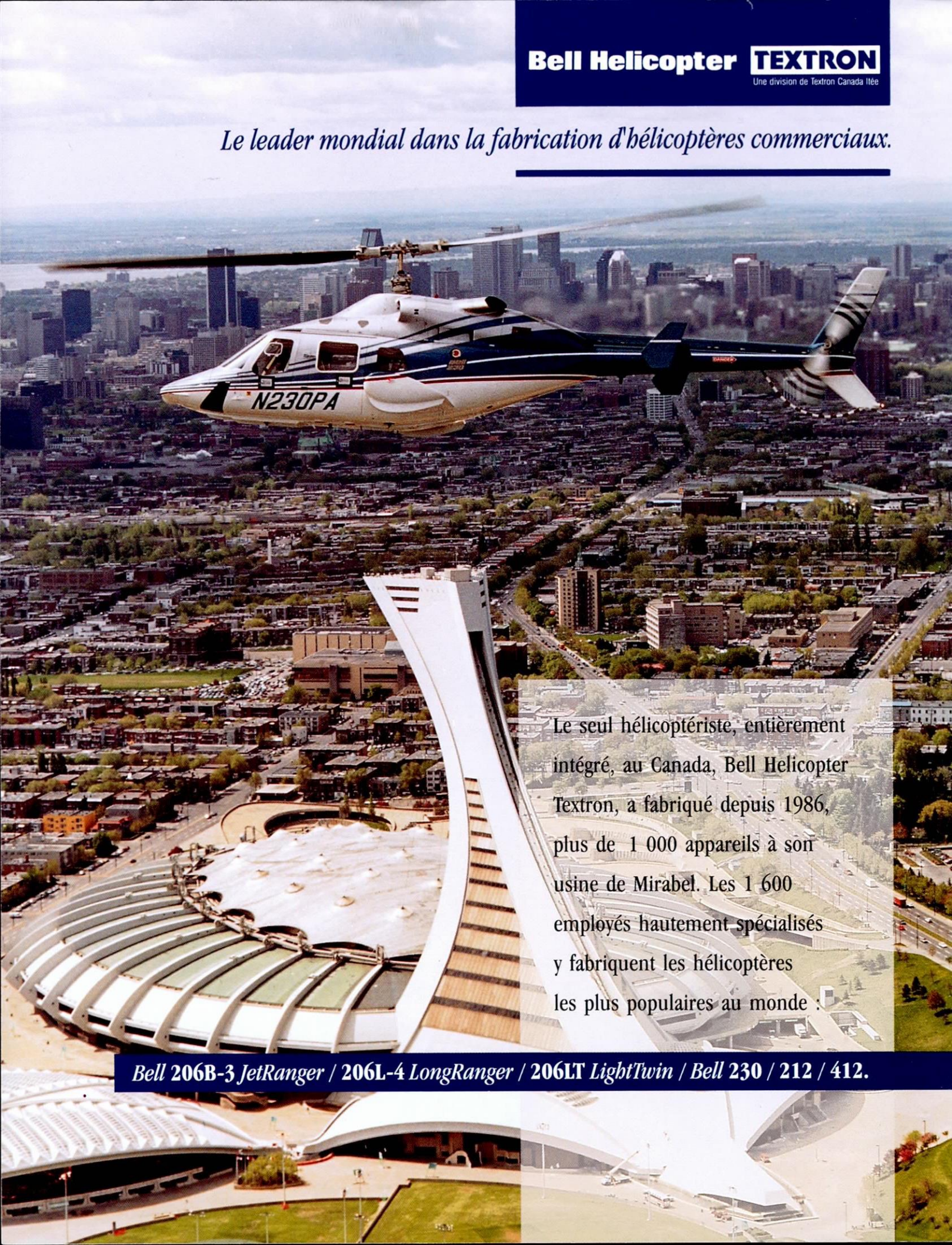
LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 14 • MARS 1995

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR
PROPAIR

RÉTROSPECTIVE 19e CONGRÈS 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 14

4
Éditorial

5
Commercialisation du SNA:
La forme se précise

6
Le 600, 6e Avenue

10
Droit du travail
Congédiement d'un agent de bord

11
Comité de navigabilité

12, 20, 28, 29, 30
Quoi de neuf?

13
Babillard

Portrait d'un transporteur
Propair
15

21 à 27
Rétrospective
19e Congrès de l'AQTA

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, 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

MM. Jean et Louis Pronovost, copropriétaires de Propair
PHOTO Claude Mathieu

ÉDITORIAL

LA RATIONALISATION VA, MAIS À QUEL PRIX ?

Édith Fournier
Directrice générale, Air Satellite
Présidente du conseil de l'AQTA

Par les temps qui courent, la rationalisation est à la mode. Chez Transports Canada on y voit ! On ferme les tours de contrôle et les FSS en procédant à ce qu'ils appellent «la modernisation du système de navigation aérienne». Ils abandonnent les observations humaines de météo pour les remplacer par des systèmes robotisés.

De nos jours, on n'a pas le choix d'être d'accord avec une politique qui veut réduire les coûts du gouvernement. Par contre, on a le droit d'exiger que ces systèmes «plus modernes» fonctionnent au moins aussi bien que les anciens.

Actuellement, les stations d'observations météorologiques informatisées (AWOS) ont de gros problèmes de fiabilité. Certains prétendent même que des informations erronées fournies par ces systèmes auraient contribué à des accidents. En plus, pas moins d'une douzaine d'incidents associés à des erreurs de ces systèmes ont été rapportés depuis leur mise en place.

Puisque leur AWOS ne fonctionne pas et en citant les besoins de la sécurité, Transports Canada a décidé de suspendre leurs utilisations en attendant de corriger les lacunes. On a même réaffecté du personnel aux services météo - à Dorval et à Edmonton - mais pas à Havre St-Pierre ni à Blanc-Sablon. Apparemment, on n'a pas les moyens de rétablir le service partout où on l'a coupé.

C'est donc bien beau pour les pilotes de 737 atterrissant à Edmonton et à Montréal; mais les jeunes pilotes sans expérience volant sur la Basse Côte-Nord eux ? On les laisse sans informations météorologiques convenables.

Quand on sait comment Dame Météo est capricieuse dans cette région... Qu'importe, on dira que nos bien-aimés fonctionnaires se sont trompés quant aux services minimums qu'impose la sécurité en région.

Curieux comment ces fonctionnaires ne veulent rien entendre des coûts lorsque c'est nous qui devons payer pour la sécurité. Qu'on pense simplement aux recommandations de la Commission Dryden pour s'en convaincre ! Par contre, quand les budgets de Transports Canada sont à sec, la sécurité a tout à coup un prix maximum. C'est ce qu'on doit en comprendre, sinon pourquoi ne pas réinstaller le service humain à Havre St-Pierre et à Blanc-Sablon en attendant un système automatique qui fonctionne ? Bonne question.

Espérons que Transports Canada saura y répondre en accordant à la sécurité toute l'importance que nous, les transporteurs aériens, lui avons accordée bien avant que les fonctionnaires aient pensé à la modernisation du système.

COMMERCIALISATION DU SNA: LA FORME SE PRÉCISE

De g. à dr.: Dave Lewis, prés. ACCTA; J.D. Lyon, prés. CBAA; John Crichton et Barry Lapointe, respectivement prés. et chef de la direction et prés. du Conseil ATAC; Doug Young, ministre des Transports; Brian Jenner, prés. AQTA; Bill Peppler, prés. COPA et Rob McInnis, prés. CALPA.

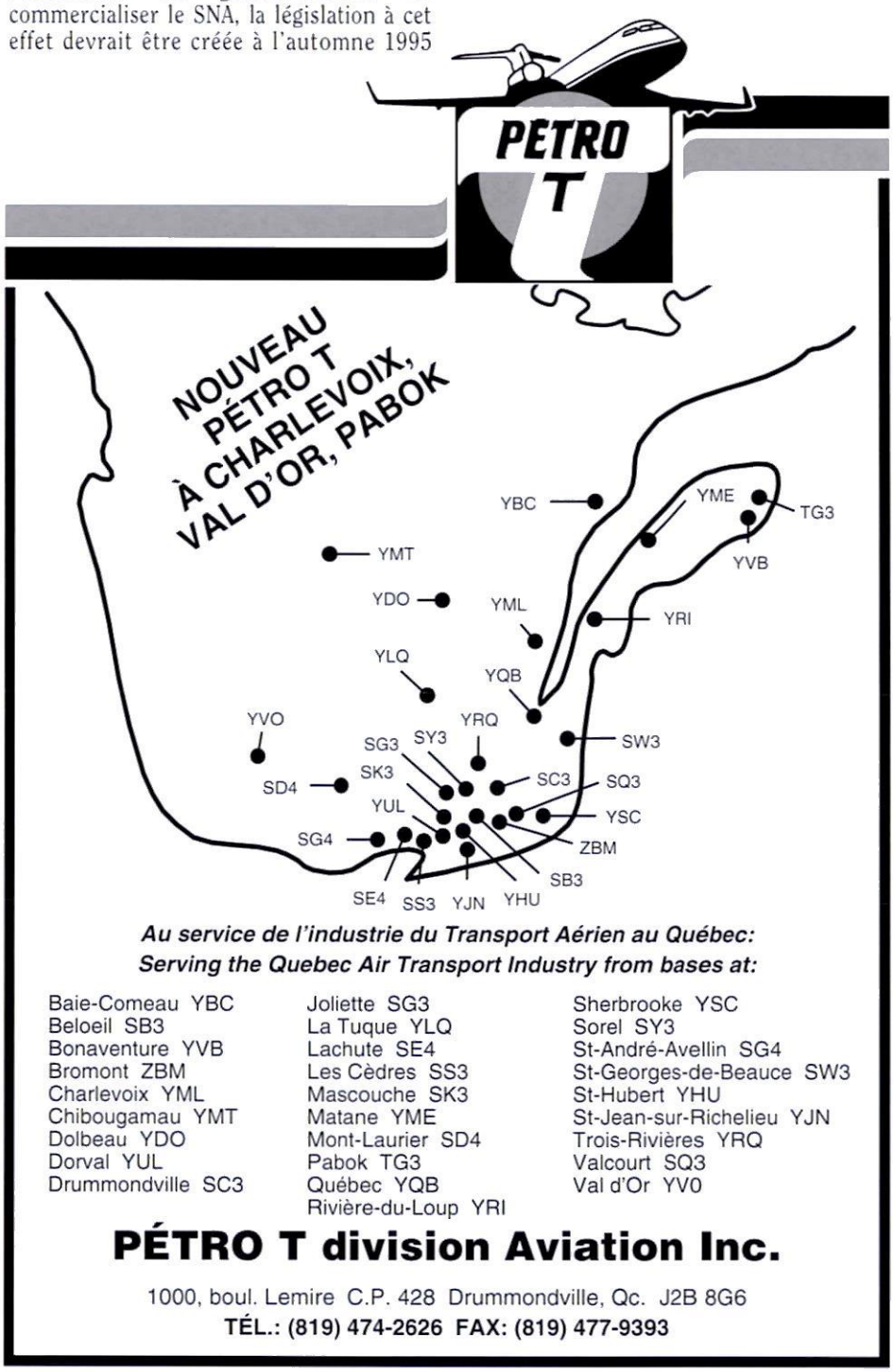
Après des recherches et des consultations qui se seront déroulées pendant une année entière, un consensus de tous les intervenants, le Groupe des six en tête, s'est établi en faveur du transfert des services de navigation aérienne (SNA) à une société sans but lucratif (SSBL) exploitée selon des principes commerciaux; consensus accepté par le ministre.

La gouverne de cette société serait en large partie sous le contrôle de l'industrie, ce qui a fait dire au président et chef de la direction de l'AQTA, M. Brian Jenner, qui comparaissait récemment devant le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes du Canada: «Voilà que contrairement aux aéroports, on reconnaît, au moins là, l'intérêt et la capacité de l'industrie du transport aérien à gérer le plus efficacement possible et de manière la plus efficiente possible ces infrastructures essentielles.»

Selon M. Jenner, malgré l'acquiescement au principe d'une forte représentation des utilisateurs au CA de la nouvelle société, le risque demeure que le gouvernement dose mal la participation de l'industrie au sein de ce conseil. Pour protéger le droit des régions et, en particulier, le droit au français dans l'air, une préoccupation très importante pour l'AQTA, le président de l'Association estime que les postes au conseil du SNA devront être distribués à part égale entre les représentants régionaux et nationaux, entre les opérateurs de gros avions et les opérateurs de petits appareils, entre les grandes entreprises et les PME, entre l'aviation commerciale et l'aviation privée.

«Même commercialisés, les SNA sont des services publics. Ils doivent demeurer accessibles à tous sur une base de justice et d'équité. La représentation au conseil du SNA devrait être pensée d'une façon démocratique, c'est-à-dire, une personne un vote et non pas une piastre un vote. Concentrer la représentation de l'industrie dans les mains des gros transporteurs internationaux représente un risque inacceptable pour les autres utilisateurs du service.» a conclu M. Jenner.

Le récent budget fédéral ayant confirmé l'intention du gouvernement de commercialiser le SNA, la législation à cet effet devrait être créée à l'automne 1995 pour traiter des détails concernant le transfert du personnel et la cession des biens. De plus, dès ce printemps, des directeurs devront être nommés pour créer un conseil d'administration provisoire qui élaborera, au sein de l'entité du SNA, des statuts et des règlements pour approbation par le ministre et autres intervenants.

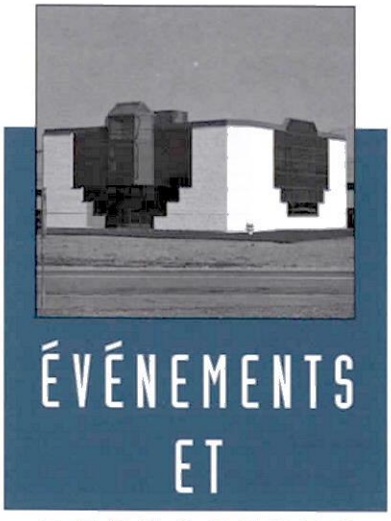


Au service de l'industrie du Transport Aérien au Québec:
Serving the Quebec Air Transport Industry from bases at:

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 YVO

PÉTRO T division Aviation Inc.

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



ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

CONSEIL D'ADMINISTRATION

La plus récente réunion du conseil d'administration de l'AQTA s'est déroulée le 8 février et réunissait les nouveaux élus de l'assemblée générale du 19e Congrès de l'AQTA. Parmi eux, notons la présence d'un nouveau venu au poste de directeur du nolisement: M. Maurice Dahan, vice-président opérations et maintenance de Royal de même que le retour de M. Pierre Desbiens, vice-président et directeur général d'Exact Air comme directeur école.

De g. à dr., 1ère rangée: Jean Fortin, dir. membres associés; Édith Fournier, prés. et dir lignes; Maurice Dahan, dir. nolisement. 2e rangée: Bertrand Perron, vice-prés. et dir. hélicoptère; André Monast, dir. ex officio. 3e rangée: Olivier Prud'homme, sec.-trés. et dir. brousse; Pierre Desbiens, dir. école.

Comme à chaque réunion, le président et chef de la direction, M. Brian Jenner, a fait rapport des nombreux dossiers traités par l'AQTA. Entre autres, M. Jenner a pris part aux travaux du Comité V du CCRAC concernant la navigabilité qui ont débuté en novembre dernier. La traduction simultanée ayant été demandée, la réunion s'est déroulée en français la plupart du temps. Fait qui souligne jusqu'à quel point l'AQTA est une partie intégrante du processus.

Par ailleurs, M. Jenner a aussi assisté à la réunion du Groupe des six sur la navigation aérienne ainsi qu'aux travaux du comité aéroports et opérations commerciales du CCRAC où il a été question, entre autres, de la réglementation concernant les pompiers. À ce sujet, le groupe a suggéré à Transports Canada que les pompiers basés en permanence aux aéroports soient remplacés par les pompiers municipaux qui pourraient desservir autant l'aéroport que la ville selon le cas, avec portes ouvertes sur la piste et portes ouvertes sur le réseau routier urbain.

Enfin, le conseil a discuté de la nouvelle à l'effet que M. David Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation, avait passé outre aux recommandations faites par le comité dans sa décision concernant les heures de vol et le temps en devoir; une nouvelle qui a été très mal reçue par tous les transporteurs.

CRÉATION D'UN COMITÉ DE NAVIGABILITÉ - HÉLICOPTÈRE

Le 9 février 1995, les directeurs de maintenance de huit compagnies d'hélicoptère se sont réunis au siège social de l'AQTA. M. Bertrand Perron présidait: « la première de ce qu'on espère être des rencontres régulières pour discuter, pas juste de la réglementation mais aussi, du coût de revient de l'entretien de nos hélicoptères» a t-il déclaré au début de la rencontre.

Alin Côté d'Héli-Excel, Vincent Lafrance d'Essor Helicoptère, James Ross d'Héli-Forex, André Guay et Gerry Duykers d'Héli-Max.

M. Perron a expliqué que c'est lors du dernier congrès de l'AQTA que les dirigeants d'entreprise avaient suggéré l'utilité d'encourager la discussion entre les experts en entretien de chacune des entreprises québécoises; entre autres, pour mettre en commun leur expérience en matière de qualité des pièces et du service fourni par les fabricants.

D'ailleurs, dès cette première rencontre, plusieurs dossiers épineux ont été abordés dont ceux des problèmes d'espérance de vie de certaines pièces; des délais et contraintes administratifs associés au «Engineering Order»; des délais associés à l'approbation de certains amendements de «MCM» et du support de garantie des fabricants. Pour chacun de ces dossiers, le comité s'est donné du travail à faire et des actions concrètes à entreprendre. La fréquence des réunions a été fixée à au moins deux par année, au printemps et à la veille du congrès annuel de l'AQTA. C'est à suivre de près.

PAS DE LOI SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL ET D'AUTRES DROGUES!

Récemment, le ministre des Transports, Douglas Young, a informé l'AQTA de sa décision de ne pas déposer un projet de loi concernant la consommation d'alcool et d'autres drogues mais d'agir, lorsque nécessaire, «à titre de facilitateur».

«Pour l'instant, a écrit le ministre dans sa lettre adressée à l'AQTA, il revient à l'industrie de se tailler un programme qui répond à ses besoins.» Puis, le ministre ajoute: «Je crois fermement que notre objectif mutuel doit être le maintien de la sécurité des transports tout en intervenant le moins possible dans les activités de l'industrie et dans la vie privée des travailleurs du domaine.»

Pour une fois que le ministère se «retient» de faire de nouveaux règlements dans le transport aérien, il vaut la peine de faire part de cette judicieuse décision.

HAUSSE DES REDEVANCES D'AVIATION

Transports Canada, Aviation a entamé un processus de consultation avec les associations aériennes et d'autres représentants des utilisateurs concernant la hausse proposée de ses redevances.

Si elle est approuvée, cette proposition aura les répercussions suivantes.

Licences de membres de personnel

Augmentation des redevances pour les services relatifs à la délivrance des licences et imposition de nouveaux frais pour la délivrance d'un certificat de validation.

Auparavant assurés sans frais, les services de délivrance d'un certificat de validation seraient facturés pour des périodes de six mois, d'un an, de deux ans ou de cinq ans, selon le cycle de validation. Concrètement, dans le cas d'un pilote professionnel, ça pourrait dorénavant lui coûter 45 $ pour la délivrance de son certificat de validation de licence pour six mois et 70 $ pour un an.

Autorisations de vol de l'aéronef

Augmentation des frais relatifs aux autorisations de vol d'un aéronef et imposition de nouveaux frais pour le rétablissement d'un certificat de navigabilité qui a été suspendu.

Par exemple, la redevance pour la délivrance d'un certificat de navigabilité standard concernant un aéronef de transport pourrait passer de 84 $ à 180 $ et ça coûterait 35 $ pour le rétablissement d'un certificat de navigabilité.

Homologations des conceptions de navigabilité

Augmentation importante des redevances pour la délivrance d'une nouvelle homologation de type ou d'une homologation supplémentaire lorsque l'homologation du produit aéronautique incombe au ministère des Transports.

Dans le cas des homologations supplémentaires, de nouveaux frais seraient imposés sur des services jusqu'à maintenant assurés sans frais. De même, l'approbation d'une liste principale d'équipement minimal coûterait 1 400 $ et sa révision 100 $.

Imposition de nouveaux frais aussi de l'ordre de 75 $ à 54 000 $ lorsque l'homologation du produit incombe à un autre État ou à un autre pays que le Canada ou pour inclure un nouveau modèle.

Certificats d'exploitation

Les frais de délivrance d'un certificat d'exploitation qui étaient fixés à 209 $ pour tous, seraient considérablement augmentés selon le type de transporteurs. Par exemple, ceux utilisant des avions à turboréacteurs dont la masse est supérieure à 12 566 livres et le nombre de sièges égal ou supérieur à 50 devraient payer 30 000 $ pour ce service; les autres utilisant de gros avions, 6 000 $; ceux utilisant des avions dont la masse est égale ou inférieure à 12 566 livres et ceux utilisant des giravions, 1 200 $ et tous les autres, 600 $.

Imposition de nouveaux frais de l'ordre de 50 $ à 500 $ pour le rétablissement d'un certificat d'exploitation ou d'un document de spécifications des opérations qui a été suspendu et pour la révision de ces documents de même que pour la délivrance d'une exemption accordée par le ministre.

Enfin, des hausses, plus légères toutefois, sont aussi prévues pour le marquage et l'immatriculation des aéronefs.

On prévoit qu'au total, les hausses proposées généreront des recettes supplémentaires de 7,7M $ pour 1995-1996, et de 11,3M $ pour la première année complète de mise en oeuvre. Malheureusement, les recettes des uns sont les coûts des autres; en occurrence, ceux de l'industrie du transport aérien.

Du côté du CCRAC...

COMITÉ V - NAVIGABILITÉ

Le groupe de travail santé et sécurité, aéronefs, relevant du comité technique V - Navigabilité, a débuté ses travaux. Messieurs Alfred Ouimet d'Air Transat, Jacques Simard d'Air Alma, Pierre Roy de Cargair et Brian Jenner, tous membres du comité de navigabilité de l'AQTA, ont participé pendant trois jours consécutifs aux premières réunions de ce groupe de travail.

Bien que le processus de restructuration de la réglementation aérienne soit indéniablement constructif, les membres de l'AQTA participants ont eu la mauvaise impression que Transports Canada profitait de l'occasion pour imposer de nouvelles règles aux transporteurs aériens.

Aussi, la délégation québécoise a dû s'opposer vivement à des propositions voulant intégrer à la réglementation de nouvelles normes telles que la nécessité d'une formation particulière en plus d'un certificat des TEA pour effectuer des contrôles non destructifs (CDN) de même que l'instauration d'un système de contrôle de la qualité et d'un système d'auto-audit obligatoire même pour les plus petites entreprises.

Devant la forte dissidence du comité de navigabilité de l'AQTA, Transports Canada a accepté de revoir ces dossiers. En outre, une récente rencontre entre M. Jenner et M. Jim Torck, directeur de la navigabilité Transports Canada, a permis d'arriver à une entente de principe à l'effet que, dans les trois cas, le système doit être assez souple pour permettre au travailleur de l'industrie, dans les faits et de façon générale, de rencontrer les nouvelles exigences pour des besoins très spécifiques et limités.

«Il faut éviter de transposer littéralement des exigences faites pour les gros transporteurs aux PME du transport aérien qui sont souvent incapables de les assumer financièrement et pour qui, de toute façon, de telles exigences ne sont souvent pas justifiées» a expliqué M. Jenner en entrevue. Reste à voir maintenant comment l'acceptation de ce principe par Transports Canada se traduira dans les faits.

NOUVEAUX MEMBRES

Membres actifs:

Maximair Inc.
Nouvelle école de pilotage offrant la formation nécessaire à l'obtention de la licence de pilote privé et commercial. Les annotations multimoteurs et vol de nuit sont aussi offertes.
2980, rue Lesage, bur. 9
Mascouche (Québec) J7K 3J4
Tél: (514) 966-6076
Fax: (514) 384-6373
Représentant à l'AQTA:
M. José Simard
Directeur d'exploitation

Membres associés:

Aero Recip (Canada) Ltée
Spécialisée dans la révision, la réparation et l'échange de moteurs et d'accessoires d'aéronef, Aero Recip a vu ses ventes progresser de façon remarquable depuis sa fondation en mars 1988. Le nombre de ses employés est passé de 16 à 50 et ses ateliers de Dorval occupent maintenant une superficie de 23 000 pieds carrés.
1630, Place Picard
Dorval (Québec) H9P 2P9
Tél: (800) 463-9782
Fax: (514) 636-4035
Représentant à l'AQTA:
M. Michel Lespérance
Directeur régional

Aviamax Inc.
Aviamax offre des services spécialisés de maintenance, de modification et de réparation pour tous les types d'appareils monomoteurs et bimoteurs de 12,500 livres et moins. En outre, l'entreprise possède une grande expérience des avions sur skis et sur flotteurs. Elle est aussi distributrice de moteurs pour Bonaire.
2440, rte de l'Aéroport
St-Mathieu de Beloeil (Québec)
J3G 4S5
Tél: (514) 446-2570
Fax: (514) 467-1694
Représentant à l'AQTA:
M. Gilles Filiatreault
Président

Ogilvy Renault
Firme d'avocats offrant, entre autres, les services de spécialistes en droit du travail et de l'emploi dans le secteur fédéral, en droit des transports et en droit aérien et spatial.
1981, McGill College, bur. 1100
Montréal (Québec) H3A 3C1
Tél: (514) 847-4747
Fax: (514) 286-5474
Représentant à l'AQTA:
Me Luc Beaulieu
Avocat
Tél: (418) 847-4428

Société québécoise des transports
1200, Mc Gill College, bur. 1620
Montréal (Québec) H3B 4G7
Tél: (514) 864-1665
Fax: (514) 864-4895

COMITÉ III - AÉROPORTS

Autre comité nouvellement en marche, le comité Aéroports qui a eu ses premières rencontres en décembre. D'ores et déjà, il semble, selon M. Jenner, qu'un des effets de la dévolution des aéroports est d'avoir fait naître chez les fonctionnaires, un désir de créer un régime réglementaire suffisamment «gras» pour compenser «le manque à travailler» qui va en résulter. Espérons que ce ne soit là qu'une fausse impression. De toute façon, l'AQTA veille au grain.

COMITÉ IV - LICENCES

Jean-François Laflèche d'Hélicentre et France Trottier de Cargair ont participé avec M. Jenner aux travaux de ce comité qui s'est aussi réuni pour la première fois en décembre. Curieusement, on a remarqué qu'il n'y avait pas beaucoup de représentants des autres provinces canadiennes. Ce comité semble bien être celui qui suscite le moins d'intérêt des membres de l'industrie.

La direction de l'AQTA reçoit régulièrement du courrier relatif à l'approbation des manuels d'exploitation. Généralement, on se plaint dans ces missives du fait que Transports Canada, ou bien ne veut pas approuver un amendement désiré par l'opérateur aérien, ou bien exige un amendement contre le gré de l'opérateur aérien. Dans les deux cas, l'opérateur se sent lésé et se demande si Transports Canada a le droit de se comporter ainsi.

La réponse courte, c'est non !

Transports Canada n'a pas le droit de refuser d'approuver un amendement du Manuel d'exploitation pour la simple raison que le Manuel d'exploitation n'est pas un document assujetti à l'approbation de Transports Canada. Toutefois, on doit admettre qu'il y a certaines dispositions réglementaires qui embrouillent cette vérité.

Quoique le Manuel d'exploitation ne soit pas un document sujet à l'approbation de Transports Canada, celui-ci contient obligatoirement une copie du programme de formation de l'opérateur aérien qui, lui, doit être approuvé par Transports Canada. Il en va de même aussi avec le système de suivi des vols. Mais le Manuel d'exploitation compte énormément de politiques d'entreprise autres que le programme de formation et le système de suivi des vols. La présence dans le manuel de quelques dispositions approuvées par Transports Canada en dehors du contexte du Manuel d'exploitation ne rend pas l'ensemble du contenu de ce document sujet à approbation.

Par ailleurs, pour la même raison, Transports Canada ne peut exiger que l'opérateur aérien apporte des amendements à son manuel. Par contre, le contenu du Manuel d'exploitation doit nécessairement être conforme à toute la réglementation pertinente. Donc, si Transports Canada exige des correctifs parce que le contenu est incompatible avec un règlement quelconque, vaut mieux effectuer ces correctifs: non pas parce que Transports Canada le désire mais plutôt parce que la loi l'exige. Si l'amendement demandé ne fait que plaire aux désirs de Transports Canada, il n'a rien d'obligatoire.

Ce dossier devient davantage nébuleux du fait que Transports Canada insiste pour estampiller le mot «accepté» sur chaque feuille de la copie du manuel qu'on doit lui remettre. Cette «acceptation», même si elle n'a pas de valeur légale, prend l'allure d'une approbation dans l'esprit de la plupart des personnes concernées. Ainsi, la manie de Transports Canada de faire semblant d'accepter d'une façon officielle un document qu'on lui a remis à titre d'information porte à confusion; autant du côté des inspecteurs que des opérateurs, on confond les mots «approuvé et accepté».

Après toutes ces années où les opérateurs aériens ont soumis leur Manuel d'exploitation à Transports Canada avec la crainte de le voir rejeté ou de devoir l'amender pour des raisons souvent bien obscures, il est quelque peu dommage que nous sachions maintenant seulement que ceux-ci n'ont pas besoin de l'approbation de Transports Canada. D'autant plus dommage que dans la nouvelle «Réglementation Aérienne Canadienne» (RAC) attendue pour l'automne 1995, Transports Canada se donnera justement le droit d'approbation sur l'ensemble du contenu du Manuel d'exploitation. Pourquoi tout d'un coup officialiser un pouvoir jusqu'alors officieux ? Bonne question.

Chose certaine, qui approuvera le Manuel d'exploitation partagera la responsabilité découlant de son contenu. Alors après quelques approbations trop faciles viendront les procès en responsabilité civile contre Transports Canada. La soif du pouvoir ainsi assouvie, on nous ramènera peut-être au système d'acceptation qui ne fait que passer pour une approbation.

COURRIER DE LA DIRECTION

UN MAUVAIS COMPORTEMENT DANS DES SITUATIONS DIFFICILES PEUT JUSTIFIER UN CONGÉDIEMENT

par Me Luc Beaulieu, associé, Ogilvy Renault

Un employeur décide de congédier une employée parce qu'il a perdu confiance en ses capacités de remplir ses fonctions d'agent de bord de façon professionnelle. Plus particulièrement, il doute de son aptitude à réagir correctement dans une situation de crise en plein vol. Pour sa part, l'agent de bord insiste devant le tribunal qu'elle a été congédiée injustement, que son rendement était satisfaisant et que l'approche disciplinaire utilisée par l'employeur n'était pas appropriée.

Le tribunal admet d'emblée, suite à une preuve à cet effet, que, vu la nature de l'industrie, la sécurité est une considération majeure pour les compagnies aériennes. Il ajoute que ces compagnies ont l'obligation et la responsabilité d'assurer que les normes de sécurité soient mises en application et suivies au plus haut niveau et qu'à ce chapitre, les agents de bord jouent un rôle très important. Il reconnaît aussi que, contrairement à une usine ou à un bureau, l'information reçue par la direction sur le comportement du personnel navigant est plutôt indirecte étant donné le manque de contact constant et immédiat existant dans ce genre de travail et que malgré ce fait, il faut quand même accepter de considérer cette information.

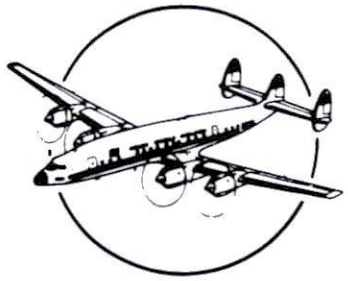
La compagnie a établi une série d'incidents en vol où la plaignante s'est mal comportée ou a mal réagi en matière de sécurité aérienne. Elle a aussi démontré que cet agent de bord n'avait pu répondre correctement à deux occasions à des questions routinières portant sur la sécurité à bord.

Le tribunal est d'avis qu'un employeur ne doit pas agir contre un employé simplement parce qu'il se comporte de façon différente de ce qui est perçu comme normal par les autres (idiosyncratique). Toutefois, il n'hésite pas à affirmer que, d'une part, les mesures disciplinaires graduelles ne s'imposent pas lorsqu'il existe de raisonnables inquiétudes en matière de conduite ou de comportement relié à la sécurité et que, d'autre part, un transporteur aérien ne doit justement pas attendre qu'un accident survienne avant de prendre une mesure préventive telle qu'un congédiement sommaire.

Le tribunal constate que la plaignante était incapable de remplir ses fonctions de façon convenable dans des situations dangereuses ou difficiles et décide de maintenir le congédiement.

La décision peut être obtenue en communiquant avec Me Luc Beaulieu, associé Ogilvy Renault et spécialiste en droit du travail et de l'emploi fédéral au numéro (514) 847-4428.

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

2080, ave. Chartier, Dorval, Québec H9P 1H2 • Téléphone: (514) 631-2173 • Fax (514) 631-3339

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Voici le premier article de la toute nouvelle rubrique COMITÉ DE NAVIGABILITÉ. À chaque numéro, par cette rubrique, CIRCUL'AIR vous fournira dorénavant un lien de communication direct avec le Comité de navigabilité de l'AQTA.

Qu'est-ce que le Comité de navigabiité de l'AQTA ?
Le Comité de navigabilité a été créé en mars 1992 après que Transports Canada ait proposé à l'AQTA d'organiser des rencontres régulières avec les transporteurs aériens membres et les surintendants régionaux. Sachant le nombre croissant de conflits soulevés par l'application de la réglementation sur la navigabilité, l'AQTA a adhéré à cette proposition avec empressement. Un comité permanent de navigabilité ayant pour mandat d'étudier les nombreux problèmes de l'industrie dans ce domaine a aussitôt été formé et désigné pour participer à ces rencontres. En plus du président et chef de la direction de l'AQTA, ce comité est composé de cinq personnes occupant chacune un poste cadre au niveau de l'entretien dans les divers secteurs du transport aérien.

Que fait le comité concrètement ?
Le comité se réunit pendant deux jours consécutifs, quatre fois par année. Au cours de la première journée, les membres expriment leurs interrogations puis identifient les problèmes et les pistes de solutions à être proposées à Transports Canada. Le lendemain, le comité rencontre les surintendants régionaux ainsi que le directeur régional, navigabilité, afin d'obtenir des réponses à leurs questions et l'application des solutions envisagées.

Par ailleurs, le comité de navigabilité participe aux travaux du Comité V du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qui révise tous les règlements et toutes les normes portant sur la navigabilité.

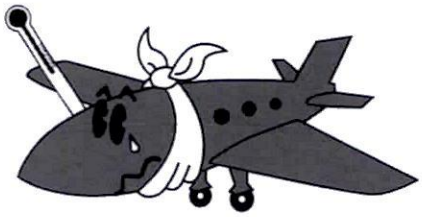
Comment épauler le Comité ?
Par le biais de la rubrique «Comité de navigabilité», les membres de ce comité souhaitent favoriser la participation du plus grand nombre possible de transporteurs à la réalisation de leur mandat. Ils vous invitent donc à communiquer avec eux pour leur soumettre vos suggestions et vos commentaires.

Le comité de navigabilité est un outil efficace pour régler les problèmes de navigabilité vécus dans les opérations quotidiennes des transporteurs aériens, n'hésitez surtout pas à vous en servir!

Membres du Comité de navigabilité

M. Pierre Roy Dir. de l'entretien Cargair Ltée	Président du comité Section «Brousse/écoles»	(514) 474-4573
M. Jacques Simard Prés., dir. gén. Air Alma	Section «Navette aérienne»	(418) 668-3046
M. Alfred Ouimet Vice-prés. senior Air Transat	Section «Gros transporteurs»	(514) 476-1011
M. Denis Robitaille Dir. de l'entretien Hélicoptères Abitibi	Section «Hélicoptère»	(819) 333-4047
M. Yvon Aubut Dir. de l'entretien Inter-Canadien	Section «Transporteurs régionaux»	(514) 631-9802
M. Brian Jenner Prés. et chef de la direction, AQTA	Représentant AQTA	(418) 871-4635

CARGAIR LTÉE
MAINTENANCE ★
PIÈCES ★



Cessna

Atelier approuvé par Transports Canada: OMA 41-92.
Escompte substantiel sur pièces posées en atelier.
Entretien complet.
Fabrication de tuyaux pression moyenne.
Réparation de cylindre "Top overhaul".
Depuis 1961

Tél.: (514) 474-4573
Fax: (514) 474-1725

MAINTENANCE*
Pierre Prud'homme-Roy, Sylvain Halde
PIÈCES*
Jacques Larouche

3475, ch. de l'Aéroport, Mascouche, Québec J7K 3C1

Special Head Set
Av-Com AC-200
125,00 $+txs

SPÉCIAL !!!

Intercom AC-2x
2 places
172,92 $+txs

QUOI DE NEUF ?

Turbo Canada Aviation située à l'aéroport de St-Georges a obtenu son permis «AMO» pour l'entretien des avions du type Piper Navajo, King Air A-100 et Cessna Conquest II. D'autres appareils viendront s'ajouter bientôt. Pour plus d'information, communiquez avec **Denis Deroy** au (418) 228-7240.

L'École nationale d'aérotechnique, à St-Hubert, met à la disposition des entreprises en aéronautique des stagiaires en entretien, avionique et construction aéronautique. Selon **Michel Poitevin**, prendre un stagiaire peut aider grandement tout en donnant un crédit d'impôt de 40 %. Pour toute information, vous pouvez communiquer avec lui au (514) 678-3560, poste 219.

Le 23 janvier 1995, le **Tribunal de l'aviation civile** a organisé une réception d'adieu en l'honneur de la présidente **Ghislaine Richard**. Le vice-président, **Bruce Pultz**, assure l'intérim et une nomination est à prévoir sous peu.

Brian Jenner, président et chef de la direction de l'**AQTA**, est le représentant désigné par le ministre des Transports du Québec, **Jacques Léonard** pour siéger au Conseil d'administration de l'**AAC (Administrations Aéroportuaires Canadiennes)** à l'aéroport international Jean-Lesage.

Maquette de l'aérogare agrandie

La première phase des travaux d'amélioration à l'**aéroport international Jean-Lesage** qui prévoit l'agrandissement de l'aire de stationnement des aéronefs de 17 610 m² pour octobre 1996 a été lancée officiellement le 18 novembre dernier. La deuxième phase des travaux, devant débuter en mai 1995 et se terminer aussi en octobre 1996, comprend l'agrandissement du secteur nord de l'aérogare de 4 791 m². Enfin, la dernière phase du projet portera sur l'aménagement d'un débarcadère pour les passagers des véhicules automobiles et des modifications au réseau routier, le tout devant être prêt en mai 1996.

La base de Mascouche de la société **Cargair** a acquis le statut de distributeur et de centre de maintenance approuvé **Cessna.**

Pierre Rivest, chercheur et auteur reconnu, aussi pilote chevronné, a été nommé membre du **Tribunal de l'aviation civile** et a déjà commencé à entendre ses premières causes. Considérant la grande valeur intellectuelle de l'homme et son expertise notoire en transport aérien, l'AQTA qualifie cette nouvelle d'excellente. «Félicitations!»

Héli-Plus de la région de Hull a été fusionnée avec **Expressair**, une compagnie soeur effectuant du transport par avion et qui maintenant assurera aussi les services de transport par hélicoptère.

La **Chambre de commerce de Saint-Jovite** entreprend une recherche sur l'histoire de **Wheeler Airlines** auparavant **Gray Rock Air Service**. Ce projet vise à répondre aux besoins d'un futur Centre d'interprétation sur cette compagnie. **Claude Lambert**, responsable du projet, souhaite communiquer avec ceux qui auraient travaillé pour Wheelers Airlines ou qui ont bien connu **Tom Wheeler**, son fondateur. Des photos, des films et autres souvenirs sont aussi recherchés. Vous pouvez rejoindre M. Lambert au (819) 424-3720.

Considérant «la hausse constante de son chiffre d'affaires et les efforts déployés dans la formation de son capital humain et la multidisciplinarité de son équipe de gestion», le jury du 14e Gala de la PME qui s'est déroulé au mois de novembre dernier a désigné **Héli-Excel** comme gagnant dans le «secteur service». Félicitations!

Depuis le 1er janvier dernier, **Prodeva** et **Avions sans frontières** ont été regroupés en un seul organisme **Terre sans frontières.** L'organisme poursuit la même mission de venir en aide aux plus démunis de la Terre.

José Tito, ex-président d'**Héli-Express** à Québec est maintenant propriétaire du **restaurant l'Algarve** situé au 4211, Côte de Cap-Rouge, juste aux abords du Parc nautique de Cap-Rouge; un site magnifique sur les rives du St-Laurent. À compter du mois d'avril prochain, l'Algarve offrira à sa clientèle les délices de la cuisine portugaise et française. Un accueil tout à fait spécial est réservé pour les clients du domaine de l'hélicoptère et de l'aviation en général. Des salons privés sont disponibles. Pour réservations: (418) 653-5040.

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.

BABILLARD

Le magazine CIRCUL'AIR, spécialisé dans le transport aérien au Québec, vous offre de profiter de ses milliers de contacts. Oui, grâce à sa section des petites annonces intitulée Le Babillard, vous pouvez vous adresser directement à des centaines d'acheteurs ou de locataires potentiels pour tout ce que vous désirez vendre ou louer.

Votre avion, votre équipement ou votre hangar risque fort de trouver preneur parmi les 3000 lecteurs assidus de **CIRCUL'AIR** friands de bonnes affaires. Distribué à l'ensemble des propriétaires cadres, chefs pilotes, chefs mécaniciens de compagnies aériennes de même qu'à un très grand nombre de pilotes privés et autres personnes intéressées à l'aéronautique, **CIRCUL'AIR** représente votre meilleur outil de vente.

Sans perdre une seconde, consultez la grille des tarifs des petites annonces et téléphonez au (418) 871-4635 afin de réserver votre place sur le Babillard du prochain numéro de **CIRCUL'AIR.**

BABILLARD (Petites annonces*)

Grille des tarifs

25 mots (10 pts):	25,00 $
avec photo:	50,00 $
format carte d'affaires:	57,00 $
1 / 8 page:	95,00 $
1 / 6 page:	130,00 $
1 / 4 page:	190,00 $

* Il s'agit des tarifs pour les «petites annonces» paraissant dans la section «Babillard» seulement. Pour tout autre espace publicitaire, consultez la liste des tarifs de **CIRCUL'AIR**.

VENTE EN JUSTICE

Hydravion, Cessna A185-S, année entre 1973 et 1976, quatre passagers, intérieur blanc et bleu - la vente aura lieu le 20 mars 1995 à 13:00 heures au 202, rang St-Alphonse à St-Stanislas (Québec), à environ 40 km de Dolbeau. Pour information contacter M. Rénald Bolduc, huissier, au (418) 276-6608 ou Me Anne Caron au (418) 640-4406.

À VENDRE

VENDU

Hélicoptère Bell 20[illegible]B, Jet Ranger I[illegible]N 891. Très bon[illegible]ondition, T.T. [illegible] 2932.0. High [illegible]d, GPS, cargo ho[illegible]pop out float, p[illegible]cule séparat[illegible] 2 VHF, 2 [illegible], 1 transpond[illegible] dual control. Contacter Louis au (418) 777-2102.

INGÉNIEUR RECHERCHÉ

Héli-MécaniQ, une entreprise de Bromont spécialisée dans les services d'entretien d'hélicoptère, recherche un ingénieur licencié catégorie M-12 et M-15 avec expérience. Cours sur type offert.
Si intéressé, communiquez avec M. Pierre Côté, président d'Héli-MécaniQ au (514) 534-4905.
Vous pouvez aussi faire parvenir votre C.V. à l'adresse suivante:

Héli-MécaniQ
101, rue du Ciel
Bromont (Québec) J0E 1L0

À VENDRE

Base d'hydravion à l'est de Sept-Iles. Terrain 50 m X 80 m, quai, réservoir à essence
Tél: (418) 871-0047
Fax: (418) 871-6937

RECHERCHÉ

Mécanicien licencié ayant travaillé sur moteurs à turbine Garrett, pressurisation, pour avion de type MÉTRO, CONQUEST II
Tél: (418) 871-0047
Fax: (418) 871-6937

PILOTE DE BROUSSE RECHERCHÉ,

ayant au minimum 1 000 heures de vol et prêt à partir prochainement pour 2 ans comme volontaire au Zaïre avec l'organisme humanitaire TSF. S.V.P. faire parvenir votre C.V. à l'adresse suivante:

Terre Sans Frontières
399, rue Des Conseillers
Bureau 23
La Prairie (Québec)
J5R 4H6

ÉLECTRONIQUE LTÉE
Louis Caron

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

BENDIX/KING
TIMORROW INC
GARMIN
COMMUNICATION & NAVIGATION

Jean Turcotte
Les Évasions Horspiste
Escalade, matériel et aventures.
tél.:871-2346
fax:872-1101

NOILCO INC.

- *Peinture d'avions*
- *Service professionnel*
- *Qualité*

sur rendez-vous

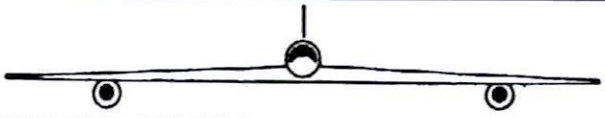
M. Locas ***(514) 562-1866***

TRADUCT ' AIR

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

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

bur: (514) 591-2912 fax: (514) 633-2881



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

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

JUSQU'À 40% DE RABAIS
ASSURANCE-COLLECTIVE DE L'AQTA

Un régime entièrement flexible pour les groupes de 10 employés et plus.
Une excellente couverture tarifiée individuellement pour les groupes de 1 à 9 employés.

COMPAREZ!

Pour un homme âgé entre 35 et 40 ans, salaire 35 000$/an - protection familiale (régime de base).

Croix-Bleue	AETERNA Laurentienne	Desjardins	Mutuelle d'Omaha	L'Excellence	Concept de L'A.Q.T.A.
102.56	89.04	171.00	114.71	91.00	67.06

Taxe incluse

Communiquez sans tarder avec votre conseiller, Gilles Chiasson, a.s.a.: (819) 566-7070

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevue:
Nicole Mace

Texte:
Fernande Poulin
Nicole Mace

Reportage photos:
Claude Mathieu
Gérald Tremblay

Jean et Louis Pronovost sont aujourd'hui «très satisfaits de leur petite entreprise qui va bien, qui est stable» disent-ils. Petite peut-être..., mais une entreprise qui dispose néanmoins d'une flotte de seize appareils; qui emploie jusqu'à soixante personnes en haute saison; qui possède sept bases permanentes et dont le chiffre d'affaires atteint près de 5 millions de dollars par année.

Jean Pronovost
Président et directeur
de l'exploitation

Louis Pronovost
Vice-Président - Entretien

Nous voici en Abitibi, pays d'adoption d'Ovila Pronovost, et de son fils Émilien. Dans les bureaux de Propair Inc., Jean et Louis Pronovost, propriétaires de la compagnie, et petits-fils et fils des célèbres personnages, accueillent chaleureusement l'équipe de CIRCUL'AIR.

Une entreprise familiale

C'est en 1954 qu'Émilien Pronovost achète la compagnie de transport de brousse La Sarre Air Service. À cette époque, Air Fecteau offre aussi des services de transport aérien dans la région. Toutefois, comme le territoire est vaste et les routes rares, Émilien Pronovost réussit à exploiter son entreprise avec succès en transportant travailleurs, scientifiques et autres aventuriers des régions éloignées. De même, il dessert les clients de ses pourvoiries dont l'une offre la chasse à l'outarde à Fort Rupert et l'autre, la pêche à la truite au nord de LG2.

Très jeunes, ses fils Jean et Louis s'intéressent à l'entreprise. Aussi, après des études, Jean à Ottawa en sciences politiques et Louis à St-Jean d'Iberville pour devenir mécanicien d'aéronef, tous deux reviennent au pays pour travailler avec leur père. En 1981, les frères Pronovost achètent La Sarre Air Service et Air Fecteau puis fusionnent les deux entreprises.

Jean Pronovost se retrouve président et directeur de l'exploitation et Louis, vice-président - entretien du tout nouveau-né: Propair. Avec une flotte reconstituée d'une trentaine d'appareils, Propair devenait l'un des principaux transporteurs de brousse du Québec. Cependant, cette imposante flotte ne correspondait pas nécessairement à la demande des marchés. Elle comptait entre autres des avions-cargos DHC-4A Caribou qui avaient été fort utiles pour l'ouverture du chantier de la Baie James. Mais depuis, de nouvelles routes avaient été construites et permettaient dorénavant de transporter par voie de terre les machines et les matériaux de grandes dimensions.

Aussi, en 1986, Propair se départit de ses Caribou et acquiert un premier King Air puis deux autres dès l'année suivante; des appareils plus rapides et mieux adaptés aux conditions qui prévalent pour l'exploitation des richesses naturelles et l'expansion socio-économique des régions nordiques.

L'épopée des grands chantiers terminée et n'étant plus propriétaires des pourvoiries depuis la Convention de la Baie James, les Pronovost diversifient leurs opérations de brousse et intensifient les activités du volet nolisement-affaires. Au transport de travailleurs et d'équipes techniques dans le Nord et au transport saisonnier de type «chasse et pêche» s'ajoute le transport de groupe de personnes ou de marchandises vers les grands centres et autres régions parfois même à l'extérieur du pays.

La clientèle

Le volet nolisement à court et à long terme fait que Propair ne compte pas moins de 425 clients, tous des compagnies ou organismes, dont Hydro-Québec, SOPFEU, Tembec, les Mines Noranda, Falcon Bridge, etc.; il y a aussi des ministères, des villes et des commissions scolaires; et puis, des vols d'urgence «dépannage» comme la livraison de pièces pour moulin à farine à Salt Lake City pour la Meunerie Ogilvie. En outre, Propair dessert une clientèle de touristes venus pour la chasse, pour la pêche et pour vivre des expériences en milieu sauvage.

Louisette Racine, contrôleur, à l'emploi de Propair depuis bientôt 13 ans. Elle nous souligne l'ancienneté et l'expérience du personnel, «une bonne équipe» dit-elle.

Environ 80% de son chiffre d'affaires de 5 millions de dollars par année provient du nolisement et 20 % de services connexes à l'aviation comme la manutention pour d'autres entreprises, des services de hangar, de comptoir, de rampe et de carburant; une polyvalence qui permet de grossir continuellement la liste de clients.

Les points forts de l'entreprise

«Notre service ? répondent les gestionnaires. C'est un service de qualité.» Sécurité, personnel courtois et expérimenté, adaptabilité et ressources adéquates pour répondre avec diligence à la demande du marché, constituent selon eux les éléments essentiels leur permettant d'offrir des services que leurs clients qualifient d'excellents.

Les deux propriétaires sont fermes et convaincants: ils veulent faire du transport aérien, oui, mais «le faire bien». C'est dire qu'il n'est pas question pour eux de «faire de l'aviation à rabais mais bien de faire la meilleure aviation possible», sans compromis. Ils «n'attirent pas les clients avec des prix» selon l'expression de Jean Pronovost, et, même si la compétition est parfois féroce, ils préfèrent offrir un service de qualité optimale, un transport sécuritaire dans un appareil bien entretenu, propre, piloté par un personnel compétent et expérimenté. Selon le président, il importe d'offrir un service qui réponde à des critères élevés de qualité à un juste prix. Et puis, chez Propair, «quand on promet, on tient parole» ajoute Louis.

Bien sûr, le personnel compte parmi les points forts de l'entreprise. En effet, comment offrir à la clientèle un service de grande qualité sans le précieux support de chaque employé ?

Les frères Pronovost n'hésitent pas à vanter la fidélité et la compétence de leurs employés: «Chacun semble bien comprendre l'importance de son rôle au sein de l'équipe.» nous dit Louis. Notons que le personnel de Propair est syndiqué et ce, depuis la fusion faite avec Air Fecteau dont les employés appartenaient déjà à l'époque à une association syndicale. Aux dires de Jean Pronovost, les griefs sont on ne peut plus rares et se règlent rapidement. Le chef pilote, Sylvain Goudreau, nous a confié apprécier les bonnes relations de travail existant chez Propair.

Parlant relations de travail, une question nous vient à l'esprit: comment ces deux actionnaires règlent-ils leurs différends dans la gestion de l'entreprise ? «Il arrive rarement qu'on ne soit pas d'accord, affirme Louis, et quand ça arrive, on discute un peu et l'un se rallie à l'autre très rapidement.» Jean poursuit: «On voit les choses de la même façon et on aime notre travail. Jamais ça nous pèse de venir travailler le matin et on s'entend très bien Louis et moi.» Ces deux frères ont à peine un an de différence, aussi Jean ajoute: «C'est un peu comme si les jeux (de l'enfance) se prolongeaient». Voilà qui donne le ton des rapports harmonieux qui doivent régner entre ces deux décideurs.

Paul Blais
Mécanicien

Pierre Deslauriers, pilote. À ses yeux, il importe d'assurer tout le confort possible à la clientèle ainsi que de respecter les horaires.

Marketing

Les Pronovost misent sur un marketing discret; tout d'abord un service tel que la clientèle leur reste fidèle et que le bouche à oreille produise ses effets; puis, un engagement régional et provincial des propriétaires dans le milieu des affaires mais aussi social, par exemple, au conseil d'administration de l'hôpital de La Sarre; et enfin, une solidarité économique régionale qui se concrétise par l'application d'une politique d'achat local de biens et services.

Projets

Les projets sont dans «la mijoteuse», nous confie Jean Pronovost mais par respect pour leurs clients et par prudence face aux compétiteurs, son frère et lui restent très discrets. Ils se disent conservateurs dans leur gestion; ils apprécient que l'entreprise aille bien et ils ne voudraient pas tout remettre en jeu en faisant des coups d'éclat. Aussi, ils agissent après mûre réflexion mais heureusement, ils acceptent tout de même de nous faire partager quelques-unes de ces réflexions.

D'abord, un point leur tient à coeur. Ils aimeraient pouvoir développer davantage le marché du nolisement pour les gens d'affaires qui doivent se déplacer en petit groupe pour une courte période. Ils déplorent que les milieux d'affaires ne réalisent pas jusqu'à quel point l'utilisation de services aériens nolisés peut leur faire sauver temps et argent tout en leur faisant gagner beaucoup en efficacité. Il n'y a qu'à penser à la flexibilité des horaires et à des frais d'hébergement coupés pour avoir une idée des avantages possibles du nolisement. Maximiser le rendement des déplacements n'est pas à dédaigner surtout à des coûts, pour le transport de quatre à cinq personnes, tout à fait comparables à ceux des lignes régulières.

Par ailleurs, ils estiment que les gouvernements auraient intérêt à remettre entre les mains du privé des services aériens gouvernementaux tels les avions-ambulances. Ils sont convaincus qu'il y aurait là des économies à faire en plus de permettre, dans bien des cas, l'évacuation plus rapide et efficace des malades ou blessés; les petits transporteurs locaux étant souvent plus près des lieux.

Conservateurs et discrets, les deux hommes n'en sont pas moins des hommes de caractère qui savent exactement ce qu'ils veulent et ce qu'ils ne veulent pas pour leur entreprise. Ceux et celles qui ont suivi la série des Filles de Caleb reconnaîtront là peut-être un peu des traits de leur grand-mère, Émilie Bordeleau et de leur tante, Blanche Pronovost.

Noliser un avion : c'est économique et efficace.

Le nolisement d'un avion pour un petit groupe peut être plus économique et plus efficace que d'utiliser les lignes régulières, le train, l'autobus ou l'automobile. Pensez simplement au temps gagné et aux frais de repas et d'hébergement épargnés. Informez-vous et faites le calcul, vous verrez bien!

Une flotte pour chaque type de transport...

...d'affaires

1 Beechcraft King Air 200 - 12 passagers
4 Beechcraft King Air 100 - 8 ou 10 passagers
1 Beechcraft King Air 90 - 5 ou 7 passagers
1 Cessna 310 - 5 passagers

«Le King Air: une vraie Cadillac; confortable, fiable, silencieuse et rapide.»
Louis Pronovost,
v.-p. entretien, Propair.

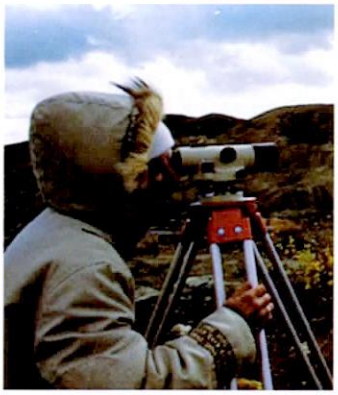
...de brousse

4 DHC-3 Otter - 10 passagers
1 Cessna 185 - 4 passagers
3 DHC-2 Beaver- 6 passagers
1 Cessna 180 - 3 passagers

Des appareils robustes pouvant atterrir sur roues, skis ou flotteurs. Ils vous amèneront dans les endroits les plus isolés. Ils sont munis d'espace cargo bien utile, notamment aux chasseurs et aux pêcheurs talentueux ou ... simplement chanceux.

...spécialisé

Propair peut répondre efficacement aux besoins de transport de scientifiques et d'équipement spécialisé pour des études géophysiques, géologiques et hydro-électriques, l'exploration et le développement minier, le forage, etc.



...de marchandises

Affréter un avion pour le transport de marchandises assure le respect des délais de livraison, réduit la manutention et peut même dans certains cas représenter une économie par rapport aux vols réguliers.

Sept bases permanentes:

Montréal	Matagami	Chibougamau	La Sarre	La Grande	Témiscamie
(514)633-0816	(819)739-2321	(418)748-2659	(819) 333-2121	(819) 638-8724	(418)748-2659

*Les bases de Rouyn, La Sarre et Chibougamau disposent d'un vaste hangar.

Rouyn-Noranda
Bureau chef
B.G. 20, R.R.1
Aéroport de Rouyn
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 5B7
(819) 762-0811
(819) 762-1852

Deux bases saisonnières: à Val d'Or et à Roberval

Optimiser la qualité des services pour mieux répondre aux exigences de la clientèle: voilà la priorité de Propair.

LES GENS QUI FONT PROPAIR

Tous deux nés à La Sarre, ils ont respectivement 45 et 44 ans. Ils ont grandi dans le monde du transport de brousse en travaillant tout jeunes, dès l'âge de 9-10 ans, à l'entreprise de leur père, Émilien Pronovost, pour qui ils faisaient les fins de semaine, du nettoyage, du rivetage et de la mécanique.

Jean Pronovost
Président et directeur de l'exploitation

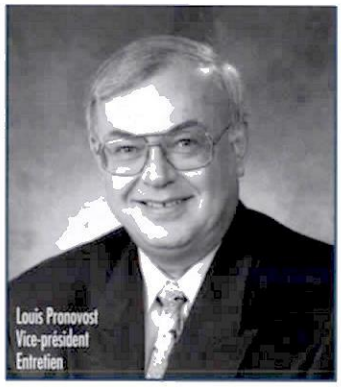
Un bac en Sciences politiques à l'Université d'Ottawa et une année en faculté de droit ne semblaient pas destiner Jean Pronovost au monde du transport aérien. Au contraire, il entendait devenir avocat en droit commercial ou même diplomate. Mais c'était sans compter sur l'influence d'une enfance passée auprès d'un père passionné de brousse et avec qui il a finalement choisi de revenir travailler.

Même s'il aime piloter, cette activité en soi n'est pas une passion pour Jean mais plutôt un atout fort utile pour ses déplacements d'affaires et ses voyages de loisirs. D'ailleurs, ce n'est qu'en 1994 qu'il a obtenu sa licence de pilote privé après un cours suivi chez Aviation Rouyn-Noranda.

Professionnellemant, Jean Pronovost se dit pleinement satisfait de son rôle de gestionnaire d'une compagnie aérienne. Il nous confie savoir se montrer imaginatif pour offrir au client des «plus» tout en y trouvant son compte.

Côté loisirs, la pêche, la motoneige, la marche sont parmi ses activités favorites. En outre, il bricole beaucoup, surtout des pièces pour avions. Il fabrique aussi des meubles et autres articles.

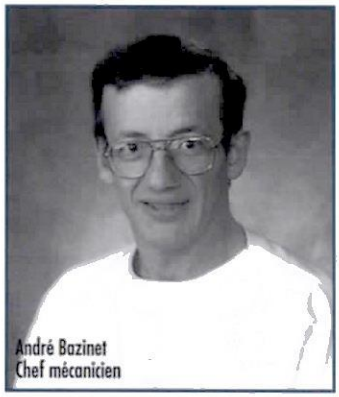
Il est le père d'une fille de 19 ans, étudiante en Communications à l'Université Laval.


Louis Pronovost
Vice-président
Entretien

Pour Louis Pronovost, c'était clair; il voulait être mécanicien d'aéronef et c'est ce qu'il a fait. Il a reçu sa formation en industrie comme cela se faisait encore en 1975. Aussi, après trois ans de pratique du métier chez St-Louis Aviation à St-Jean-d'Iberville, Louis était accrédité mécanicien d'aéronefs par Transports Canada.

Contrairement à son frère, il n'a jamais été attiré par le plaisir de piloter et n'a donc jamais suivi de cours de pilotage. Il est mordu d'aviation mais c'est le côté technologique qui retient son intérêt. Dans son travail d'administrateur, Louis nous confie avoir du mal à prendre des décisions rapides, un trait de caractère qui va de pair avec sa réputation d'être «un gars conciliant, de consensus».

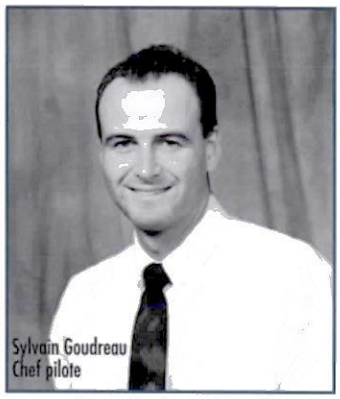
Comme son frère, il bricole et est amateur de plein air; de ski alpin et de natation, notamment. En outre, à travers tout ça, il se doit de consacrer un peu de temps à ses deux jeunes enfants. Suivront-ils les traces de leur père sur les sentiers de l'aviation ? L'idée que ses enfants assurent ou pas la relève de l'entreprise familiale ne semble pas préoccuper Louis Pronovost pour l'instant. Il est vrai qu'il a encore bien le temps d'y penser, son garçon a 3 ans et sa petite fille a à peine 18 mois.


André Bazinet
Chef mécanicien

Né à Saint-Vital au nord de La Sarre, André Bazinet travaillait déjà pour Air Fecteau au moment de la fusion qui a donné naissance à Propair. C'est d'ailleurs chez Air Fecteau qu'il a reçu l'apprentissage par lequel il a pu être accrédité comme TEA par Transports Canada. Aujourd'hui, à 41 ans, il est chef mécanicien et responsable de l'entretien pour les bases de Rouyn-Noranda et de Montréal.

Ce qui le passionne le plus dans son métier; c'est de démonter et de remonter des avions. Aussi, s'il n'a pas la tête sous la carlingue d'un avion de Propair, c'est qu'il l'a probablement mise dans le moteur de son avion personnel: un Super Cub qu'il pilote depuis 1980. Pour son plaisir et surtout à l'occasion d'excursions de chasse et de pêche, il a cumulé jusqu'à maintenant près de 1300 heures de vol en tant que pilote privé.

Lorsqu'il n'est pas en train de modifier, entretenir, dorloter ou de piloter un avion, il chasse, pêche et joue au hockey. De ses trois enfants, un seul, Nicolas, serait tenté par l'aviation. Âgé de 17 ans, il s'apprête à étudier en aérotechnique et dit vouloir travailler en recherche aérospatiale.


Sylvain Goudreau
Chef pilote

Né à Montréal et y travaillant pour Propair depuis 1987, Sylvain Goudreau n'a pas hésité à quitter la grande ville pour Rouyn lorsque le poste de chef pilote lui a été offert en juin 1994. Son âme d'explorateur associée au fait qu'il connaissait déjà la valeur élevée qu'accordait la direction au rapport employeur/employés l'ont fait s'enthousiasmer à l'idée.

Sylvain a entrepris sa formation de pilote en novembre 1982 à l'Académie de l'air de Trois-Rivières. Après six mois intensifs de cours et de pratique, il obtenait sa licence commerciale en mai 1983.

Aussi loin qu'il se rappelle, son désir de piloter a toujours été présent. Petit, lorsqu'un avion le survolait, il levait la tête pour le regarder et à cet instant précis, le monde s'arrêtait de tourner. Aujourd'hui, il compte à son actif plus de 6000 heures de vol cumulées principalement en régions nordiques.

Son goût du défi et de l'aventure ne l'ont pas mené qu'à l'aviation; ils ont aussi fait de ce chef pilote un «grand voyageur devant l'éternel». En effet, il a déjà un tour du monde «dans son sac à dos» et projette de faire, bientôt et de la même façon, «La route de la soie» qui le conduira de la Turquie à la Chine.

QUOI DE NEUF ?

Par Jean Roy et Nicole Mace

Francine Ouellette, auteure des best-sellers «Les ailes du destin» et «Le grand blanc» et **Gérald LeGrave** (92 ans), mécanicien affecté au «Ferry Commando» à Dorval durant la Deuxième Guerre mondiale ont été reçus au premier banquet du **Musée de l'Aviation du Québec** qui s'est tenu le 28 janvier dernier. Réunissant politiciens, industriels, historiens, collectionneurs, aviateurs et techniciens, cette soirée a été l'occasion pour les divers partenaires du futur Musée de «cimenter leurs relations».

Au cours de ce banquet, **Pratt & Whitney** et la **ville de Saint-Hubert** ont offert de contribuer chacun une partie du premier budget de fonctionnement de la **Fondation Aérovision Québec**, le maître d'oeuvre de ce projet. Pour sa part, la **Ligue des cadets de l'air** du Canada a donné un planeur tandis que la **Défense nationale** a promis deux hélicoptères qui viendront rehausser la collection d'une trentaine d'aéronefs que compte déjà la Fondation.

La corporation **Microniks** a ouvert un centre de formation en soudure haute fiabilité pour l'électronique. Situé à Ville St-Laurent, le centre détient l'exclusivité PACE pour l'est du Canada et dispose d'équipements sophistiqués tels qu'un appareil microscopique binoculaire à grand champ. Selon le président, **John Von Gulick**, les programmes de formation offerts par le nouveau centre s'adressent aux entreprises et sont adaptés sur mesure. Pour information: (514) 990-0666.

Depuis le 5 janvier dernier, **Innotech Aviation Services** est maintenant devenu agent pour **Shell Canada** de son aérocentre situé sur l'avenue Ryan à Dorval. Innotech ajoute ainsi Montréal à son réseau d'exploitation qui comptait déjà les aéroports de Québec, Mont-Joli, Sept-Iles, Bagotville et Wabush, T.N.

Inter-Canadien a annoncé qu'elle avait déposé une demande auprès des autorités canadiennes afin d'offrir un nouveau vol entre Sept-Iles et Goose Bay dès le 24 juin 1995. Ce service sera exploité avec un appareil de type Fokker F28 et comprendra un vol par semaine, tous les samedis. Rappelons que depuis le 4 décembre dernier, Inter-Canadien a introduit le Fokker F28 sur 2 vols quotidiens entre Sept-Iles, Québec et Montréal.

Le président et chef de la direction de **Royal, Michel Leblanc**, a été honoré parmi les 12 «bâtisseurs» du 41e gala du Commerce présenté le 2 décembre dernier par l'Association des diplômés des HEC, l'Ecole des hautes études commerciales et la revue Commerce.

HélicologiQ, offre maintenant la formation de pilote d'hélicoptère en plus des services de transport par hélicoptère. Aussi, pour mieux répondre aux besoins de sa clientèle d'élève pilote, l'entreprise a commandé un deuxième hélicoptère Enstrom. L'appareil qu'on est présentement à remettre complètement à neuf, sera livré en avril prochain.

Le grossiste **Air YHU** Inc. effectue la liaison St-Hubert-Toronto à raison de cinq vols par semaine depuis le 16 janvier. Utilisant un Metroliner et un King Air appartenant à **Max Aviation**, la nouvelle compagnie atterrit au Shell Aérocentre de l'aéroport Lester B. Pearson. Selon le directeur du marketing, **Guy Pétrement**, Air YHU se rendra à Moncton, Halifax et Toronto Island d'ici quelques mois et la flotte s'enrichira bientôt d'un Jetstream 31. N'acceptant aucune réservation directe, Air YHU fait affaires uniquement avec les agences de voyages et s'adresse à la clientèle d'affaires de la Montérégie et de la Rive Sud de Montréal jusqu'aux Bois-Francs.

Le **Centre technologique en aérospatiale** de St-Hubert a déposé son manuel D.A.O. à Transports Canada. Il est maintenant prêt à oeuvrer au niveau de l'ingénierie en réparation et modification d'aéronefs selon les chapitres 523, 525, 527 et 529 du Manuel de navigabilité. Dans un avenir rapproché le CTA déposera un second manuel concernant l'inspection A.I.R.. Par ce dépôt, le CTA souhaite obtenir la reconnaissance pour effectuer des inspections au niveau entretien et navigabilité d'aéronefs.

À compter du 15 avril, **Royal** offrira 62 000 places sur Paris au départ de Montréal, de Québec et de Toronto en Lockheed 1011 de 362 places.

Services aériens FBO fait la maintenance des Regional Jet de **COMAIR** à Dorval et à Toronto. Elle est le seul OMA au Canada approuvé sur le Regional Jet de Canadair et c'est de ses installations de Dorval qu'Air Canada a effectué son vol inaugural sur RJ.

Sky Service a reçu son troisième Airbus A320 en janvier pour son opération «charter» de Toronto. Flambant neuf celui-là, il sortait tout droit de l'usine de Toulouse.

Depuis septembre, **Air Club International** exploite un deuxième A310-300 à Mirabel et prévoit ajouter quelques vols à partir de Québec au cours de l'été prochain.

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

par Jean Roy

« RESTRUCTURE, RESTRUCTURONS, RESTRUCTUREZ »

Réunies pour le 19e Congrès de l'AQTA sous le thème **«Restructure, restructurons, restructurez»**, près de trois cents personnes du domaine de l'aviation ont discuté avec intérêt et vitalité des nombreuses restructurations qui s'opèrent présentement dans notre milieu mais aussi de celles qui sont à prévoir et même de celles que le destin nous force à faire dans nos vies personnelles...

MICHEL PERRON ET SON ODYSSÉE AU PÔLE NORD POUR LE DÎNER-CAUSERIE

Les yeux écarquillés d'admiration, les convives du dîner-causerie ont écouté Michel Perron, président de Somiper et passionné d'aviation, raconter son odyssée au pôle Nord; une marche de 140 kilomètres avec sac à dos et coucher sous la tente à des températures de 15 à 35 degrés sous zéro et ce, un an après avoir subi une greffe de rein.

Michel Perron, président de Somiper

«Le premier soir, j'avoue que j'ai pensé abandonner» dit-il. «J'étais crevé, j'avais des ampoules aux pieds. Puis j'ai pensé à tous ceux à qui j'avais demandé des commandites pour la Fondation canadienne du rein. Alors je me suis dit que si j'abandonnais, je ne serais jamais capable de les regarder en face, et j'ai décidé que j'irais jusqu'au bout.»

Accompagné d'un groupe d'hommes d'affaires, dont son fils Bertrand, Michel Perron s'est rendu au sommet du monde, dans le silence de l'Arctique brisé seulement par le craquement de la neige sous les bottes. «Les deux derniers jours, le vent faisait reculer la banquise et nous n'avancions presque pas. Mais nous y sommes arrivés. Le plus beau bruit que j'ai entendu de ma vie est celui des deux Twin Otter venus nous chercher.»

Que les gagnants réussissent là où les perdants n'ont pas essayé

Affecté d'une m aladie rénale incurable, Michel Perron a passé cinq mois en dialyse dans l'attente d'une greffe. Devant la pénurie de donneurs, son fils Henri lui offre un de ses reins. Même si, après 60 ans, c'était sa seule chance de retourner à une vie normale, il a mis du temps avant d'accepter. L'opération fut un succès. À sa sortie de l'hôpital en avril 1992, il avait peine à monter un étage et se sentait fatigué toute la journée. Une semaine plus tard, il se sentait déjà comme un jeune homme et l'automne suivant, il gravissait les 13 étages de son bureau de Montréal.

Pilote depuis 42 ans, Michel Perron s'est procuré son premier avion afin de voir du haut des airs ce que faisaient ses concurrents et faire l'acquisition des meilleurs lots de forêt. Une de ses plus grandes craintes lors du diagnostic de sa maladie fut de ne plus pouvoir voler. En apercevant la machine à dialyse, son premier réflexe a été de sortir son ruban à mesurer pour vérifier si cette machine entrait dans le Beaver. «Oui. Parfait, s'est-il dit. Je peux quand même aller à la pêche.»

Fonds de recherche Michel Perron

Éblouie par autant de courage et sensibilisée à la problématique des maladies rénales, l'AQTA a voulu être solidaire du dévouement de Michel Perron en contribuant elle-même au Fonds de recherche Michel Perron et en invitant tous les commanditaires du 19e Congrès à en faire autant et à verser une commandite spéciale au profit de la Fondation, ce qu'ils ont tous accepté.

Table d'honneur du dîner-causerie regroupant plusieurs des commanditaires du Congrès et tous donateurs au Fonds Michel Perron. De g. à dr.: **Brian Jenner de l'AQTA, Richard Semler d'AlliedSignal Engines, Pierre Gagnon de Bombardier, Dennis Lacroix de Bell Helicopter, Gordon Preece de Dornier Aviation, Bertrand Perron d'Hélicoptères Abitibi, Michel Pellerin de Esso et Maurice Dahan de Royal. Les autres généreux commanditaires et donateurs sont Jacques Simard d'Air Alma, Frederick Dibble de Saab Aircraft, Robert Perrault d'Air Alliance et Derek Smith d'Alexander & Alexander/Reed Stenhouse.**

SPÉCIAL RÉTROSPECTIVE

Transports Canada, Matières dangereuses/SNA

Transports Canada, Aéroports

Office national des transports

INVITÉ D'HONNEUR DU BANQUET

LE MINISTRE JACQUES LÉONARD PARLE LUI AUSSI DE RESTRUCTURATION

Dans le discours qu'il a livré lors du 19e congrès annuel de l'AQTA, le ministre des Transports du Québec, Jacques Léonard, a d'abord souligné le rôle essentiel de l'Asso-ciation depuis sa fondation. Il a mentionné combien l'AQTA était représentative des entreprises de transport aérien du Québec, un milieu où se côtoient compétence et passion du métier.

Le ministre s'est également dit préoccupé par les bouleversements que causera la nouvelle politique de désengagement de Transports Canada, notamment au niveau de la commercialisation des aéroports régionaux et du système de navigation aérienne. «L'objectif général du Ministère à l'égard des aéroports est de maintenir un réseau permettant de desservir adéquatement l'ensemble du territoire québécois» a dit M. Léonard. Aussi, nous avons comme principe de base: le Québec ne veut pas hériter de dépenses sans bénéficier des revenus et sans avoir le contrôle sur le champ d'activité lui-même.»

Pour M. Léonard, la commercialisation du système de navigation aérienne est intéressante «dans la mesure où la qualité des services offerts est maintenue.» Il s'est dit d'accord avec la création d'un organisme sans but lucratif géré par les usagers, à la condition que les équipements, les infrastructures et les services soient efficaces, à coûts abordables et que le Nord soit desservi.

Sans nier les incertitudes créées par la perspective du référendum, le ministre a surtout insisté sur ce qu'il a appelé des certitudes, à savoir «que le fédéral a mal administré ses affaires et les nôtres», que la dette atteint 500 milliards $ et le déficit 40 milliards. Aussi, il dit craindre que, dans ce contexte, la commercialisation consiste à charger les frais aux transporteurs et à utiliser les revenus comme des éponges pour les déficits. *N.D.L.R. - Le dernier budget fédéral prévoit justement la tarification des SNA et, plutôt que l'abolition promise, on maintient les taxes de transport aérien en vue de «couvrir le reste des coûts du mode aérien de Transports Canada.»*

M. Léonard espère que «le transport aérien relèvera après 1995 entièrement du Québec». Il assure que le transfert des pouvoirs se fera en harmonisant les lois du Québec avec celles de nos voisins et que le Québec adoptera toutes les lois et procédures qui faciliteront le succès de nos entreprises tout en éliminant celles qui «nuisent inutilement à votre industrie, qui alourdissent les opérations» a-t-il ajouté.

Le ministre est convaincu qu'en permettant au gouvernement du Québec de récupérer tous ses aéroports, dont ceux qui font des surplus, la souveraineté permettra de concurrencer le reste du Canada. «Un Québec indépendant aurait le contrôle sur la taxe de transport aérien et sur la TPS» a-t-il opiné. Il ajoute: «Les ambassades du Québec seraient plus nombreuses et mieux équipées pour aider les transporteurs de brousse, les écoles de pilotage et d'autres à vendre leurs services à l'étranger. Un Québec indépendant percevra sa part des revenus de services de navigation aérienne provenant d'avions étrangers. En contrepartie, on héritera de seulement un seul des sept centres de contrôle.»

Le ministre a conclu en invitant les transporteurs aériens à relever le défi de restructurer avec lui «un cadre politique dans lequel vous aménagerez un avenir meilleur non seulement pour votre industrie mais aussi à l'avantage de tous les Québécois».

CONGRESSISTES AU TRAVAIL!

Atelier «ATC»

Sous la direction de **Victor Dupéré** de Transports Canada et de **Michel Laflamme** d'Air Transat, les 25 participants à l'atelier ATC ont réclamé des améliorations au service de contrôle des tabliers à Dorval. Autrefois assumé par Transports Canada, le service a été rapatrié par ADM pour une question de coûts, mais au détriment de la fluidité. Le vice-président au marketing d'ADM, **Paul Benoît**, avisera et une rencontre sera bientôt convoquée entre ADM et l'AQTA.

Par ailleurs, le déclassement de la tour de St-Hubert pendant la récession préoccupe les utilisateurs. «Après la baisse des deux dernières années, le trafic a recommencé à augmenter au point où les appareils ont des délais. Il ne faut surtout pas rater la reprise dans le domaine de la formation» s'est inquiété **André Monast** d'ATL. Aux dires de **Victor Dupéré,** la politique de Transports Canada consiste à modifier le classement des aéroports après sept mois sur 12 de baisse ou de hausse de trafic. «On a attendu deux ans avant de coter St-Hubert à la baisse. Mais on n'attendra pas deux ans pour le réévaluer à la hausse» a assuré M. Dupéré.

Atelier aéroports

Les 32 personnes présentes à l'atelier aéroports, coprésidé par **Édith Fournier** d'Air Satellite, **Sylvain Lessard** de Transports Canada et **Jean Gagnon** de Transports Québec, ont formulé une **résolution** qui a été reprise et proposée le lendemain par l'atelier lignes et nolisement, visant à faire suspendre les fouilles des passagers aux aéroports

Dornier Aviation

Thabet Aviation Int'l

Provincial Aérotech

Développement des ressources humaines Canada

Bureau de placement en aviation

Innotech Aviation / Execaire / Shell

régionaux, y compris pour les vols locaux aux aéroports de Québec, Dorval et Mirabel. Les deux représentants de Transports Canada qui devaient venir discuter la question ne se sont pas présentés. «Ils n'ont pas passé la fouille» a lancé un collègue de Transports Canada qui réclame l'anonymat.

Pierre Roy de Cargair

Atelier navigabilité

À l'atelier sur la navigabilité régnait un climat de sérénité. Plusieurs questions techniques ont été soulevées et discutées dans un esprit d'ouverture et de dialogue.

Les coprésidents de ce comité, **Pierre Roy** de Cargair et **Patrick Martel** de Transports Canada, sont des hommes d'action. Avec eux, les dossiers se règlent. Par exemple, pour pallier les délais du service d'ingénierie de Transports Canada, un commis a été spécialement affecté à ce poste. Les dossiers sont datés dès leur réception et on note à qui ils sont donnés. Pour suivre leur évolution, les transporteurs n'ont ainsi qu'un interlocuteur à rejoindre.

Au directeur général du Conseil canadien de l'entretien des aéronefs, **Daniel Verreault**, présent à l'atelier, les membres du comité ont exprimé leurs inquiétudes face à la hausse des coûts qui résulterait de la mise en vigueur des politiques du CCEA.

Bernard Henry de Transports Canada et Michel Laflamme d'Air Transat

Atelier transporteurs aériens

Présidé par **Michel Laflamme** et **Bernard Henry**, l'atelier transporteurs aériens a attiré beaucoup de participants avec un ordre du jour bien rempli. On pouvait y discuter de points bien précis comme la certification de bases secondaires, les modifications au Manuel d'exploitation et les spécifications d'exploitation; les opérations à l'intérieur d'agglomération urbaine pour les hélicoptères, etc. mais aussi y puiser des informations fort utiles comme au niveau de la sécurité: cabines et passagers.

Le message principal de Mona Desrosiers à ce chapitre était clair: sur les avions sans agents de bord, informez les passagers. Pas besoin de savoir où est la hache mais qu'ils connaissent au moins les sorties d'urgence et les procédures à suivre. Et placez les extincteurs dans un endroit accessible.

Parlant extincteurs, comme il est interdit d'essayer les extincteurs au halon, Transports Canada possède un excellent vidéo sur leur fonctionnement. Et il n'est absolument pas interdit de l'emprunter et de le visionner, de dire Mona Desrosiers.

Atelier licences et formation

La discussion a surtout porté sur le vol récréatif. Après un an de réunion, un comité consultatif, qui réunit les principaux groupes intéressés à la formation au pilotage au Canada, recommande unanimement à Transports Canada d'émettre une licence récréative valide à la fois sur ultraléger, ULM évolué et avion conventionnel.

Obtenue après 25 heures de vol, dont deux de navigation, la licence récréative donnerait les privilèges suivants: vol de jour, VFR, au Canada, sur monomoteur, quatre places maximum, avec au plus un passager. Seul point litigieux: l'absence de restriction quant à la distance franchissable. D'après une **proposition**, endossée le lendemain par l'atelier des écoles de pilotage, l'AQTA devra faire pression auprès du comité afin de limiter les autorisations à 50 milles autour de l'aéroport de départ, et afin que soient adoptés des moyens de supervision appropriés pour les détenteurs de la nouvelle licence.

Selon les coprésidents de l'atelier, **André Monast** d'ATL et **Justin Bourgault** de Transports Canada, le but n'est pas d'enlever des privilèges à l'ULM mais de décréter des normes semblables et des règles équitables pour tous. Désormais, les écoles d'ultraléger devront obtenir un certificat d'exploitation.

Parmi les questions en suspens, la vingtaine de participants à l'atelier ont appris que la décision «6-6-6» pour le maintien de la qualification IFR n'avait pas encore été prise, pas plus que celle concernant les taxes sur les cours de pilotage. Toutefois, au cours de l'année dernière, le comité des écoles de l'AQTA a eu des rencontres positives avec MM. Wightman et Spruston.

Atelier hélicoptère

Le groupe des opérateurs hélicoptères présidé par **Bertrand Perron**, des Hélicoptères Abitibi, a d'abord résolu de créer un pool de statistiques afin de mettre en commun l'information et de structurer les dossiers en prévision de l'émission des services bulletins. De cette concertation résultera un meilleur pouvoir de négociation avec les manufacturiers et fournisseurs. Les directeurs de maintenance convoqueront une rencontre afin d'établir les procédures et d'élire un responsable.

En outre, les opérateurs d'hélicoptères ont adopté cinq **résolutions**. La première confère à l'AQTA le mandat de faire modifier les

Pétro T

Quatrex Environnement

Division des avions régionaux de Bombardier

Eurocopter Canada

Bell Helicopter Textron

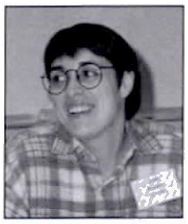
Total Aviation Breifing Service

conditions de transport dans le tarif en fonction des règles du nouveau Code civil.

Pilotée par le président d'Essor Hélicoptères, **Pierre Fiset**, une seconde **résolution** demande à Transports Canada de remplacer le PPC par un système d'entraînement interne. La compagnie donnerait l'entraînement et en ferait parvenir un compte rendu à Transports Canada. N'ayant plus à évaluer les pilotes, les inspecteurs n'auraient plus qu'à vérifier les dossiers et à entraîner les pilotes examinateurs. Selon Pierre Fiset, la très vaste expérience et compétence des pilotes québécois justifient cette façon de faire. Au Québec, 75% des pilotes d'hélicos comptent 10 000 heures de vol ou plus.

Trois autres **résolutions** concernent Hydro-Québec: l'une veut que la société d'État fasse passer ses exigences minimales de 1000 à 500 heures de vol pour les pilotes affectés au transport de son personnel. Les deux autres mandatent l'AQTA pour faire cesser, si possible, la politique d'Hydro-Québec et de la Société d'énergie de la Baie-James d'exiger systématiquement; 1) des garanties de soumission et 2) les numéros d'assurance sociale des employés. La loi sur l'accès à l'information spécifie que le NAS ne peut être exigé sans l'accord écrit de l'employé, ce qui ne va pas sans créer des malaises, chez les employeurs comme chez les employés.

Atelier lignes et nolisement



Présidé par **Michel Laflamme** d'Air Transat et **Édith Fournier** d'Air Satellite, les participants de cet atelier ont, comme il se doit, discuté de temps de vol maximum. L'exemption en vigueur durera jusqu'en mars a-t-on appris, et le dossier est maintenant entre les mains du sous-ministre, David Wightman.

Outre la résolution sur les fouilles importées de l'atelier aéroports, l'atelier des lignes et du nolisement a amené une proposition à l'effet que l'AQTA demande aux autorités concernées d'effectuer les tests nécessaires afin que les aéronefs à faible vitesse de rotation puissent utiliser un produit dégivrant qui serait présentement disponible et qui pourrait s'avérer moins coûteux.

Olivier Prud'homme de Cargair

Atelier brousse

Une **résolution** a été formulée par l'atelier brousse et épandage à l'effet que Transports Canada clarifie l'ambiguïté du projet de règlement interdisant plus de 9 passagers sur un monomoteur sans copilote: un Otter par exemple ou un Caravan avec 10 passagers. Le point de vue des transporteurs est que ce serait tout aussi sécuritaire avec un seul pilote.

En outre, les participants à cet atelier, sous la présidence d'**Olivier Prud'homme** de Cargair, ont soulevé la question de l'obligation de garder les manuels d'exploitation à bord des appareils. Or les pilotes ne les consultent jamais en vol et pour cause. Ils nuisent même, se salissent, tombent à l'eau et il faut constamment les photocopier une nouvelle fois.

Les épandeurs ont pour leur part adopté une **résolution** afin que Transports Canada les dispense de détenir et de produire un manuel d'opération. «C'est superflu» a dit **Jacques Prud'homme.**

Atelier écoles de pilotage

Les participants ont en quelque sorte poursuivi le travail entrepris la veille lors de l'atelier avec Transports Canada portant sur les licences et la formation.

Par ailleurs, **Pierre Rivest** a rappelé le fait qu'il y a très peu d'accidents dans nos écoles de pilotage. Et pourtant, c'est là que le risque est le plus élevé. Question de réglementation? Non puisqu'il est reconnu que celle-ci ne compte pas pour plus de 10% dans la sécurité aérienne. C'est donc que le contrôle de la qualité est excellent.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Jeudi, 1er décembre 1994, le président du conseil d'administration **André Monast** a ouvert la 19e assemblée générale de l'AQTA avec le savoir-faire qu'on lui connaît. L'Association, a-t-il déclaré avec sagesse, c'est comme la vraie vie. À la veille de ses vingt ans, elle en est maintenant au stade de l'âge d'un jeune adulte faisant preuve à la fois de dynamisme, de créativité et de maturité.

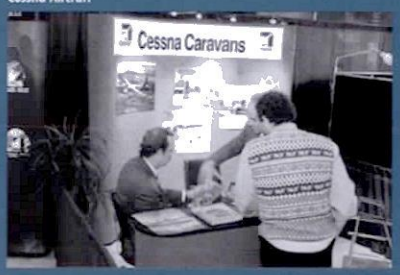
Pour sa part, le président et chef de la direction **Brian Jenner** a tracé un bilan positif de 1994. L'AQTA a passé pas moins de 93 jours en réunion, dont 50 jours pour les trois comités techniques du Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. Bien que très accaparant, Brian Jenner a qualifié le CCRAC de cours magistral de démocratie et de partenariat.

En outre, l'AQTA a siégé aux cinq groupes de travail relatifs à la mise en oeuvre des recommandations de la Commission Dryden. À l'interne, trois comités permanents se sont réunis régulièrement: navigabilité, contrôle aérien et aéroports. De plus, l'AQTA s'est affirmée auprès de l'Office national des transports, au comité d'ADM sur la gestion du bruit, au comité directeur du Projet de revue de l'aviation de loisir et au sein du groupe sur la commercialisation du système de navigation aérienne.

Aero Recip

Chadwick Helmuth

Cessna Aircraft



Bureau de la sécurité des transports

Hope Aero Propeller & Components

Centre québécois de formation aéronautique

SNA

À cet égard, l'AQTA fait partie de ce qu'il est convenu d'appeler le Groupe des six, en compagnie d'ATAC, CATCA, CBAA, COPA et CALPA. Le 14 novembre 1994, après six mois de consultation, tous les membres de ce groupe ont cosigné une lettre à l'intention du ministre Doug Young, préconisant la commercialisation du système de navigation aérienne canadien au profit d'une société sans but lucratif ayant un conseil d'administration noyauté par les représentants des utilisateurs du système.

«Il s'agit du plus vaste consensus jamais réalisé par la plus vaste coalition imaginable du transport aérien au Canada a déclaré **Brian Jenner**. Personne ne s'est levé lors des consultations publiques pour proposer autre chose, et notre proposition a été endossée par le Canadian Airports Council, l'IATA et l'American Air Transport Association.»

Une fois privatisé, le système fonctionnera selon le principe de l'utilisateur payeur. La sauvegarde du service dans les régions et pour la PME ainsi que le maintien du service en français sont les trois objectifs prioritaires de l'AQTA dans ce dossier.

Mission accomplie

Passant en revue les résolutions adoptées en 1993, Brian Jenner a donné un aperçu de la situation un an plus tard:

- **Dégivrage au glycol:** plusieurs rencontres ont eu lieu. On connaît maintenant le dossier à fond et on a constaté le non-lieu du problème environnemental. Mais le fédéral oppose un non catégorique au changement. Il faudra donc se rabattre sur des solutions locales.

- **Copilotes IFR sans PPC** pour les aéronefs de moins de 10 passagers: le dossier progresse. **Bernard Henry** a sensibilisé son collègue **Len Cormier** de Transports Canada. Il ne reste qu'à passer au CCRAC et à obtenir l'aval du directeur général de la réglementation aérienne, **Don Spruston.**

- **Comité du bruit d'ADM à Dorval:** la présence de l'AQTA a produit des dividendes. Les appareils de transport régional peuvent maintenant décoller à 06:00 hres AM au lieu de 07:00 et les aéronefs de stage 3 devraient d'ici peu être autorisés à faire de même. La direction d'ADM est convaincue et ce n'est plus qu'une question de temps.

- **Retard des documents en français:** Transports Canada a eu une réaction positive, rapide et de bonne humeur au grief de l'AQTA à cet effet. Les documents sortent maintenant en même temps dans les deux langues. Au CCRAC aussi, le français est bien servi. Fait notoire, lorsque l'AQTA demande la traduction simultanée, les réunions se déroulent aux 3/4 en français.

- **Conseil canadien de l'entretien des aéronefs:** l'AQTA a suivi les ordres de l'assemblée générale et s'est opposée fermement au CCEA. L'exemple a porté puisque la Northern Air Transport Association se range maintenant du côté de l'AQTA.

- **Mise en oeuvre de Grande-Baleine:** devenue membre de la coalition appuyant le projet, l'AQTA s'est heurtée au barrage du gouvernement Parizeau. Ce qui obligera sans doute certains transporteurs à se restructurer autrement que prévu.

Au terme de cette rétrospective, Brian Jenner a qualifié l'année écoulée de pleine d'énergie et de productivité. Il a également remercié tous les volontaires pour leurs nombreuses journées, voire semaines, passées en réunion au nom de leurs pairs et du développement de l'industrie du transport aérien au Québec.

LE CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE SE MÉRITE LE TROPHÉE PLEIN VOL.

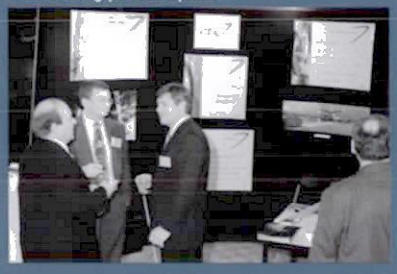
Dans l'ordre habituel, M. Pierre Rivest, membre honoraire de l'AQTA, M. André Pedneault, directeur du CQFA et M. Brian Jenner, président et chef de la direction de l'AQTA.

Le prix le plus prestigieux dans le domaine de la formation de pilote, le TROPHÉE PLEIN VOL, a été décerné au Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) du Cégep de Chicoutimi. Ce trophée, fort convoité par toutes les écoles de pilotage québécoises, a été remis officiellement à M. André Pedneault, directeur du CQFA.

Chaque année, l'AQTA souligne l'excellence de la formation en remettant, lors de son banquet annuel, le TROPHÉE PLEIN VOL à l'école dont l'ensemble des élèves détient la plus forte moyenne aux examens écrits du ministère des Transports du Canada pour l'obtention des licences de pilote privé. M. Pierre Rivest, membre honoraire de l'AQTA et auteur reconnu en transport aérien, a présenté le TROPHÉE PLEIN VOL en déclarant: «La formation est à la base de la compétence de notre industrie et nous, les gens du milieu, sommes heureux de pouvoir reconnaître officiellement, par la remise de ce trophée, l'importance et la valeur exceptionnelle que nous accordons à la qualité de la formation dans nos écoles.»

Helicopter Survival Rescue Services

Centre technologique en aérospatiale



Ne manquez pas le 20e Congrès de l'AQTA en novembre 1995

PLACE AUX DIVERTISSEMENTS

Après le «feu» de l'an dernier à la table d'honneur du banquet annuel, une commandite de **Dornier Aviation (North America)**, nous avons eu droit cette année à une brique, une guillotine... et un ministre péquiste... Qu'est-ce que ce sera l'an prochain...

En participant au cocktail du congrès dans la salle d'exposition, le ministre des Transports du Québec, Jacques Léonard, s'est fait jouer un tour... par nul autre que le magicien Jean Boucher.

Coup dur pour **Michel Leblanc**, cette brique sur la tête... Il ne méritait pas ça, lui qui a gracieusement arrosé nos agapes de sa **Cuvée Royale...** D'autant plus que le magicien Jean Boucher l'avait destiné à la guillotine. Se trouvant sans doute trop jeune pour une telle fin, Michel...

...s'est généreusement désisté en faveur d'**Yvan Racicot**, gérant d'escale chez Air Creebec.

De g. à dr.: Richard Look d'Avia Marketing, Maurice Dahan et Michel Leblanc de Royal et John Stants du BSTC.

Édith Fournier d'Air Satellite

Pétro T est en pleine diversification. Après s'être fait connaître dans la magie "lors de certain congrès de l'AQTA", la pétrolière de Drummondville se lance dans la caricature. Le caricaturiste n'a pas eu la tâche facile avec André Monast.

Jean Fortin de Fortin, Dignard, Reny, Fiset, avocats, Michel Laflamme, Alfred Ouimet et Marc Potel d'Air Transat.

André Dupras du SAG, Jean Côté d'Air Club International, Paul Benoît d'ADM et Bill Harris de Fairchild Aircraft.

Au fait, cette année encore, Canadair a fait preuve de polyvalence et de diversification. Après la roulette en 1993, voilà qu'elle nous a fait revivre les beaux jours du turf dans la Vieille Capitale en transformant la suite 2614 du Concorde en hippodrome endiablé.

La grande vedette de la soirée: **Diane Thabet** sur Smoking Oyster, beaucoup plus rapide, à ce qu'on dit, que Transports Canada pour la réglementation sur le temps de vol maximum. Autres cavaliers émérites: **Bob Plante** sur Crazy Lobster, **John Scholefield** sur Backwards Ultralight, et **Richard Laporte** sur Mussels & Fries. La triple couronne est allée au trio de Transports Canada constitué de **Raymond Lambert**, sur MEL, **Jean-Pierre Bourget** sur Flying Shrimp et **Rachel Rousseau** sur Frozen Fly, «beaucoup plus vite que mon boss» a déclaré celle-ci dans un élan d'euphorie.

Ont perdu leur chemise: **Guy Hamel**, de Dynamair Aviation, sur Dancing Snail, **Gerry Duykers**, d'Héli-Max, sur No-Tar-On-Tail, **Serge Lanthier**, sur Fill-With-Shell. **Sylvain Ducharme** de Canadair, sur Thank-You-Bruno, n'a pas seulement perdu sa chemise, mais tous ses vêtements.

Comme d'habitude, il y eut grande affluence au 2614. La vague des hélicoptères, arrivée après les dîners offerts par Bell Helicopter et Eurocopter, ne fut suivie que par celle des braves, rappliquant aux petites heures après une longue visite des sites historiques et autres beautés de la région de Québec.

PRIX DE PRÉSENCE

Grâce à la générosité de nos membres, le tirage des prix de présence a fait plusieurs heureux gagnants encore cette année.

Nicholas Boisvert (à gauche), le concessionnaire Pétro T à Québec, s'est mérité un séjour pour deux au complexe touristique de la **Dam-en-Terre**, à Alma. Offert en collaboration par **Air Alma** et la Dam-en-Terre, le prix lui a été remis par le président directeur général d'Air Alma, **Jacques Simard**. Il inclut le transport aérien, une voiture de location, deux nuits, un souper, une soirée au théâtre et une croisière sur le Lac St-Jean.

Le président directeur général d'**Air Alliance**, **Robert Perrault** (à droite), a pour sa part décerné deux billets sur son réseau à

Stéphane Delannoy, un ex-élève d'ATL venu de France et resté ici pour faire carrière.

C'est le directeur de l'Ecole nationale d'aérotechnique du Cégep Edouard-Montpetit, **Guy J. Ruelland** (à gauche), qui a gagné la paire de billets offerte par le directeur général **Gilles Dagenais** sur les réseaux intérieurs de **Canadien International** et d'**Inter-Canadien.**

Jean Côté (à droite), vice-président exploitation et planification d'**Air Club International**, a remis deux billets pour Fort Lauderdale à **Bertrand Carrier** d'Innotech Aviation.

Les deux sièges offerts par le vice-président, exploitation d'**Air Transat**, **Marc Potel** (à droite), ont été remis à **Paul Gagnon** du Centre québécois de formation aéronautique du Cégep de Chicoutimi.

Richard Aubin (à gauche) de Transports Canada a reçu des mains du président **Michel Leblanc** une paire de billets valides sur les ailes de **Royal**.

L'AQTA TIENT À REMERCIER POUR LEUR GRANDE GÉNÉROSITÉ

Prix de présence:

Air Alliance
Air Alma
Air Club International
Air Transat
Complexe touristique Dam-en-terre
Inter-Canadien
Les Lignes aériennes Canadien International
Royal

Spectacle:

Pétro T

Commandites:

Air Alma
Air Alliance
Alexander & Alexander/Reed Stenhouse
AlliedSignal Engines
Bell Helicopter Textron
Division des avions régionaux de Bombardier
Dornier Aviation (North America)
Esso L'Impériale
Les Hélicoptères Abitibi
Royal
Saab Aircraft of America

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

QUOI DE NEUF ?

Chez les congressistes

Les gens de la **FSS de La Grande** font un travail fantastique, dit **Jean-Pierre Thivierge** d'Air Inuit. Alors bravo à toute l'équipe!

À se promener entre Joliette, Beloeil, Mascouche et l'opération de brousse, le directeur de maintenance de Cargair, **Pierre Roy**, n'a pas eu le temps de pêcher l'été dernier. Pour les histoires de brochets, de grises et de dorés longs comme ça, il faudra donc patienter jusqu'au 20e congrès...

Depuis trois ans déjà, **Exact Air** effectue des envolées touristiques sur le fjord du Saguenay. Sa clientèle: «moitié locale, moitié de l'extérieur, moitié française...»

Héli-Express aussi fait du tourisme; depuis l'été dernier, à titre expérimental, au Manoir Richelieu mais l'été prochain, ce sera pour vrai, a confirmé le président **Paul Dubois.** Paul et son associé **Steve Rusnak** ajouteront un cinquième appareil à leur flotte de quatre AStar. Affecté en exclusivité au Manoir, le type du nouvel appareil reste un secret bien gardé. Par ailleurs, Héli-Express exploite un héliport privé dans le port de Québec depuis la mi-août, et travaille beaucoup pour la Corporation Québec 2002.

De même, **Air Melançon** offre des balades touristiques au Mont-Tremblant. Infatigable, c'est en partie pour les adapter à ce marché que le directeur de l'entretien **Gary Milot** a entrepris de moderniser l'allure et le confort du cockpit et de la cabine de ses quatre Beaver. Deux larges fenêtres, dont une bulle, de chaque côté, permettent aux passagers de mieux voir à l'extérieur. De plus, les appareils sont maintenant équipés d'encodeurs et de transpondeurs Mode C les autorisant à circuler dans les zones de contrôle et à atterrir à Mirabel. Chez Air Melançon, l'innovation, c'est devenu la routine.

L'automne dernier **Air Club International** a obtenu un contrat de transport de réfugiés pour le compte de l'International Office of Migration. Au décollage de Mirabel, l'A310 d'Air Club s'est d'abord rendu prendre 50 escortes à Fort Lauderdale, puis à Santo Domingo afin d'y embarquer 150 réfugiés chinois. L'appareil s'est ensuite dirigé sur Glasgow et Abu Dhabi avant de déposer ses passagers à Xia Men en Chine. Le retour s'est effectué par Hong Kong, Anchorage et Mirabel. Trois journées bien remplies...

Selon le vice-président exploitation et planification, **Jean Côté**, Air Club fera une spécialité de ces contrats «tout compris», qu'on appelle «ACMI: Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance».

Du 5 avril au 30 mai, un autre contrat ACMI amènera cette fois le Boeing 747 d'**Air Club** en Indonésie. Selon une entente avec la compagnie Garuda Indonesia, il transportera les pèlerins musulmans entre Djakarta et Djedda en Arabie Saoudite au cours du Hadjj. Le Hadjj est le pèlerinage à La Mecque que tout musulman qui en a les moyens est tenu de faire au moins une fois dans sa vie. Comptant plus de 300 millions d'habitants, l'Indonésie est le pays musulman le plus populeux au monde. Cette année, le Hadjj tombe on ne peut mieux, en pleine saison morte du marché des vols nolisés. Jusque là, le B-747 d'Air Club fera la navette entre Vancouver et Hawaii.

Pour la saison d'été 1995, **Air Transat** a obtenu une allocation de 248 000 sièges entre le Canada et la France, soit 62% des 400 000 sièges prévus pour les vols nolisés battant pavillon canadien. Selon **Philippe Sureau**, cette allocation est suffisante dans la mesure où le marché Canada-France ne connaît pas une croissance trop importante par rapport à l'an passé. Premier transporteur nolisé sur ce marché, Air Transat achètera en plus 20 000 sièges sur la compagnie Air Liberté pour la période concernée.

De retour au congrès de l'AQTA après une absence en 1993, **John Sivilla** remplace maintenant Joanne Bissonnette à la tête de l'équipe des expositions de Canadair. John, dont les dernières années furent une course effrénée autour du monde, goûtera maintenant à la chaleur douillette du bureau. Félicitations pour la promotion. A la condition de promettre de revenir à l'AQTA.

Joanne Bissonnette, elle aussi, a eu une promotion. Elle a quitté Canadair pour un temps et travaillera comme mère à plein temps. Espérons qu'elle aussi reviendra fêter le 20e congrès en compagnie de ses amis de l'AQTA.

Ça bouge à l'aéroport de **Sherbrooke**, aux dires de l'ancien directeur, **Claude Brochu**, et du président, **Jean-François Rouleau**. Le directeur général **Gary Richards** et son nouvel adjoint administratif **Michel Roy**, y ont fait ériger un bâtiment multifonctionnel de 110 X 100. Sherbrooke sert d'escale aux pilotes de la société **Dornier Aviation** en route pour des livraisons en Amérique du Sud.

Nommé à Halifax il y a quelques années, **Randy Raes** est revenu au bureau montréalais d'**Aviall**, en remplacement de Greg Mant, qui poursuit sa carrière avec Investors Group. Rebienvenue Randy.

Sûrement l'un des examinateurs désignés les plus occupés au Québec, **Pierre Desbiens** d'**Exact Air** a effectué 100 tests en vol pour pilotes privés et professionnels, et pour multimoteurs, au cours de 1994.

Voilà que le roi de la météo de St-Hubert, **Gilles Sanscartier**, se prend maintenant pour Denys Arcand. Réalisé par Pierre Pelletier avec un budget de 140 000$, le vidéo **Métavi** s'est classé quatrième dans la catégorie sciences et technologies lors du concours Corpo-Vision. Il a même eu droit à des félicitations personnelles de la part de la ministre de l'Environnement et vice-première ministre du Canada, Sheila Copps.

Le film de 45 minutes a été lancé et visionné en première mondiale au cours du congrès de l'AQTA. La cassette se vend 32 $. Le kit complet **Métavi** vaut 400 $ et comprend un guide couleurs de l'instructeur sur acétates laser spécialement protégées pour ne pas se détériorer. C'est beau, c'est bon, c'est bien fait. Une dizaine ont été vendus au cours du congrès.

L'été dernier, au cours d'une fête de village, **André Dépot**, a rencontré par hasard le directeur de l'hôpital de Chandler. Celui-ci lui ayant fait part de la déficience des services aériens dans la région, le président d'**Air Estrie** a illico décidé de fonder la compagnie **Air Pabok**. Depuis, le Navajo Chieftain et les deux Cessna 310 d'Air Pabok sont nolisés trois fois par semaine sur Québec et Montréal. En septembre, un Cessna 172 est venu s'ajouter à la flotte pour les besoins de l'école de pilotage. Sous la direction de **Francis Dumont**, anciennement de l'aéroport de Bromont, Air Pabok compte six employés et gère l'aéroport.

Avant son rachat par **YUL Aerocentre**, l'ancien hangar d'Eastern Airlines était dans un état pitoyable. Maintenant détenu à 51% par **Royal Aviation**, le bâtiment subit un important programme de rénovation.

Gilles Chiasson, consultant en avantages sociaux pour le **Centre de services Excel Inc.**, un cabinet de courtiers en assurance de personnes, offre des services d'assurance collective, notamment aux groupes de 10 employés et moins. D'abord invité par **Pierre Côté** à bâtir un régime pour la firme **HélicologiQ**, Gilles Chiasson l'offre maintenant à l'ensemble des membres de l'AQTA. Une vingtaine lui ont demandé une cotation jusqu'à maintenant.

David Wightman quitte ses fonctions

En poste depuis le 4 juillet 1989, le sous-ministre adjoint de Transports Canada, aviation, David P. Wightman a annoncé qu'il allait prendre sa retraite le 30 avril prochain.

Cette décision arrive à un moment où la commercialisation du SNA exige beaucoup de leadership du côté de Transports Canada. Conscient de ce fait, M. Wightman explique que, d'une part, le tout était planifié depuis longtemps et, d'autre part, même si ce projet de privatisation l'intéresse au plus haut degré, il faut savoir se retirer un jour ou l'autre.

Pour M. Brian Jenner, p.d.g. de l'AQTA, il s'agit là d'une triste nouvelle car malgré les divergences qui sont, à certains moments, inévitables: «M. Wightman a été le plus disponible des sous-ministres adjoints et celui qui avait l'écoute la plus attentive, témoigne M. Jenner. Il a toujours démontré une très grande ouverture d'esprit considérant les intérêts concurrents avec lesquels il devait composer.»

Aussi, M. Jenner lui souhaite bonne chance et espère surtout que ce ne soit là qu'un aurevoir... ce qui pourrait être le cas car, bien que retraité, M. Wightman aimerait pouvoir utiliser à bon escient l'expérience acquise durant les nombreuses années de sa vie consacrées au service de l'aviation. Cependant, il s'empresse aussi de préciser qu'il ne convoite pas la direction de la nouvelle Société à but non lucratif devant gérer le SNA ou de quelqu'autres associations ou organismes de représentation de l'industrie du transport aérien. «Absolument pas» affirme M. Wightman, désarmorçant ainsi toute tentative de rumeurs en ce sens.

Un mouvement se dessine présentement dans l'Ouest du pays afin de constituer une **association canadienne regroupant les opérateurs d'hélicoptère.** Environ 70 personnes auraient assisté à une première réunion convoquée pour connaître l'intérêt des opérateurs à ce sujet. **Bertrand Perron, président des Hélicoptères Abitibi**, y était, et pour cause, son entreprise est présentement en pleine expansion dans l'Ouest du Canada. En janvier 1993, les Hélicoptères Abitibi établissaient une petite base permanente à Calgary, plus précisément à l'aéroport de Springbank situé sur la route de Banff. Un peu plus de deux ans plus tard, 25 personnes y travaillent en permanence et huit appareils y sont maintenant stationnés. Une prochaine réunion devrait avoir lieu le 3 avril prochain à l'hôtel Richmond Inn situé en banlieue de Vancouver.

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

QUOI DE NEUF ?

Royal s'associe à **EN COEUR**, l'Association québécoise pour les enfants malades du coeur, et organise pour souligner l'événement, une série de vols destinés à la population en général le 15 avril prochain. Ces vols, d'une durée de 40 minutes chacun, s'effectueront à bord d'un B-727 et survoleront la région de Montréal et des Laurentides au départ de Dorval. Le coût pour un vol sera de 25,00 $ par personne. Tous les revenus générés par ces vols seront versés à EN COEUR. Pour réservations: (514) 476-9572.

Le 17 janvier, **Rolls-Royce Canada** a obtenu la reconnaissance JAR 145 de la Joint Aviation Authority pour la maintenance d'avions et de composants opérés en Europe.

Pour ce printemps, **Canadien** a annoncé la mise en service d'un quatrième Boeing 747-400 sur l'Asie. Il volera entre Vancouver, Taipei, Tokyo et Hong Kong, augmentant de 41% la capacité du transporteur sur cette ville. Au cours de l'été, Canadien exploitera deux vols hebdomadaires sans escale entre Rome et Mirabel, sur Boeing 767-300. Depuis le 20 janvier, elle effectue deux vols par jour entre Dorval et Mexico, avec escale à Toronto, sur Boeing 737-200. Si l'achalandage le justifie, il n'est pas exclu d'ajouter un vol au départ de Mirabel. Enfin, le transporteur lancera des services à destination de Monterrey au Mexique le 1er mai 1995.

Le 22 décembre dernier, **Mirabel Aéro Service** inaugurait ses nouveaux locaux dans l'ancien hangar d'Eastern Airlines à l'aéroport de Dorval. Les 11 employés de bureau, dont deux ingénieurs, occupent maintenant un espace complètement rénové de 1600 pieds carrés à l'étage. Quant à eux, les 15 employés du service de fabrication et de métal en feuilles se partagent une vaste surface, tout aussi neuve, au rez-de-chaussée. MAS produit des placards pour des appareils comme le DC-8, le Boeing 747 et le L-1011. Elle fabrique également les sièges des CL-215 et CL-415 de Canadair et négocie activement pour acquérir les droits d'autres modèles. Côté entretien, ses 25 techniciens, incluant ceux d'Airtech Dorval, sa filiale en avionique, font la maintenance de ligne de la flotte de Royal Aviation. Maintenant qu'elle a accès à un hangar, MAS se prépare à réaliser des inspections de niveau C. Elle commencera en avril, avec un Boeing 727.

CAE Électronique a livré le premier simulateur du Boeing 777 à obtenir la certification de la FAA au nouveau centre d'entraînement de Boeing à Seattle. Équipé du système visuel Maxvue à cinq canaux, il est le premier à offrir un champ de vision de 210 degrés afin de s'adapter aux très grandes fenêtres du 777.

Bombardier vend toujours des avions, et de plus en plus. Le 13 décembre, **Lufthansa CityLine** signait une entente pour ajouter huit RJ aux 15 qu'elle exploite déjà. Le 16, **Air Littoral** a pris livraison d'un troisième Regional Jet et converti deux options en commandes fermes de 54 millions $. Le 19 janvier, c'était au tour de **Brit air**, de Morlaix en France, de procéder à l'achat de trois RJ. Élue ligne aérienne régionale européenne de l'année par la European Regional Airline Association, une organisation regroupant 53 lignes aériennes dans 22 pays, Brit air a commandé six RJ en tout. À ce jour, le RJ avait été l'objet de 52 livraisons et d'un nombre égal de commandes fermes.

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

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

HÉLI-FOREX ET EUROCOPTER CANADA EN "FORMATION"

eurocopter canada

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

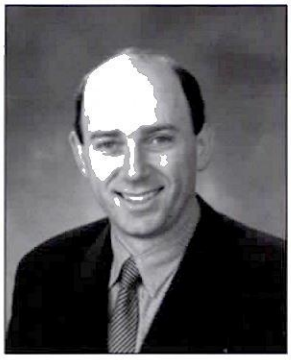
Montréal
Québec
514-633-8433

Fort Erie
Ontario
905-871-7772

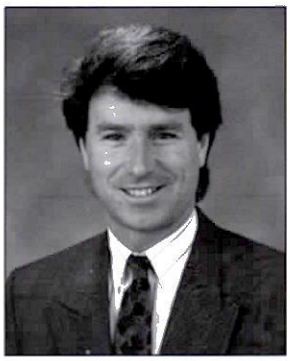
Edmonton
Alberta
403-455-4715

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET MEMBRES DE L'AQTA 1995

ÉDITH FOURNIER
Dir. gén., Air Satellite
Présidente
Directrice lignes

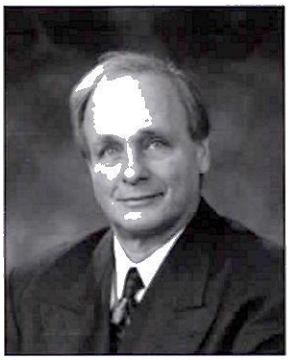


BERTRAND PERRON
Prés., Les Hélicoptères Abitibi
Vice-président
Directeur hélicoptère

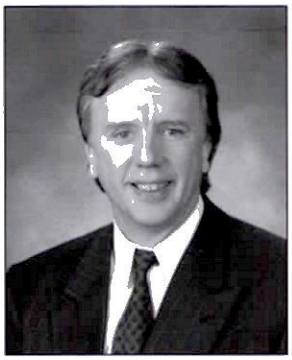


OLIVIER PRUD'HOMME
Vice-prés. opérations, Cargair
Secrétaire-trésorier
Directeur brousse

MAURICE DAHAN
Vice-prés. opér. & maint., Royal
Directeur nolisement



PIERRE DESBIENS
Vice-prés., dir. gén., Exact Air
Directeur école



JEAN FORTIN
Fortin Dignard Reny Fiset Avocats
Directeur membres associés

ANDRÉ MONAST
Dir. marketing, ATL
Directeur ex officio

MEMBRES ACTIFS

Aéro 2000 Inc.
706, 7e Avenue
Aéroport de Lambsage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Bruno Roberge
Président et chef de la direction
Tél. (418) 871-6628
Fax. (418) 871-8779

Aéro-club de Valcourt Inc.
3607, ch. de l'Aéroport
Valcourt (Québec)
J0E 2L0
M. Aimé Bédard
Président
Tél. (514) 532-2207
Fax. (514) 532-2422

Aérotaxi / CESPA Inc.
6857, rte de l'Aéroport
St-Hubert (Québec)
J3Y 8Y7
M. Claude Michaud
Président
Tél. (514) 445-4434
Fax. (514) 445-2644

Agric Air Inc.
C.P. 147
Ste-Anne-de-Madon (Québec)
J0E 2C0
M. Guy Poirier
Directeur du développement
Tél. (514) 479-4124
Fax. (514) 479-2922

Ailes de Charlevoix Inc. (Les)
65, boul. Notre-Dame
Clermont (Québec)
G4A 1C2
M. Yvan Gaudreault
Président
Tél. (418) 439-3427
Fax. (418) 439-3742

Ailes de Gaspé Inc. (Les)
C.P. 1626
60, rue de l'Aéroport
Aéroport de Gaspé
Gaspé (Québec)
G4X 1E0
M. Michel Pouliot
Directeur dir. des opérations
Tél. (418) 368-1995
Fax. (418) 368-2169

Air Alliance Inc.
611, 2e Avenue
Aéroport de Lambsage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Robert Perrault
Président-directeur général
Tél. (418) 872-7622
Fax. (418) 872-9715

Air Alma Inc.
C.P. 577
345, route de l'Aéroport
Alma (Québec)
G8B 5W1
M. Jacques Simard
Président-directeur général
Tél. (418) 668-3045
Fax. (418) 668-8654

Air BGM Inc.
C.P. 715
La Tuque (Québec) G9X 3P5
M. Yvon Pelletier
Directeur des opérations
Tél. (819) 523-6452
Fax. (819) 523-5156

Air Club International Inc.
11605, rte Gilles-Villeneuve, 205
Aéroport de Mirabel
Mirabel (Québec) J7N 1H1
M. Jean Côté
Vice-président exploitation
Tél. (514) 476-3555
Fax. (514) 476-0504

Air Estrie Inc.
101, rue de l'Orme
Bromont (Québec) J0E 1L0
M. André Dépot
Vice-président de l'exploitation
Tél. (514) 534-4991
Fax. (514) 534-5440

Air Gray Rocks Enr.
525, ch. Principal
Mont-Tremblant (Québec) J0T 1Z0
Mme Johanne Legault
Gérante des opérations
Tél. (819) 425-2771
Fax. (819) 425-5006

Air Kipawa Inc.
500, ch. Kipawa
Kipawa (Québec) J0Z 2H0
M. Gilbert Vaillancourt
Président
Tél. (819) 627-3471
Fax. (819) 627-3256

Air Melançon Inc.
2, ch. Tourbière
Ste-Anne-de-la-Pérade (Québec)
G0X 1V0
Mme Francine Melançon
Vice-présidente
Tél. (819) 365-2220
Fax. (819) 365-2444

Air Mont-Laurier Inc.
C.P. 19
Ste-Véronique (Québec)
J0W 2E0
M. Normand Ouellette
Directeur général
Tél. (819) 275-2274
Fax. (819) 275-4491

Air Montmagny Inc.
640, boul. Taché E
Montmagny (Québec)
G5V 4G9
M. Gaston Gosselin
Président
Tél. (418) 248-3548
Fax. (418) 248-5817

Air Roberval Ltée
C.P. 1
Aéroport de Roberval
Roberval (Québec)
G8H 2M9
M. Jacques Cleary
Président-directeur général
Tél. (418) 275-2344
Fax. (418) 275-1597

Air Saguenay Inc.
[illegible]
M. Jean-Claude Tremblay
[illegible]

Air Satellite Inc.
[illegible]
Mme Édith Fournier
[illegible]

Air Schefferville
[illegible]
M. John Bogie
[illegible]

Air Transat Inc.
[illegible]
M. Marc Potel
[illegible]

Air Wemindji Inc.
[illegible]
M. Bertrand Biron
[illegible]

ATL Ltée
[illegible]
M. André Monast
[illegible]

Aviation Québec Labrador Ltée
[illegible]
Mme Marie-Claude Gill
[illegible]

Aviation Rouyn-Noranda Enr.
[illegible]
M. Napoléon Dumont
[illegible]

Cargair École d'aviation
[illegible]
Mme France Trottier
[illegible]

Cargair Ltée
[illegible]
M. Olivier Prud'homme
[illegible]

CEFAO Aviation Leclerc Inc.
[illegible]
M. Magdi Sayegh
[illegible]

Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)
[illegible]
M. André Pedneault
[illegible]

Delco Aviation Ltée
[illegible]
M. Jean Heppell
[illegible]

Dynamair Aviation Inc.
[illegible]
Mme Marie-Hélène Simard
[illegible]

Epandair Inc.
[illegible]
M. Jacques Prud'homme
[illegible]

Essor-Hélicoptères Inc.
[illegible]
M. Pierre Fiset
[illegible]

Exact Air Inc.
[illegible]
M. Pierre Desbiens
[illegible]

Expéditair Inc.
[illegible]
M. Louis Tremblay
[illegible]

Expressair
[illegible]
M. Roger Lachapelle
[illegible]

Forestville Hélicoptères Inc.
[illegible]
M. Guy Tremblay
[illegible]

Grondair Inc.
[illegible]
M. Gaston Grondin
[illegible]

Hauts-Monts Inc.
[illegible]
M. Paul Smith
[illegible]

Héli-Excel Inc.
[illegible]
M. Carol Soucy
[illegible]

Héli Express Inc.
[illegible]
M. Paul Dubois
[illegible]

Héli Forex Inc.
[illegible]
M. Jean-Pierre Fuchs
[illegible]

Héli-Gaspésie, Les Iles Inc.
[illegible]
M. Louis Rail
[illegible]

Héli-Manicouagan Inc.
[illegible]
M. Francis Otis
[illegible]

Héli-Max Ltée
[illegible]
M. Wilfrid Hamel
[illegible]

Héli-Transport Inc.
[illegible]
M. François P. Perras
[illegible]

Hélicentre du Québec Inc.
[illegible]
M. Jean-François Laflèche
[illegible]

Hélico Services Inc.
[illegible]
M. Benoît Tétreault
[illegible]

HélicologiQ Inc.
[illegible]
M. Pierre Côté
[illegible]

Hélicoptères Abitibi Ltée (Les)
[illegible]
M. Bertrand Perron
[illegible]

Hélicoptères Nordic (Les)
[illegible]
M. Mike Dorval
[illegible]

Hélicoptères Transit Ltée
[illegible]
M. Claude Richard
[illegible]

Hélicoptères Viking Ltée/ Héli-Littoral Enr.
[illegible]
M. Jean-Pierre Blais
[illegible]

Hélicraft Ltée
[illegible]
M. Lucien Levrot
[illegible]

Inter-Canadien
[illegible]
M. Gilles Dagenais
[illegible]

Johnny May Air Charters Ltée
[illegible]
M. Bob Davis
[illegible]

Labrador Air Safari Inc.
[illegible]
M. Richard Tremblay
[illegible]

Laurentide Aviation Ltée
[illegible]
M. John M. Scholefield
[illegible]

Maximair Inc.
2980, rue Lesage, bur. 9
Mascouche (Québec)
J7K 3J4
M. José Simard
Directeur d'exploitation
Tél. (514) 966-6076
Fax. (514) 384-6373

Myrand Aviation Inc.
218, 2e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec) G2E 5W1
M. André Cloutier
Président
Tél. (418) 871-8225
Fax. (418) 871-8028

Nadeau Air Service Inc.
3500, ch. de l'Aéroport
Aéroport de Trois-Rivières
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5E1
M. Michel Nadeau
Président
Tél. (819) 377-4387
Fax. (819) 377-4387

Pourvoirie César Inc.
10, av. Charbonneau
St-Hilaire (Québec)
J3H 4P3
M. Olivier Brossard
Directeur
Tél. (819) 398-7435
Fax. (514) 446-1950

Propair Inc.
B.G. 20, R.R. 1
Aéroport de Rouyn-Noranda
Rouyn-Noranda (Québec)
J9X 5B7
M. Jean Pronovost
Président
Tél. (819) 762-0811
Fax. (819) 762-1852

Québec Hélicoptères Inc.
2327, rue de l'Aéroport
St-Mathieu-de-Beloeil (Québec)
J3G 4S5
M. Steve Jaksi
Président
Tél. (514) 464-5290
Fax. (514) 464-1462

Roch Air transport aérien
3344, Mountainview
St-Hubert (Québec)
J3Y 5N5
M. Gilles Roch
Président
Tél. (514) 462-3600
Fax. (514) 462-6048

ROYAL / Conifair Aviation Inc.
6700, Côte de Liesse, bur. 503
Montréal (Québec)
H4T 1E3
M. Robert Plante
Directeur général
Tél. (514) 739-7000
Fax. (514) 739-1659

Services aériens F.B.O. Inc.
9785, av. Ryan
Dorval (Québec)
H9P 1A2
M. Russell Payson
Président
Tél. (514) 636-1626
Fax. (514) 636-7471

Somiper Aviation Inc.
9325, av. Ryan
Dorval (Québec)
H9P 1A2
M. Claude Perron
Président
Tél. (514) 631-3000
Fax. (514) 631-7010

TransportAir Inc.
230, 2e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Jean-Pierre Duchesne
Président
Tél. (418) 872-0206
Fax. (418) 872-0207

Waasheshkun Airways Ltée
C.P. 1012,
Lac Mistassini
Baie-du-Poste (Québec)
G0W 1C0
Tél. (418) 923-3236
Fax. (418) 923-3377

MEMBRES ASSOCIÉS

Aero Recip (Canada) Ltée
1630, Place Picard
Dorval (Québec)
H9P 2R9
M. Michel Lespérance
Directeur régional
Tél. (800) 463-9782
Fax. (514) 636-4035

Aéroneuf Instruments Ltée
2080, av. Chartier
Dorval (Québec)
H9P 1H2
M. Paul Nunes
Vice-président
Tél. (514) 631-2173
Fax. (514) 631-3339

Aéroports de Montréal Services Inc.
1100, boul. René-Lévesque O., 21e étage
Montréal (Québec)
H3B 4X8
M. Jean-Marc Labelle
Président directeur général
Tél. (514) 394-7213
Fax. (514) 394-7356

Aérospatiale Canada Inc.
275 rue Sparks, bur. 902
Ottawa (Ontario)
K1S 7X9
M. Claude Lafrance
Président
Tél. (613) 230-3102
Fax. (613) 230-1442

Alexander & Alexander Reed Stenhouse Ltd.
500, boul. René-Lévesque O., 11e étage
Montréal (Québec) H2Z 1Y4
M. Derek W. Smith
Chargé de comptes
Tél. (514) 871-4500
Fax. (514) 871-4411

Avia Marketing Consultants Inc.
10225, av. Ryan, bur. 200
Dorval (Québec)
H9P 1A2
M. Richard Look
Président
Tél. (514) 631-2136
Fax. (514) 636-6455

Aviall Canada Inc.
1884, 32e Avenue
Lachine (Québec)
H8T 3J7
M. Randy Raes
Directeur
Tél. (514) 636-1470
Fax. (514) 636-0519

Aviamax Inc.
2440, rte de l'Aéroport
St-Mathieu-de-Beloeil (Québec)
J3G 4S5
M. Gilles Filiatreault
Président
Tél. (514) 446-2570
Fax. (514) 467-1694

Aviation BL Inc.
600, ch. des Patriotes
St-Mathias (Québec)
J3L 6A2
M. Hubert Laurin
Vice-président
Tél. (514) 658-2041
Fax. (514) 658-2982

Avitair Inc.
7064, 7e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Marc Racicot
Président
Tél. (418) 872-2233
Fax. (418) 872-1511

Bel Air Laurentien Aviation Inc.
C.P. 9
Lac-à-la-Tortue (Québec)
G0X 1L0
M. Alfred St-Onge
Président
Tél. (819) 538-8623
Fax. (819) 538-1062

Bell Helicopter Textron
12800, rue de l'Avenir
Mirabel (Québec)
J7J 1R4
M. Dennis Lacroix
Directeur du marketing
Tél. (514) 437-2729
Fax. (514) 437-2006

Bombardier Inc.
Division des avions régionaux
123 Garratt Boulevard
Downsview (Ontario)
M3K 1Y5
M. Steven A. Ridolfi
Vice-président, marketing (MSN 16-10)
Tél. (416) 375-4108
Fax. (416) 375-4540

British Aviation Insurance Group (Canada) Ltd
100 Renfrew Drive, suite 200
Markham (Ontario)
L3R 9R6
M. David Needham
Souscripteur
Tél. (905) 479-2244
Fax. (905) 479-0751

Canadian Business Aircraft Association (CBAA)
60, O'Connor Street, s. 1317
Ottawa, (Ontario)
K1P 6L2
M. John-David Lyon
Président et chef de la direction
Tél. (613) 236-5611
Fax. (613) 236-2361

Centre technologique en aérospatiale (CTA)
5555, Place de la Savane
St-Hubert (Québec)
J3Y 5K2
M. Yves Paradis
Adjoint au directeur général
Tél. (514) 678-2001
Fax. (514) 678-3210

Dale-Parizeau Inc.
1140, boul. de Maisonneuve O.
Montréal (Québec)
H3A 3H1
Mme Lise Beaugrand-Champagne
Représentante
Tél. (514) 282-1112
Fax. (514) 282-6799

Deschambault & Associés, Experts en sinistres
8770, rue Langelier, bur. 220
St-Léonard (Québec)
H1P 3C6
M. Gilles Nobert
Expert en sinistres
Tél. (514) 326-0890
Fax. (514) 326-0267

Dornier Aviation (North America) Inc.
22455 Davis Drive, suite 100
Sterling, Virginie, USA
20164
M. Mike Cardellichio
Vice-président, marketing
Tél. (703) 444-8300
Fax. (703) 450-7735

Dulude, Taylor Inc.
409, rue Saint-Dizier
Montréal (Québec)
H2Y 2Y1
M. Guy Dulude
Président
Tél. (514) 982-2424
Fax. (514) 982-0912

Eagle Copters Ltd.
[illegible] McTavish Road N.E.
Calgary (Alberta) T2E 7G9
M. Mel O'Reilly
Président
Tél. (403) 250-7370
Fax (403) 250-7110

École nationale d'aérotechnique
5555, Rue de la Savane
Montréal (Québec)
[illegible]
M. Guy J. Ruelland
Directeur
Tél. (514) 678-3560
Fax (514) 678-4240

Eurocopter Canada Corp.
1199 Gilmore Road
P.O. Box [illegible]
Fort Erie (Ontario) L2A 5M9
M. Mike Lavoy
Vice-président, marketing
Tél. (905) 871-2772
Fax (905) 871-3320

ExpAir International
10625, av. Ryan, bur. 200
Dorval (Québec) H9P 1A2
M. Jean-Louis Trépanier
Président
Tél. (514) 631-6455
Fax (514) 630-6455

Fortin Dignard Reny Fiset Avocats
1091, rue St-Louis, bur. 300
Sherbrooke (Québec) J1H 1G2
Me Jean Fortin
Avocat
Tél. (819) 563-1177
Fax (819) 563-7224

Groupe MDM Aviation Inc. (Le)
10555, boul. St-Marc
Montréal-Nord (Québec)
H1H 5H5
M. Marc Rodrigue
Président
Tél. (514) 326-9600
Fax (514) 326-6607

Hangar Q-60 Inc.
C.P. 1572
Aéroport de Val-d'Or (Québec)
J9P 5N8
M. Réal Létourneau
Président
Tél. (819) 825-[illegible]
Fax (819) 825-1352

Industries de la Rive Sud (Les)
145, rue Auger
Ste-Croix de Lotbinière (Québec)
G0S 2H0
M. Philippe Blanchard
Pilote
Tél. (418) 926-[illegible]
Fax (418) 926-[illegible]

Institut international de formation en gestion aéronautique civile (IIFGA)
2001, rue Université, bur. 2800
Montréal (Québec)
H3A 2A6
M. Pierre Coutu
Vice-président [illegible]
Chef de [illegible]
Tél. (514) 843-[illegible]
Fax (514) 843-[illegible]

Lavery De Billy, Avocats
1, rue de Ville-Marie, bur. 4000
Montréal (Québec)
H3B 4M4
Mes Jean St-Onge et Edouard Baudry
Avocats
Tél. (514) 871-1522
Fax (514) 871-4577

McDonnell Douglas Helicopter Int'l Inc.
P.O. Box 6013
Toronto AMF (Ontario)
L5P 1B7
M. Tony Brown
Gérant de division
Est Canada & Nord-Est E.U.
Tél. (905) 677-4941
Fax (905) 677-4342

Motorair Inc.
202-A, ch. de l'Aéroport
St-Hubert (Québec)
J3Y 8Y9
M. Pierre Desrochers
Président
Tél. (514) 446-8133
Fax (514) 446-4552

Northern Air Transport Association (NATA)
P.O. Box 2457
Yellowknife (N.W.T.)
X1A 2P8
M. Stuart Grant
Directeur général
Tél. (403) 920-2785
Fax (403) 873-8037

Ogilvy Renault
1981, McGill College, bur. 1100
Montréal (Québec)
H3A 3C1
Me Luc Beaulieu
Avocat
Tél. (514) 847-4747
Fax (514) 286-5474

Pétrolière Impériale
2700, rue Jean-Talon E.
Anjou (Québec) H1M 3X6
M. Michel Pellerin
Administrateur - Service aviation
Tél. (514) 493-[illegible]
Fax (514) 493-7154

Pétroles Therrien Inc. (Les)
C.P. 426
1000, boul. Lemire
Drummondville (Québec)
J2B 4Z6
M. Sylvain Touchette
Directeur des ventes
Tél. (819) 474-[illegible]
Fax (819) 477-[illegible]

Pôle Air Aviation Inc.
2250, 4e Avenue
Lachine (Québec)
H8T 2P4
M. Jean-François Sarrazin
Gérant des ventes
Tél. (514) 636-[illegible]
Fax (514) 636-0763

Produits Shell Canada Ltée
2101, rue Jean-Talon E., bur. 600
Anjou (Québec) H1M 3S4
M. Serge Lanthier
Directeur des comptes - ventes aviation
Tél. (514) 926-4447
Fax (514) 926-9070

Provincial Aérotech
C.P. 55, succ. Lotbinière
St-Hubert (Québec)
J4T 2G6
M. Pierre Groleau
Président
Tél. (514) 466-7222
Fax (514) 672-2843

Régie aéroportuaire régionale des Cantons de l'Est (RARCE)
101, rue du Parc
Bromont (Québec) J0E 1L0
M. Denis Goyette
Directeur général
Tél. (514) 534-[illegible]
Fax (514) 534-[illegible]

Rolls-Royce (Canada) Ltée
9500, av. Côte-de-Liesse
Lachine (Québec)
H8T 1A2
Mme Debbie Bayly
Gérante - plan de marketing
Tél. (514) 631-3545
Fax (514) 637-8915

Service d'Aviation Innotech Inc.
212, 2e Avenue
Aéroport de Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Bertrand Carrier
Directeur général
Tél. (418) 872-3717
Fax (418) 872-9498

Service Financier Guihède Inc.
2454, ch. de la Forêt, bur. 302
Ste-Foy (Québec)
G1V 1T1
M. Ange Guihède
Président
Tél. (418) 658-8233
Fax (418) 658-8078

Société d'édition et d'exploitation de supports (S.E.E.S.)
Aéroport de Lognes-Emerainville
77185 Lognes, France
M. Jacques Callies
Directeur de publication
Tél. (1) 64 62 15 06
Fax (1) 64 62 11 09

Société québécoise des transports
1200, McGill College, bur. 1420
Montréal (Québec)
H3B 4G7
Tél. (514) 864-1665
Fax (514) 864-4493

Standard Aero Ltée
10640, ch. Côte-de-Liesse
Lachine (Québec)
H8T 1A6
M. Martin Carrière
Directeur régional
Tél. (514) 631-[illegible]
Fax (514) 636-0276

Syndicat national des exploitants d'hélicoptères français (S.N.E.H.)
Av. Bel Marchandise
75008 Paris, France
M. Éric Aguettant
Président
Tél. (1) 42 42 11 00
Fax (1) 48 38 98 61

Teknikair Aviation Services Inc.
C.P. 2647
Baie-Comeau (Québec)
G5C 2T3
M. Pierre Labrie
Président
Tél. (418) 294-[illegible]
Fax (418) 589-[illegible]

Tel Air Electronique Inc.
214, 2e Avenue
Aéroport de Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Yvon Desruisseaux
Président
Tél. (418) 871-[illegible]
Fax (418) 871-[illegible]

Terre sans frontières
377, rue des Conseillers, bur. 23
Le Pierre (Québec)
J5R 4H6
M. Robert Gonneville
Directeur général
Tél. (514) 660-[illegible]
Fax (514) 659-2276

Thabet Aviation International Inc.
555, 37e Rue
Aéroport de Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
M. Raymond Thabet
Président
Tél. (418) 871-[illegible]
Fax (418) 871-[illegible]

Trans Sol Aviation Service Ltée
C.P. 2008
Aéroport de Sept-Îles
Sept-Îles (Québec)
G4R 4L9
M. Harvey Stever
Président
Tél. (418) 968-8095
Fax (418) 968-3[illegible]

Union Carbide du Canada Inc.
2485, boul. des Galeries d'Anjou
Bureau 350
Anjou (Québec)
H1M 3M2
M. Jacques Leroux
Responsable commercial
Tél. (514) 493-[illegible]
Fax (514) 493-[illegible]

Vaillancourt, St-Pierre, Avocats
2075, ch. des Quatre-Bourgeois,
Bureau 410
Ste-Foy (Québec)
G1W 4Y4
Me Michel St-Pierre
Avocat
Tél. (418) 657-[illegible]
Fax (418) 657-[illegible]

Valpiro Inc.
C.P. 67
Valcartier (Québec)
G0A 4P0
M. Jasmin Frappier
Directeur général
Tél. (819) 825-[illegible]
Fax (819) 825-[illegible]

Ville de St-Jean-sur-Richelieu
C.P. 1025
St-Jean-sur-Richelieu (Québec)
J3B 7B2
M. Raymond Thibodeau
Directeur de l'aéroport
Tél. (450) 346-[illegible]
Fax (514) 357-[illegible]

Willis Corroon Aerospace of Canada
1155, rue Sherbrooke O.,
16e étage
Montréal (Québec)
H3A 2M4
M. Simon J. Barten
Vice-président
Tél. (514) 842-[illegible]
Fax (514) 842-[illegible]

Wilson Aircraft
40 King [illegible]
[illegible] City (Ontario)
[illegible]
M. Ken Wilson
Directeur général
Tél. (416) 324-[illegible]
Fax (905) 444-[illegible]