LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 12 • AOÛT 1994

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR AeroTaxi

COURRIER DE LA DIRECTION

LES ERREURS DU POUVOIR

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 12

4
Éditorial

5
Le SAG vers un véritable rôle public
Bonnes nouvelles chez Air Canada et Canadien International

6
Le 600, 6e Avenue

Portrait d'un transporteur Aerotaxi 13

18, 20, 24, 25, 26
Quoi de neuf?

19 Et de 1000 pour Bell Helicopter

21
Le bureau météo de St-Hubert reste ouvert
Avions sans frontières en deuil
Un Canso pour le Musée de l'aviation du Québec
Vingt-cinq A-319 pour Air Canada

22
Conifair en Croatie

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

Collaborateurs:
Carmen Faucher, Lise Gauthier, Pierre-Jude Poulin

Montage et Séparation des couleurs:
Point de Trame inc.

Impression:
Imprimerie Canada inc.

Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
Tél: (418) 871-4635
Fax: (418) 871-8189

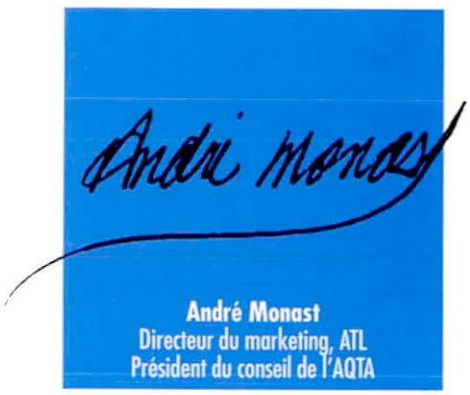
Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec - ISSN 0832-6371
«Société canadienne des postes - Envoi de publications canadiennes - Contrat de vente No 187739»

NOTRE COUVERTURE
Claude Michaud, président d'Aerotaxi

PHOTO Vincent Drolet

ÉDITORIAL

UNE NOBLE DÉMARCHE



André Monast
Directeur du marketing, ATL
Président du conseil de l'AQTA

Le moins qu'on puisse dire de nos jours, c'est que nous vivons à l'ère du changement. En général, l'industrie du transport aérien et de l'aviation générale s'adapte plutôt bien et même profite des opportunités créées par cette époque de mutation. Cependant, nous étions loin de nous douter que ce vent de changement toucherait aussi l'administration publique.

Qui aurait dit, il y a quelques années seulement, que Transports Canada mettrait en place un processus de véritable consultation. Pourtant le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a bel et bien pris naissance en mai 1993. C'est une entreprise conjointe du gouvernement et du milieu de l'aviation à laquelle participent un grand nombre d'organismes de l'extérieur et de l'intérieur de Transports Canada. Parmi ceux-ci, on trouve des organisations patronales et syndicales, des fabricants, des associations professionnelles et amateurs, ainsi que des représentants de divers services internes de Transports Canada; tous choisis parce que, ensemble, ils représentent le point de vue global du milieu de l'aviation.

Suite au dernier congrès de l'AQTA, le magazine *Aviation et Pilote* qualifiait les discussions entre Transports Canada et l'industrie de «LEÇON DE DÉMOCRATIE» et de «vrai dialogue entre fonctionnaires et administrés». Si ces journalistes voyaient le fonctionnement du CCRAC, ils ne parleraient plus d'une simple leçon mais certes d'un cours magistral de démocratie et d'une noble démarche entre fonctionnaires et administrés qui les élève au titre de partenaires à part égale.

Malgré la charge de travail énorme que cela représente, l'AQTA participe activement à tous les comités et groupes de travail du CCRAC. Grâce à la participation de la direction et de plusieurs membres qui se sont déplacés à Ottawa, l'AQTA poursuit de plus belle sa mission de défendre les intérêts des transporteurs du Québec. La quantité et surtout la qualité de ses interventions raffermit sa crédibilité autant auprès de Transports Canada qu'auprès des autres représentants du milieu de l'aviation canadienne.

Transports Canada innove aussi par les moyens utilisés pour communiquer avec le milieu aéronautique dans le cadre du CCRAC. En plus d'utiliser les moyens traditionnels, il a mis sur pied un babillard électronique. À l'aide d'un ordinateur muni d'un modem, vous pouvez consulter l'horaire des réunions passées et futures, les dossiers traités, le compte rendu des réunions ainsi que toutes les informations et opinions pertinentes au CCRAC. Vous pouvez même communiquer vos observations et vos idées aux membres du comité consultatif et à d'autres intervenants qui comme vous utilisent ce service gratuit.

D'ailleurs, comme membres de l'AQTA, nous avons tous la responsabilité d'être renseignés sur le déroulement des consultations du CCRAC et de communiquer nos positions à l'Association pour l'aider à bien articuler ses interventions. Dans la mesure du possible, nous devons aussi participer à des réunions du CCRAC pour donner un appui technique à la direction.

Même à l'ère du changement, ce n'est pas à tous les jours qu'on réécrit l'ensemble des lois qui nous gouverne. Et n'oubliez surtout pas qu'encore aujourd'hui, en démocratie, les absents ont toujours tort.

QUOI DE NEUF ?

Par Jean Roy

Canadair fête cette année ses **50 ans,** et en grandes pompes. Le 11 juin, 25 000 employés, parents et amis du tout Bombardier, se sont rendus à la journée portes ouvertes organisée pour l'occasion. En exposition statique, 25 appareils, anciens et nouveaux, fabriqués par Canadair au cours des ans, ont suscité l'admiration des visiteurs. En décembre, Bombardier procédera au lancement d'un livre commémoratif, abondamment illustré, relatant l'extraordinaire histoire de la société.

Perfecair offre une carte privilège à l'intention de sa clientèle. Moyennant une cotisation annuelle de 100 $, élèves, pilotes et propriétaires d'avions ont droit à une gamme de rabais intéressants sur les appareils, le simulateur, l'essence, l'entretien, les cours et les fournitures.

Le premier CitationJet au Canada a été livré à **Innotech-Execaire** lors du dernier congrès de la CBAA, qui se tenait à Toronto à la mi-mai. «Après nous être surtout concentrés sur le marché des appareils de grande et de moyenne taille, nous revenons à celui du petit jet d'affaires» raconte **François Chaurette**, directeur du développement des affaires. Avis aux intéressés, l'appareil est à vendre. Le cas échéant, Innotech-Execaire, qui désire prendre de l'expansion dans les services de gestion, s'en procurera un autre, à vendre aussi, puis un autre...

Chantal S. Laurin, une diplômée de l'Université de Montréal et des HEC, a été nommée directrice générale de l'**Aéroport de Dorval. Yves Provencher**, diplômé en génie industriel de l'Ecole Polytechnique, assume la même fonction à **Mirabel**. Ils sont tous deux en poste depuis le 13 juin.

Des travaux sont présentement en cours à **l'aéroport de Val d'Or**. Ceux-ci consistent principalement au recouvrement de la piste 18-36 en béton bitumineux sur toute sa longueur (3 048 m x 60 m). On en profitera aussi pour faire la préparation de la surface, la correction des surfaces nivelées, le marquage, l'ajustement en hauteur des feux de piste et les corrections au drainage. L'aéroport de Val d'Or accueille annuellement plus de 90000 passagers et traite plus de 20000 atterrissages et décollages.

Le **Complexe touristique la Dam-en-terre** était en nomination lors du Gala des Grands prix du tourisme québécois qui fut télédiffusé le 6 mai dernier. Désigné «modèle de l'excellente touristique» à plusieurs reprises, le **Complexe touristique la Dam-en-terre** est bien connu des membres de l'AQTA puisqu'il offre généreusement depuis des années un forfait week-end pour deux personnes en prix de présence au Congrès annuel de l'Association. **Roger Buisson**, gestionnaire au Centre de contrôle de Montréal s'était mérité ce magnifique forfait l'an dernier.

Aviall a un nouveau directeur en la personne de **Randy Raes.** M. Raes remplace Greg Mant qui a quitté la compagnie au printemps dernier.

Chez **Laurentide**, aviation récréative et aviation professionnelle font bon ménage. Ainsi, l'école des Cèdres a conclu une entente avec la Commission scolaire Crie afin de former six pilotes de nationalité Crie pour la société **Air Creebec**. La compagnie désire en effet embaucher de plus en plus de personnel autochtone pour ses opérations nordiques.

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

BEL AIR BLA INC. LAURENTIENNE 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: dédiée à l'aviation depuis 1965

Atelier approuvé par TC depuis 1991.
O.M.A. 43-91
Assurance-responsabilité de 1 million sur les pièces et le service.

SERVICES OFFERTS

Dépositaire des pièces Cessna à des prix défiant la compétition.
Dépositaire: Edo - Wipline - Sportsman - R/Stol. Art. Extension Wing - Baron
Entretien complet de votre avion incluant poids et centrage C. de N.
Réparations majeures ou modifications d'avion.
Inspection par ressuage et magnétoscopie.
Équilibrage dynamique de votre hélice.
Atelier moteur des plus modernes à prix compétitifs appuyés d'un excellent service après vente.
Gamme complète de cylindres et d'accessoires expédiés le jour même.

TOUT NOUVEAU

S.T.A. pour rallonger des tuyaux d'échappement sur Cessna 206.
Sur Cessna 180 et 185, installation d'un ensemble de rallonges d'ailes pour un décollage plus court, un taux de montée accrue, une vitesse de décrochage abaissée et une meilleure réponse des ailerons à basse vitesse.
Augmentation du G.W. à 2950 sur Cessna 180 1963 et antérieures, et à 3190 sur Cessna 180 à partir de 1973.

Maintenance et fuselage
Michel Mongrain

Moteurs
Yves Mongrain

Pièces Cessna
Richard Lane

LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL ÉVOLUE VERS UN VÉRITABLE RÔLE PUBLIC

Lors d'une rencontre avec le conseil de l'AQTA, M. Jean Leclerc, ministre délégué aux Services gouvernementaux, a confirmé que le SAG s'orientait vers l'abandon du transport général (transport des biens et des personnes). Dans cet esprit, il a assuré que le Sherpa ne sera pas remplacé, que le Cheyenne 400 sera vendu et que le contrat de location du Navajo ne sera pas renouvelé.

Heureux de cette tournure des événements, le président et chef de la direction de l'AQTA, M. Brian Jenner a tenu à tempérer les élans d'optimisme que pourrait provoquer la nouvelle: «On n'en demandait pas autant! On n'aura pas autant que ça non plus. En effet, depuis plusieurs années l'AQTA préconisait une rationalisation des activités du SAG mais en fin de compte, ce sont les problèmes budgétaires du gouvernement qui en auront eu raison. En outre, ces mêmes contraintes budgétaires empêcheront le secteur privé de profiter pleinement des retombées de l'évolution du SAG. Toutefois, l'un dans l'autre, la nouvelle politique du gouvernement devrait être salutaire pour les affaires aériennes au Québec.»

Pour sa part, M. Gaston Couillard, directeur général des services au Conseil du trésor et responsable du SAG, a précisé que dans le secteur de l'extinction des feux, la flotte du SAG est passée de 23 à 16 appareils et pourrait, à long terme, être réduite à 10 avions-citernes. Quant aux hélicoptères, on prévoit passer de 8 monomoteurs à 4 bimoteurs utilisés exclusivement pour les activités de la Sûreté du Québec. Dans l'ensemble, on parle d'une réduction de 38 à 26 aéronefs à ce jour et éventuellement à 17 appareils en 1999 en incluant ceux affectés au transport général, soit un Challenger 601A et deux F-27. Et encore, M. Jenner fait remarquer que les F-27 n'auront pas la vie éternelle non plus.

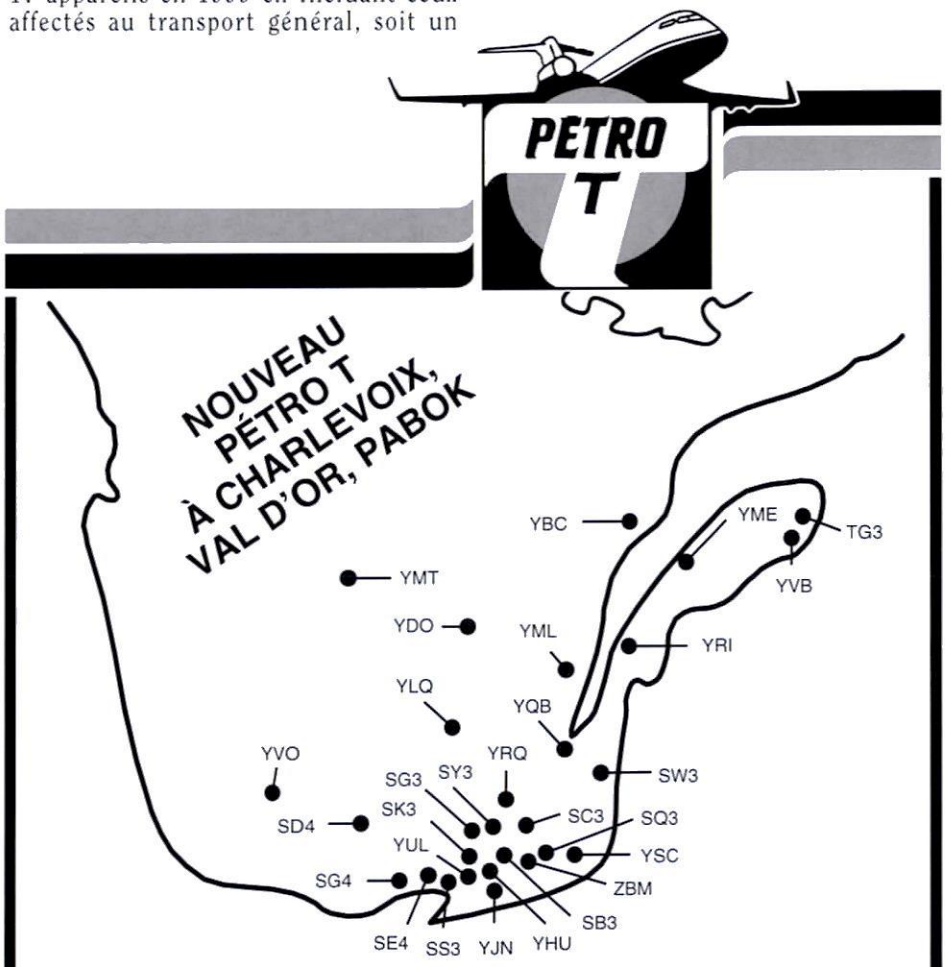
Entre temps, l'AQTA travaillera étroitement avec la direction du SAG pour développer un système de transport aérien intégré offrant aux Québécois le meilleur service possible au plus bas coût possible tout en laissant à chacun la place qui lui revient.

BONNES NOUVELLES CHEZ AIR CANADA ET CANADIEN INTERNATIONAL

Changement radical avec l'an dernier, la plupart des nouvelles concernant Air Canada et Canadien International depuis le début de 1994 ont été bonnes. Le litige autour de Gemini est terminé et l'entente PWA/Canadien avec American/Sabre est bouclée. Air Canada a créé son propre service informatisé de réservations, Galileo Canada Inc., affilié à Galileo International, et a confié la gestion de ses services informatiques à IBM Canada.

Par ailleurs, Canadien International a annoncé son retour à Beijing et Shanghai alors qu'Air Canada a lancé son service sur Séoul, conclu une entente avec British Midland Airways, et s'apprête à desservir Osaka en septembre, dès l'ouverture du nouvel aéroport de Kansai.

Enfin, toutes deux ont affiché des améliorations à leurs états financiers et semblent déterminées à mettre fin au contentieux qui les oppose pour concentrer leurs énergies sur ce qu'elles font le mieux: transporter des passagers.



Au service de l'industrie du Transport Aérien au Québec:
Serving the Quebec Air Transport Industry from bases at:

Baie-Comeau YBC
Beloeil SB3
Bonaventure YVB
Bromont ZBM
Charlevoix YML
Chibougamau YMT
Dolbeau YDO
Dorval YUL
Drummondville SC3
Joliette SG3
La Tuque YLQ
Lachute SE4
Les Cèdres SS3
Mascouche SK3
Matane YME
Mont-Laurier SD4
Pabok TG3
Québec YQB
Rivière-du-Loup YRI
Sherbrooke YSC
Sorel SY3
St-André-Avellin SG4
St-Georges-de-Beauce SW3
St-Hubert YHU
St-Jean-sur-Richelieu YJN
Trois-Rivières YRQ
Valcourt SQ3
Val d'Or YV0

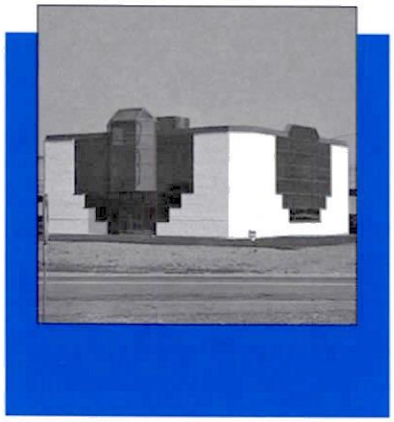
PÉTRO T division Aviation Inc.

1000, boul. Lemire C.P. 428 Drummondville, Qc. J2B 8G6
TÉL.: (819) 474-2626 FAX: (819) 477-9393

CONSEIL D'ADMINISTRATION

La plus récente réunion du conseil d'administration de l'AQTA a eu lieu le 17 mai dernier. Parmi les points à l'ordre du jour, le compte rendu des nombreuses activités de la direction de l'AQTA occupa une partie importante de la réunion. En effet, avec la quantité impressionnante de comités et de consultations auxquels l'Association a pris part, il devient vite fort complexe d'en faire le tour.

Juste pour donner un aperçu, l'AQTA, par l'entremise de son président et chef de la direction, M. Brian Jenner avec l'assistance de plusieurs membres dévoués à l'industrie du transport aérien, participent présentement à plus de 21 groupes de travail et comités, soit: à 3 comités techniques et à 5 groupes de travail du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC); aux 3 comités de l'AQTA (navigabilité, ATC et aéroport), à 5 groupes de travail sur les Projets de mise en oeuvre de la Commission Dryden, au Comité sur l'accessibilité de l'équipement de l'Office national des transports, à la consultation sur la commercialisation du SNA, au Comité directeur du Projet de revue de l'aviation de loisir, au Comité de gestion du bruit des Aéroports de Montréal (ADM), aux consultations sur le Projet d'harmonisation internationale de la réglementation aérienne et aux réunions pour former le Comité sur la révision du *Règlement sur la santé et sécurité au travail (aéronefs)*.



Le tout s'ajoute évidemment aux dossiers courants: application de la réglementation par Transports Canada, interventions ponctuelles auprès des transporteurs et de TC, taxes, assurance collective et travail de «lobbying» nécessaire au succès même de l'Association.

Après la revue des activités, le conseil s'est attardé à préparer la rencontre qui avait lieu dans l'après-midi avec le ministre délégué aux Services gouvernementaux et vice-président du Conseil du trésor, M. Jean Leclerc. Il devait être question de la nouvelle mission du SAG, de la politique des prix, du coût du Sherpa, de la subvention de l'AQTA et du terminal de Québec. Selon M. André Monast, président du conseil, la chose la plus positive qui ait ressortie de cette rencontre est la confirmation du ministre de son désir de rationaliser au maximum la flotte du Service aérien gouvernemental. (Voir l'article: «*Le SAG vers un véritable rôle public*».)

ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

LES ÉCOLES DE PILOTAGE DISCUTENT AVIATION DE LOISIR

Le 5 avril 1994, l'AQTA a convoqué les écoles de pilotage pour qu'elles partagent leur point de vue sur le vol récréatif. Toutes étant extrêmement concernées par le sujet, elles ont participé en grand nombre et avec intérêt à cette rencontre. M. Brian Jenner et M. André Monast, faisant équipe avec M. Pierre Rivest dont l'Association a retenu les services comme conseiller pour participer au Comité directeur du projet de revue de l'aviation de loisir, ont recueilli les commentaires des écoles et se sont inspirés de leurs besoins et de leur expérience pour préparer un document de travail devant être présenté au Comité.

Malgré que les solutions diffèrent quelque peu selon les écoles, une chose est certaine; toutes s'accordent à dire qu'il faut créer un moyen de rendre la licence de pilote privé plus accessible. Ainsi, on croit qu'il serait tout à fait raisonnable et sécuritaire qu'une licence dite «récréative» puisse être obtenue après 25 heures d'entraînement et qu'elle permette de voler solo sans supervision avec un passager dans un rayon de 25 milles de l'aéroport.

VISITE DE LUCIEN BOUCHARD

De gauche à droite: M. Michel Guimond, député de Beauport; M. Valois Malenfant, prés., Ch. de commerce de Sainte-Foy, M. Michel Leblanc, prés. et chef de la dir., Transport aérien Royal, M. René Dacier, prés., AGAQ, M. Gilles Dagenais, dir. gén. Inter-Canadien et vice-prés., CAIL; M. Lucien Bouchard, chef de l'opposition officielle; M. Brian Jenner, prés. et chef de la dir., AQTA; M. Robert Perrault, prés. dir. gén., Air Alliance; M. André Monast, prés. du conseil, AQTA; M. Jean-Pierre Duchesne, prés., TransportAir; M. Philippe Paré, député de Louis-Hébert.

Le 27 mai 1994, le 600, 6e Avenue a accueilli le chef de l'opposition officielle à la Chambre des communes du Canada, M. Lucien Bouchard. Ce dernier était accompagné des députés de la région de Québec, MM. Michel Guimond et Philippe Paré, tous deux fortement engagés dans la lutte pour le développement de l'aéroport de Québec et de l'ensemble des infrastructures de transport aérien, et contre la fermeture de l'unité de contrôle terminal de l'aéroport de Québec. Les utilisateurs des services aéroportuaires, surtout de ceux de Québec, avaient aussi été invités à ce dîner-rencontre dont le contenu a cependant largement débordé le cadre des dossiers de la «Vielle Capitale».

Courtois et chaleureux, M. Bouchard a écouté avec attention les invités présents. La rencontre a ainsi permis au chef de l'opposition officielle et à l'Association de se présenter mutuellement et d'échanger des idées fort intéressantes dans une atmosphère cordiale et détendue.

Pour sa part, M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA, a apprécié le fait que M. Bouchard ait trouvé une place à son horaire pour rencontrer et entendre les représentants de l'AQTA puisque le ministre des Transports, M. Doug Young, qui, lui, avait été invité il y a plus de huit mois, a récemment décliné l'invitation de l'Association. Il avait, semble-t-il, été beaucoup trop occupé depuis sa nomination pour une telle rencontre et il le serait encore tout autant dans les mois à venir. (Voir *Courrier de la direction*)

DÉJEUNER D'AFFAIRES DES ENTREPRENEURS EN TRANSPORT PAR HÉLICOPTÈRE

Commandité par Bell Helicopter Textron.

Encore un autre intéressant et succulent déjeuner d'affaires a eu lieu au château fort de l'AQTA. Comme c'est presque toujours le cas avec les opérateurs d'hélicoptère, la rencontre a été aussi joviale qu'enrichissante.

De gauche à droite: M. Mike Dorval, dir. opérations Hélicoptères Nordic; M. Wilfrid Hamel, prés. Héli-Max; M. Brian Jenner, prés. et chef de la dir. AQTA; M. Dennis Lacroix, dir. marketing Bell Helicopter Textron; M. José Tito, prés. Héli Express; M. Francis Otis, prés. Héli-Manicouagan; M. Pierre Fiset, prés. Essor Helicoptères; Tony Miguel, v.-p. marketing Hélicoptères Viking; M. Bertrand Perron, prés. Hélicoptères Abitibi; M. Jean-Pierre Fuchs, prés., chef des opérations Héli Forex.

LES COMITÉS DE L'AQTA TOUJOURS AUSSI ACTIFS

Les différents comités mis sur pied par l'AQTA continuent sans relâche à travailler à l'amélioration des conditions d'exploitation des transporteurs aériens. Ainsi, depuis le dernier compte rendu de CIRCUL'AIR, le Comité de navigabilité s'est réuni les 28 et 29 mars, le Comité aéroport, le 24 mai et le Comité ATC, le 9 juin. (Voir la section *Réglementation*)

LE CCRAC: UN PROCESSUS EXIGEANT MAIS DES PLUS PRODUCTIFS

Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) est véritablement une table de concertation où l'industrie et Transports Canada travaillent ensemble pour créer un régime réglementaire propice au développement du transport aérien tout en offrant les balises nécessaires à la sécurité du public. Pour la direction de l'AQTA, ça signifie beaucoup de temps, de disponibilité et de discussions.

Au-delà de la qualité du processus, ce qui, à court terme, rend le CCRAC aussi utile qu'accaparant, c'est la décision de Transports Canada d'utiliser ce forum pour réviser la totalité des règlements de l'air ainsi que toutes les normes s'y rattachant. Selon M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA: «Ça nous donne l'occasion de nous rattraper, d'intervenir dans tous les dossiers qui nous ont échappé pendant ce temps où on n'était pas encore suffisamment organisé pour défendre comme on aurait voulu les intérêts des transporteurs aériens québécois. Par contre, une fois la révision de la réglementation terminée, le processus aura certainement autant de valeur mais occupera beaucoup moins de temps sur une base annuelle. En effet, seules les modifications aux règlements seront à l'ordre du jour.»

Aussi, plusieurs membres ont été mis à contribution pour assurer une représentation de l'industrie québécoise à chacun des comités et groupes de travail du CCRAC et ils sont nombreux. Trois des six comités techniques du CCRAC fonctionnent déjà pleinement mais seuls les comités VII et V retiendront ici notre attention.

COMITÉ TECHNIQUE VII - USADAC

Utilisation d'un aéronef dans le cadre d'un service aérien commercial

Ce comité a été le premier sur pied et se réunit déjà depuis septembre 1993. Le contenu réglementaire inclus dans cette partie étant assez considérable, des groupes de travail ont été créés pour permettre d'approfondir certains sujets. Parmi ceux-ci, l'éternelle question des limites d'heures de vol et de temps en devoir a refait surface et il a été décidé de revoir, encore une fois, tous les règlements qui lui sont pertinents.

Temps en devoir et heures de vol des pilotes

Ce groupe a été divisé en deux: un pour les petits avions et les hélicoptères (groupe 1) et l'autre pour les gros aéronefs (groupe 2). Dans les deux cas, la délégation de l'AQTA est impressionnante. En effet, plusieurs membres participent aux groupes de travail de façon assidue et apportent leur concours au président et chef de la direction de l'Association qui, lui, prend part à tous les comités et groupes de travail du CCRAC comme représentant officiel de l'AQTA.

Entre autres membres participants, soulignons l'apport de: Sylvain Allard et Michel Durin des Hélicoptères Viking, Denis Simard des Hélicoptères Abitibi, Olivier Prud'homme de Cargair Ltée, Gerry Duykers d'Héli-Max, Édith Fournier d'Air Satellite et Julien Coulombe d'Air Saguenay pour le groupe 1 et de Michel Laflamme d'Air Transat, Maurice Dahan et René Savard de Royal, Jacques Charbonneau d'Inter-Canadien, Louis Lortie d'Air Alliance et Jacques Simard d'Air Alma pour le groupe 2.

Cependant, le Canadian Airline Pilots Association et les Gens de l'air du Québec sont assis aux mêmes tables de travail qu'eux, ce qui amène M. Jenner à dire que ce n'est pas à une discussion à propos de la sécurité à laquelle on doit prendre part; c'est à une négociation de convention collective. «C'est donc dire que c'est l'enfer !»

Quoiqu'il en soit, lors de la réunion du 21 juin dernier, les deux groupes de travail ont remis leur rapport officiel au Comité technique USADAC. Or, après 6 mois de négociations, Transports Canada, voulant ménager la chèvre et le chou, s'attire les foudres de part et d'autre à un point tel que le Comité technique a refusé d'accepter le rapport final des groupes de travail et ce, surtout en raison de la dénonciation faite par l'AQTA d'un défaut fondamental et inacceptable entachant ce rapport. En effet, le rapport présenté sous l'auréole «Transports Canada/Industrie» contenait 14 recommandations sur 29 qui ne bénéficiaient d'aucun appui de l'industrie, ni du côté patronal ni du côté syndical.

Le comité technique a donc demandé aux groupes de se réunir à nouveau avec pour objectif de trouver des solutions qui

RÉGLEMENTATION

jouissent d'un consensus. Les représentants de l'AQTA seront évidemment présents à ces nouvelles rencontres mais pour Michel Durin des Hélicoptèrs Viking et Olivier Prud'homme de Cargair, celles-ci risquent fort d'être une perte de temps.

En effet, l'un et l'autre ont confié à CIRCUL'AIR, qu'ils ne croient pas qu'on ne puisse jamais rallier la position des syndicats présents à celle de l'industrie. Pour Olivier Prud'homme, pilote depuis de nombreuses années: «Les limites en vigueur étaient vivables pour tout le monde et parfaitement sécuritaires.» Rappelons que ces limites avaient été adoptées à la suite d'un rapport du Comité conseil ministériel.

Opération navette: 10 à 19 passagers

L'AQTA, ayant essuyé quelques revers au groupe de travail et au comité technique, a cependant marqué des points dans ses interventions auprès du Comité de réglementation qui représente l'organe exécutif du CCRAC. En effet, ce comité, composé uniquement de hauts gestionnaires de Transports Canada, a accepté la position de l'AQTA à l'égard des enregistreurs de vol «FDR».

Aussi, Transports Canada devrait publier une circulaire d'information confirmant qu'un «FDR» ne sera plus exigé dans les aéronefs de moins de 20 passagers sauf dans le cas d'un aéronef fabriqué après le 16 septembre 1991. Entre temps, une dérogation devrait être assez facile à obtenir.

Limite VFR en espace aérien non contrôlé

De même, l'AQTA a réussi à obtenir du Comité de réglementation que les minima météo VFR hélicoptères ne soient pas augmentés tel que l'aurait voulu le sous-ministre adjoint aviation, M. David Wigthman. Les limites actuelles d'un demi-mille à vitesse réduite devraient donc être maintenues.

Toutefois, M. Wightman a décidé de passer outre à la recommandation du Comité consultatif chargé d'étudier ces exigences et d'aller de l'avant avec sa décision de hausser les minima météo avions. Alléguant l'harmonisation de la réglementation et l'amélioration de la sécurité, il entend modifier la réglementation de manière à ce que tous les VFR avions en espace aérien non contrôlé en dessous de 1000 pieds exigent une visibilité de deux milles. Ces nouvelles exigences ne pourront cependant pas être mises en vigueur avant plusieurs mois. Aussi, la direction de l'AQTA affirme qu'elle continuera la lutte pour maintenir les minima actuels en ce qui concerne les opérations commerciales avions.

COMITÉ TECHNIQUE V - NAVIGABILITÉ

Même si aucune rencontre n'était prévue avant le mois de mai, ce comité avait été mis sur pied dès le mois de janvier 1994 afin de permettre la mise en oeuvre immédiate d'un groupe de travail pour la nouvelle orientation de la délivrance des licences des techniciens d'entretien d'aéronef.

La licence de TEA sous examen

L'objectif du Groupe de travail pour la nouvelle orientation de la délivrance des licences des TEA est d'étudier attentivement le processus actuel de délivrance de ces licences et d'émettre des recommandations au CCRAC. Pour alimenter les discussions, Transports Canada a soumis au Groupe de travail son point de vue sur ce que pourrait être le nouveau système de délivrance des licences dans un document intitulé Avantage 2000 et publié au cours du printemps dernier.

Dans ce document, Transports Canada propose entre autres de réduire la licence M à deux catégories, M-1 générale et M-2 transports. Les licences S et P seraient abolies et la licence E fusionnée avec la licence M. Selon Transports Canada, qui préconise en outre la suppression des qualifications sur type, Avantage 2000 ne représente qu'un des points de vue que le groupe de travail pourra considérer.

Le groupe de travail, auquel participe Mme Édith Fournier d'Air Satellite et vice-présidente du conseil de l'AQTA, s'est réuni pour une première fois en avril dernier. Les membres ont alors reçu le document Avantage 2000 qu'ils doivent consulter et évaluer pour la prochaine réunion.

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Le comité s'est longuement attardé sur la question des tolérances de 5 % ou 50 heures sur les inspections d'hélice ou de moteur. D'après certains fonctionnaires de Transports Canada, l'utilisation répétée des tolérances peut entraîner la révocation de ce privilège. Or, le comité soutient qu'une tolérance n'est pas un privilège octroyé à la discrétion de Transports Canada mais un droit d'extension accordé par la loi et qui peut être utilisé à la discrétion de l'opérateur.

De plus, selon les membres de l'AQTA, la période de validité d'une inspection ne doit pas être affectée du fait qu'une tolérance ait été utilisée. Par exemple, lorsqu'une inspection de moteur est due à 100 heures et qu'elle est faite à 110 heures et donc qu'une tolérance de 10 heures est utilisée, l'inspection qui est faite sur ce moteur ne doit pas être réduite de 10 heures pour autant, elle reste valide pour les 100 prochaines heures. Transports Canada vérifiera ces interprétations afin d'amener une réponse au comité lors de la prochaine réunion.

On s'est aussi demandé pourquoi un 24-0045 devrait-il être rempli pour toutes les révisions d'hélice ? Cette interprétation viendrait des directives émises au personnel de navigabilité, plus précisément de la directive no 13. Or, l'article 575.219 du Manuel de navigabilité indique que lorsqu'il y a un «log book», il n'est pas nécessaire de remplir un formulaire 24 0045. Par contre, il serait obligatoire dans le cas d'une modification ou d'une réparation majeure ou encore lors d'une incorporation «PMA» (Parts Manufacturing Approval).

Par ailleurs, le comité commence à perdre tout espoir d'amélioration dans l'éternelle saga des problèmes reliés aux génies dans la région du Québec. D'après Denis Robitaille d'Hélicoptères Abitibi et membre du comité depuis le tout début, «s'il restait une lumière d'espoir au bout du tunnel, elle s'est éteinte lors de cette réunion.» Il semble en effet que les représentants de Transports Canada eux-mêmes, après avoir tenté de toutes les façons possibles de régler ce grave problème du manque d'inspecteurs, n'espèrent plus qu'on leur accorde les services de nouveaux inspecteurs.

Enfin, le comité a demandé à Transports Canada de sensibiliser les inspecteurs à la nécessité d'éviter les interventions officieuses verbales. Les accusations ou les réprimandes, lorsqu'elles s'imposent, devraient être faites en bonne et due forme, par écrit.

INNOTECH AVIATION SERVICES INC

Bureau chef

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

AÉROPORT DE QUÉBEC

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

AÉROPORT DE MONT-JOLI

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

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Services (418) 962-3143

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

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

AÉROPORT DE WABUSH

Services (709) 282-5525

Vendeurs
Produits
Aviation

COMITÉ AÉROPORT

Le comité aéroport est celui qui regroupe le plus grand nombre de participants parmi les comités de l'AQTA. Ainsi, plus d'une vingtaine de personnes assistaient à la plus récente rencontre pour discuter principalement de gestion du glycol et de gestion de la sécurité.

Interrogée à propos du programme de diminution des PPM de glycol de l'aéroport international Jean-Lesage, Mme Nathalie Jobin d'Inter-Canadien, nous a parlé de la perception des opérateurs: «Les gens concernés travaillent tous dans la même direction et tous les opérateurs, surtout à l'aéroport de Québec, sont sensibilisés au problème de l'impact environnemental du glycol. Je crois bien que nous sommes tous d'accord pour améliorer le système de façon à réduire les concentrations rejetées dans l'environnement. Cependant, ajoute -t-elle, nous nous interrogeons sur l'évaluation du degré de contamination à améliorer. Les mesures d'impact de la contamination, soit par pourcentage de contamination par PPM, ne sont pas assez tangibles. Quand pollue-t-on au juste, on ne le sait pas.» Transports Canada devrait éventuellement fournir des précisions à ce sujet.

Entre temps, toutes les entreprises impliquées dans le déglaçage et la récupération du glycol devront présenter à la gestion des Aéroports de Transports Canada leur plan d'atténuation des impacts du glycol sur l'environnement pour le 1er septembre.

Le programme immobilisation 1994/1995 du groupe Aéroports, la nouvelle politique fédérale de gestion des aéroports et la nouvelle politique du Gouvernement du Québec en matière d'infrastructure aéroportuaire ont aussi été discutés.

Toutefois, quoi qu'on ait pu dire ou décider à cette réunion, le tout devra fort probablement être repris dans le contexte de la nouvelle politique de commercialisation des aéroports dévoilée par le ministre des Transports, M. Doug Young, le 13 juillet dernier, soit au moment d'envoyer CIRCUL'AIR sous presse. Aussi, les commentaires des membres du comité aéroport concernant cette nouvelle importante vous seront transmis dans notre prochain numéro.

COMITÉ ATC

Nouvelle politique de Transports Canada

Les membres du comité ont senti le besoin de recevoir plus d'information sur le processus de commercialisation du SNA présentement à l'étude. Certains s'inquiètent des coûts éventuels qui pourraient échouer aux utilisateurs. Tout ce qu'on a pu en dire, c'est que le ministère est en période de consultation à travers le pays.

Pour sa part, l'AQTA organise une réunion de consultation de tous les intéressés le 25 août prochain. Une présentation des résultats de l'ensemble des consultations sera faite au ministre à l'automne.

Niveau de service au terminal de Québec

En outre, les usagers de l'aéroport de Québec se sont questionnés sur la qualité du service qui leur sera donné par le CCR de Montréal après que l'unité de contrôle terminal de Québec lui aura été transférée. Transports Canada a voulu se montrer rassurant mais n'a pas convaincu tout le monde, en particulier dans le cas où des procédures d'urgence seraient nécessaires.

Fermeture de la FSS de Schefferville

Étant donné sa faible utilisation, Transports Canada prévoit fermer le FSS de l'aéroport de Schefferville dès le mois d'octobre 1994. La continuité des services sera assurée grâce à une radio télécommandée RCO qui sera installée à Schefferville et qui retransmettra toute communication et information à Sept-Iles. Aussi, l'aéroport de Sept-Iles veillera à fournir les services de planification de vol et de surveillance des aides à la navigation.

Par ailleurs, l'installation de AWOS dès le printemps 1994 permettra le maintien du programme météo par la publication d'observations météo (SA et SP), de prévisions de zone (FA) et d'aérodrome (FT).

Enfin, la période d'opération de la FSS saisonnière de Squaw Lake sera augmentée afin de répondre à la demande et, dès l'été 1995, cette FSS saisonnière serait donc en opération trois mois par an plutôt que deux, soit des mois de juillet à septembre.

Un pouvoir est faible s'il ne tolère pas qu'on l'avertisse de ses erreurs.
P. DEHAYE, un même mystère, Albin Michel

La direction de l'AQTA échange une correspondance volumineuse avec l'administration publique fédérale, surtout et évidemment, avec Transports Canada. Défendre les intérêts de notre industrie oblige. Or, comme «notre» industrie appartient autant aux investisseurs et aux travailleurs qu'aux consommateurs de services aériens, on doit admettre que, de fait, notre courrier déborde les confins de notre membership en parlant au nom des intérêts d'un large contingent de la société québécoise.

Dans toutes nos dépêches, on s'efforce d'être à l'image de ceux que l'on représente, c'est-à-dire professionnels et courtois. On s'applique, en outre, à saisir et à apprivoiser les contraintes et les impératifs liés aux multiples horizons d'une société et on s'évertue à préserver l'ouverture d'esprit primordiale au succès du travail d'équipe qu'est la gestion de la sécurité et la promotion de l'industrie du transport aérien. En général, on constate que nos partenaires du secteur public partagent ces valeurs avec nous.

Toutefois, nonobstant la bonne foi des uns et des autres, certains dossiers se clôturent par une profonde mésentente entre la direction de l'AQTA et celle de Transports Canada. Ces mésintelligences donnent forcément lieu à un échange de courrier avec le Ministre, car en plus de son rôle démocratique de représentation au sein de la législature, celui-ci est aussi titulaire d'une fonction exécutive dans le système gouvernemental canadien. C'est donc à ce dernier titre que le Ministre doit parfois concilier les malentendus persistants entre ses fonctionnaires et les représentants du public telle l'AQTA.

Bien que ce mécanisme n'ait pas toujours conduit à des décisions coïncidant parfaitement avec nos désirs et nos besoins, on doit tout de même avouer que des ministres comme Jean Marchand, Jean-Luc Pépin, Benoît Bouchard et Jean Corbeil se sont acquittés de leur tâche en faisant preuve d'une écoute attentive et d'un professionnalisme admirable. D'autres, étant peu engagés dans leur rôle exécutif, leur absence chronique du processus de conciliation nous incite à nous interroger à savoir qui, véritablement, gère l'État et à quelles procédures de contrôle les décisions des fonctionnaires sont assujetties.

Le chef d'entreprise est redevable aux actionnaires, le politicien aux électeurs, le directeur d'association aux membres; le mandarin est redevable à qui au juste ? La question se pose de façon plus aiguë lorsqu'un ministre abandonne à toutes fins pratiques ses responsabilités exécutives. La réponse évidente amplifie l'importance capitale de ce rôle exécutif et la turpitude de l'abandon des responsabilités ministérielles.

Au moment de la nomination du présent gouvernement fédéral, nous avons sans tarder adressé une missive à monsieur Doug Young, nouveau ministre des Transports du Canada. Nous sollicitions une rencontre d'urgence pour discuter des dossiers nécessitant, quant à nous, une intervention ministérielle. Des dossiers qui, quoi qu'on en pense, quoi qu'on en dise, représentent les préoccupations légitimes des Québécois telles qu'exprimées par un de leur représentant officiel. C'était le 4 novembre 1993.

COURRIER DE LA DIRECTION

Le 9 mai 1994, n'ayant pas eu de nouvelles du ministre, nous avons réitéré notre demande de rencontre en soulignant la progression inquiétante de certains dossiers durant les sept mois au cours desquels on attendait un rendez-vous. Quelques semaines plus tard, on reçoit enfin des nouvelles du bureau du ministre Young: une lettre, pour le moins qu'on puisse dire, des plus succinctes. Entre le bonjour et les salutations distinguées d'usage, une seule phrase:

> **«Il est malheureusement impossible pour le ministre de vous rencontrer dans les mois à venir car son horaire ne le permet pas».**

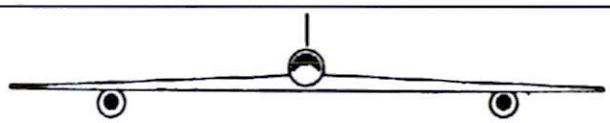
Curieux comme les écrits les plus courts en disent souvent le plus long; en occurrence, à propos des valeurs professionnelles du ministre et de son respect des institutions québécoises.

Brian Jenner, président et chef de la direction, AQTA

ÉLECTRONIQUE LTÉE
Louis Caron

BENDIX/KING
TIMORROW INC
GARMIN
COMMUNICATION & NAVIGATION

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



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

NOILCO INC.

• Peinture d'avions
•Service professionnel
• Qualité

sur rendez-vous

M. Locas ***(514) 562-1866***

CHRISTIAN PILON
PRÉSIDENT
Services aéroportuaires

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

ACCESSOIRES
INSTRUMENTS
REVISION
ÉCHANGE
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**

Tél.: (514) 466-7222 Fax: (514) 672-2941
Watts: 1-800-563-7772

Claude Pépin
Représentant

PROVINCIAL AÉROTECH INC.
Spécialiste en moteur d'aéronef

C.P. 55, Succ. Laflèche, St-Hubert,
Province de Québec, Canada J4T 3H5

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

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.

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

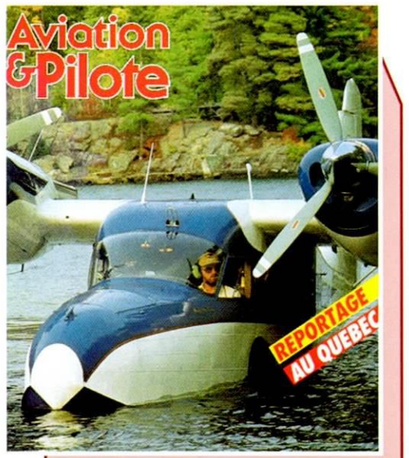
Entrevue:
Nicole Mace
Pierre-Jude Poulin

Rédaction:
Pierre-Jude Poulin

En six ans seulement, Aerotaxi est passée de la situation de petite entreprise en difficulté à celle d'unique collège privé au pays offrant la formation de pilote . Le Collège d'enseignement supérieur pour pilotes d'aéronefs, mieux connu sous le nom de CESPA, dispose aujourd'hui de 24 instructeurs et de 32 avions pour former, par année, un nombre d'étudiants qui atteindra bientôt la centaine.

Lorsque Claude Michaud s'envole pour la pêche au saumon à bord de son cher vieux Widgeon FNOX, il lui est devenu habituel d'entendre fuser à tout moment sur sa fréquence radio les «Bonjour monsieur Michaud, comment ça va ?» Ce sont «ses» pilotes, d'anciens élèves d'Aerotaxi qui se manifestent ainsi.

Passionné de l'aviation depuis toujours et ayant accumulé 6000 heures de vol depuis 1970, Claude Michaud ne cherchait pourtant qu'un endroit pour entreposer son avion personnel lorsqu'en 1984, il achète un hangar à Saint-Hubert. Il ne devine pas alors dans quel engrenage il met le doigt. En 1987, le hangar en question abrite une petite compagnie, Aerotaxi, qui, avec ses quelques appareils, fait du nolisement et dispense des cours de pilotage. La compagnie éprouve des difficultés financières qui laissent le loyer impayé pendant plusieurs mois avant que Claude Michaud ne finisse par la reprendre, la même année.



Un Grumman Widgeon, un avion amphibie fabriqué en 1945, et son propriétaire, Claude Michaud. Un duo à ce point réputé qu'il a fait la couverture du magazine français Aviation et Pilote de décembre 1990.

L'entreprise garde d'abord sa double vocation, nolisement et formation. Mais bientôt, dès le début de 1990, l'école de pilotage se développe à un rythme intéressant et on décide de concentrer les activités sur celle-ci. C'est Richard Laporte, d'abord chef instructeur puis directeur pédagogique, et Claude Michaud qui seront les artisans de son développement.

Le CESPA: un audacieux projet

Tous deux étaient sensibles aux difficultés financières que la plupart des étudiants au pilotage éprouvaient. Claude Michaud s'inquiétait qu'un jour, on ne voie plus que des pilotes européens chez nos transporteurs nationaux; des Hollandais, des Français, des Suisses mais très peu de gens d'ici. Lui et Richard Laporte trouvaient injuste que les étudiants d'Aerotaxi n'aient pas accès au régime de prêts et bourses du ministère de l'Éducation. Ils entreprirent donc de changer cette situation.

Il fallut à Richard Laporte l'appui constant de son patron et trois ans d'un travail acharné pour venir à bout de tous les obstacles. Le 1er juillet 1993, le Collège d'enseignement supérieur pour pilotes d'aéronefs (CESPA) était reconnu par le ministère de l'Éducation du Québec et était autorisé à émettre une attestation d'études collégiales. Et, surtout, les étudiants du CESPA avait droit, comme tous les étudiants collégiaux, à l'aide financière du gouvernement du Québec.

Développer un cours en trois sessions réparties sur 54 semaines répondant à toutes les exigences du ministère de l'Éducation, cela avait entre temps exigé de considérables efforts de restructuration. Par exemple, alors qu'un cours d'aéro-club dispense une trentaine d'heures de théorie, c'est 1200 heures d'enseignement théorique que doit assurer le Collège. Il a donc fallu trouver des professeurs plus qualifiés. «Pour parler de météo pendant 120 heures, il faut bien plus qu'une bonne expérience de pilotage», signale Richard Laporte.

Le programme est maintenant scindé en trois groupes égaux, les Québécois francophones, les anglophones et les étrangers. Ceux-ci devraient totaliser la centaine d'étudiants en 1995. «Et le tout premier critère de sélection, c'est la motivation » répète toujours Richard Laporte qui tient à s'occuper lui-même de la sélection des candidats. «Faire un pilote, c'est pas si compliqué, ajoute-t-il, mais c'est extrêmement exigeant. Il nous faut des gens qui ont la même passion de l'aviation que nous, qui auront une disponibilité totale pendant leur formation et qui seront prêts à aller travailler en région.»

Au CESPA, on demande aux étudiants d'oublier tout pendant leurs 54 semaines d'apprentissage y compris leurs fins de semaine. On impose une discipline assez stricte, à la surprise de plusieurs, surtout des étudiants qui arrivent du Cégep. On encourage, sans l'obliger, le port de la chemise blanche - cravate. Aussi, pas d'excursions aux États-Unis; les vols-voyages

Simon Pinsonneault, chef instructeur et le CITABRIA utilisé pour la voltige.

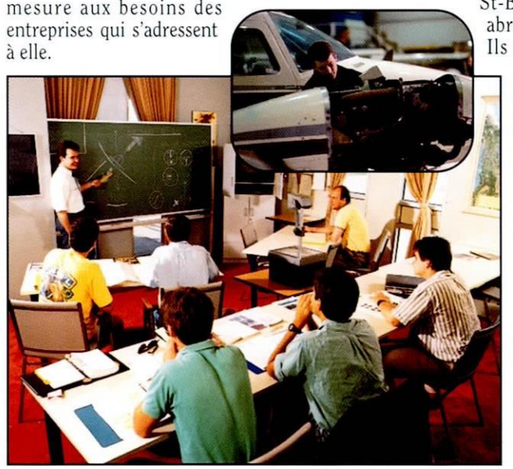
sont prédéterminés par le chef instructeur avec des points de ravitaillement et de réparations prévus en cas d'urgence. La disposition des lieux permet aux responsables de voir tous les atterrissages et tous les décollages. Claude Michaud résume en deux mots la philosophie d'Aerotaxi en matière de sécurité: «Tolérance zéro».

Pour Richard Laporte, cette discipline est nécessaire: «On les pousse à la limite et on casse les caractères, au besoin. On veut pouvoir dire aux futurs employeurs que ce sont de bons pilotes à tous les points de vue.»

Autre particularité importante, le service de placement qui fait la fierté de son

Richard Laporte, directeur pédagogique

responsable: «Cette année, on a un taux de placement de 100% », déclare Richard Laporte qui veille à trouver un emploi à chacun de ses étudiants. Certains programmes de crédits d'impôts et d'alternance travail-études facilitent l'entrée des étudiants dans l'industrie. De plus, de nombreux candidats arrivent avec d'autres qualifications, de l'École nationale d'aérotechnique par exemple. Ce genre de double qualification permet à Aerotaxi de fournir des candidats qui correspondent sur mesure aux besoins des entreprises qui s'adressent à elle.



Des appareils pour tous les types de formation

La flotte d'Aerotaxi se compose de 32 appareils. Des Cessna 152 et 172 pour la formation de base. Deux Cessna 180 pour la formation sur flotteurs. Trois Piper Aztec pour la formation IFR. Deux Beechcraft 73 pour la formation multimoteurs.

Elle compte aussi un CITABRIA utilisé pour la voltige car au CESPA, on a intégré au programme, à l'insistance de Claude Michaud, l'enseignement des notions de voltige aérienne. En effet, ce dernier qui a subi un très grave accident d'avion considère devoir la vie au fait qu'il a pu ramener très rapidement au sol son appareil en flammes grâce à des manoeuvres de voltige qu'il a réussi à exécuter par pur instinct. Aussi, il tient à ce que «ses pilotes» soient un peu plus familiers avec ces manoeuvres inhabituelles si jamais il leur arrivait, comme lui, d'être pris de court. C'est Daniel Grant, le seul instructeur au Québec pour ce genre de pilotage qui est responsable de la section voltige chez Aerotaxi. Simon Pinsonneault, le chef instructeur de l'école est parmi ses plus brillants élèves.

Agrandissement en cours

Le CESPA se trouve déjà un peu à l'étroit dans ses locaux actuels. Aussi, la réception vient d'être agrandie et complètement réaménagée. On a acheté un autre édifice à St-Bruno. Ces nouveaux locaux abriteront cinq salles de classe. Ils devraient être fonctionnels pour le début de la nouvelle session le 12 septembre.

La formation de pilote: une vocation

En six ans, Aerotaxi est donc passée de la situation de petite entreprise en difficulté à celle d'unique collège privé offrant la formation de pilote au pays. Pour Richard Laporte, il est clair que cela ne se serait pas réalisé sans la passion de Claude Michaud pour l'aviation. «Aucun homme d'affaires n'investirait autant dans une telle entreprise, c'est-à-dire avec un si faible taux de rendement, si sa décision était purement rationnelle». Ce qui n'a cependant pas empêcher ce patron d'entreprise d'appliquer au sein d'Aerotaxi des pratiques de gestion rigoureuses et une philosophie fondée sur la valorisation du travail d'équipe. «Chez Aerotaxi, tous les gens concernés par une décision y participent», explique le président. De Richard Laporte, dont le rôle est prédominant, au chef instructeur Simon Pinsonneault, au comptable Stéphane Marcoux et à tous les autres, «il faut que tous tirent dans le même sens».

Claude Michaud se permet d'exprimer sa satisfaction d'avoir contribué à améliorer l'accessibilité à la profession de pilote et de pouvoir ainsi plus que jamais transmettre sa passion aux jeunes d'aujourd'hui. Cependant, il voit encore beaucoup de choses à améliorer.

Il souhaiterait entre autres que l'aide financière, généralement à 100% sous forme de prêts, en vienne à être composée de bourses pour une proportion importante.

L'avenir, Claude Michaud l'entrevoit avec sérénité. Il verra un jour son école devenir une entreprise à but non lucratif vouée uniquement à la formation. «Je fais ça, poursuit-il, comme un missionnaire. Je ne prends aucun salaire dans Aerotaxi, je vis de mes rentes. Ma récompense, ma satisfaction, c'est de voir de bons pilotes, partout au Québec, et de me dire: on les a formés, ils travaillent, ils ont un avenir, une carrière.» «Je rêve, conclut-il, que tous les jeunes Québécois qui veulent devenir pilotes, souhaitent avant tout venir faire leur cours au CESPA.»

AEROTAXI, UNE ÉCOLE POUR LES ASPIRATIONS DE CHACUN

Le Collège d'enseignement supérieur pour pilotes d'aéronefs CESPA

Pour l'aspirant pilote qui désire faire carrière et acquérir une formation reconnue par le ministère de l'Éducation du Québec, le programme PILOTAGE D'AÉRONEFS 902.06 du CESPA le mènera à l'obtention d'une Attestation d'études collégiales. Ce programme est divisé en trois sessions réparties sur 54 semaines. Les deux premières sessions forment un tronc commun comportant 780 heures de théorie avion. La dernière session en est une de spécialisation. Cinq options sont offertes:

- **MULTIMOTEURS AUX INSTRUMENTS**
- **INSTRUCTION DE VOL**
- **HYDRAVION**
- **ÉPANDAGE AGRICOLE**
- **HÉLICOPTÈRE**

Cours offerts en français et en anglais.

Les étudiants du CESPA sont admissibles au programme de prêts et bourses gouvernementaux.

L'école de pilotage

Pour toute personne qui aimerait acquérir une licence de pilote, privée ou professionnelle, sans vouloir d'une attestation d'études collégiales, Aerotaxi continue d'offrir des cours de pilotage en dehors de la formation collégiale. Les annotations pour le vol de nuit, le vol aux instruments et multimoteurs sont aussi disponibles.

Un site idéal pour la formation

Dans un rayon de 25 milles nautiques, les monomoteurs côtoient les B-747.

Une flotte importante

32 appareils pour tous les types de formation, même la voltige.

Deux simulateurs de vol

Un PIPER NAVAJO et un autre pouvant reproduire plusieurs types d'avions.

Un sentiment d'appartenance

Les lieux sont accueillants et chaleureux. Ils offrent plusieurs espaces de détente. Les étudiants et le personnel s'y arrêtent volontiers pour prendre une pause et discuter. Tout près du centre de répartition, un sympathique restaurant favorise la camaraderie.

AeroTaxi
6050, route de l'Aéroport
St-Hubert (Québec) J3Y 8Y9
Tél: 514-445-4034
Fax: 514-445-2634

LES GENS QUI FONT AEROTAXI

Claude Michaud
Président

À 14 ans, Claude Michaud construisait des avions miniatures dans le sous-sol de la maison familiale à Joliette. À 17 ans, alors qu'il se rendait à Paris à bord d'un SuperConstellation, il rêvait de devenir pilote. Aujourd'hui, il monte presque tous les matins dans son Grumman Widgeon pour se rendre à son travail. Il a cumulé 6000 heures de vol depuis son cours de pilotage chez Wondel en 1970. 6000 heures de vol que par plaisir, ça c'est de la passion. Où peut-il bien aller ainsi ? Partout, en voyages de pêche sur la Côte-Nord, à son travail, voir sa famille, n'importe où pourvu qu'on puisse s'y rendre en avion.

Voler librement sans contrainte, voilà ce qui le passionne. Il n'avait jamais éprouvé d'intérêt particulier pour le transport aérien ou pour l'éducation avant Aerotaxi. Son domaine professionnel était plutôt celui des matériaux de construction. Partenaire de son frère Pierre dans la société Val-Royal, ils ont tout récemment établi les magasins Réno-Dépôt.

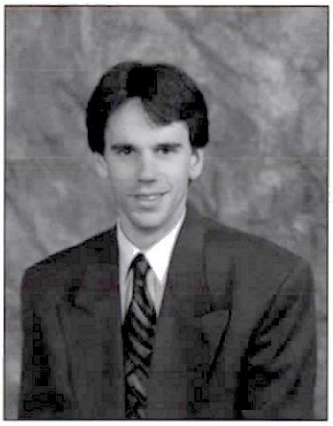
Claude Michaud et son épouse, Madeleine, ont deux fils et une fille mais aussi trois petits-enfants. L'aîné a quatre ans seulement et «il sait très bien identifier les avions» vous dira fièrement son grand-père qui est certainement un expert en la matière. Il a possédé jusqu'à maintenant à titre personnel huit appareils différents dont les plus inusités sont un Harvard Mark IV 1951, un Boeing Stearman 1942, un Chipmunk 1952, un Beaver DCH 2 sur flotteurs, sans oublier son Grumman Widgeon 1945.

Sa plus grande qualité: la patience. (L'équipe de Circul'air l'a mise à l'épreuve et c'est confirmé: il est très patient.) Son pire défaut: Éternel insatisfait dans son travail, il voudrait pouvoir tout faire et rien ne va jamais assez vite.

Natif de Montréal, Simon Pinsonneault détient un baccalauréat en finance de l'UQUAM. Passionné d'aviation comme bien d'autres, il est toutefois l'un des rares à avoir obtenu sa licence de pilote privé avant son permis de conduire. Il n'avait que 17 ans lorsqu'il termina sa formation privée à l'Aéroclub de Montréal. Un an plus tard, il troque sa licence privée pour une licence professionnelle et à 20 ans, il est instructeur. Cela fait déjà 9 ans. Simon Pinsonneault est maintenant instructeur classe I et se spécialise en vol de voltige.

Lorsqu'il n'est pas à son bureau ou en train d'enseigner la voltige, Simon consacre son temps libre à sa famille. Sa fille de 2 ans semble déjà se passionner pour le vol sur hydravion.

Ses principales qualités: autonome et responsable. Il aime se faire confier des responsabilités. Son défaut; «éparpillé», c'est-à-dire qu'il aime tout faire dans l'aviation et n'arrive pas à dire non.



Simon Pinsonneault
Chef instructeur

Richard Laporte
Directeur pédagogique

Né à Joliette, son père le voyait suivre ses traces comme médecin mais s'il faut croire ce que Richard Laporte s'amuse à raconter; une peine d'amour en aurait décidé autrement et l'aurait mené directement à l'aviation. Il avait besoin d'aventure et de quelque chose d'excitant pour oublier... «Ça été la piqûre en embarquant dans l'avion; au grand désespoir de mon père,» nous a t-il confié.

Ayant lui aussi à son actif près de 6000 heures de vol, Richard Laporte a fait son cours de pilotage chez Joliette Air. Il a travaillé comme pilote, instructeur et chef instructeur avant de devenir un gestionnaire et un pédagoque accompli. Les voyages, le ski alpin et le camping sont parmi ses loisirs préférés.

Après le tour de force qu'il a réussi avec CESPA, Richard Laporte a démontré qu'il possédait la très grande qualité d'être fonceur. Par contre, il se dit agressif; un défaut qui peut cependant être bien utile à celui qui veut foncer.

Par Jean Roy

La société **Aéroports de Montréal** organisera un spectacle aérien les 10 et 11 septembre prochain à Mirabel. Informez-vous!

Tout en demeurant directeur régional d'Aero Recip Canada, Michel Lespérance est depuis peu représentant d'Aircraft Group Services Inc. (AGS) au Québec. Basée à Mississauga, AGS est le distributeur canadien autorisé de Cooper Aviation Supply de Chicago.

Denis Goyette a succédé à **Gaétan Gagnon** comme directeur général de la **Régie aéroportuaire régionale des Cantons de l'est.** M. Gagnon a accepté le poste de directeur général de l'aéroport d'Oshawa.

Lors d'une cérémonie tenue à Dorval le 29 avril dernier, le président du Groupe aéronautique de **Bombardier**, **Robert E. Brown** a présenté officiellement le nouveau **CL-415** au directeur de la Sécurité civile de France, **Robert Canépa**. Le vol inaugural de l'appareil a eu lieu en décembre 1993 et l'homologation est prévue pour cet été. Le premier CL-415 sera livré à la Sécurité civile française cet automne. Le carnet de commandes s'établit actuellement à 24 appareils, soit douze pour la France, huit pour le Service aérien du gouvernement du Québec et quatre pour l'Italie.

Dornier Aviation, une filiale de Deutsche Aerospace, se dit fort satisfaite des caractéristiques opérationnelles du **Dornier 328** depuis sa mise en service, le 27 octobre 1993, auprès de la ligne aérienne régionale suisse Air Engiadina. Aux Etats-Unis, le 328 est entré en service en février, chez le client de lancement nord-américain Horizon Air, de Portland, Oregon.

AERO STRUCTURE ENR

Propriétaires: KEN WOOD & GUY HÉROUX

Un nouveau centre de services à l'aéroport municipal de Lachute offrant un service professionnel par un personnel qualifié avec plus de 14 années d'expérience pour tous vos besions en 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 professional services by qualified personnel with over 14 years experience.

• Transport Canada approved • Routine maintenance • Annual inspection
• Land and seaplane service • Importation • Major repairs • Modification
• Painting and finishing • Challenger Ultra-Light Parts and Service Center

AERO STRUCTURE ENR.
440, boul. Aéroparc, lot no 4 • Lachute (Québec) • J8H 3R8
Tél.: (514) 562-0670 • Fax: (514) 562-0676
SE4 • COM 123.0 • N 45° 28' W74° 22'

Motorair de Beloeil est maintenant le distributeur exclusif au Québec de l'huile Phillips 66 25W-60 multigrade. Disponible en contenants de 5 gallons seulement, elle s'adresse aux opérateurs de moteurs radiaux selon le président **Pierre Desrochers.**

Rolls-Royce Canada a obtenu le contrat d'entretien des moteurs RB211-535E4B des 25 Boeing B-757 de Continental Airlines. D'une durée initiale de sept ans, l'entente prévoit une option de renouvellement pour sept autres années. Les livraisons ont débuté en mai et Continental détient une option d'achat pour 25 appareils additionnels. Quarante-neuf lignes aériennes, soit plus de 80% des exploitants, ont choisi le RB211-535 pour leurs B-757.

Les cadets sont en ville! Au Québec, l'automne ramène inexorablement la couleur dans les arbres, l'hiver le «frette» - le maudit «frette» - le printemps le sirop d'érable et l'été... les cadets. Cette année, 5 écoles se partageront les 75 élèves de la Ligue des cadets de l'air, soit **Dynamair Aviation** à St-Jean-sur-Richelieu, **CEFAQ** et **TransportAir** à Québec, **Exact Air** à St-Honoré et **Nadeau Air Service** à Trois-Rivières.

L'été, c'est aussi la saison de l'hydravion. Pour émoustiller les futurs pilotes de brousse et les mordus de chasse et pêche, trois écoles de la région montréalaise offrent l'annotation sur flotteurs: **Cargair** (sur J-3 et Aeronca, à Beloeil et St-Michel-des-Saints), le **CESPA** (sur C-180, à St-Mathias-sur-Richelieu) et **Laurentide Aviation** (sur C-172, aux Cèdres).

ATL forme des astronautes. Rassurez-vous. Même après avoir obtenu le contrat d'instruction des huit astronautes de l'Agence spatiale canadienne, **ATL Ltée** n'a pas l'intention de faire concurrence à la NASA. Elle s'en tiendra à décerner et à maintenir leurs qualifications sur bimoteur et aux instruments, une obligation pour tous les astronautes. À ce qu'on dit, le directeur du marketing, **André Monast**, se serait fait offrir un tour de navette spatiale en échange. Mais au moment d'aller sous presse, il hésitait encore à accepter: on ne lui garantissait pas le retour.

À la mi-mai, **Roch Air** a emménagé dans ses nouveaux locaux, dans le bâtiment d'**Execaire**, à l'aéroport de Dorval, et ses avions sont basés chez Shell FBO. Depuis un mois déjà, le directeur des ventes **Peter Bromby** fait excellent voisinage avec Jean-Louis Trépanier, d'Expair International, et celui-ci s'en accommode fort bien. Exploitant un Baron et deux Navajo, dont un pour la compagnie Marconi Canada, le président **Gilles Roch** pose sa candidature dans la course au leadership des bimoteurs à pistons dans la région de Montréal.

Par ailleurs, pour la deuxième année consécutive, Roch Air a obtenu le contrat d'opération de l'hélicoptère de Molson-O'Keefe au Grand Prix de Montréal.

Pour mettre un peu d'ordre dans le trafic, **Transports Canada** a dépêché son unité mobile de contrôle à **Mascouche** avec cinq contrôleurs, sous l'autorité du chef de tour **Jean Galipeau**. Sur place depuis le 28 avril, équipement et personnel resteront en poste jusqu'au 30 septembre, après quoi on évaluera le besoin d'une unité permanente. À en juger par le volume d'activité qu'il y avait en ce magnifique dimanche de mai, les contrôleurs en devoir, **Michel Lambert** et **Patrick Dubé**, ne sont pas près de hausser les statistiques de chômage.

ET DE 1000 POUR BELL HELICOPTER TEXTRON CANADA

par Jean Roy

C'était la fête à Mirabel, le 5 mai dernier, à l'occasion de la livraison du 1000e appareil assemblé à l'usine de Bell Helicopter Textron Canada: un modèle 206LT TwinRanger destiné à la société Niagara Helicopters Inc. «1000 fois merci» a lancé avec enthousiasme le ministre de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie du Québec, Gérald Tremblay, à l'endroit des 1 500 employés. «Vous êtes les plus efficaces, les plus performants au monde, des gagnants, un exemple de la compétence et de l'expertise technique du Québec dans le monde entier.»

Dénouant sa cravate et revêtant un T-Shirt aux couleurs de l'entreprise, le ministre des Affaires extérieures du Canada s'est pour sa part engagé à poursuivre le partenariat qui existe entre son gouvernement et BHTC depuis son implantation à Mirabel. «Vous pourrez toujours compter sur la collaboration de nos ambassades et délégations commerciales à l'étranger» a déclaré André Ouellet. Et pour cause. Depuis septembre 1986, Bell Helicopter Textron Canada a accumulé des ventes de 1,6 milliard de dollars dont plus de 90% destinées à l'exportation dans 40 pays du monde: une contribution plus qu'honorable à la balance commerciale du pays.

Signe d'avenir au dire du ministre Tremblay, le soleil était de la cérémonie. Et il a sans doute prédisposé le président Tommy Thomason à annoncer un investissement de 5,75 millions de dollars. Assorti d'une contribution remboursable de 1,15 million du gouvernement du Québec, ce montant servira notamment à l'agrandissement de l'atelier de peinture et permettra de créer une centaine d'emplois.

Première au classement des hélicoptéristes du monde et un des joyaux de notre industrie aéronautique, BHTC détient plus du tiers du marché mondial des hélicoptères commerciaux. Elle assemblera près de 200 appareils en 1994, pour un chiffre d'affaires de 550 millions. En 1995, 250 hélicoptères s'envoleront des lignes de montage, une valeur de 700 millions de dollars.

Depuis son implantation à Mirabel, Bell Helicopter Textron Canada a suivi une pente ascendante qui a bien servi le Québec. Elle a payé 280 millions en salaires et s'est procuré pour 441 millions de dollars en biens et services au Canada, dont plus de 70% auprès de 170 fournisseurs québécois. Elle compte 200 ingénieurs à son emploi et ce sont les techniciens de Mirabel qui sont responsables du soutien technique à la clientèle partout à travers le globe.

Un 1000 bien significatif puisqu'il est formé des quelque 1500 employés de la compagnie

Le Bell 206 LT TwinRanger, le dernier-né des modèles de Bell Helicopter Textron à Mirabel

Fondée sur le travail d'équipe, la flexibilité et l'autonomie, sa philosophie avant-gardiste de gestion des ressources humaines a su développer et maintenir un bon climat de relations de travail au fil des ans. Tous les employés sont impliqués dans l'amélioration des produits, et tous sont incités à développer leurs capacités et leurs connaissances.

De plus, BHTC a collaboré étroitement avec l'Ecole nationale d'aérotechnique à la formation de sa jeune main-d'oeuvre - 32 ans en moyenne - et s'est impliquée dès le début dans la création de l'Ecole des métiers de l'aérospatiale de Montréal, qui ouvrira ses portes en septembre.

Aujourd'hui, l'usine de Mirabel assemble six modèles d'hélicoptères: les modèles 206B JetRanger III, 206L LongRanger IV, 212 et 412 EP, ainsi que le Bell 230, le premier hélicoptère certifié d'abord et avant tout au Canada, et le nouveau Bell 206LT TwinRanger. Un septième, le Bell 430, s'y ajoutera bientôt. Version plus longue de 18 pouces et à quatre pales du 230, le 430 débutera ses essais en vol à la fin de l'année.

Premier jalon du Plan 2000, qui doit conduire la société au seuil du XXIe siècle, le développement du modèle 430 est l'objet d'une étroite collaboration entre les ingénieurs québécois et ceux de la maison-mère, à Fort Worth (Texas).

Résolument tourné vers l'avenir, le Plan 2000 comprend en outre un nouveau bimoteur de classe médium, qui fera massivement appel aux matériaux composites, ainsi qu'un nouvel hélicoptère léger, en version mono et biturbine.

AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE

À LOUER

BUREAUX & HANGARS

- Localisation stratégique (Delta)
- Facile d'accès
- Accès directement du côté ville et du côté piste
- Système de sécurité
- Aménagement fonctionnel et personnalisé
- Stationnement extérieur (auto)
- Stationnement intérieur et extérieur (aéronef)
- Héliport sur le terrain

POUR INFORMATION CONTACTEZ SYLVAIN TOUCHETTE (819) 474-2626

Par Jean Roy

Aux pilotes déjà formés, **Laurentide Aviation** et Cargair offrent leurs hydravions en location solo. Pour sa part, Cargair offre des forfaits incluant l'appareil, un chalet au Réservoir Gouin, une chaloupe et un moteur. Disponible à même le lac, moyennant effort minimum du pilote, quantité de dorés et de brochets.

Aux pilotes dûment annotés, **Cargair** offre également ses quatre Aztec solo et Laurentide ses deux Seneca.

Manuel d'instruction théorique IFR - Non, **Ivan Faust,** instructeur chez Cargair, n'a pas vendu son âme au diable. Les pieds bien au chaud, Ivan - oui oui, avec un I, comme le Terrible - a profité des froides soirées d'hiver pour écrire un manuel d'instruction sur la théorie du vol IFR. Inédit en français, le volume compte 218 pages et prépare directement à l'examen écrit de Transports Canada. Illustré de graphiques et de dessins, il sert d'ouvrage de référence à un cours théorique de groupe de 45 heures, dispensé par Faust à Beloeil. Mais au fait, si Ivan est Faust, qui diable est le diable? Interrogé à ce sujet, son patron Guy Prud'homme a formellement nié qu'Ivan lui ait vendu son âme.

L'affaire Pélican, ça vous fait penser à... Julia Roberts? Denzel Washington? ou John Scholefield? A **John Scholefield** bien sûr. Le Pélican en question, C-FOAM, vient en effet de faire son entrée chez **Laurentide Aviation.** John Scholefield est de ceux qui croient que la formation sur ultraléger doit être l'affaire d'instructeurs compétents et expérimentés. «Ce sont des appareils trop délicats à manoeuvrer pour les laisser aux mains de gens qui n'ont que 50 heures de vol» dit-il. Pour l'opération de ses ultralégers, Laurentide Aviation a formé la société **Hedge Hoppers Ltd** - ou Rase-Mottes Ltée. Muni d'une aile tout métal, le Pélican est fabriqué par la société **Ultravia Aero** de Mascouche. Le chef instructeur de Laurentide Aviation, **André Bourassa,** est également pilote d'essai chez Ultravia.

Une réception a eu lieu au Club de Golf Royal Ottawa le 26 avril 1994 pour saluer et dire aurevoir à **Michel Troubetzkoy**, alors président d'**Aerospatiale Canada** et pour accueillir son successeur le **major-général Claude Lafrance (ret.).**

Depuis un an déjà, **Michel Cordeau**, instructeur en devenir et technicien en météorologie, dispense des cours de météo à la clientèle de **Perfecair**. Différents programmes, taillés sur mesure, sont disponibles: préparation aux examens de Transports Canada, perfectionnement, recyclage. La rumeur veut que le chef instructeur **Serge Rolland** se penche sur la possibilité d'assortir le cours d'une garantie de beau temps, mais valable seulement pour la région de Mascouche.

Près de 700 ex-employés de **Québécair** se sont rencontrés le 11 juin dernier au Hangar Inter-Canadien à Dorval. De midi à 21 heures ce fut la fête et quelle fête! On s'est rappelé des bons moments, on a mangé, on a bu aussi et on a chanté... «Y'avait des gens venus de partout au Québec: des Iles de la Madeleine, de Sept-Iles, de Natashquan» nous a confirmé **Jean-Guy Soucy** qui a travaillé 25 ans chez Québécair et qui est maintenant à l'emploi d'**Expair International**. Bref, ça été un immense succès et il semblerait que plusieurs s'informent déjà à savoir: c'est quand le prochain party ?

Royal a fait l'acquisition de son neuvième appareil, un Boeing 727-200 auparavant opéré par Sterling Airways du Danemark. Le nouvel appareil sera en service cet hiver et transportera les vacanciers d'Ottawa vers les destinations soleil les plus populaires. La flotte de **Royal** compte maintenant sept Boeing 727-200 et deux Lockheed 1011.

Depuis le 25 avril 1994, **John W. Crichton** est le nouveau président et chef de la direction de **«ATAC»** (Air Transport Association of Canada). Il succède ainsi à Gordon Sinclair qui a pris sa retraite au début de cette année. Au moment de sa nomination, M. Crichton était vice-président exécutif de Bradley/First Air.

Célébrant cette année son cinquième anniversaire, **Québec Hélicoptères** est la seule école à opérer des Robinson au Québec et à détenir le statut de centre d'entretien agréé du fabricant.

Hélicraft travaille beaucoup avec les médias. Cette année encore, **Richard Airlie**, chef instucteur chez **Hélicraft**, a pris part au **Grand Prix de Montréal**, en formule Bell 206B JetRanger, pour le plus grand plaisir des téléspectateurs. L'entreprise était aussi de service au **Tour cycliste de l'Ile de Montréal**, et le sera aux **Régates de Valleyfield**.

En outre, elle a déjà participé à quelques gags de **Surprise sur prise**, notamment pour prendre Mario Pelchat et Lionel Duval, et s'est lancée à la poursuite des extra-terrestres avec Claude Charron et le **Match de la vie.** N'en ayant pas trouvé, de mauvaises langues leur auraient conseillé de se rendre au prochain congrès de l'AQTA. Ils y verront des gens de Transports Canada, et peut-être même un ministre ou un sous-ministre...

PROVINCIAL AÉROTECH INC.
votre spécialiste
de la réparation et de la révision
des moteurs à pistons

Lycoming • Continental

Atelier moderne et des mieux équipés avec :
Dynamomètre à turbine
qui permet de vérifier avec précision
les performances de votre moteur.

Provincial Aérotech Inc. est la compagnie soeur de Provincial Diesel Inc. reconnue pour ses 40 ans d'expérience et de services de qualité en matière de moteurs Diesel.

Provincial Aérotech Inc.
UN GAGE DE COMPÉTENCE

C.P. 55, Succ. Laflèche
St-Hubert (Québec)
J4T 3H5

Tél: 514-466-7222
Watts: 800-563-7772
Fax: 514-672-2941

par Jean Roy

LE BUREAU D'ENVIRONNEMENT CANADA DE ST-HUBERT RESTE OUVERT

Menacé de fermeture suite à la décision de Transports Canada de retirer sa participation financière, le bureau d'Environnement Canada de l'aéroport de St-Hubert restera ouvert grâce au partenariat instauré entre Environnement Canada, les 28 municipalités de la Rive-Sud et les écoles de pilotage. Municipalités et écoles ont en effet réuni une somme de 100,000 $ et l'autre moitié du budget sera fournie par Environnement Canada afin d'éviter qu'il ne soit remplacé par une station automatique. «Sous la direction du chef de bureau Gilles Sanscartier, le bureau de St-Hubert a toujours fait preuve de dynamisme et d'avant-gardisme, de sorte que l'unanimité a été très facile à faire» a déclaré le directeur du marketing d'ATL, André Monast.

Imagination et service à la clientèle ont été à la source de plusieurs initiatives au fil des ans. Parmi elles: la production de documents d'information, la transmission cartes météo par fax, l'adaptation des prévisions aux conditions locales et l'édition d'un livre et d'un cours. Intitulé Métavi, celui-ci comprend un guide de l'instructeur avec acétates couleurs et une vidéocassette. Il se vend 400 $, taxes incluses. Désormais, au lieu de six, la station comptera trois employés l'été et quatre l'hiver et ses services ne seront disponibles qu'aux partenaires. Gilles Sanscartier examine la possibilité d'émettre une carte de membre à l'intention des pilotes privés qui désirent continuer à se prévaloir des services de la station. Un beau cas où la créativité a su avoir raison de la grisaille bureaucratique.

UN CANSO POUR LE FUTUR MUSÉE DE L'AVIATION DU QUÉBEC

Dimanche 12 juin, devant une centaine d'invités, la Fondation Aérovision a pris possession du Canso que lui a cédé le gouvernement du Québec. Copiloté par le commandant Tim Smith et le président de la Fondation, Michel St-Arnaud, l'appareil s'est posé sur la bretelle d'accès de l'École nationale d'aérotechnique de St-Hubert où il sera entreposé et astiqué par les étudiants dans le cadre de leurs travaux pratiques. Il rejoindra la trentaine d'aéronefs qui forment la base de la collection du futur Musée de l'aviation du Québec.

Selon les conclusions d'une étude de faisabilité, le Musée devrait voir le jour à St-Hubert en 1996. Bien qu'elle soit le berceau de l'aviation au Canada, Québec est la seule province canadienne à ne pas avoir de musée de l'air. Jusqu'à maintenant, le gouvernement du Québec a accordé une aide financière de 49 000 $ au projet. Le futur musée possède notamment un Viscount, un DC-3 fourni par le gouvernement du Canada et un Widgeon offert par Claude Michaud d'Aerotaxi. Le musée devrait en outre prendre livraison bientôt d'un DC-4.

Devant le Canso C-FPQK offert au Musée, de gauche à droite: Guy Ruelland, dir. de l'École nationale d'aérotechnique, Claude Bernier, mécanicien agréé de la Fondation Aérovision, Tim Smith, pilote, Michel St-Arnaud, prés. de la Fondation Aérovision, Christiane Pelchat, députée de Vachon, André Dumas, prés. hon. de la Fondation, Gilles Duguay, rep. du Canada à OACI.

AVIONS SANS FRONTIÈRES EN DEUIL

M. Denis Ouellet, un bénévole d'Avions sans frontières, est décédé accidentellement au Burundi le printemps dernier. En tant que représentant d'ASF, M. Ouellet a joué un rôle déterminant dans l'évacuation des Canadiens du Rwanda lors de l'éclatement de la guerre civile. Depuis ce temps, Avions sans frontières s'est retirée du Rwanda, mais opère toujours un Cessna C-206 au Zaire, avec M. Benoît Lebeau de Rimouski aux commandes. Un autre C-206 sera livré incessamment à Kisangani, au centre du Zaire. Le directeur général d'Avions sans frontières, Robert Gonneville, compte toujours sur le soutien des membres de l'AQTA. On peut le rejoindre au 514-659-7717. Sincères condoléances aux proches et amis de M. Ouellet.

VINGT-CINQ A-319 POUR AIR CANADA

Dernier achat d'Air Canada: vingt-cinq A-319 de 112 passagers avec option pour 10 supplémentaires. Version plus courte de l'A-320 et doté de moteurs CFM-56 identiques, l'A-319 constitue le dernier élément du programme de modernisation de la flotte de la compagnie canadienne. Évaluée à un milliard de dollars, la transaction met un point final au projet de remise à neuf et de remotorisation des 35 DC-9, une hypothèse qui avait été sérieusement envisagée depuis un an.

Ainsi en 1998, avec une moyenne d'âge de 3,7 ans, la flotte d'Air Canada deviendra une des plus modernes au monde et placera le transporteur au premier rang des exploitants d'Airbus en Amérique du Nord. En comptant les vingt-quatre RJ de Bombardier et les six A-340 commandés précédemment, Air Canada aura investi plus de 2,5 milliards, US bien entendu, dans l'achat de nouveaux appareils, en moins d'un an.

CONIFAIR EN MISSION EN CROATIE

par Jean Roy

Depuis le 1er juin, les deux CL-215 récemment acquis par Conifair Aviation sont en service à Split, en Croatie, sur la côte adriatique, à 150 kilomètres au sud-ouest de Sarajevo. Munis d'un réservoir supplémentaire de 500 gallons américains, ils ont décollé de Québec le 22 mai dernier, franchissant les 4 700 milles nautiques en trente heures de vol et quatre escales: St-Jean (Terre-Neuve), les Açores, Lisbonne et Barcelone.

Ils ont pour mission de protéger les stations balnéaires de la région, un secteur touristique hautement fréquenté, notamment par les Allemands. Sous la direction d'un chef de mission, deux pilotes instructeurs et deux TEA resteront sur place jusqu'à la fin de septembre afin de superviser l'opération et de poursuivre la formation de huit pilotes locaux. En avril, treize Croates, avaient par ailleurs effectué un stage de formation de quatre semaines au Québec.

Le CL-215 n'est pas inconnu en ex-Yougoslavie. Cette communauté en avait quatre, co-propriété de la Croatie à 40%. Mais ceux-ci s'avèrent introuvables depuis la crise que l'on connaît et la nouvelle république s'est vue forcée d'en racheter deux sur le marché d'occasion. Repris puis revendus par Bombardier en échange des 12 CL-415 vendus à la France, ceux-ci ne seront toutefois pas disponibles avant la saison 1995 d'où la décision des autorités croates de faire appel pour 1994 à Conifair Aviation, la seule société privée au monde à offrir des services de lutte aux incendies avec des CL-215.

Ce nouveau service suscite beaucoup d'intérêt au dire du directeur général de la division avions-citernes de Conifair, Ghislain Boivin, notamment en Amérique du Sud et au Moyen-Orient. La saison des feux variant selon les latitudes - pensons aux tragédies annuelles du sud de la Californie - c'est donc un immense marché d'exportation qui s'ouvre à l'expertise du Québec dans le secteur de l'opération d'avions écopeurs: une technique inventée et développée ici, et qui fait autorité partout dans le monde.

Visant rien de moins que le leadership mondial dans ce domaine, Conifair n'a en fait qu'un seul concurrent, la société Conair d'Abbotsford en Colombie-Britannique, très active dans la région du Pacifique. N'opérant pas de CL-215, celle-ci exploite toutefois des hélicoptères, ce que Conifair n'a pas l'intention de faire. «Des hélicoptères, il n'en manque pas au Québec» affirme Ghislain Boivin.

Afin cependant d'offrir ses services à des pays qui ne peuvent pas se payer un CL-215, ou bien là où les conditions ne justifient pas ou ne permettent pas son utilisation, Conifair a également acheté deux Canso PBY, eux aussi du Service aérien gouvernemental.

Construit dans les années 1940, le Canso est moins rapide et moins productif que le CL-215 mais il est moins cher à opérer. Son rayon d'action est supérieur, ses pneus à basse pression tolèrent les pistes de gravier et il peut décoller sur des pistes de 3 000 pieds, contre 4 500 pour le CL-215. «L'un et l'autre sont de vraies bêtes de somme» soutient le directeur de l'entretien, Marius Fortin.

Division de Royal Aviation, Conifair Aviation compte une trentaine d'employés, et exploite quatre DC-4 et cinq DC-6 pour l'épandage d'insecticides et le transport de chasseurs. Elle effectue en outre l'entretien des CL-215 du gouvernement du Québec depuis octobre 1986. Complétant la gamme de services spécialisés, la nouvelle division avions-citernes lui permettra de ne plus dépendre uniquement des cycles d'épidémies de la tordeuse du bourgeon de l'épinette et de stabiliser ses opérations aériennes à longueur d'année.

AÉRO-BOUTIQUE ENR.

Grand choix de vêtements,
d'accessoires et de livres
pour élèves-pilotes,
pilotes amateurs,
et pilotes professionnels.

Nous vous proposons:
• le carnet de vol informatisé «Softlog»
• le GPS portatif «Flightmate Pro»
• le manuel de questions pour la licence de pilote privé
• manches à air
• pompes à vacuum Rapco

Commandes téléphoniques acceptées.

5900, route de l'Aéroport
St-Hubert, Québec, J3Y 8Y9
☎ 514-443-3585

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

PUBLI reportage

UN PROGRAMME D'ASSURANCE COLLECTIVE POUR LE MONDE DE L'AVIATION

L'AQTA a mis sur pied un programme d'assurance collective fort avantageux, taillé sur mesure pour ses membres.

Le programme offrira un prix imbattable, un accès universel peu importe le nombre d'employés et en prime les PME jouiront d'une flexibilité qui n'était jusqu'alors accessible qu'aux plus grandes entreprises. Par exemple, tous pourront profiter du service de paiement informatisé des médicaments et des soins dentaires. En outre, les pilotes pourront enfin adhérer à des régimes d'assurance-vie et d'assurance salaire conçus pour eux.

Un service personnalisé

Pour l'AQTA, il importe que ses membres bénéficient en tout temps d'un service professionnel, courtois et personnalisé. Aussi, elle s'est adjoint un professionnel d'expérience pour la représenter, M. Gilles Chiasson.

Diplômé en actuariat de l'Université Laval, M. Gilles Chiasson est affilié au Centre de services Excel Inc., un réseau d'experts en assurance de personnes. Il est aussi associé de la «Society of actuaries» (a.s.a.). Fort de ses douze années d'expérience en assurance collective, M. Chiasson s'est engagé à servir les membres de l'AQTA avec attention, à répondre à toutes leurs questions avec le plus grand plaisir et à les représenter efficacement auprès de leur assureur: la SSQ, Société d'assurance-vie et de son représentant M. Julien Laframboise.

M. Gilles Chiasson
Centre de service Excel

M. Julien Laframboise
SSQ Vie

La SSQ VIE, un assureur sécurisant

Cette compagnie québécoise d'expérience place au premier rang de ses objectifs la sécurité des assurés et la qualité des services.

Aussi, elle a confié à M. Julien Laframboise le mandat de satisfaire les membres du groupe d'assurance collective de l'AQTA. Diplômé en administration des affaires, M. Laframboise représente la SSQ VIE depuis maintenant dix ans et jouit d'une réputation d'excellence dans le domaine des assurances.

Dès cet automne, l'AQTA espère pouvoir offrir des assurances auto et maison dans le cadre du même programme d'achat de groupe.

Bientôt, M. Gilles Chiasson communiquera avec les membres pour leur expliquer les modalités du programme et les avantages concrets que chaque compagnie peut en retirer. Entre temps, les intéressés peuvent le contacter dès maintenant pour de plus amples informations au 819-566-7070.

Le programme d'assurance collective de l'AQTA: l'assurance qu'il faut pour voler plus haut.

AQTA

CENTRE DE SERVICES EXCEL INC.
SERVICES FINANCIERS

SSQ VIE

ÉTUDE DE LA COMMERCIALISATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Dans le cadre de l'étude menée par le gouvernement fédéral en vue d'examiner les possibilités d'exploiter le Système de navigation aérienne (SNA) sur une base commerciale, **l'Association québécoise des transporteurs aériens, l'AQTA,** vous invite à une

SÉANCE DE CONSULTATION

Le jeudi 25 août 1994 de 9 h 00 à 17 h 00
au MONTRÉAL AÉROPORT HILTON
12 505, Côte de Liesse à Dorval.

Cette séance vous offre l'opportunité d'en apprendre plus sur les travaux en cours et de discuter du concept avec d'autres utilisateurs et les représentants du ministère des Transports présents pour vous informer et vous écouter.

Le nombre de places étant limité, il est nécessaire de vous inscrire à l'avance en appelant **Mme Lise Gauthier à l'AQTA au 418-871-4635** ou en faisant parvenir une note par **télécopieur au 418-871-8189.**

par Jean Roy

La région de l'Estrie a maintenant son école de pilotage d'hélicoptère, l'**Académie d'Hélicoptère de l'Estrie**. Son président et fondateur, Pierre Côté a inauguré officiellement l'ouverture de la nouvelle école le 1er juin dernier. Celle-ci offre la formation de pilote privé, de pilote professionnel, d'instructeur et de vol aux instruments sous la supervison du chef instructeur **James Young**..

Fêtant cette année le 25e anniversaire de son installation aux Cèdres, **Laurentide Aviation** célébrera son cinquantenaire en 1996, ce qui en fait la plus vieille école de pilotage commerciale au Canada. Mais John Scholefield a nié catégoriquement être lui-même le plus vieux pilote commercial au pays. Optimiste pour la saison qui vient, John vient de perdre quatre instructeurs. «Ils ont trouvé de bons emplois comme pilotes. C'est bon signe» dit-il.

La SAAB 2000 survolant la SAAB 900.

Le **SAAB 2000** a reçu sa certification de la FAA, «Federal Aviation Administration» des États-Unis, en avril. La JAA, «Joint Aviation Authority» européenne, avait déjà pour sa part accordé sa reconnaissance officielle à l'appareil en mars dernier.

Pour un deuxième été consécutif, **Hélicraft** a dû ajouter une troisième session d'enseignement à son école de pilotage. «Nous sommes de plus en plus présents sur le marché de l'instruction aux instruments» affirme **Richard Airlie**, chef instructeur chez Hélicraft. Aussi, il précise: «Auparavant marginal, le vol IFR est en train de se généraliser sur les plates-formes de forage et pour les contrats internationaux.»

Royal aviation s'est vu décerner trois trophées ATLAS lors du gala de l'Association des agents de voyages du Québec, l'ACTA-Québec. Le premier pour **Royal** elle-même dans la catégorie «Compagnie aérienne 1994», le deuxième pour **Royal Vacances** dans la catégorie «Voyagiste 1994» et le troisième, le trophée «Distinction de l'industrie 1994», est allé à **Michel Leblanc**, président et chef de la direction de Royal, pour «avoir démontré un esprit d'entrepreneurship et d'innovation par ses réalisations qui ont eu un impact positif dans l'industrie» dit le communiqué émis par l'entreprise.

Le vendredi 13 mai dernier, une luxueuse maquette du **Citation X**, le jet d'affaires le plus rapide au monde, était exposée dans le hangar d'**Execaire** à Dorval. Coût: 17 millions US.

Un des grands succès des dernières années, le Cessna **Caravan** en est au milieu d'une tournée mondiale pour célébrer son dixième anniversaire. Plus de 600 Caravan volent à travers le monde, dont 216 pour Federal Express.

Comme prévu, **l'Ecole des métiers de l'aérospatiale de Montréal (EMAM)** ouvrira ses portes en septembre 1994. L'EMAM dispensera six programmes, tous opérationnels dès l'ouverture, soit: montage mécanique, montage de structure, montage-câblage, usinage, outillage et machines-outils à contrôle numérique. Pour cette première session, 150 étudiants ont été acceptés sur plus de 400 demandes. En vitesse de croisière, qu'elle atteindra en janvier 1996, l'EMAM accueillera 378 étudiants à plein temps.

ANDRAL TECHNOLOGIES
SERVICES D'EXPERTS-CONSEILS

PRÉPARATION DE PROJET
De la conception initiale...
À 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 À L'ENTREPRISE
Analyse d'exploitation.
Analyse d'acquisition d'aéronefs.
Financement de projets.

SECTEURS D'ACTIVITÉS
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
ANDRÉ ALLARD
Tél.: (514) 689-7638 Fax.: (514) 689-3753

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

Le **King Air**, l'avion turbopropulsé léger le plus populaire de l'histoire de l'aviation, célèbre ses 30 ans cette année. Comme le Caravan, il est propulsé par le PT-6 de **Pratt & Whitney Canada**. Conçu, développé et fabriqué à Longueuil, le PT-6 a été produit à plus de 30 000 exemplaires depuis la livraison du premier King Air, le 26 juin 1964.

À partir du 15 septembre 1994, **Claude Morin,** directeur général des Ventes passages d'**Air Canada** en France, deviendra le nouveau directeur délégué aux Ventes passages à Montréal. Son prédécesseur à ce poste, **Marc Rosenberg**, a été nommé président et chef de la direction de Galileo Canada.

JSX Capital Corporation, filiale de **British Aerospace** a obtenu l'homologation supplémentaire de type (STC) de la «Federal Aviation Administration» (FAA) pour une nouvelle configuration ambulance du **Jetstream 31**. L'avion ambulance est équipé de deux civières avec systèmes NC-1000 intégrés manufacturés par **Aero Innovations** de Little Rock en Arkansas et de six sièges passagers.

Ron Bower, co-fondateur et vice-président de la compagnie Austin **Jet International,** a entrepris de faire le **tour du monde** en hélicoptère; un voyage de 36 966 km et d'une durée de 27 jours et demi. Bleu, blanc et rouge, l'appareil de M. Bower, un modèle modifié du **Bell 206B-III JetRanger**, exhibe une carte du monde et le tracé de son itinéraire peints sur le fuselage. En outre, la poutre de queue affiche les drapeaux des 21 pays du monde qu'il visitera au cours de son périple. Faisant escale à Mirabel le 30 juin dernier, M. Bower s'est rendu à l'usine de Bell Helicopter. «La seule chose qui me rend nerveux dans ce voyage, ce sont les rencontres avec les médias» a-t-il déclaré au reporter de Circul'air.

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
11ème étage
Montréal, Québec
H2Z 1Y4
Tél.: (514) 871-4500
Fax: (514) 871-4545

La **Fondation Aérovision Québec**, en collaboration avec **Pratt & Whitney** et l'**École nationale d'aérotechnique,** procédera au lancement officiel de la collection du **Musée de l'aviation du Québec** les 17 et 18 septembre prochain chez Pratt & Whitney. Cette cérémonie de prestige s'inscrira dans le cadre de l'événement «Portes ouvertes» de l'entreprise à l'aéroport de St-Hubert.

Le 13 avril dernier, le président et chef de la direction de **Bombardier, Laurent Beaudoin**, a reçu un prix du prestigieux magazine Aviation Week & Space Technology pour sa contribution éminente dans le secteur aéronautique et propulsion en 1993. La cérémonie se déroulait au National Air & Space Museum de Washington.

A la fin de février, un moteur **Rolls-Royce RB211-524B** établissait un record mondial de longévité pour un réacteur. Depuis son installation sur la queue d'un L-1011 de Delta en 1988, il a complété plus de 25 600 heures et plus de 4 000 atterrissages et décollages.

En date du 29 avril, la FAA a certifié le **PW4084 de Pratt & Whitney** à 84 000 livres de poussée. Destiné au Boeing 777, le PW4084 est le dernier-né de la famille PW4000. Le 16 mai à midi, le service des communications de la P&W Corp. a annoncé que le PW4000 a atteint les 10 millions d'heures de vol depuis sa mise en service sur un A310 de Pan American en juin 1987. 1 300 PW4000 ont été fabriqués à ce jour.

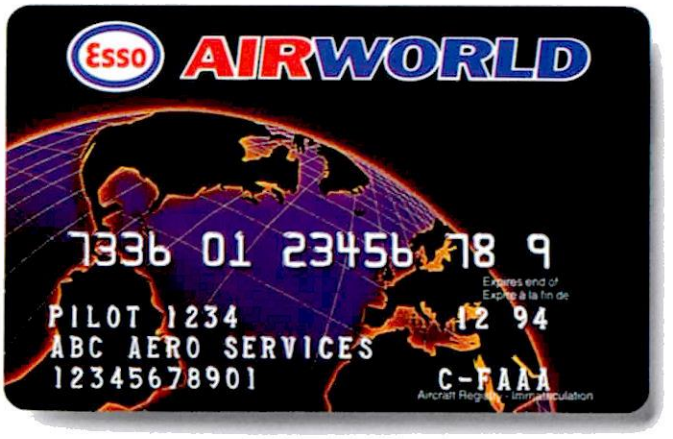
L'OACI a rapporté un profit d'opération de 1,1% pour l'ensemble des compagnies aériennes en 1993. Est-ce encourageant ou décourageant? Difficile à dire. En tous cas, c'est moins pire qu'en 1990, 1991 et 1992, où les mêmes entreprises avaient perdu 0,8%, 0,2% et 0,7%. De son côté, l'**IATA** rapporte que les budgets pour voyages d'affaires demeurent sous pression dans les entreprises. Les gens d'affaires continuent néanmoins de voyager autant mais recherchent maintenant les bonnes occasions.

Demande de permis chez **Service aérien FBO**. Détenant déjà un permis d'affrètement international pour le transport de passagers au moyen d'aéronefs de classe D et E, Service aérien FBO demande maintenant l'autorisation de transporter aussi des marchandises, ainsi que l'autorisation de transporter des passagers et des marchandises au moyen d'aéronefs à voilure fixe de classe G.

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.

ABITIBI ET EUROCOPTER CANADA EN "FORMATION"

eurocopter canada

Service sans frais pour l'Amérique du Nord
1-800-267-4999

Montréal
Québec
514-633-8433

Fort Erie
Ontario
905-871-7772

Edmonton
Alberta
403-455-4715