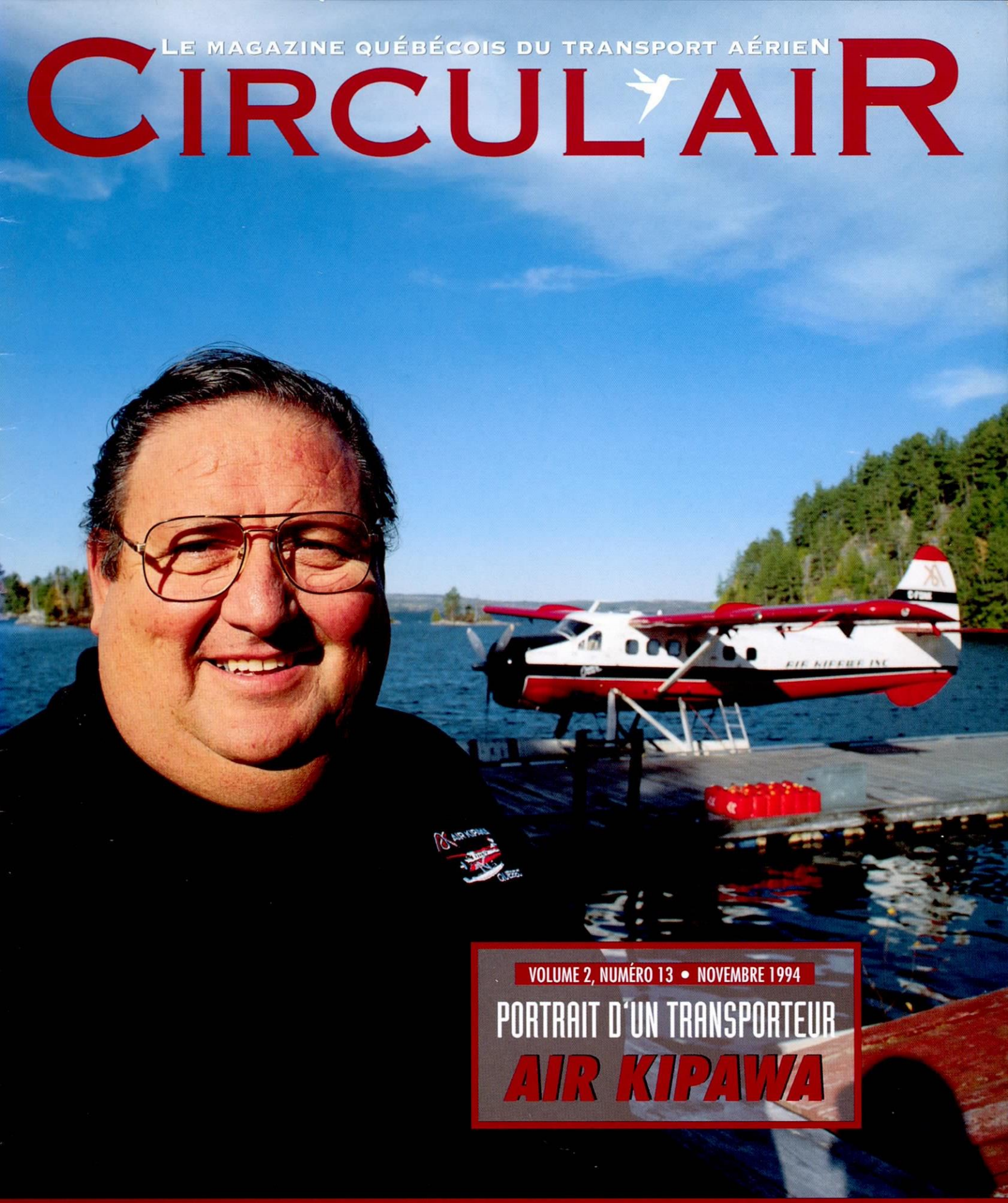
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

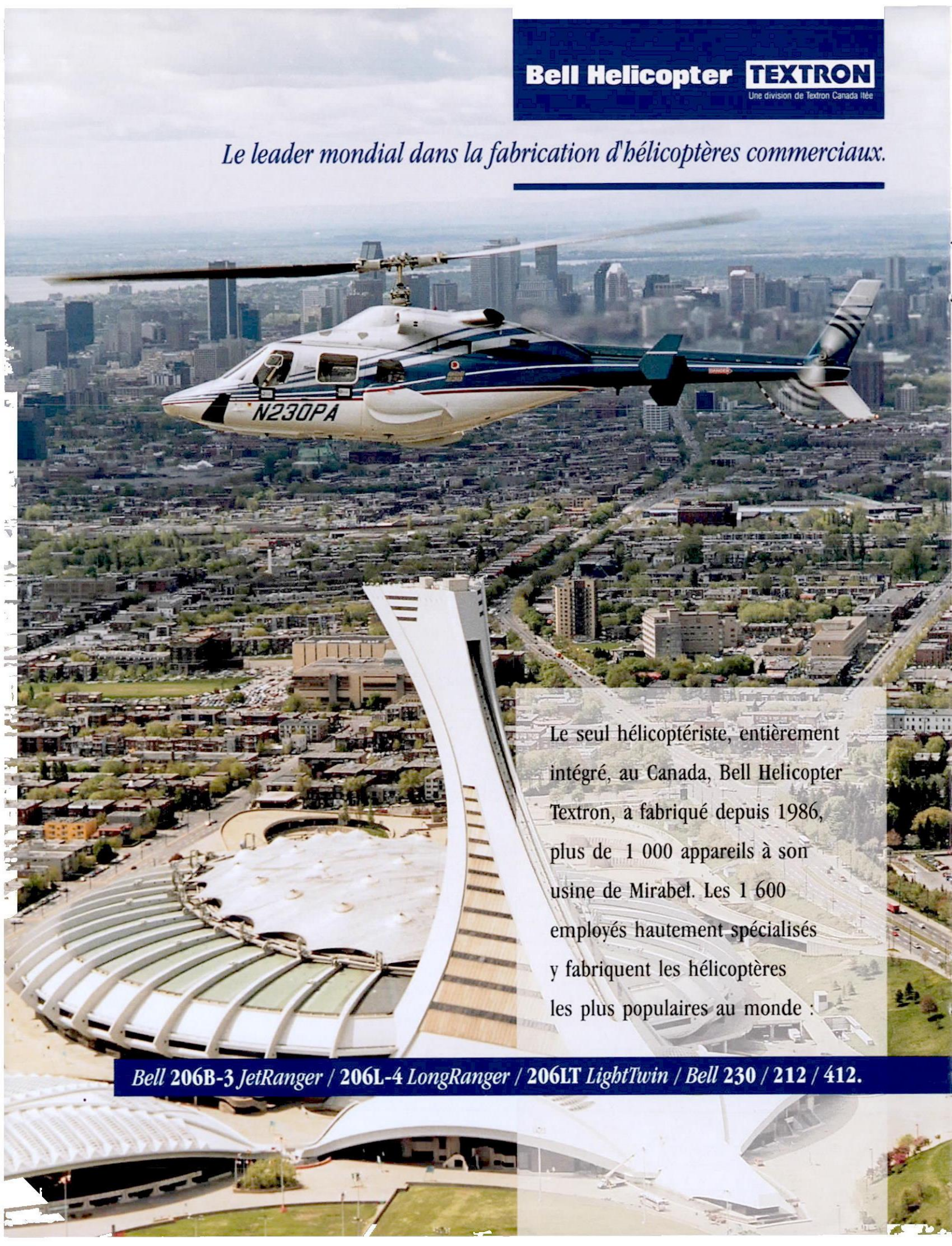
CIRCUL'AIR



VOLUME 2, NUMÉRO 13 • NOVEMBRE 1994

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR
AIR KIPAWA

19e Congrès annuel de l'AQTA


Bell Helicopter TEXTRON
Une division de Textron Canada ltée
Le leader mondial dans la fabrication d'hélicoptères commerciaux.
N230PA
Le seul hélicoptériste, entièrement intégré, au Canada, Bell Helicopter Textron, a fabriqué depuis 1986, plus de 1 000 appareils à son usine de Mirabel. Les 1 600 employés hautement spécialisés y fabriquent les hélicoptères les plus populaires au monde :
Bell 206B-3 JetRanger / 206L-4 LongRanger / 206LT LightTwin / Bell 230 / 212 / 412.

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 13

4
Éditorial

5
Pétro-T investit dans un centre de services haut de gamme pour l'aviation d'affaires

6
Le 600, 6e Avenue

7
Le 19e Congrès annuel de l'AQTA

Portrait d'un transporteur Air Kipawa 11

16, 18, 21
Quoi de neuf ?

17
Une mauvaise attitude peut justifier un congédiement

19
Vols nolisés
Services aériens FBO base deux Airbus 320 à Toronto
Des services en français S.V.P.

20
Le choix de taxer le cours de pilote professionnel
Cargair fait l'acquisition de Perfecair

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, Fernande Poulin, Jean Roy

Montage et Séparation des couleurs:
Point de Trame inc.

Impression:
Imprimerie Canada inc.

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

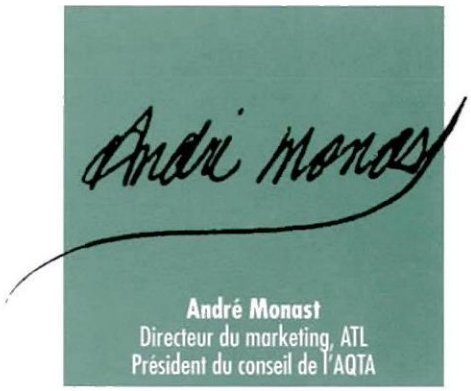
Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec -
ISSN 0832-6371
«Société canadienne des postes -
Envoi de publications canadiennes -
Contrat de vente No 187739»

NOTRE COUVERTURE
Gilbert Vaillancourt, président d'Air Kipawa

PHOTO Vincent Drolet

ÉDITORIAL

RESTRUCTURE
RESTRUCTURONS
RESTRUCTUREZ



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

Êtes-vous actuellement en pleine restructuration ? Il y a de bonnes chances que oui. Ne craignez rien, vous n'êtes pas sous l'influence de la toute dernière mode en matière de «management». Vous n'avez pas non plus attrapé une maladie rare.

Remodelage, remaniement, refonte, «re-engineering», reconfiguration, peu importe le nom que nous lui donnons, cet outil fait partie du «kit de survie» des entrepreneurs et des gestionnaires d'aujourd'hui. Mais pourquoi la réorganisation de nos entreprises est-elle si importante ? Simplement parce que nous n'avons plus d'autres choix. Nous devons constamment adapter et améliorer nos services et nos produits pour répondre aux besoins d'une clientèle de plus en plus éduquée, de plus en plus exigeante. Le défi est d'autant plus grand que nous devons aussi réduire nos coûts pour demeurer compétitifs avec une concurrence toujours plus grande.

Maintenant, en affaires, les opportunités changent continuellement. Il faut être en perpétuelle reconfiguration et ce n'est pas facile puisque l'être humain, on le sait, est réfractaire au changement. La tâche de créer une culture d'entreprise favorable aux transformations est ardue. Certains chefs d'entreprises sont même devenus des désorganisateurs pour mieux préparer leur entreprise à cette nouvelle réalité et enfin aller au-delà de l'incertitude qu'entraînent de tels changements.

L'entreprise privée n'est pas seule à vivre cette mutation. Transports Canada se prépare (et nous prépare) à la privatisation probable de plusieurs de ses services: aéroports, services du contrôle aérien et services de la radio-navigation pour ne nommer que ceux-là. Il est encore trop tôt pour mesurer tous les effets de cette opération mais on peut s'attendre à subir un impact important. N'oublions pas non plus que le gouvernement québécois se prépare lui aussi à restructurer et comment donc!

Aussi, avant de vous engager dans une restructuration qui vous positionnera de manière à mieux prendre ces virages, je vous invite à participer à notre 19e congrès annuel où nous pourrons tous échanger sur ces sujets et bien d'autres tout aussi importants. Bon congrès.

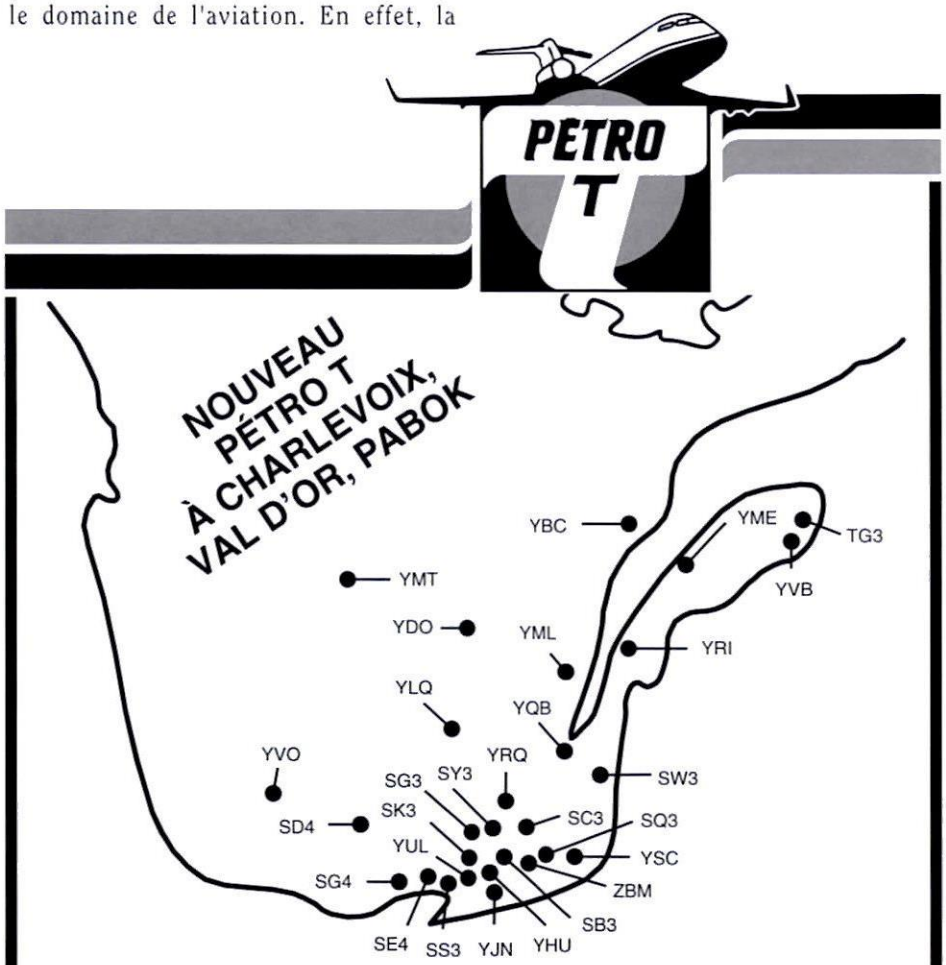
PÉTRO-T INVESTIT DANS UN CENTRE DE SERVICES HAUT DE GAMME POUR L'AVIATION D'AFFAIRES

L'entreprise Les Pétroles Therrien Division Aviation Inc. a ouvert le 3 octobre dernier son tout nouveau centre de services haut de gamme à l'aéroport international Jean-Lesage. Depuis le 10 janvier 1993, Pétro-T n'avait plus d'édifice à Québec, un terrible incendie, on s'en souviendra, avait ce jour-là complètement ravagé ses locaux.

Le nouveau centre de services Pétro-T de l'aéroport international Jean-Lesage donne accès directement aux pistes et met à la disposition des propriétaires et des opérateurs d'aéronefs corporatifs et de tourisme, l'ensemble des services habituellement retrouvés dans des aéroports de plus grande envergure. Parmi ceux-ci, mentionnons l'approvisionnement en carburant d'aviation et un tout nouveau libre service pour avion à piston, un secteur du marché qui est en voie de devenir une spécialité de la pétrolière indépendante Pétro-T. Les services d'hangarage intérieur à court et à long terme, les services de démarrage et de chauffage de même que tous les services de support aux passagers et aux équipes sont aussi offerts.

Le centre de services qui occupe une superficie de 2,200 pieds carrés, à l'exclusion des facilités d'hangarage, comporte des salons réservés aux pilotes et aux passagers, des aires de repas, d'avitaillement et de préparation de vols, etc. Le centre Pétro-T offre également l'ensemble des services logistiques, tels que services de traiteurs, de transport terrestre, de réservation d'hôtels, de télécommunications et de télécopieur.

Pétro-T n'en est pas à ses premiers pas dans le domaine de l'aviation. En effet, la pétrolière québécoise dont le siège social est situé à Drummondville, est déjà fournisseur de carburant depuis 1988 à l'aéroport international Jean-Lesage et dessert une quarantaine d'aéroports au Québec.



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

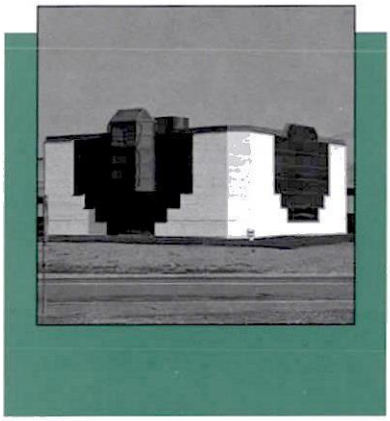
PÉTRO T division Aviation Inc.

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Une réunion du conseil d'administration de l'AQTA a eu lieu le 7 septembre dernier. Le président et chef de la direction, M. Brian Jenner, a fait rapport des nombreux dossiers traités par l'AQTA depuis la dernière réunion dont celui de la taxation des cours de pilotes professionnels. Ce dossier exigea énormément de travail au niveau de l'interprétation de la Loi sur la taxe d'accise (TPS) et de la Loi sur la taxe de vente du Québec (TVQ). (Voir l'article «Le choix de taxer le cours de pilote professionnel»)

Par ailleurs, la volumineuse correspondance de l'Association a été passée en revue. Des piles impressionnantes de documents résultent des échanges d'informations issues des nombreux groupes de travail présentement à l'oeuvre. Aussi, il a été suggéré que l'Association propose à Transports Canada que les dossiers du groupe de travail sur le vol récréatif soient affichés sur le BBS, c'est-à-dire le babillard électronique mis en fonction dans le cadre des consultations du CCRAC.



NOUVEAUX MEMBRES

Membre actif:

Air Club International
Installé dans le marché haut de gamme des vols nolisés internationaux, le transporteur dispose d'un Boeing 747 et de deux Airbus 310.

11905, route Cargo A-3, bureau 2050
Aéroport int'l Mirabel
Mirabel (Québec) J7N 1H1
Tél: 514-476-3555
Fax: 514-476-0504
Représentant à l'AQTA:
M. Jean Coté
Vice-président, exploitation

Membre associé:

Centre technologique en aérospatiale (CTA)
Organisme à but non lucratif dont la mission est d'encourager les entreprises des domaines de l'aérospatiale et de l'aéronautique dans leurs efforts en recherche et en développement.

5555, place de la Savane
Saint-Hubert (Québec) J3Y 5K2
Tél: 514-678-2001
Fax: 514-678-3240
Représentant à l'AQTA:
M. Yves Paradis
Adjoint au directeur général

ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

VISITE DU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, MONSIEUR JACQUES LÉONARD

Malgré un horaire surchargé, monsieur Jacques Léonard a trouvé quelques heures à son agenda pour se rendre au siège social de l'AQTA et déjeuner avec quelques représentants du milieu aérien québécois. Tous ont pu échanger leur point de vue et faire part de leurs préoccupations. M. Léonard était fort intéressé à connaître l'opinion des membres présents sur presque tous les aspects du transport aérien. Par ailleurs, à savoir ce que son gouvernement entrevoit pour notre industrie, M. Léonard nous a promis de plus amples détails dans son allocution du banquet annuel du 19e Congrès de l'AQTA.

De gauche à droite: MM. Gilles Dagenais, dir. gén., Inter-Canadien et vice-prés., Québec et provinces atlantiques des Lignes aériennes Canadien International - Wilfrid Hamel, prés., Héli-Max - Olivier Prud'homme, vice-prés. des opérations, Cargair - Jacques Léonard, ministre des Transports du Québec - Brian Jenner, prés. et chef de la direction, AQTA
- Robert Perrault, prés., dir. gén., Air Alliance
- Jacques Simard, dir. gén., Air Alma
- André Monast, prés., Conseil de l'AQTA
- Jean Fortin, dir. membres associés, Conseil de l'AQTA .

RESTRUCTURE
RESTRUCTURONS
RESTRUCTUREZ

Le verbe restructurer est sans aucun doute à l'heure de la conjugaison. Les finances, la fonction publique, les institutions politiques, les pouvoirs constitutionnels, les services publics, les aéroports, le système de navigation aérienne, la réglementation aérienne, l'entreprise privée... tout est en voie de restructuration. Pourquoi ? Comment ?

CONGRÈS

Le 19e Congrès annuel de l'AQTA

sera l'occasion pour tous les intervenants de l'industrie du transport aérien d'en savoir un peu plus sur les changements qui les concernent et sur l'impact que ceux-ci auront dans le quotidien de leur entreprise.

Entre autres, l'atelier de travail avec le groupe des Aéroports est de retour au programme cette année. Ce sera le forum idéal pour mieux comprendre et échanger sur la nouvelle politique de restructuration des aéroports. En outre, un atelier d'information sur les exigences et la modernisation du système de navigation aérienne se tiendra le 29 novembre en après-midi. Ce sera là une opportunité de s'instruire et d'intervenir pour faire valoir son point de vue.

Aussi, vous pourrez participer aux populaires ateliers de travail avec Transports Canada et aux ateliers sectoriels destinés à faire le point dans les secteurs suivants: brousse, écoles de pilotage, lignes, nolisement et hélicoptère, en plus de visiter les kiosques d'une trentaine d'entreprises d'envergure exposant leurs produits et services.

Les invités:

au dîner-causerie, M. Michel Perron, président de Somiper
au banquet annuel, M. Jacques Léonard, ministre des Transports du Québec

Déjà, des centaines de personnes se sont inscrites aux différentes activités du congrès. Faites comme elles.

**Ne manquez pas l'événement aérien de l'année:
le 19e Congrès annuel de l'AQTA
les 30 novembre et 1er décembre prochains
à l'hôtel Loews Le Concorde, Québec**

Il est encore temps de vous inscrire en communiquant avec Mme Lise Gauthier au 871-4635. Vous pourrez aussi vous inscrire directement sur place.

DÎNER-CAUSERIE

M. Michel Perron

Président de Somiper

M. Michel Perron est né le 27 avril 1932 à La Sarre au Québec. Après ses études primaires, il entreprend un cours commercial au collège Mont St-Louis à Montréal qu'il poursuit cependant et termine au St. Jerome's College à Kitchener, Ontario, ce afin de parfaire ses connaissances en anglais. Par la suite, il s'inscrit à l'école forestière de Duchesnay, Québec, où il apprend durant un an les techniques de base de l'industrie forestière.

En décembre 1950, Michel Perron débute sa carrière au sein de l'entreprise familiale, Henri Perron Enr. Il travaille plus précisément à la scierie de Val Paradis qui produit à cette époque 4 millions de p.m.p. par année. En 1964, au décès de son père, il devient président du groupe «Les Entreprises Perron Inc.» et de ses filiales maintenant connues sous la raison sociale de «Normick Perron Inc.». En 1989, les intérêts de la famille Perron dans Normick Perron Inc. sont vendus à «Noranda».

Actuellement, M. Perron est président du conseil, président et chef de la direction de «Somiper (1992) Inc.», président du conseil de «Somiper Aviation Inc.», président du conseil et chef de la direction de «Uniforêt Inc.» ainsi que de «Scierie Péribonka Inc.», ayant leur siège social à Montréal. Il est aussi administrateur de «Malette Inc.», de la «Banque Nationale du Canada», de «Donohue Normick Inc.», de «Groupe transport Cabano Inc.», de «Natcan Trust Co.» et de «BioChem Pharma Inc».

En outre, M. Michel Perron oeuvre, à titre de bénévole, comme membre du conseil d'administration de la Fondation Jean Lapointe et membre du conseil de Québec 2002 Inc. Il est également membre du Club St-Denis, du Mount Royal Club à Montréal et du Club #l de Montréal. Marié à Mme Lise Perrault, il est aussi père de sept enfants.

Cet homme d'affaires extraordinaire et fort respecté a un vécu passionnant. Toujours associé de coeur et souvent d'affaires à l'industrie du transport aérien, il partagera avec les convives du dîner-causerie un fragment de ce vécu en faisant le récit d'un de ses périples les plus exotiques, son voyage vers le Pôle Nord. Bourré d'anecdotes savoureuses, son exposé nous donnera en outre un aperçu fort intéressant du système de transport aérien russe.

Un don à la Fondation des maladies du rein

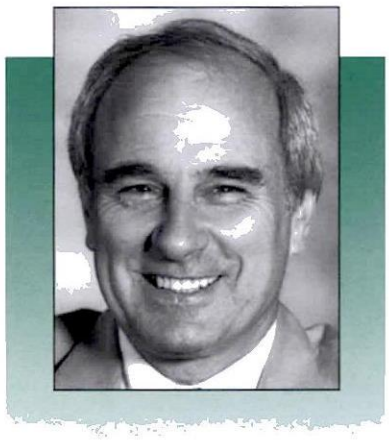
Michel Perron est très engagé dans la Fondation des maladies du rein. Toujours aussi actif après avoir subi avec succès une greffe de rein, il est une preuve vivante qu'avec la recherche et le développement de la science médicale, on peut vaincre des maladies qui, hier encore, conduisaient inévitablement à la mort.

Aussi, l'Association québecoise des transporteurs aériens vous invite à lui faire parvenir un don au profit de la Fondation des maladies du rein. Le total des sommes recueillies sera remis publiquement à Michel Perron lors du dîner-causerie. Les entreprises intéressées à remettre un montant plus important en leur nom propre pourront aussi le faire. Pour contribuer à cette grande cause, contactez Lise Gauthier au 418-871-4635.

BANQUET ANNUEL

M. Jacques Léonard

Ministre des Transports du Québec



M. Jacques Léonard est né le 2 décembre 1936 à Saint-Jovite. Après avoir fait ses études classiques au Séminaire de Mont-Laurier, il obtient un baccalauréat et une maîtrise en commerce et en administration à l'Université Laval. Par la suite, il étudie l'économie régionale et l'administration municipale à Paris.

À sa sortie de l'Université, M. Léonard travaille comme vérificateur dans un bureau de comptables agréés à Montréal: Clarkson Gordon & Co. Puis, il enseigne à l'École des hautes études commerciales (H.E.C.) de l'Université de Montréal et à l'Université nationale du Rwanda.

De 1968 à 1975, il occupe divers postes administratifs à l'Université de Montréal dont celui d'adjoint au vice-recteur à la recherche et vice-doyen de la Faculté d'éducation permanente.

Élu député de Labelle en 1976 et réélu en 1981, M. Léonard exerce diverses fonctions ministérielles dont celles de ministre d'État à l'aménagement, ministre responsable de l'Office de planification et de développement du Québec, ministre des Affaires municipales et, à la fin, ministre des Transports. De plus, il a été membre du Comité des priorités et vice-président du Conseil du trésor.

De mai 1985 à septembre 1989, M. Léonard occupe le poste de doyen à la Faculté d'éducation permanente de l'Université de Montréal. Il est aussi membre du conseil d'administration et du bureau de direction de la Financière Entraide-Coopérants inc.

Élu de nouveau dans la circonscription de Labelle le 25 septembre 1989, on lui confie les dossiers liés aux Finances, au Conseil du trésor et au Revenu de même qu'à l'administration et à la fonction publique. De septembre 1991 à février 1993, il est aussi porte-parole de l'Opposition officielle en matière de finances, industrie et commerce, et recherche et développement.

Pendant cette période, il a aussi été membre de la Commission sur l'avenir politique et constitutionnel du Québec (Bélanger-Campeau) de même que de la Commission d'étude des questions afférentes à l'accession du Québec à la souveraineté. Jusqu'à sa récente nomination comme ministre des Transports, il était membre de la Commission du budget et de l'administration ainsi que de la Commission de l'économie et du travail.

C'est fort volontiers que le nouveau ministre des Transports du Québec a accepté de venir rencontrer les gens qui composent l'industrie du transport aérien au Québec et de prendre la parole dans le cadre du banquet annuel. En plus de nous éclairer sur sa vision du transport aérien québécois, l'allocution de M. Jacques Léonard devrait nous permettre d'en savoir un peu plus sur les perpectives d'avenir que le nouveau gouvernement du Parti Québécois et lui-même en tant que ministre des Transports, entrevoient pour les transporteurs aériens dans un Québec souverain.

PROGRAMME

Mardi 29 novembre 1994 (Activités avant congrès)

13 h 00 Présentations de Transports Canada, salle Leduc Fortin:
-systèmes d'observations météorologiques automatisés
-plan de modernisation du système de navigation aérienne
-GNSS (Système de navigation par satellite)

Mercredi 30 novembre 1994

9 h 00 Ateliers de travail:
- navigabilité, salle Pilot
- «ATC», salle Fortin

13 h 00 Inscription

13 h 30 Ateliers de travail:
- transporteurs aériens, salle Morrice-Lismer
- licences et formation, salle Leduc
- aéroports, salle Cullen

commandités par **TRANSPORTS CANADA ET L'AQTA**

17 h 00 Exposition commerciale, salle Krieghoff
Cocktail d'ouverture, salle Krieghoff
commandité par **DIVISION DES AVIONS RÉGIONAUX DE BOMBARDIER**

19 h 00 Soirée libre

Jeudi 1er décembre1994

8 h 30 Inscription

9 h 00 Réunion des comités sectoriels:
- brousse, salle Cullen
- école de pilotage, salle Pilot
- ligne et nolisement, salle Morrice-Lismer
- hélicoptère, salle Fortin-Leduc

Café et croissants offerts par **LES HÉLICOPTÈRES ABITIBI LTÉE**

12 h 00 Dîner-causerie, foyer
Conférencier invité: **M. Michel Perron, président de Somiper**

13 h 30 Réouverture de la salle d'exposition, salle Krieghoff
Café offert par **SAAB AIRCRAFT OF AMERICA**

14 h 00 Assemblée générale annuelle, via salle Krieghoff

18 h 30 Apéritif, salle Krieghoff
commandité par **ALEXANDER & ALEXANDER/REED STENHOUSE**

20 h 00 Banquet, foyer
commandité par **DORNIER AVIATION (NORTH AMERICA) INC.**
Invité d'honneur: **M. Jacques Léonard, ministre des Transports du Québec**
Vin offert par **ROYAL**

22 h 00 Remise du **«Trophée Plein Vol»**
Tirage de prix de présence

23 h 00 Digestif, salle Krieghoff

AIR KIPAWA

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevue:
Nicole Mace

Texte:
Fernande Poulin
Nicole Mace

Reportage photos:
Vincent Drolet

Du bois, que du bois. Puis, au détour de la route, la vue splendide du lac Kipawa qui, avec ses 1 000 milles de tour et ses nombreux îlots boisés et rocailleux, accueille sur ses rives le village de Kipawa et... Air Kipawa.

«Nous autres, on fait de la brousse. C'est ça qu'on veut faire, c'est ça qu'on aime faire!»

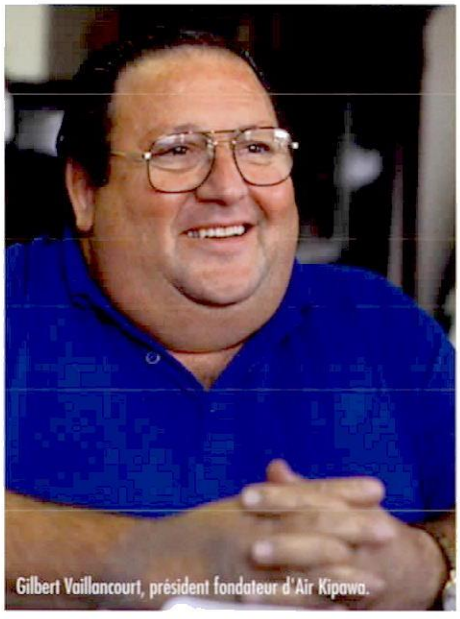
À entendre son président fondateur, Gilbert Vaillancourt, il ne peut y avoir de doute: «transporteur de brousse» est bien la vocation essentielle d'Air Kipawa dont la base principale d'opérations est située à une quinzaine de kilomètres de Témiscaming, à 3 heures de route de Rouyn-Noranda et à seulement 1 heure de route de North Bay.

DE LA POURVOIRIE AU TRANSPORTEUR AÉRIEN

Dans un décor saisissant de beauté, Air Kipawa est née en 1962 du désir de Gilbert Vaillancourt d'assurer lui-même le transport par hydravion des clients de la pourvoirie de son père. Jusqu'alors, c'était Orillia Air Services qui s'acquittait de cette tâche mais Gilbert Vaillancourt, le pourvoyeur, voulait offrir un meilleur service à ses clients. Il achète donc un premier Cessna 180 et obtient un certificat d'exploitation au nom de Air Kipawa.

Peu de temps après, il acquiert les actifs locaux d'Orillia Air Services et se retrouve du même coup avec une flotte d'appareils très diversifiée allant du Cessna au Found Bros. FBA2C et au Stinson SR-10. «On a joué beaucoup avec les avions, nous raconte M. Vaillancourt. On en a eu de toutes sortes: un Super Cub, un Champion..., on a même eu jusqu'à 13 Cessna». Plus tard, il prendra la décision d'uniformiser sa flotte et de ne garder que du Beaver et du Otter de même qu'un Cessna 185 pour les petits nolisements et les patrouilles de feu.

En 1982, M. Vaillancourt fait l'acquisition d'une base à North Bay et fonde Air North Bay. Cette compagnie lui permettra de faire le pont entre Kipawa et certaines villes ontariennes et, surtout, de devenir le seul service aérien de la partie sud de la région du Témiscamingue. «À partir de là, nous avons commencé à viser la clientèle que pouvaient nous fournir les lignes aériennes. Des gens


Gilbert Vaillancourt, président fondateur d'Air Kipawa.

d'Allemagne, de Suisse, de Californie et d'aussi loin que le Japon ont accès à North Bay par le réseau des vols réguliers», indique notre hôte. L'entreprise possède aussi une base à Belleterre depuis une dizaine d'années.

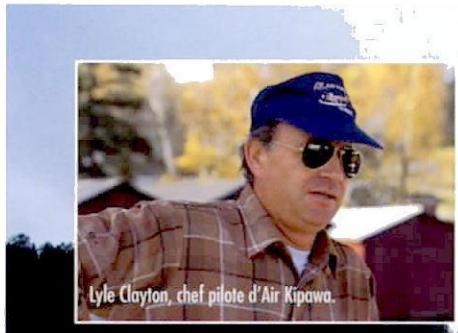
UN ACCUEIL SYMPATHIQUE ET DU MOUVEMENT À VOLONTÉ

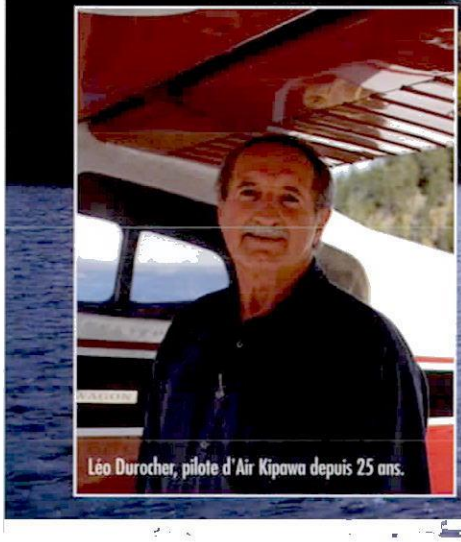
À notre arrivée, M. Vaillancourt est au téléphone et nous fait signe d'entrer dans son bureau. Puis, c'est la radio qui appelle: «Air Kipawa, Air Kipawa». Michel Savard, le pilote du Otter annonce son retour avec un groupe de chasseurs satisfaits de leur prise: un orignal dont le panache fait 55 pouces d'envergure.

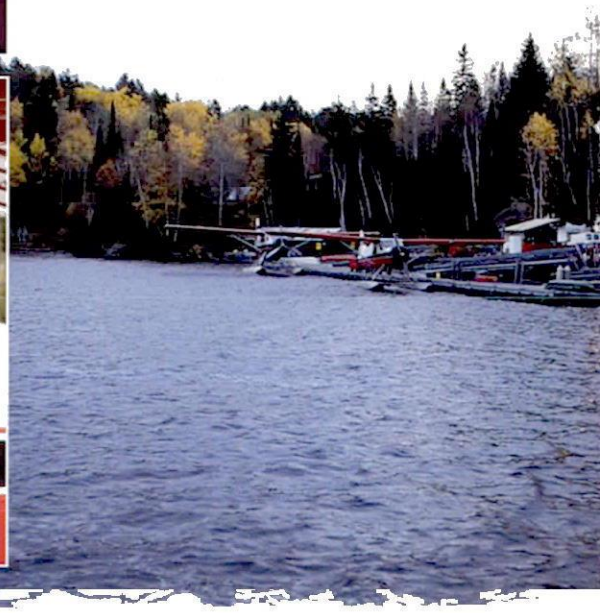
Dans une même journée, l'équipe de **CIRCUL'AIR** a vu chaque appareil partir et revenir au moins six fois. «En saison de chasse, Air Kipawa fait en moyenne 19 voyages par jour», de nous préciser le propriétaire de l'entreprise.

Enfin, ce sont les clients qui entrent faire un brin de jasette avec Gilbert et sa femme Carol qui, tout comme son mari qu'elle seconde dans les tâches administratives, prend visiblement plaisir à échanger avec les gens. Aussi, peu importent l'anglais et le français, ici, on parle «chasse et pêche» et déjà on réserve sa place pour l'an prochain.

Et dire que dans ce mouvement continuel, personne ne semble stressé ni même pressé! Tout le monde sait ce qu'il a à faire et le fait le plus naturellement du monde.


Lyle Clayton, chef pilote d'Air Kipawa.


Léo Durocher, pilote d'Air Kipawa depuis 25 ans.



Depuis 1963, Carol Vaillancourt travaille avec son mari au succès d'Air Kipawa.

DU PERSONNEL EXPÉRIMENTÉ ET POUR LE MOINS FIDÈLE

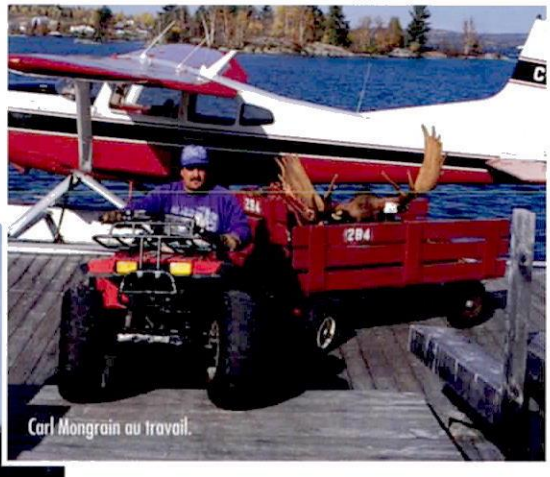
C'est en 1966 que Lyle Clayton est entré au service d'Air Kipawa. Maintenant chef pilote de la compagnie, il est aussi seul pilote du Beaver. Léo Durocher est arrivé en 1969 et, tout en étant surtout aux commandes du Cessna 185, celui-ci gère les opérations d'Air North Bay. Michel Savard, le commandant de bord du Otter, est venu se joindre à l'équipe en 1971. Enfin, Daryl Vaillancourt, le fils de Carol et de Gilbert Vaillancourt, a obtenu sa licence commerciale cette année et est devenu sans attendre pilote de relève du transporteur. Il est aussi responsable de la base de Belleterre depuis trois ans.

Le chef mécanicien Rick Wilbee, son assistant Andrew Dandee et l'homme à tout faire, Carl Mongrain, viennent compléter l'équipe.

UNE CLIENTÈLE TOUT AUSSI FIDÈLE

En mai, juin et octobre, Air Kipawa vit les temps forts du tourisme sportif. Elle trouve sa clientèle chez les amateurs de chasse et de pêche d'un peu partout; au printemps, beaucoup d'Américains adeptes de pêche et de villégiature et en automne, surtout des Québécois dont l'engouement pour la chasse ne se dément pas au fil des années.

Au cours des 32 ans d'existence d'Air Kipawa, M. Vaillancourt a vu et rencontré des personnalités aussi prestigieuses que Frank Sinatra, Lana Turner, Bing Crosby, Gerry Topping des Yankees, l'équipe de baseball de Cincinnati au complet et les joueurs de hockey Darren Turcotte et Gaston Gingras. «Plus récemment, ajoute-t-il avec fierté, Bob Izumi, une sommité en matière de chasse et pêche, nous a aussi fait l'honneur de compter parmi nos clients.»



Carl Mongrain au travail.

Air Kipawa a bâti sa réputation sur l'efficacité de son service et la satisfaction de sa clientèle. «Notre attrait de vente est de garantir à nos clients qu'à partir de Buffalo, par exemple, ils seront à la pêche en moins de trois heures et demie» précise Gilbert Vaillancourt. Aussi, il vous dira que c'est la qualité de son service qui lui assure depuis des années et des années une publicité de bouche à oreille et une clientèle d'habitués dont certains reviennent depuis 25 ans.

En dehors de la chasse et de la pêche, pour rentabiliser l'entreprise, Air Kipawa exécute des contrats pour Hydro-Québec, les ministères des Ressources naturelles et de l'Environnement. De 1969 à 1982, la compagnie aérienne a aussi transporté personnel et marchandises pour la SEBJ. «Nous avons été l'un des premiers transporteurs aériens à monter là-bas au Lac Atilla, à LG2, à Caniapisco.»

Daryl Vaillancourt parlant affaires avec son père.

En outre, l'équipe d'Air Kipawa s'est rendue dans la terre de Baffin et aussi loin que Fort Francis. Mais le contrat le plus «spécial» a été celui de scruter le Québec de long en large pendant deux ans à la recherche de diamants pour le compte d'une entreprise privée dont il a voulu taire le nom; et le plus intéressant c'est qu'elle en a trouvés. Où ça ? Quelque part dans le bout de la Baie James, c'est tout ce qu'on a pu savoir.

PROJETS D'AVENIR

La priorité d'Air Kipawa reste la même: être un transporteur de brousse. Mais l'entreprise fait face à de nouvelles réalités: le coût élevé des permis de chasse pour les non-résidents, la construction de chemins reliant les pourvoiries aux villages environnants, entre autres, l'amènent à ajuster ses orientations.

M. Vaillancourt envisage donc de cibler une clientèle de gens d'affaires en construisant, quelque part entre 1996 et 1998, un chalet de 76 pieds doté d'une salle de conférences. Il ajoute qu'il envisage l'achat d'un Cessna Caravan amphibie pour aller chercher ses clients d'Ottawa, Montréal, Toronto, Sudbury, Val d'Or, etc. et les amener en tout temps, le jour comme la nuit, dans son nouveau centre d'affaires.Il pourra alors ouvrir ses portes à l'année et offrir à sa clientèle des loisirs d'hiver comme la pêche sur glace la motoneige, le ski, etc...

Après 32 ans à diriger la destinée d'Air Kipawa, pense-t-il à quelqu'un pour prendre la relève? Peut-être à l'un de ses trois enfants, dit-il. Sinon, il vendra. Mais chose certaine, son fils Daryl semble prendre à coeur les affaires de la compagnie...

Air Kipawa au petit matin

Un tour en hydravion avec Air Kipawa ? Bien sûr !

Pour le plaisir...

survoler à basse altitude le lac Kipawa, ses criques, ses dédales et un peu de ses environs.

Pour se faire conduire...

dans un endroit isolé où l'on ne peut accéder que par hydravion.

Pour se rendre dans une pourvoirie de chasse et pêche...

au coeur de territoires de chasse et de pêche réputés. Les camps de la pourvoirie des Vaillancourt offrent l'isolement et le spectacle grandiose de la nature dans le confort nécessaire pour profiter pleinement des joies et des beautés de la vie dans les bois. Il y a des camps aux abords de quatre lacs différents: **le lac Kikwissi, le lac Dumoine, le lac Pin Blanc et le lac au Foin.**

Pour des contrats de nolisement spécialisés...

Après avoir exécuté des contrats de patrouilles anti-incendies, de transport de travailleurs dont des gardes-chasse, de relevés concernant la migration des caribous, les pluies acides, la croissance des forêts, etc. et avoir survolé pendant plus de 100,000 heures le Québec dans tous ses recoins de même que des régions des plus isolées de l'Ontario et des Maritimes... il n'y a aucun doute: Air Kipawa a l'expérience qu'il faut!

Le Otter de retour à la base principale d'Air Kipawa avec un groupe de chasseurs et un orignal à bord.

Air Kipawa a l'expérience qu'il faut!

Des pilotes chevronnés

Les pilotes à temps plein d'Air Kipawa cumulent en moyenne 16,000 heures de vol sur flotteurs et plus de 25 ans d'ancienneté.

Un appareil pour chaque type d'envolée

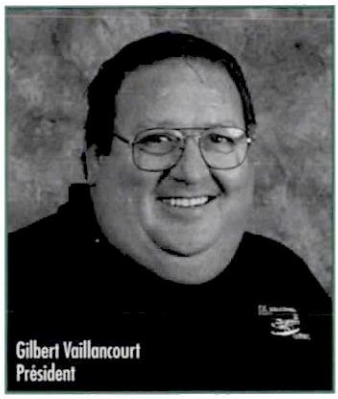
Un Otter, 9 passagers et un Beaver, 5 passagers avec espace cargo.
Un Cessna 185, 4 passagers pour le nolisement de personnes.

TROIS BASES POUR PLUS DE SERVICES

Air Kipawa inc. et **Belleterre**
548, chemin Kipawa
Kipawa (Québec) J0Z 2H0
Tél: 819-627-3471
Fax: 819-627-9256

Air North Bay
3715 Highway 63
North Bay (Ontario)
P1B 8G4
Tél: 705-497-8810
Fax: 705-497-8840

DES GENS QUI FONT AIR KIPAWA

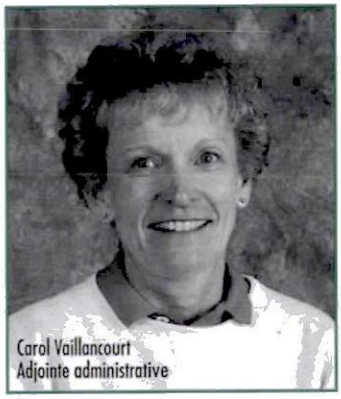

Gilbert Vaillancourt
Président

Natif de Kipawa même, Gilbert Vaillancourt connaît la région comme sa poche. Il a été initié très jeune à parcourir les bois; son père étant propriétaire, depuis 1950, d'une pourvoirie renommée. Aussi, dès qu'il fut assez grand pour travailler, il a commencé à transporter par bateau les clients de son père aux camps et à leur servir de guide. Lorsqu'il fonda Air Kipawa, il n'avait que 23 ans.

Gilbert Vaillancourt a obtenu sa licence de pilote commercial en juin 1962 du Ottawa Flying Club. Jusqu'en 1966, il aura été le seul pilote d'Air Kipawa. En 1982, il décide de se consacrer à l'administration et aux relations avec la clientèle. Il totalise néanmoins 12 000 heures de vol sur flotteurs!

Aussi, ses deux garçons entament leur carrière dans l'aviation: Daryl, l'aîné, comme pilote et Éric comme mécanicien d'aéronefs. Par contre, sa fille, Lisa, a choisi de se diriger en informatique.

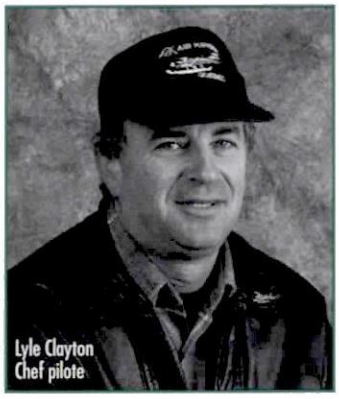
Pendant la période d'opérations de son entreprise, sept jours semaine ou presque, on rencontre Gilbert Vaillancourt très tôt le matin à son bureau jusqu'à tard au souper. Cependant, dès qu'il le peut, c'est au terrain de golf qu'il se rend et, comme lui et sa femme passent une bonne partie de l'hiver en Floride à leur résidence de West Palm Beach, c'est surtout là qu'il pratique le plus son sport favori.


Carol Vaillancourt
Adjointe administrative

«Qui prend mari, prend pays» va pour Carol Szitar, jeune américaine de l'Ohio, qui, venue en vacances à Kipawa, a rencontré puis épousé Gilbert Vaillancourt.

Ses parents craignaient qu'elle ne s'ennuie dans cet endroit perdu. Jamais, nous confie-t-elle: «au contraire, j'ai toujours aimé cet endroit, les gens sont si gentils et j'aime le mode de vie qui l'accompagne, la nature et le plein air». Pour elle, ce mode de vie qu'elle dit plus «relax», plus informel aussi, représente «une magnifique façon de vivre» et elle n'a jamais même imaginé de pouvoir retourner vivre en ville un jour.

Aussi, tous les membres de la famille pratiquent chacun plusieurs sports d'extérieur. Ici, presque tout le monde nage, pêche, patine et skie. Au moins une fois par hiver, Gilbert et Carol Vaillancourt se font un devoir de prendre quelques jours de vacances dans un grand centre de ski alpin québécois.

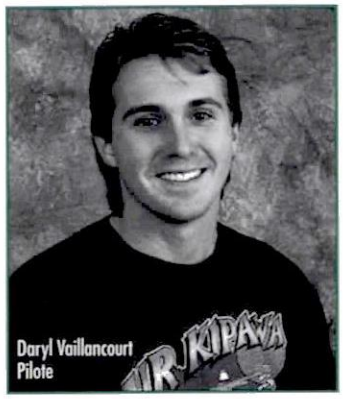

Lyle Clayton
Chef pilote

Sans vraiment savoir ce qui l'attendait, Lyle Clayton a quitté sa ville natale, Vancouver, pour Kipawa avec une licence commerciale toute neuve en mains. «On m'offrait un emploi sûr de pilote d'hydravion et c'était tout ce que je voulais» dit-il. Puis, il est tombé en amour avec la place et n'en est jamais reparti. Pour lui, c'est un endroit sécurisant et magnifique pour voler; «il y a tant de lacs ici, on peut atterrir partout». Ses 18,000 heures de vol sur flotteurs, il les a toutes faites pour Air Kipawa.

Par contre, il a souvent dû s'éloigner de cette région qu'il aime pour des contrats particuliers, parcourant tantôt l'Ontario jusqu'à l'ouest, le Québec jusqu'au nord et à l'est et les provinces de l'Atlantique jusqu'au nord-ouest.

Bien que son métier le passionne, aucun de ses trois enfants n'a abouti à l'aviation. Mais il n'en est pas triste ni déçu. C'est le métier qu'il a choisi lui mais c'est un métier qui a aussi sa part de désavantages et qui ne convient pas à tous, pense-t-il sagement.

Dans ses temps libres, Lyle Clayton est menuisier et comme pas mal de monde dans le coin, il aime la chasse.



Daryl Vaillancourt
Pilote

Formé dans une école de pilotage de North Bay appelée «Algonquin Fly Center, Daryl Vaillancourt a obtenu sa licence commerciale de pilote au printemps 1994.

Âgé de 26 ans à peine, ce jeune pilote a déjà acquis suffisamment d'expérience dans le transport de brousse pour savoir qu'il aimerait, le temps venu, prendre la relève de son père. D'ailleurs, il a déjà sa petite idée des changements qu'il aimerait apporter dans la gestion de l'entreprise s'il devenait administrateur, comme de développer davantage le marketing d'Air Kipawa afin d'attirer la clientèle des jeunes.

En affaires, les relations publiques représentent assurément l'un de ses points forts. Par contre, «la paperasse» semble être sa bête noire. Ce qu'il aime dans sa carrière, c'est de rencontrer des gens et de piloter. Pour lui, chaque décollage est une nouvelle aventure même si c'est pour faire le même trajet que la veille.

Côté loisirs, Daryl Vaillancourt est amateur de football américain et joue au hockey dans une équipe locale de Temiscaming. Comme ses parents, il pratique le golf et fait du ski alpin. Déjà bien enraciné dans ce coin de pays, il n'envisage pas faire sa vie ailleurs.

QUOI DE NEUF ?

Par Jean Roy

Samedi, 27 août 1994, Beloeil se prenait pour O'Hare. Il y avait plus de trafic dans les airs que sur la route 20 qui borde l'extrémité nord de la piste. Un concours d'atterrissage de précision mettant aux prises 21 concurrents de l'**Association des pilotes de St-Mathieu de Beloeil (APSMB)** et des **Ailes québécoises** s'est soldé par la victoire des pilotes de l'association locale. Au classement individuel, le meilleur pointage a été réalisé par Normand Thivierge de Beloeil sur Cherokee 140 avec 59 sur 90.

L'an prochain, les Ailes québécoises organiseront le concours, sur leur propre terrain cette fois. Ce sera là une bonne occasion d'obtenir leur revanche. Mais les vrais gagnants, aux dires du président de l'APSMB, **Serge Turbide**, ce sont les deux associations, et l'aviation récréative dans son ensemble: «Nous avons mis au monde un nouveau trophée interclubs et inviterons d'autres associations à participer l'an prochain.» Très active, l'APSMB compte 130 membres. **Cargair** leur offre des réductions de prix sur l'essence et leur prête régulièrement ses locaux pour leurs réunions et activités: une collaboration hautement appréciée selon M. Turbide.

Ce même samedi, au même endroit, se tenait un exercice du chapitre montréalais de **Serabec - Sauvetage et recherche aériens du Québec inc.** Très actif lui aussi, l'organisme a répondu à 52 assignations du centre de Trenton au cours de la dernière année, seulement dans la région métropolitaine. Sous la présidence de **Richard Duclos**, Serabec-Montréal compte 73 membres et est toujours à la recherche de nouveaux pilotes et observateurs. Les intéressés peuvent rejoindre le chapitre de Montréal au (514) 448-0657 ou encore le président provincial, **Raoul Proteau**, au (819) 682-4742.

L'Association professionnelle des TEA du Québec a tenu son assemblée générale annuelle le 10 septembre dernier dans l'édifice de la division des systèmes de défense de Bombardier à Mirabel. Une visite guidée des lieux a permis de se familiariser avec les équipements et les méthodes d'entretien des CF-18 des Forces armées canadiennes. Le directeur de la production, **Jean Girard**, a prononcé une conférence sur les perspectives de développement de ces installations, compte tenu des restrictions du budget de la Défense nationale. La popularité croissante du Regional Jet auprès des lignes aériennes mondiales devrait conduire bientôt à une augmentation des activités civiles.

Au cours du week-end des 10 et 11 septembre dernier, les **Aéroports de Montréal (ADM)** convoquait la population montréalaise au **Salon aérien international de Montréal (SAIM)** qui se tenait à l'aéroport de Mirabel. Renouant avec une tradition abandonnée depuis plusieurs années, l'invitation d'**ADM** a suscité l'enthousiasme des 75 000 visiteurs frissonnant au passage des F-14, F-15 et autres bolides des forces armées américaines et canadiennes. Le volet civil ne fut pas négligé. Les agents de bord préposés aux visites des appareils se sont fait un plaisir de tout dévoiler sur le L-1011 et autres avions de ligne en exposition statique. Les kiosques d'exposition étaient installés dans le hangar d'**Air Transat**. Selon le président du Salon, **Rubin Ginzburg**, la fin de semaine fut un succès sur toute la ligne et l'expérience se répétera sûrement.

AERO STRUCTURE ENR

PROP.: KEN WOOD & GUY HEROUX

Notre centre de service à l'aéroport municipal de Lachute offre un service professionnel qualifié avec plus de 15 années d'expérience pour tous vos besoins dans l'aviation.

- AMO 36-93
- Entretien général
- Inspection annuelle
- Service sur roues et flotteurs
- Importation
- Réparation majeure
- Modification
- Peinture et re-finition
- Pièces et service pour Ultraléger Challenger
- Extension d'ailes ART

Our FBO at the Lachute Municipal Airport for all your aviation needs offering professional service by qualified personnel with over 15 years experience.

- AMO 36-93
- Routine maintenance
- Annual inspection
- Land and seaplane service
- Importation
- Major repair
- Modification
- Painting and re-inishing
- Parts and service for Challenger Ultralight
- ART wing extension

SE4
COM 123.0
N 45° 28'
W 74° 22'

AERO STRUCTURE ENR.
440, BOUL. AEROPARC, LOT # 4
LACHUTE (QUÉBEC)
J8H 3R8
Tél: (514) 562-0670
Fax: (514) 562-0676

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

UNE MAUVAISE ATTITUDE PEUT JUSTIFIER UN CONGÉDIEMENT

par Me Luc Beaulieu, associé, Ogilvy Renault
Procureur de l'employeur dans la cause citée

Après deux ans d'emploi, un employeur conclut qu'il n'y a rien à faire avec un de ses copilotes. On ne doute pas de sa compétence strictement technique; on en a plutôt contre son attitude. Son comportement avec la direction et surtout les plaintes de ses coéquipiers laissent finalement croire à un manque de professionnalisme chronique. Conséquemment, on le renvoie.

En défense à une plainte de congédiement injuste, l'entreprise cite les motifs précis suivants pour le congédiement: manque de sang-froid et perte de contrôle de soi à l'occasion de trois remontées («overshoot») en l'espace de deux mois, empiétement continuel sur la juridiction du commandant et du deuxième officier, argumentatif et colérique, écart et contestation des directives des contrôleurs aériens.

L'employeur soutient, entre autres que plusieurs commandants, vu l'attitude et le comportement du plaignant, refusaient de voler avec lui. Cinq commandants de bord ont par ailleurs témoigné des difficultés vécues avec le plaignant et du fait qu'ils ne voulaient plus effectuer des envolées en sa compagnie. Aussi, on a souligné qu'après de nombreux avertissements verbaux ignorés par le plaignant, l'employeur a perdu confiance dans ce copilote. Ainsi, la sécurité des opérations exigeait son congédiement.

Le plaignant soutient que les fautes reprochées n'avaient pas de gravité, que le congédiement était alors disproportionné par rapport aux fautes qui lui étaient reprochées. De plus, il prétend que l'employeur avait l'obligation de procéder par mesure disciplinaire graduelle avant de passer au congédiement.

L'arbitre maintient le congédiement:

> «Dans l'aviation, tout comme dans le transport maritime, d'ailleurs, la sécurité de tous les passagers, de tous les membres de l'équipage, des biens transportés dépend, constamment et à tous les instants, de l'attention de tous les membres de l'équipage et, en premier lieu, des pilotes et ce à quelque titre ou fonction que l'un ou l'autre de ces derniers naviguent.
>
> Cette sécurité peut être mise en péril, peut être mise en cause par l'attitude et/ou le comportement des pilotes ou de l'un des pilotes dans la carlingue. Ceci peut avoir comme résultat une perte de confiance justifiant, par le fait même, le congédiement.
>
> Dans un tel cas, l'employeur n'a pas à attendre l'arrivée d'une conséquence découlant d'une attitude ou d'un comportement inacceptable à l'intérieur d'une carlingue. Il se doit d'agir le plus rapidement possible et ce, dans l'intérêt public le mieux compris. Il ne faut jamais attendre qu'un accident ait eu lieu pour agir.
>
> Dans la gestion de son entreprise, dans la gestion de cette partie de son entreprise que constituent les relations de travail, l'employeur a le droit incontestable de choisir entre procéder par la voie disciplinaire au sens général où cette expression est comprise ou par une autre voie plus douce prenant la forme d'avertissements verbaux ...
>
> On ne saurait donc vouloir faire, du fait qu'il n'y ait pas eu de gradation de sanctions, du congédiement, un congédiement injuste.»

La décision fait 82 pages et peut être obtenue en communiquant avec le procureur de l'employeur et auteur de cette chronique, Me Luc Beaulieu, associé Ogilvy Renault et spécialiste en droit du travail et de l'emploi fédéral au numéro (514) 847-4428.

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

Par Jean Roy et Nicole Mace

Gerry Piat, un technicien de grande expérience retraité de Canadair, a succédé à Rolland Ménard à la présidence de l'**Association professionnelle des techniciens d'entretien d'aéronefs du Québec**. Après presque deux ans de services dévoués, M. Ménard a dû quitter son poste pour des raisons personnelles.

L'**Association des industries aérospatiales du Canada, AIAC**, s'est donnée un nouveau président en la personne de **Peter R. Smith**. Vice-président de Atlantic Canada Opportunities Agency au cours des quatre dernières années, M. Smith a travaillé pendant 20 ans au sein de la fonction publique fédérale. Il a aussi été à l'emploi de la Kinburn Corporation pendant trois ans, une entreprise classée parmi les 100 firmes industrielles les plus importantes au Canada.

Vacances Première, un nouveau voyagiste fondé par **MM. René Thuot et Christian Guillet**, deux anciens de **Nouvelles Frontières Canada**, a vu le jour à Montréal le 4 octobre dernier. Au cours du lancement officiel, sur la scène du Spectrum, les deux vice-présidents (Vacances Première n'a pas de président) se sont dits flattés de faire affaires avec les compagnies **Royal** et **Canada 3000**. Pour sa part, **Michel Leblanc, président et chef de la direction de Royal**, a affirmé que «l'arrivée de Vacances Première sur la scène du voyage au Québec apporte un souffle nouveau à notre industrie. Royal est fière de s'associer en tant que fournisseur privilégié à MM. Guillet et Thuot, des professionnels qui incarnent l'entrepreneurship et la relève dont nous avons besoin.»

Federal Express Corporation, la plus grande société de transport express au monde, a reçu l'accréditation ISO 9001 pour l'ensemble de ses installations à travers le monde, dont celles de sa filiale au Canada. FedEx est la première société internationale de transport express à recevoir le certificat ISO 9001, le plus complet parmi les normes de la série ISO. Elle emploie plus de 102 000 personnes à travers le monde dont 3 000 au Canada et 550 au Québec. Depuis un an, FedEx a fait de Mirabel sa plaque tournante pour l'est du Canada, d'Ottawa à Terre-Neuve. Un F-27 en provenance de Newark (N.J.) et deux Boeing 727-200, un au départ de Vancouver et l'autre de Memphis, y atterrissent cinq jours par semaine. La société de Memphis (Tennessee) exploite 464 avions, dont 216 Cessna Caravan, soit plus de 40% de la flotte mondiale de ce type d'appareils. À compter de janvier 1995, elle prendra livraison de 50 nouveaux Caravan à raison de trois par mois, ce qui portera sa flotte à 266.

Un Cessna U206 d'**Avions sans frontières**, parti par Container Maritime de l'aéroport de St-Hubert, est arrivé à Mombassa au Kenya à la mi-septembre et a été mis en service par le pilote mécanicien **Guy Gervais**. L'avion est exploité en coopération avec OXFAM Québec à partir de la ville de Bujumbura au Burundi et visite régulièrement les villes de Goma et de Bukavu au Zaire et de Kigali au Ruanda. Vu l'incertitude de la situation politique à ces endroits et l'insécurité des routes, cette opération de support humanitaire menée par la voie des airs rend des plus efficaces l'intervention des différents coopérants et organismes oeuvrant dans la région.

Michel Desjardins, président-directeur général de l'**Institut international de formation en gestion aéronautique civile, IIFGA**, a accepté un poste au sein du ministère du Patrimoine canadien créé il y a quelques mois. Nommé en 1987, Michel Desjardins a été le premier p.d-g. de l'IIFGA. M. Jim Whitelaw occupe maintenant ce poste à titre intérimaire.

Dans sa série de courts séminaires, le **Centre technologique en aérospatiale, le CTA**, offrira, vendredi le 25 novembre prochain, un cours d'une journée sur les essais non-destructifs (NDT). Pour plus d'information, communiquez avec Linda Gagnon au 514-678-2001.

Héli-Excel de Sept-Iles a acquis en juin 1994 un autre Astar 350B2 sortant directement de l'usine et immatriculé C-FSPF. De plus, **Joël Valentine** qui est au service de la compagnie depuis 3 ans a été nommé chef pilote.

Me Caroline Desbiens du cabinet d'avocats **Vaillancourt, St-Pierre** de Sainte-Foy, a été nommée membre du Tribunal de l'aviation civile pour une durée de 5 ans.

When the going gets tough, Cessna's Caravan is the Canadian operator's first choice. Here are just a few of the reasons:

- Carries up to 4,862 lbs of Cargo or people
- 950 ft. to land; 1,365 ft. takeoff at max.
- Operates on dirt, grass, gravel, water & snow.

For more information on this go anywhere, get tough, Canadian worhorse, contact:

Ken Wilson, Wilson Aircraft

40 King View Crescent • King City, Ontario
LOG 1, KO CANADA
Phone: 416-324-2930 Fax: 905-841-5446

CESSNA CARAVANS

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

Depuis septembre dernier, l'aéroport de Sherbrooke a un nouveau directeur en la personne de **Gary Richards.** Spécialiste en communication et étude de marché, M. Richards a oeuvré durant 15 ans comme directeur des relations publiques et des levées de fonds pour chacune des trois universités anglophones du Québec avant de fonder sa propre entreprise en communications dans les Cantons de l'est il y a quatre ans.

La **Canadian Business Aircraft Association (CBAA)** tiendra son 34e Congrès et exposition commerciale les 8, 9, 10 et 11 août 1995 au Westin Bayshore Hotel à Vancouver. Cette exposition est organisée conjointement avec **Airshow Canada** qui lui débutera le 9 août à Abbotsford pour se terminer le 13 août 1995. Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec CBAA au numéro de téléphone: (613) 236-1757.

Le **Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)** du Cégep de Chicoutimi débute actuellement une révision en profondeur du programme existant pour le mettre à jour et répondre aux exigences du renouveau collégial. Le nouveau programme sera basé sur une étude au cours de laquelle l'entreprise sera largement consultée et toutes les tâches du pilote professionnel systématiquement analysées. Cette révision permettra ainsi une formation plus pointue qui répondra aux exigences de la carrière de pilote pour les années à venir.

André Perez, directeur général régional, Québec, a choisi de quitter la fonction publique pour relever d'autres défis....Depuis le 10 octobre, **Marc Grégoire** assume les fonctions de directeur général régional à titre intérimaire. Muni d'une grande expérience dans le domaine de la navigation aérienne, **Marc Grégoire** remplissait jusqu'alors les fonctions de directeur régional, Exigences du système de navigation aérienne.

Inter-Canadien a loué un jet Fokker F-28 afin d'offrir une **nouvelle liaison Québec-Toronto sans escale trois fois par jour.** Le vol inaugural a eu lieu le 14 novembre dernier lors d'une cérémonie pendant laquelle la compagnie aérienne a aussi dévoilé son appui à la candidature de Québec aux jeux olympiques de 2002. Pour signifier cet appui, le logo de **Québec 2002** sera apposé sur chacun des appareils de la flotte d'Inter-Canadien.

Selon un porte-parole d'Inter-Canadien, la nouvelle liaison Québec-Toronto s'inscrit dans cet esprit d'ouverture vers le monde sous-jacent aux olympiques puiqu'elle positionnera Québec sur le réseau mondial et rendra un plus grand nombre de destinations accessibles aux gens de la Vieille Capitale. Enfin, une signature des Lignes aériennes Canadien International aux couleurs olympiques a aussi été inaugurée lors de cette grande cérémonie.

La compagnie aérienne **Saudi Arabian Airlines** de Jeddah en Arabie Saoudite a annoncé le 24 octobre l'acquisition de deux systèmes Wombat-CS pour la sélection de ses futurs pilotes de lignes. Le contrat de 70 000 $ porte sur deux consoles **Wombat-CS** et leur logiciel en langue anglaise conçus par la société québécoise **Aéro Innovation Inc.** de Pierrefonds.

Aéro Innovation a récemment mis sur le marché une version du logiciel, le Wombat-FC, pour évaluer les aptitudes des contrôleurs aériens. Déjà la Bulgarie en a acheté deux alors que de son côté, **Transports Canada** effectue une étude de validation depuis l'automne 1993.

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

Alfred St-Onge
PRÉSIDENT

Cessna

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

NOUVEAU VENU SUR LE MARCHÉ DES VOLS NOLISÉS, SERVICES AÉRIENS FBO BASERA DEUX AIRBUS 320 À TORONTO

La fin de 1994 aura été fort mouvementée pour la société Services aériens FBO de Dorval. Après avoir inauguré le 8 septembre dernier ses nouvelles installations à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, ce sont deux Airbus A320-212 que Services aériens lance vers les destinations soleil des États-Unis, du Mexique et des Caraïbes.

Spécialisée dans l'évacuation médicale, l'opération et l'entretien de jets d'affaires, Services aériens FBO tente pour la première fois l'aventure du vol touristique. Les deux appareils de 180 passagers ont été loués de la compagnie Monarch Airlines de Grande-Bretagne et s'envoleront aux couleurs de Services aériens en vertu d'un contrat conclu avec Sunquest Vacations, le voyagiste le plus important de Toronto. «Sortis de l'usine plus tôt cette année, les deux A-320 sont presque neufs» de dire le président, M. Russ Payson.

Installation à Toronto

Services aériens FBO s'est implantée à Toronto à l'automne 1993 après avoir racheté l'ancien bâtiment de Worldways des mains du syndic. D'une superficie de 90 000 pieds carrés, soit assez grand pour accueillir deux Lockheed 1011, ce bâtiment, construit en 1990, est l'un des plus récents et des plus modernes en Amérique du Nord.

Depuis son acquisition, l'entreprise, sous la direction de Francis Lessard, y fait la maintenance d'avions corporatifs, tout comme à Dorval, où elle entretient une trentaine d'appareils dont deux Challenger, six Learjet, trois Cessna Citation et plusieurs turbopropulsés.

La pétrolière ESSO l'Impériale a construit, adjacent au hangar de Services aériens, un luxueux édifice aux couleurs du réseau Avitat auquel est affiliée la compagnie aérienne. C'est de là que Services aériens FBO, gestionnaire de l'édifice, dirigera l'ensemble de ses activités torontoises et accueillera la clientèle et le personnel des avions corporatifs séjournant à Toronto.

Quatre avions-ambulances pour la division Lifeguard

Depuis cet automne, la division Lifeguard de Services aériens exploite quatre avions-ambulances, deux à Montréal et deux à Toronto, équipés de moniteurs et d'appareils de toute dernière technologie. L'an dernier, Lifeguard, dirigée par Paul Chamberland, a effectué 3 500 heures de vol et transporté 850 patients de toutes conditions, de l'Amérique du Sud à l'ile de Baffin, en passant par la Floride et l'Europe.

Services aériens FBO compte près de 200 employés, dont 90 à Montréal. En 1994, sans compter les nouveaux services offerts par les A-320, elle prévoit réaliser un chiffre d'affaires se situant entre 19 et 20 millions de dollars.

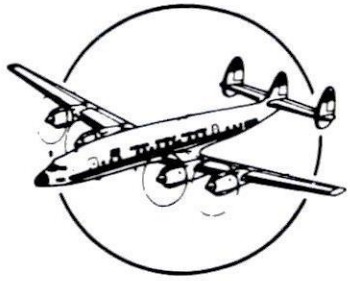
DES SERVICES EN FRANÇAIS EN DESSUS COMME EN DESSOUS DE L'ESPACE AÉRIEN DU QUÉBEC S.V.P.!

L'assemblée générale de l'Association des gens de l'air du Québec, qui s'est tenue le 22 octobre 1994 dans le cadre du congrès annuel de l'Association, s'est soldée par une seule mais très importante proposition que voici:

IL EST PROPOSÉ QUE l'AGAQ poursuive ses efforts afin d'obtenir un service de contrôle aérien bilingue de qualité pour tous les régimes de vol, à tous les niveaux de vol au-dessus de l'espace aérien géographique du Québec, selon l'Ordonnance de la navigation aérienne, Série 1, N° 1.

M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'Association québécoise des transporteurs aériens, a offert au nom de l'AQTA 150 % d'appui à la proposition qui fut d'ailleurs adoptée à l'unanimité. Selon M. Jenner qui a assisté aux délibérations: «Le français dans l'air n'est pas un privilège qu'on accorde aux Québécois au gré des budgets et autres contraintes techno-administratives. Le français est un service qui nous revient de droit». M. Jenner a par ailleurs tenu à souligner que l'industrie québécoise du transport aérien payait grassement les services de navigation aérienne et qu'il considérait qu'il est grand temps que ces services soient disponibles en français sur tout le territoire québécois y inclus les Iles-de-la-Madeleine.

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

LE CHOIX DE TAXER LE COURS DE PILOTE PROFESSIONNEL

En 1992, après une longue analyse des articles de loi pertinents, l'AQTA informait ses membres qui sont des écoles de pilotage non agréées par le ministère de l'Éducation du Québec, soit la majorité des écoles de pilotage, que l'article 6 de la partie III de l'annexe V de la Loi sur la taxe d'accise (TPS) du Canada s'appliquait à leurs services de formation de pilote professionnel. Cet article permet de passer outre au principe d'exonération des services de formation professionnelle en choisissant de taxer le cours de pilote professionnel.

Il peut être avantageux pour une école de pilotage d'exercer ce choix. En effet, dans le cas où ses cours commerciaux sont non taxables, la loi prévoit que cette école de pilotage ne pourra réclamer de crédits pour les taxes payées sur les biens et services acquis pour offrir des services exonérés (CTI et RTI). L'école doit alors établir une comptabilité qui lui permet de calculer la proportion des CTI et des RTI afférents aux services taxables (cours privé, nolisement d'aéronefs, etc.) par rapport à ceux liés aux services exonérés. En d'autres mots, elle doit pouvoir départager la part des dépenses courantes, par exemple l'essence, les pièces, les services d'entretien d'aéronefs, etc. qui a servi à offrir le cours de pilote professsionnel de celle utilisée pour fournir les services taxables. C'est tout un aria.

Par contre, en faisant le choix de taxer son cours de pilote professionnel, l'école a alors droit à tous ses CTI et à tous ses RTI. Sa comptabilité s'en trouve de beaucoup simplifiée et les risques d'erreurs comptables sont diminués d'autant.

Un choix reconnu par le ministère du Revenu

Après avoir analysé leur situation propre, la plupart des écoles de pilotage ont décidé d'exercer leur choix en remplissant le formulaire approprié. C'était à l'automne 1992.

Entre temps, le ministère du Revenu du Québec, ayant reçu plusieurs plaintes de consommateurs offusqués de devoir payer TPS et TVQ sur des services de formation professionnelle, a décidé que l'article 6 ne s'appliquait pas à l'enseignement au pilotage commercial et que les écoles n'avaient d'autres choix que d'exonérer de taxes leur formation professionnelle. Le ministère a donc remboursé illico les consommateurs en se disant qu'il cotiserait éventuellement les écoles qu'il avait jugées fautives.

Près de deux ans plus tard, à l'été 1994, le ministère du Revenu du Québec a commencé les vérifications dans les écoles de pilotage qui taxaient leur cours de formation professionnelle. Par conséquent, les écoles dans leur ensemble étaient exposées à des cotisations qui, avec le temps et en comptant intérêts et pénalités, pouvaient atteindre un montant d'environ 1,5 million de dollars.

Informée de la situation, l'AQTA a soumis au ministère un document étoffé concluant à l'application de l'article 6 aux services d'enseignement au pilotage commercial.

Dans un premier temps, le ministère a réfuté l'interprétation de l'Association mais celle-ci est revenue à la charge et a enfin réussi à faire reconnaître l'application de l'article 6 à la formation de pilote professionnel et ce au grand soulagement des écoles concernées qui, pour certaines, s'étaient vu enjoindre de payer des cotisations rétroactives impressionnantes. Conclusion: les écoles ont toujours le choix de taxer ou non leur formation professionnelle et ce choix est maintenant reconnu clairement dans une lettre officielle du ministère.

Heureux que l'AQTA ait obtenu gain de cause, son président, M. Brian Jenner, trouve quand même dommage qu'on soit à la merci de fonctionnaires qui décident de procéder au contraire du bon sens quand bon leur semble. «La justice et l'équité, jamais garanties, nous reviennent parfois à grand frais» a t-il déclaré dans une entrevue .

CARGAIR LTÉE FAIT L'ACQUISITION DE L'ÉCOLE DE PILOTAGE PERFECAIR

Depuis le 1er août dernier, Cargair Ltée est le nouveau propriétaire de tous les actifs de l'école de pilotage de Mascouche; soit de la bâtisse avec bureau et restaurant, du hangar, de six appareils Cessna 172, d'un simulateur de vol Frasca et des droits de concessionnaire de pièces Cessna. Il s'agit là d'un investissement de tout près d'un million de dollars.

Pour Olivier Prud'homme, vice-président des opérations de Cargair, cette acquisition offre un potentiel de développement des plus intéressants. Située aux abords de l'autoroute 640, l'école de Mascouche est très accessible et profite d'un grand bassin de population. «Avec une nouvelle base à Mascouche, Cargair Ltée, qui possède déjà une base à Beloeil et à Joliette, se trouve dorénavant à ceinturer la région nord-est de Montréal.»

La base de Mascouche conservera une vocation d'école de pilotage et offrira la formation de vol aux instruments et multimoteurs en plus de ce qui était déjà offert auparavant par Perfecair. Aussi, l'un des six Aztec de la flotte de Cargair sera placé en permanence à Mascouche. Les nouveaux numéros pour rejoindre la base de Mascouche sont: 514-474-4573 pour l'entretien et les pièces et 514-474-2477 pour la formation.

AERONELIF 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

AIR NAV

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

TRADUCT ' AIR

Traduction de l'anglais au français de documents, manuels techniques, correspondance.

Travail soigné... moyens modernes: fax, modem, courrier.

bur: 591-2912 fax: 633-2881

AVTECH

Tél.: (514) 633-8890
Fax: (514) 633-9807

PIERRE LABROSSE
PRÉSIDENT

AVTECH INC.
9245, avenue Ryan
Dorval, (Québec)
H9P 1A2

SUPPORT TECHNIQUE À L'AVIATION
AVIATION TECHNICAL SUPPORT

AEROPORT INTERNATIONAL DE MONTREAL
MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT

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**

LIGNE SANS FRAIS
1-800-889 2250

Jean Béland,
conseiller pédagogique

Collège
Édouard-Montpetit
École nationale d'aérotechnique

5555, place de la Savane
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 5K2
Tél. : (514) 678-3560 Téléc. : (514) 678-3240

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

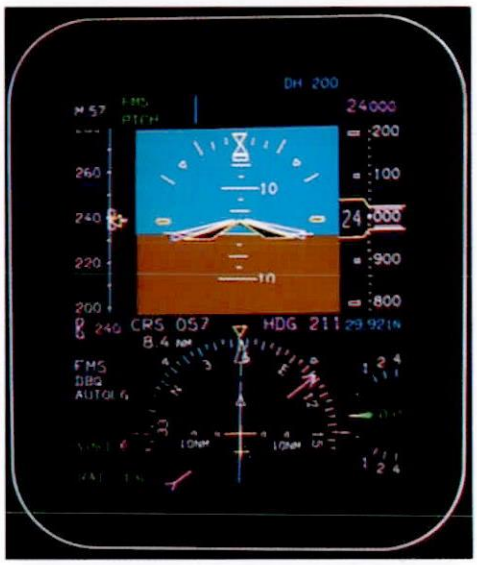
Dulude, Taylor Inc.

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

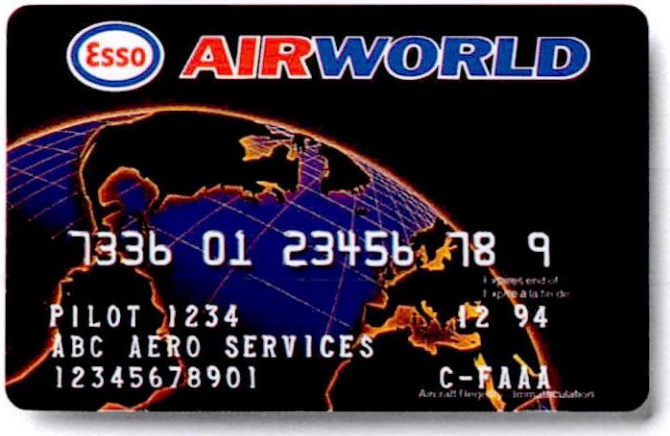
Pour tout renseignement, vous n'avez qu'à communiquer directement avec le président, Guy Dulude ou son associé, Dave Taylor qui se feront un plaisir de vous aider.

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.

HÉLI-EXCEL 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