articulé "système Bölkow" — confèrent aujourd'hui à Eurocopter les compétences et le savoir-faire d'un leader mondial.

Avec sept familles d'hélicoptères, déclinés en 12 versions, Eurocopter propose aujourd'hui la gamme la plus étendue au monde. Du monomoteur léger de 2 tonnes au bimoteur de la classe des 10 tonnes, cette gamme unique répond aux exigences des missions les plus variées.

Chez Eurocopter Canada, nous privilégions le service pour anticiper les attentes de nos clients.

C'est ce nouvel esprit de service qui nous définit :

Un constructeur totalement dévoué à ses clients et à leurs appareils.

eurocopter canada

Tél.: 1 (800) 267-4999 Fax: (416) 871-3320

© 1992 Eurocopter Canada