LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

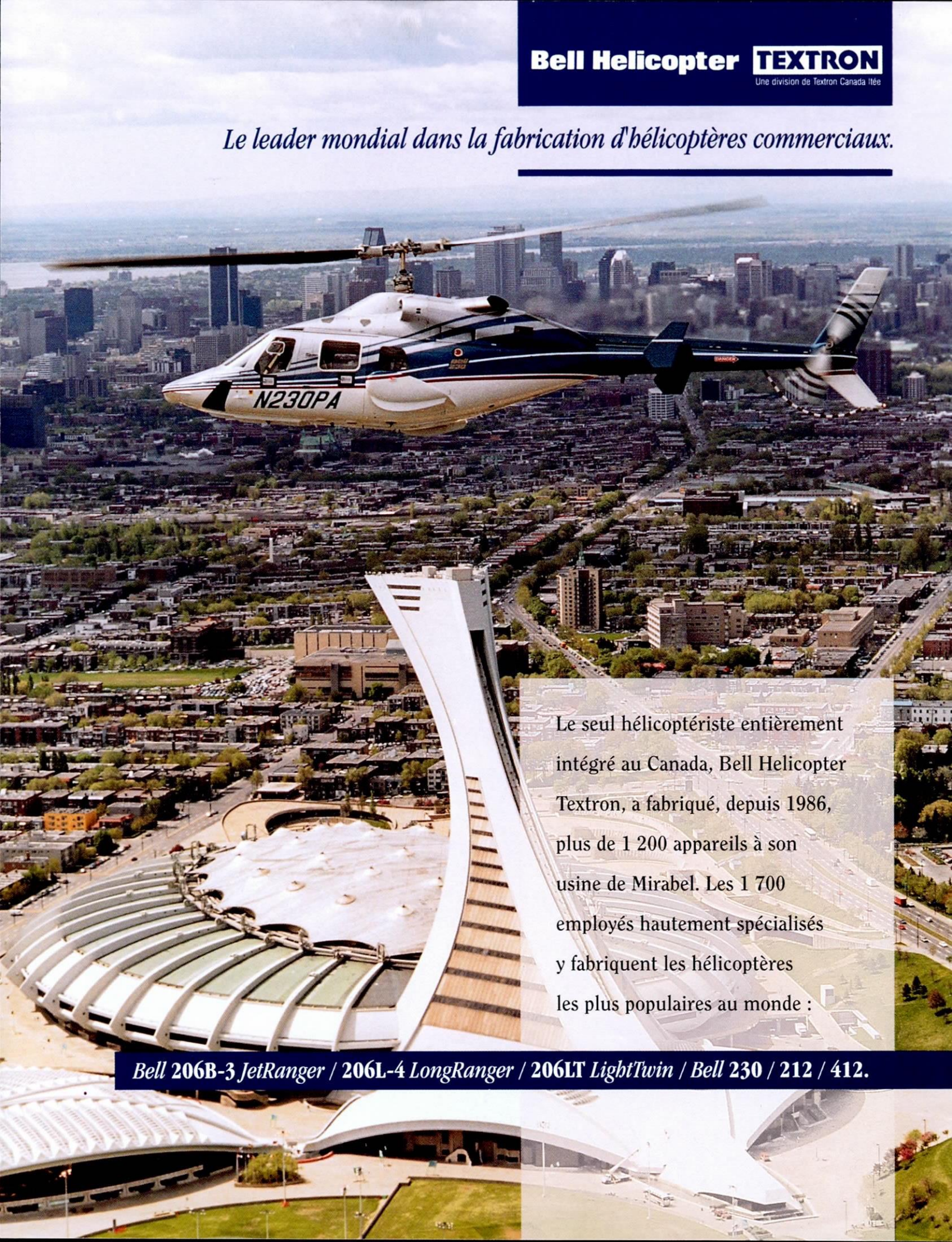
CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 15 • MAI 1995

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

HÉLI-EXCEL

DÉCOUVERTE D'UN ARTISTE PEINTRE


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 1 200 appareils à son usine de Mirabel. Les 1 700 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 15

4
Éditorial

5
Heures de vol et temps en devoir

6
Le 600, 6e Avenue

9
Navigabilité

10, 19
Quoi de neuf?

Portrait d'un transporteur
Héli-Excel
11

16
Portrait d'un artiste peintre

18
La nouvelle classe ASTORIA

20
Aéro 2000 fait peau neuve

21
Droit
Second officier congédié et réintégré

22
Marché touristique des personnes à capacité physique restreinte étonnant

CIRCUL'AIR

est un magazine trimestriel consacré au transport aérien au Québec. Toute reproduction est permise à la condition d'en mentionner la source.

Éditeur:
Brian Jenner

Rédactrice en chef:
Nicole Mace

Publicité:
Nicole Mace

Collaboratrices:
Carmen Faucher, Lise Gauthier, Carole Côté

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-Yves Lacasse, Carol Soucy et Alin Côté, copropriétaires d'Héli-Excel
PHOTO Claude Mathieu

ÉDITORIAL

LA PRIVATISATION DU SNA - UN ENJEU DE MILLIONS $$$ POUR LES PME: ÇA MÉRITE LA CRÉATION D'UN CONSEIL POUR LA JUSTICE ET L'ÉQUITÉ

Le Cabinet fédéral s'est prononcé pour la privatisation du système de navigation aérienne (SNA); le tout sera transféré à un organisme à but non lucratif d'ici le 1er avril 1996.

Tel que requis par toutes les associations de transport aérien, les utilisateurs jouiront d'un fort contingent de représentation au sein du conseil d'administration de cette nouvelle Corporation privée. Ainsi, quatre directeurs seront nommés par les utilisateurs commerciaux, un par le Canadian Business Aircraft Association (CBAA), trois par le gouvernement fédéral et deux par les syndicats du SNA. Ces dix directeurs choisiront à leur tour cinq directeurs indépendants dont un Président et chef de la direction.

Les entreprises de transport aérien étant les premières intéressées par un système à la fois des plus efficaces et des plus efficients, on peut supposer que la forte représentation de l'industrie au sein de la future Corporation du SNA augure plutôt bien. Toutefois, pour croire à une représentativité juste et équitable, il est primordial que les occupants des quatre sièges des utilisateurs commerciaux reflètent toutes les facettes de l'industrie et les intérêts de tous les utilisateurs, incluant les PME.

Dans le dossier des services de navigation aérienne, l'importance de la contribution financière des principales lignes aériennes canadiennes et étrangères justifie largement le fort intérêt qu'elles portent pour les quatre sièges au CA de la future Corporation du SNA. On convient volontiers que la note actuelle de dix pour cent pour des services de navigation aérienne sur un budget annuel de trois milliards de dollars, c'est beaucoup de sous. Par contre, dix pour cent d'un budget annuel de trois millions, impressionne autant lorsqu'on est propriétaire d'une PME de transport aérien.

On ne sait rien à l'heure actuelle de la tarification exacte qu'imposera la Corporation du SNA pour ses services. Chose certaine, présentement pour les voyages régionaux, la facture pour les SNA s'élève à 10 % de chaque billet. Chose certaine aussi, demain, tous les transporteurs aériens seront appelés à payer pour l'utilisation des services de navigation aérienne quel que soit leur secteur d'activités: lignes régulières, nolisement international ou local, école, avion ou hélicoptère. Chose encore plus certaine, peu importe la méthode de calcul utilisée, les services de navigation aérienne coûtent cher.

Si les PME n'obtiennent pas leur part des quatre sièges au conseil d'administration de la future Corporation du SNA, quelqu'un d'autre décidera de la justice et de l'équité de la tarification des services de navigation aérienne. À la limite, les grandes entreprises étrangères pourraient influencer davantage le partage des coûts que les PME canadiennes absentes du système décisionnel.

Après moult discussions, l'AQTA n'a pu que constater une résistance insurmontable des principaux intervenants à vouloir partager à plein titre avec une association régionale la nomination des quatre directeurs représentant les utilisateurs commerciaux. Pourtant bien convaincue que les PME ont le droit d'être représentées et de choisir l'organisme par lequel elle exerceront ce droit, l'AQTA s'est jointe à d'autres associations régionales canadiennes pour former le Conseil des associations de transport aérien (CATA).

Avec le CATA, les PME se dotent d'une voix propre à l'expression de leur opinion dans tous les grands dossiers nationaux dont celui de la nomination des directeurs de la Corporation du SNA. À condition évidemment que le gouvernement fédéral reconnaisse à ce Conseil le droit de représenter les PME.

Nettement pour les PME, aucunement contre les grandes entreprises, canadiennes ou étrangères, CATA sera un Conseil pour la justice et l'équité entre autres dans la tarification des services de navigation aérienne.

Brian Jenner
Éditeur

HEURES DE VOL ET TEMPS EN DEVOIR

Après 7 ans de discussions ardues, les représentants syndicaux et patronaux n'ont pu trouver de terrain d'entente au sujet du temps en devoir et des heures de vol des pilotes. Alors donc, M. Doug Young, ministre des Transports du Canada, a tranché la question en s'inclinant devant CTV News et son propre désir pour une réélection facile. Sans avoir discuté du sujet directement avec nous, en dépit d'une fiche de sécurité exemplaire, M.Young entend imposer, qu'on le veuille ou non, à tous les opérateurs aériens, à partir de l'automne 1995, des règles d'heures de vol et de temps en devoir beaucoup plus restrictives.

Bien que du point de vue des opérateurs, la réglementation actuelle suffise largement aux besoins, on doit admettre qu'on y passerait facilement à peu près n'importe quel régime de travail.

Aussi, les nouveaux règlements seront basés sur des normes internationales qui excluent, à toutes fins pratiques, les régimes de travail exagérés. Les inévitables exceptions à la règle générale seront accordées par l'entremise de spécifications opérationnelles. Il reviendra donc à chaque opérateur aérien de définir lui-même les paramètres et les contraintes d'une éventuelle déviation des normes de base. Cette approche s'apparente à celle utilisée par le manuel de navigabilité pour développer des programmes d'entretien spécifiques aux besoins de chaque entreprise.

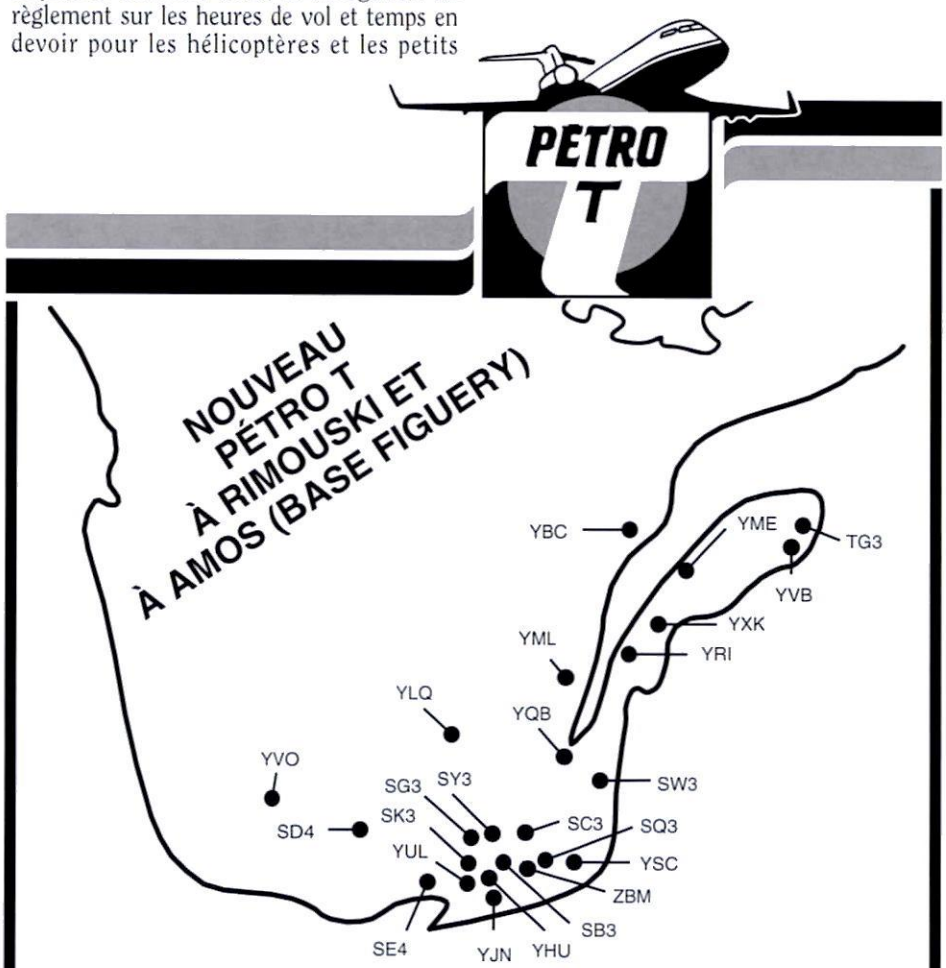
Ce système devrait permettre l'approbation d'une spécification opérationnelle traduisant une politique d'entreprise qui connaissait déjà une fiche de sécurité méritoire. Cependant, tout n'ira pas d'emblée, une telle spécification opérationelle devra d'abord recevoir l'approbation de Transports Canada. Un opérateur aérien devra donc d'abord convaincre le ministère de la nécessité des spécifications opérationnelles demandées et de l'efficacité des mesures proposées pour maintenir un niveau équivalent de sécurité. Les opérateurs devront expliquer à Transports Canada exactement jusqu'à quel point ils veulent s'écarter des règles de base; précisément où et quand ils proposent de le faire et de quelles façons ils prévoient garantir un niveau équivalent de sécurité.

Dans ce processus, les opérateurs aériens devront garder à l'esprit que plus l'écart demandé sera grand et moins ils proposeront de mesures de sécurité en échange, plus ce sera difficile d'obtenir l'approbation de Transports Canada. Les membres de l'AQTA trouveront en leur association un appui précieux pour l'élaboration et la promotion de leurs spécifications opérationnelles.

Entre temps, l'AQTA continue de travailler de concert avec Transports Canada pour faire l'agencement du nouveau régime de telle façon qu'à défaut d'être le plus libéral au monde, il devienne néanmoins le meilleur au monde.

Dérogation pour la saison estivale 1995

Depuis le 31 mars 1995, la dérogation au règlement sur les heures de vol et temps en devoir pour les hélicoptères et les petits avions est échue. Jusqu'à ce que le nouveau règlement sur les heures de vol et le temps en devoir soit effectif (probablement en novembre 1995), une nouvelle dérogation donnera, à ceux qui savent s'en servir, quelques alternatives pour pallier aux besoins les plus pressants.



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

Amos (Base Figuery)
Baie-Comeau YBC
Beloeil SB3
Bonaventure YVB
Bromont ZBM
Charlevoix YML
Dorval YUL
Drummondville SC3
Joliette SG3
La Tuque YLQ
Lachute SE4
Mascouche SK3
Matane YME
Mont-Laurier SD4
Pabok TG3
Québec YQB
Rivière-du-Loup YRI
Rimouski YXK
Sherbrooke YSC
Sorel SY3
St-Georges-de-Beauce SW3
St-Hubert YHU
St-Jean-sur-Richelieu YJN
Valcourt SQ3
Val d'Or YV0

PÉTRO T division Aviation Inc.

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

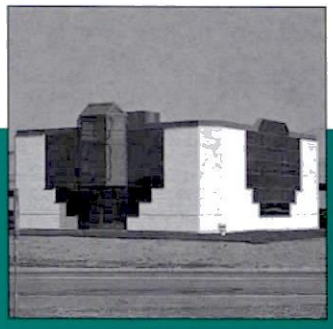
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 29 mars dernier, la réunion du conseil d'administration a commencé comme à l'habitude par le compte rendu du président et chef de la direction, M. Brian Jenner. Ce rapport a porté sur les activités du CCRAC, sur les développements dans le dossier de la commercialisation du système de navigation aérienne (SNA) et dans celui des aéroports, notamment au niveau de la privatisation des aéroports régionaux. Sur ce dernier point, la possibilité que l'AQTA puisse prendre le dossier en charge et coordonner la gestion des aéroports régionaux en tant que système aéroportuaire a été discutée. Le projet est à l'étude.

Par ailleurs, dans le dossier de la commercialisation du système de navigation aérienne, le conseil a décidé, qu'étant donné la tarification probable qu'imposera la future Corporation du SNA sur tous ses services et l'impact qu'aura cette tarification sur les PME, de donner à la direction de l'AQTA le mandat de procurer une représentation forte pour les PME dans le processus de nomination des directeurs responsables des usagers.

A cette fin, le conseil a en outre autorisé le directeur de l'AQTA à s'associer aux autres associations régionales et de spécialités aériennes pour donner une voix aux PME, entre autres dans le dossier SNA, par l'entremise du Conseil des associations de transport aérien.

Dans un autre ordre d'idées, le conseil a discuté de certaines questions qui se posent actuellement concernant le permis récréatif qui devrait entrer en vigueur le 1er août prochain. Est-ce qu'un pilote qui possède une licence de pilote privé peut passer son permis récréatif ? L'examen écrit pour la licence de pilote privé peut-il permettre au pilote d'avoir son permis récréatif ? Ces questions devraient être éclaircies lors de la prochaine réunion concernant l'aviation de loisir à laquelle M. Pierre Rivest doit participer.



ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

DÉJEUNER D'AFFAIRES DES ENTREPRENEURS EN TRANSPORT DE BROUSSE

20 avril 1995

Y a t-il toujours une place pour les opérateurs de brousse dans l'Association qu'ils ont fondée il y a près de vingt ans ? En tous cas, il y avait de la place pour une dizaine d'entre eux autour de la table de conférence de l'AQTA transformée en table de salle à manger pour l'occasion. Et ça faisait du bien d'être convié chez eux. Quant à notre question existentielle, il suffit de consulter la rubrique «Courrier de la direction» pour en lire la réponse.

De g. à dr.: Alexandre Tremblay, pilote chez Labrador Air Safari et fils de Richard Tremblay, prés.; Jean Pronovost, prés. de Propair, Christian Boudreault, chef pilote de Labrador Air Safari, Louis Tremblay, dir. des opérations d'Expéditair, Jean-Marc Roy, prés. d'Alexandair, Olivier Prud'homme, vice-prés. des opérations de Cargair, Norman Ouellette, dir. gén. d'Air Mont-Laurier et son épouse Danielle Renault; Brian Jenner, p.d.g. de l'AQTA et Richard Tremblay, prés. de Labrador Air Safari.

RENCONTRE DES ENTREPRENEURS OEUVRANT DANS LA GESTION DES FORÊTS

Le comité sur l'arrosage des forêts grossit avec la grosseur des dossiers qui s'y greffent. Le contrôle des espèces nuisibles au repeuplement des forêts québécoises intéresse de plus en plus nos membres, surtout en raison du piètre état des finances publiques. En effet, le gouvernement subventionne le contrôle des espèces compétitrices dans les champs de reboisement. Il subventionne à ce point généreusement qu'on dépense des fortunes pour des méthodes de contrôle terrestres alors que l'arrosage aérien revient à une fraction du prix. En prime, la méthode aérienne est beaucoup plus productive et moins nocive pour l'environnement. Ce sera un dossier prioritaire pour 1995.

MESURES DE SÛRETÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Le 20 février dernier, la grande salle de réunion de l'AQTA débordait tellement le sujet intéresse le milieu aérien québécois. Vingt représentants des transporteurs aériens étaient présents pour entendre les huit fonctionnaires de Transports Canada faire l'éloge de leurs nouvelles Mesures de sûreté allégées.

En passant outre la fierté des fonctionnaires à l'égard de leur propre travail, on s'est vite rendu compte qu'en termes pratiques la grande réforme des Mesures de sûreté n'offre aucune ouverture pratique pour la réduction des coûts du transport aérien régional. La réforme paraît peut-être bien pour ceux qui ne connaissent rien du transport aérien régional, c'est-à-dire le sous-ministre et le ministre fédéral. Par contre, pour les transporteurs, elle n'offre rien de vraiment nouveau.

AVIATION DE LOISIR

Le permis de pilote récréatif devrait apparaître à l'automne 1995, autant pour l'avion que pour l'hélicoptère. En gros, ça veut dire qu'après un minimum de 25 heures de formation, un pilote pourra transporter un passager moyennant quelques restrictions... pas trop restrictives quand même.

COMITÉ PERMANENT DU NOLISEMENT

Le Conseil du trésor, de qui relève maintenant le secteur des approvisionnements et services gouvernementaux, anticipe de procéder dorénavant par «commandes ouvertes» pour la plupart des besoins du gouvernement du Québec. Suite à une réunion du comité conjoint permanent du nolisement à laquelle ils ont assisté comme délégués de l'AQTA, Jean Pronovost (Propair) et André Cloutier (Myrand Aviation) étaient prudents. En effet, la nouveauté d'un système d'offres permanentes représente pour eux une bonne part d'incertitudes.

RÉGLEMENTATION

INTERDICTION DE FUMER À BORD D'UN AÉRONEF CANADIEN EXPLOITÉ COMMERCIALEMENT

Les employeurs qui exploitent des aéronefs affectés au transport des passagers aux termes d'un contrat d'affrètement sans participation n'ont plus le droit de désigner comme zone fumeurs tout ou une partie d'un aéronef. Cette modification au règlement sur la santé des non-fumeurs uniformise les vols affrétés sans participation et les autres vols qui sont exploités par les transporteurs aériens canadiens. Ainsi, la modification amène l'interdiction de fumer à bord d'un aéronef canadien exploité commercialement.

NOUVEAUX MEMBRES

Membre actif:

Arrosage aérien du Saguenay-Lac-St-Jean Ltée

Fondée en 1976, Arrosage aérien du Saguenay-Lac-St-Jean opère un appareil Pawnee et trois Ag-cat et se spécialise dans l'arrosage agricole et forestier.

1171, Des Sillons
Shipshaw (Québec) G0V 1V0
Tél: (418) 698-1318
Fax: (418) 698-1318
Représentant à l'AQTA:
M. André Vallée
Président

ERRATUM

Dans le dernier numéro sous le sous-titre **Membres associés**, nous avons indiqué que les ateliers de d'**Aero Recip (Canada) Ltée** étaient situés à Dorval. En fait, les ateliers de l'entreprise d'une superficie de 23 000 pieds carrés dont il était question dans le texte sont situés à Winnipeg. Nous nous excusons auprès de ceux que cette information a pu induire en erreur.

MERCI!

Certaines lettres reçues dans le courrier de la direction s'avèrent plus gratifiantes que d'autres. Mais surtout, il y en a qui confirme le bien-fondé des rêves d'il y a bientôt 20 ans de voir grandir une association qui saurait combler les attentes de ses membres.

COURRIER DE LA DIRECTION

AIR MONT-LAURIER

LES POURVOIRIES Jesmer Tibériade - Lac du Mâle - Les As de Parent
CHASSE ET PÊCHE

Ste-Véronique, le 24 avril 1995

AQTA 600, 6e Avenue, Aéroport Québec
Sainte-Foy, Québec
G2E 5WI

Attention: M. Brian Jenner

Cher Brian,

Quelques mots pour te signifier mon appréciation de notre rencontre du jeudi 20 avril dernier.

Je tiens à te souligner que le dîner et le service furent d'une qualité remarquable.

De plus, je crois que les opérateurs de brousse ont fait un pas dans le bon sens et ceci est attribuable justement à cette rencontre.

J'ai ressenti un grand enthousiasme de la part de chacun. Il ne faut pas laisser ça s'éteindre. De mon côté, je ferai tout ce que je peux pour faire du recrutement et je garderai contact avec toi à ce sujet.

Il n'y a aucun doute dans mon esprit que l'association et son management ont grandement évolué depuis les quelques dernières années et c'est avec plaisir que j'accède à nouveau au membership.

Reçois mes salutations les meilleures et au plaisir de te rencontrer à nouveau.

Air Mont-Laurier (1985) Inc

Norman Ouellette

LE COMITÉ EN PLEINE ACTION !

Le 15 mars dernier, le comité de navigabilité s'est réuni en mode haute productivité. Yvan Aubut (Inter-Canadien), Rénald Bourdages (Royal), Gerry Letiec (Hauts-Monts) Chris Warren (Hélicoptères Viking), Jacques Simard (Air Alma), Pierre Roy (Cargair) et Brian Jenner (AQTA) ont passé l'avant-midi à préparer la rencontre de l'après-midi avec Transports Canada. Ainsi le comité a abattu en une seule journée la quantité de boulot exécutée habituellement en deux jours.

D'abord, il a été question des inspections pour la corrosion exigées à tous les 12 ans sur le SB 1009 A.J. de Lycoming. Pour s'y conformer, faut-il enlever un bout de tige («rod end»), séparer le carter («crankcase») ou simplement inspecter l'arbre à cames («cam shaft») par l'entremise d'un cylindre ? Pierre Roy a l'impression que Transports Canada exigera l'inspection d'un bout de tige («rod end»). Brian Jenner prétend qu'à défaut de normes spécifiques écrites dans le SB de Lycoming, le TEA doit utiliser son jugement et son expérience pour établir les normes qui s'imposent.

Transports Canada a tranché la question avec un ferme «Ça dépend». Pour un moteur utilisé normalement et régulièrement, l'inspection de la came («cam») peut suffire. Par contre, pour un moteur qui a subi de longues périodes sans être utilisé pendant les 12 dernières années, une inspection plus en profondeur peut s'avérer nécessaire. Chose certaine, séparer le carter («crankcase») constitue une réparation majeure et donc un travail spécialisé tandis qu'enlever un cylindre pour inspecter la came («cam») ou enlever un bout de tige («rod end») peut être fait dans un OMA régulier.

Ensuite, les participants ont parlé d'anomalies. Peut-on, par exemple, différer une anomalie par téléphone ? Parmi les membres de l'AQTA, les opinions diffèrent beaucoup. Certains ont même risqué de lourdes gageures à ce sujet. Chez Transports Canada, c'est clair. Toutes les méthodes sont bonnes pourvu qu'elles soient approuvées par l'entremise du Manuel de contrôle de maintenance. Bonne nouvelle pour tout le monde sauf pour ceux qui ont gagé le contraire.

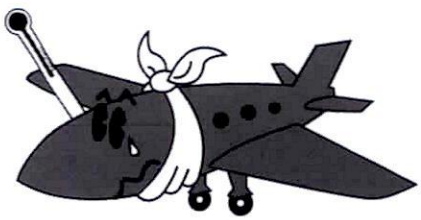
Autres questions: un «STA» peut-il être annulé ? Sauf exception, non. Mais il y a toujours des exceptions où, par exemple, on découvre après approbation que le «STA» représente un danger. Aussi, l'installation peut entraîner des mesures légales si elle n'est pas conforme en tout point au «STA».

Si un aéronef est opéré selon un programme d'entretien donné, un autre opérateur peut-il utiliser ce même programme ? Bref, oui. En vertu du Manuel de navigabilité, il revient à l'opérateur aérien de définir et de faire la preuve du bien-fondé d'un programme d'entretien en fonction de son expérience et de son opération. Faire la preuve se traduit par une approbation du programme. Une fois approuvé pour un, pas besoin d'inventer la roue pour un autre; le 2e, 3e, 4e opérateur peut s'appuyer sur le programme d'un autre pour prouver le bien-fondé du sien pour autant que les deux programmes et que les deux opérations soient en tout point pareils.

En bref

M. Jacques Simard (Air Alma) s'est dit très satisfait des informations reçues à la dernière réunion du Comité. Seule ombre au tableau, il a gagé 5 fois avec Brian Jenner et il lui doit ainsi 5 verres de gin. Cependant, il semble que M. Jenner devra attendre que la bouteille soit pleine avant de percevoir son dû; le temps, selon lui, d'une ou deux réunions encore.

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

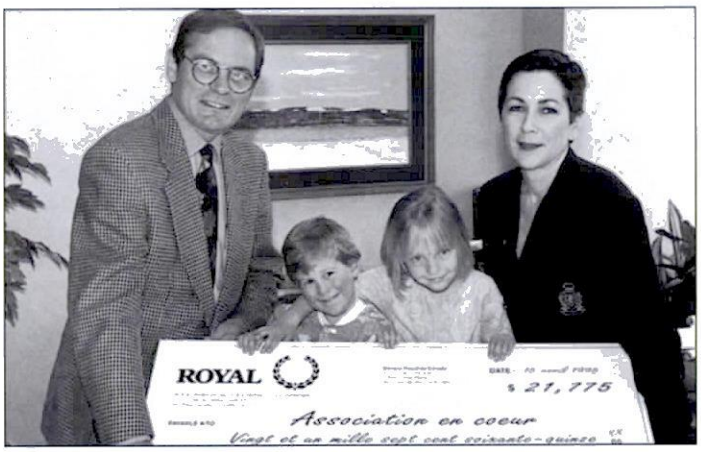
SPÉCIAL !!!

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

Brian Jenner a accepté avec grand plaisir l'invitation du **Centre technologique en aérospatiale (CTA)** de devenir membre observateur de son Conseil d'administration. Le CTA considère que la vaste expérience acquise par M. Jenner du milieu aéronautique représente un atout important qui bénéficiera à ses membres. Créé il y a un an, le CTA a pour mission de fournir aux PME et aux agences gouvernementales des outils permettant le développement de produits et services dans les domaines reliés à l'aérospatiale.

Laurentide Aviation a un nouveau chef instructeur en la personne de **Roger Joanette**. Par ailleurs, l'entreprise invite tous les intéressés à venir essayer son PELICAN équipé d'un mode C et d'un GPS.

Aéro-Club St-Mathieu de Beloeil, filiale de **Cargair Ltée**, a fait l'acquisition des deux NAVAJO de **Roch Air Ltée**, cette dernière ayant apparemment cessé ses opérations de nolisement. Les deux nouveaux appareils seront basés à Beloeil et à Mascouche.



Le 15 avril dernier, 871 personnes ont répondu a l'appel de **ROYAL/EN COEUR** en effectuant un tour d'avion sur un des cinq vols en B-727 des lignes aériennes ROYAL. Tous les montants recueillis soit 25$ par personne ont été remis à l'association EN COEUR. À cette occasion, on peut voir **Michel Leblanc**, président et chef du conseil d'administration de ROYAL remettre un chèque au montant de 21,775$ à **Marie-Claude Turgeon**, directrice-générale de EN COEUR, ainsi qu'à **Marc-Olivier Lemay** et **Jade Beauregard**, porte-parole de l'Association.

Depuis le 14 décembre 1994, **Pro Aviation**, une nouvelle école de pilotage, offre ses services à Victoriaville. En plus de la formation de pilotes, l'entreprise propose à sa clientèle des services de vols nolisés VFR et de location d'avions. Son président, **Michel St-Pierre**, est aussi chef pilote et directeur de l'entretien de la nouvelle compagnie aérienne.

Roland Simard, président fondateur d'**Air Alma** et son épouse, **Cécile Tremblay Simard**, seront les président et présidente d'honneur du tournoi de golf de la Chambre de commerce d'Alma qui se déroulera au club de golf de St-Gédéon le 2 juin prochain. Ayant fondé Air Alma en 1959, soit il y a plus de 35 ans, soulignons que M. Simard est toujours très actif dans son entreprise comme dans son milieu.

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

HÉLI-EXCEL

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevue:
Carole Côté

Texte:
Carole Côté
Nicole Mace

Reportage photos:
Claude Mathieu

Dans le ciel de Sept-Iles brillent tous les jours depuis six ans, les hélicoptères tout neufs d'Héli-Excel. Avec sept appareils faisant l'envie de bien des entrepreneurs, une équipe d'une douzaine d'employés solides et dynamiques et trois actionnaires directement engagés dans les opérations quotidiennes de l'entreprise, il semble bien que ces «machines» bleu, rouge et argent perceront encore longtemps le bleu du ciel de la Côte-Nord.

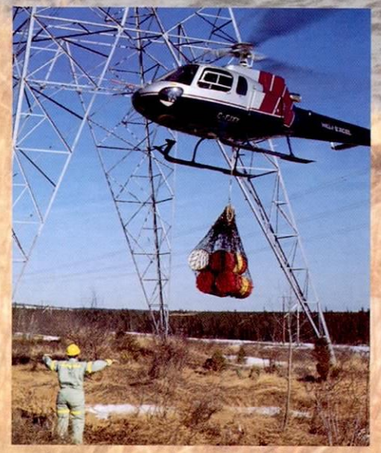
Les trois actionnaires, Carol Soucy, Jean-Yves Lacasse et Alin Côté.

Tranquillement attablés devant un petit déjeuner ce dimanche matin de 1989, Carol Soucy et Jean-Yves Lacasse discutent de choses et d'autres. Le premier vient de se départir de son crevettier dont il était capitaine et de son usine de transformation de poisson. Il n'a que 35 ans et se cherche de nouveaux défis. L'autre est pilote d'hélicoptère et s'apprête à démarrer une compagnie de transport par hélicoptère.

Au fil de la conversation, ils réalisent que leur association professionnelle pourrait s'avérer intéressante... Sitôt le lundi venu, Jean-Yves Lacasse se rend à Dallas et négocie l'achat d'un ASTAR 350B pour une nouvelle entreprise spécialisée dans l'affrètement d'hélicoptères à Sept-Iles. Héli-Excel était née.

Une entreprise toute neuve

Pour le vice-président et directeur des opérations, Jean-Yves Lacasse, il y a deux façons de partir en affaires. 1 - Démarrer avec moins d'argent et acheter des vieilles



machines, mais c'est s'exposer selon lui à des pertes de temps au sol en raison de bris mécaniques et à devoir payer deux mécanos par appareil. 2 - La façon privilégiée par les deux fondateurs: décoller avec du neuf et des garanties. «L'appareil est rentable dès son acquisition et tu sais exactement ce que ça va te coûter pour l'année qui vient» précise Jean-Yves Lacasse.

Depuis sa fondation, Héli-Excel a fait l'acquisition de deux ASTAR 350B dont l'un a été modifié en BA, de trois B2 et d'un 350BA, évidemment tous achetés neufs; le plus récent des B2 et le 350 BA étant sortis tout droit de l'usine d'assemblage d'Eurocopter Canada à Fort Érié il y a quelques semaines à peine.

Cette philosophie d'acheter neuf a contribué à convaincre Alin Côté, chef ingénieur de bases auxiliaires, de se joindre à Héli-Excel et de devenir le troisième actionnaire de l'entreprise en 1991. Aujourd'hui, il ne manque pas de préciser fièrement qu'Héli-Excel n'a perdu en tout et pour tout à ce jour, qu'une seule journée et demie de travail en raison de mises au point mineures. «Sans compter, ajoute-t-il, que cela plaît beaucoup aux clients de travailler avec des appareils neufs.»

Et quoi de mieux pour abriter des appareils neufs qu'un hangar tout neuf. En 1993, Héli-Excel, auparavant basée à l'aéroport de Sept-Iles, a investi 500,000 dollars pour la construction de son propre hangar rue Decoste. La raison principale de ce déménagement était d'en finir avec les primes d'atterrissage et les coûts d'entretien pour un terrain qui ne lui appartiendrait jamais et, par la même occasion, de se rapprocher d'Hydro-Québec, son principal client, et du chantier de Sainte-Marguerite 3.

Au-devant de la clientèle

Dès 1992, Héli-Excel constate que le marché pour les ASTAR 350B et 350BA est «comme saturé» et achète en juillet un ASTAR B2 au

Benoit Grondin, mécanicien, Louis Gallienne, apprenti mécanicien et Frank Gallienne, mécanicien.

prix de 1,3 million de dollars. L'entreprise est la première à introduire cet appareil sur la Côte-Nord et la deuxième au Canada. «On se doutait bien, raconte Jean-Yves Lacasse, qu'un appareil pouvant offrir une plus grande autonomie de vol et le transport de six passagers plutôt que cinq serait le bienvenu.» De fait, le B2 est tout de suite en demande, les contrats se succèdent et moins de deux ans plus tard, Héli-Excel doit se procurer un deuxième appareil du même type puis un troisième tout récemment, mais qu'elle paie cette fois 1,6 million de dollars.

Héli-Excel a comme principe de ne pas attendre que les clients exigent certains équipements avant de les installer sur ses hélicoptères. Ainsi, elle a su innover en équipant l'ensemble de sa flotte de systèmes de navigation par satellite (GPS). Elle a aussi fait ajouter sur tous ses appareils des soutes à bagages supplémentaires («Cargostar»).

Côté entretien aussi on est prévoyant. On va au-devant des problèmes mécaniques. Chargé des programmes de maintenance, Alin Côté a carte blanche pour l'entretien des hélicoptères. «Je n'hésite pas à changer une pièce, même à demi-usée, si l'hélicoptère doit partir pour une longue période» affirme-t-il.

Outre la pose d'équipements additionnels et l'entretien mécanique des appareils, la qualité du service chez Héli-Excel se traduit également par la présence d'un personnel fort qualifié. «Nos pilotes ont plusieurs heures de vol à leur actif et ils ont développé une excellente attitude, explique Jean-Yves Lacasse, qui vient lui-même de célébrer ses 10 000 heures de pilotage. Pour ce gestionnaire, l'attitude du pilote au niveau de la qualité du service est aussi essentielle que les compétences techniques. «Après tout, rappelle-t-il, le pilote est bien souvent le seul lien que le client a avec l'entreprise.» Une bonne attitude pour Jean-Yves Lacasse signifie être courtois et diplomate avec les clients et agir de façon responsable avec les appareils et les équipements.

Clientèle

Outre Hydro-Québec, Héli-Excel compte parmi ses clients le ministère de l'Environnement et de la faune, notamment pour la capture et le recensement des populations de caribous, et la SOPFEU (Société de protection des forêts contre le feu). Pour le compte d'Hydro-Québec, elle transporte les équipes et le matériel pour l'inspection et l'entretien des lignes de transmission électrique, allant presque de Churchill jusqu'à Baie Trinité. Héli-Excel affrète également ses hélicoptères pour le transport des particuliers, comme pour les autochtones qui visitent les différentes pourvoiries et camps dans le nord de Sept-Iles, et pour divers sous-contractants d'Hydro-Québec (excavation et relevés géophysiques).

Le personnel, plus que des employés... des amis

Un véritable esprit d'équipe et de camaraderie s'est développé chez Héli-Excel et tout est mis en oeuvre pour le préserver. Afin de conserver un climat de travail stimulant, l'avis des employés est sollicité et pris en considération, par exemple lors de l'embauche de nouveau personnel ou avant d'effectuer des modifications qui affecteront le travail de l'équipe.

C'est dans cette perspective d'entraide amicale que les «bucks points» ont été institués. Ce système, fort original, souligne de façon amicale les oublis ou erreurs faits par le personnel, qu'il s'agisse d'un membre de la direction, des mécaniciens ou de la secrétaire-réceptionniste. Lorsque, par exemple, un employé omet de ranger ses outils ou de fermer son plan de vol et qu'un autre employé s'en aperçoit, il peut inscrire, s'il a l'appui d'un troisième employé, un «buck point» au dossier du délinquant. Ainsi, l'employé pris en défaut met un dollar par «faute» (un «buck» en anglais d'où le nom du système) dans une cagnotte qui servira à financer l'activité annuelle du couronnement du «gagnant» qui, pour l'occasion, se voit remettre un véritable trophée gravé à son nom.

Enfin, il y a ces affinités peu communes de passions et d'intérêts qui caractérisent l'équipe d'Héli-Excel et qui transpercent les relations de travail. Ainsi, les trois actionnaires d'Héli-Excel et la secrétaire-réceptionniste, Ella Duguay, partagent la même passion pour les motos et les motoneiges et possèdent chacun un puissant modèle de l'un ou l'autre. D'autres ont en commun d'être artistes dans l'âme. On retrouve parmi les pilotes un artiste peintre talentueux, Christian Duguay, et parmi l'équipe de mécaniciens, un diplômé en art dramatique de l'UQUAM, Louis Gallienne. Jean-Yves Lacasse de son côté collabore régulièrement à des tournages de films ou d'émissions de télé.

Ella Duguay, secrétaire-réceptionniste

Sensible à son milieu

En 1995, Héli-Excel a été couronnée du titre de l'Entreprise de l'année secteur service, par la Chambre de commerce de Sept-Iles lors du Gala de la PME. C'est donc dire que son apport économique régional est considérable et reconnu. Héli-Excel n'hésite pas à s'engager dans sa communauté, que ce soit par sa contribution financière à la Fondation du centre hospitalier de Sept-Iles ou par l'attribution de tours d'hélicoptère lors d'événements spéciaux organisés par les différents organismes communautaires de la région.

Héli-Excel demain...

Héli-Excel travaillera à consolider ses acquis au cours des prochaines années, «à moins qu'il y ait des développements dans le domaine minier» conclut Jean-Yves Lacasse. À ce moment-là, l'entreprise pourrait mettre quelques nouveaux projets en route.

Jean-Yves Lacasse

Toutefois, les dirigeants sont formels: «On ne vise pas de devenir gros. On s'est entendu pour se limiter à une flotte d'environ six ou sept appareils» confie Carol Soucy. Jean-Yves Lacasse abonde dans le même sens: «Plus d'appareils, ça veut dire plus de pilotes et plus de mécaniciens et si on est obligé d'avoir plus d'une vingtaine d'employés, ça devient difficile de maintenir la même ambiance de travail. Ici, nous sommes tous des «chums» et on tient à préserver cette relation.

Pour ces entrepreneurs, Héli-Excel est devenue exactement ce qu'ils voulaient en faire. «Nous voulions une entreprise pas trop grosse, nous dit Jean-Yves Lacasse, qui nous laisserait du temps et de la place pour le plaisir. À date ça toujours été ça. Le jour où ça changera, faudra faire quelque chose d'autre», une philosophie que partagent également les trois actionnaires d'Héli-Excel.

HÉLI-EXCEL
L'EXCELlence HÉLIportée!

UNE FLOTTE EXCELLENTE

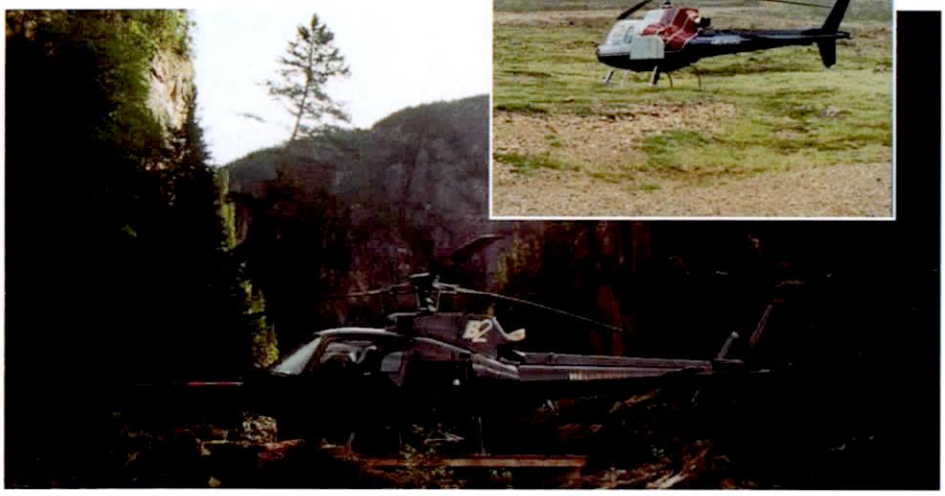
Sept appareils silencieux et confortables, dont six achetés neufs, et tous maintenus en excellent état pour vous amener n'importe où.

1 ASTAR 350B - Année 1989

2 ASTAR 350BA - Années 1991 et 1995

3 ASTAR 350B2 - Années 1992, 1994 et 1995

1 BELL 206B en location



Les ASTAR 350B2 offrent une autonomie de vol de près de trois heures et le confort pour six passagers! Ils peuvent en outre transporter une charge de 2500 livres à l'élingue.

Tous les appareils d'Héli-Excel sont équipés à la fine pointe de la technologie. Qu'il s'agisse de radios FM programmables, de systèmes de navigation GPS, de soutes à bagages supplémentaires (Cargostar), ou de flotteurs gonflables, Héli-Excel peut se targuer d'être en mesure de répondre à tous les besoins et pour n'importe quels types de travaux.

Les deux soutes à bagages supplémentaires dont sont dotés tous les appareils d'Héli-Excel offrent 13 pi³ d'espace cargo chacune.

UNE ÉQUIPE EXCELLENTE

Compétente, expérimentée et sympathique.

UN SERVICE EXCELLENT

Pour des projets de développements miniers, pour des travaux d'inspection, d'entretien ou de construction là où il est difficile d'accéder, pour répertorier des animaux ou des espèces végétales ou pour tout autre transport de personnes ou de matériel, offrez-vous l'EXCELlence HÉLIportée.

C.P. 188
1970, rue Decoste
Sept-Iles (Québec) G4R 4K5
Tél: (418) 962-7126
Fax: (418) 962-9809

LES GENS QUI FONT HÉLI-EXCEL

Jean-Yves Lacasse
Vice-président, gérant des opérations et copropriétaire

Originaire de Lac aux Saumons, en Gaspésie, Jean-Yves Lacasse a toujours voulu voler. Il obtient d'abord son brevet de pilote d'avion au sein de l'armée canadienne puis décide de suivre son cours de pilote d'hélicoptère à la défunte «Olympic Helicopters». Il travaille ensuite en Colombie-Britannique, à Montréal et enfin à Sept-Iles où il semble maintenant bien établi.

Chez Héli-Excel, tous sont unanimes à dire que Jean-Yves Lacasse a la «bosse» du marketing et des relations publiques en plus d'être un pilote d'hélicoptère doué. Lorsqu'il s'agit de survoler des troupeaux d'animaux et d'effectuer des manoeuvres délicates pour permettre d'immobiliser des spécimens, Jean-Yves Lacasse serait reconnu parmi les deux ou trois meilleurs pilotes au Québec.

Par ailleurs, ce pilote émérite était aux commandes des hélicoptères affrétés pour le tournage des prises de vue aériennes du film *Agaguk* et de la majorité des émissions de la série *Montagne* diffusée à Radio-Québec. En outre, Jean-Yves Lacasse a joué dans le film «Hold-Up». Son rôle: survoler en hélicoptère l'édifice de la banque où se terre un dangereux malfaiteur (Jean-Paul Belmondo) qui devait prendre la fuite avec cet hélicoptère. Rien de moins.

Amant de la nature et des grands espaces, ce père de deux adolescents a une autre passion qui fait, elle, beaucoup plus de bruit dans les rues de Sept-Iles: les Harley Davidson, dont il possède un modèle «Softail» 1340cc. Il passerait, semble-t-il, beaucoup de temps à l'astiquer et pas toujours passé cinq heures...

Alin Côté
Chef ingénieur et copropiétaire

Natif de l'Ontario, précisément de Smooth Rock Falls, Alin Côté rêvait d'être pilote mais avait peu de liens avec l'aviation. Il entreprend d'abord des études pour travailler à la maintenance des hélicoptères de brousse avec l'idée de suivre un cours de pilote par la suite. «Mon père m'avait conseillé d'aller chercher ma licence d'ingénieur afin de toujours avoir une porte de sortie», se rappelle-t-il. Finalement, il réalise qu'il préfère la mécanique au pilotage. Il travaille pour un important transporteur par hélicoptère et gravit les échelons pour finalement devenir chef ingénieur chez Héli-Excel.

Sa force dans son travail est certes d'aimer profondément ce qu'il fait. Selon ses collègues, il sait en outre anticiper la demande et les besoins des clients.

Passionné «par tout ce qui tourne autour des moteurs», Alin Côté est aujourd'hui père de deux bambins, Carl-André 6 ans et Mario 4 ans, qui semblent déjà démontrer sur leur bicyclette une attirance pour la vitesse. Aller donc savoir pourquoi!

Carol Soucy
Président et copropriétaire

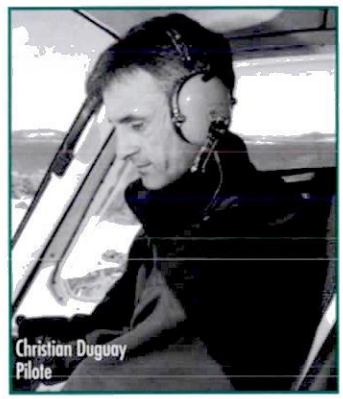
Né à Rimouski, Carol Soucy a dix sept ans lorsque sa famille vient s'établir à Sept-Iles en 1973. Son père, pêcheur depuis les années soixante, est le premier à pêcher la crevette sur la côte Est de l'Amérique du Nord. Aide-pêcheur dès l'âge de 14 ans, Carol devient à son tour capitaine de bateau à 17 ans, puis vogue quelques années plus tard sur son propre crevettier, le «MONIKAROLINE» du nom de sa femme, Monique et de sa fille Caroline. En 1981, un deuxième enfant, Jean-François, viendra compléter sa famille.

Lorsqu'il vend son crevettier et son usine de transformation de poisson, Carol Soucy n'a que 35 ans. «Je n'étais certes pas prêt à prendre ma retraite.» dit-il quand il se remémore les débuts d'Héli-Excel. A ce moment-là, il pilotait déjà son avion, un Cessna 206 amphibie mais pas les hélicoptères. Ce n'est que depuis l'année dernière qu'il a obtenu sa licence commerciale d'hélicoptère chez Hélicraft à St-Hubert.

Caractérisé comme une personne généreuse et humaine, Carol Soucy aime les défis, la vitesse et la performance, une passion qu'il partage avec Alin Côté. Tous deux sont à ce point mordus qu'ils se sont offerts un séminaire de formation en conduite automobile Formule 2000 au réputé circuit David Spenard de Shannonville.

Aussi, pendant plusieurs années, Carol Soucy a couru pour Bombardier (Ski-Doo, classe modifiée), remportant des compétitions nord-américaines de formule 3, un type de motoneige hyper-performante. Aujourd'hui, il se contente d'effectuer de longues balades hivernales avec sa puissante motoneige, une Bombardier Mack-Z 780cc. Cependant, il assiste aux compétitions chaque fois qu'il le peut. Héli-Excel est d'ailleurs un des commanditaires officiels de Normand Pilote, un coureur en motoneige reconnu.

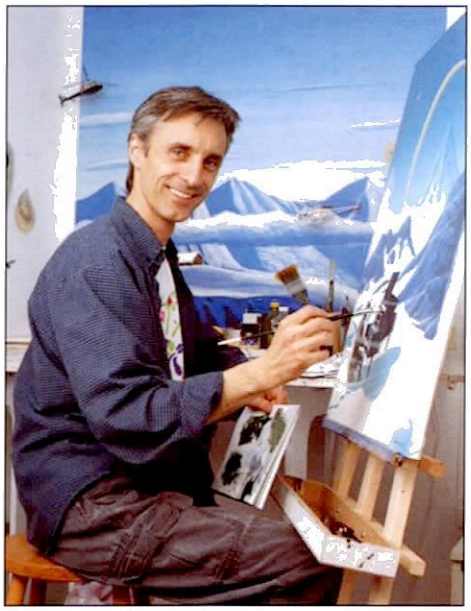
DES GENS FASCINANTS


Christian Duguay
Pilote

Notre visite chez Héli-Excel s'est soldée par des rencontres des plus originales: entrepreneurs pilotes de formule 2000; champion de courses de motoneige; pilote d'hélicoptère collaborateur favori au cinéma et à la télé; apprenti mécano comédien sélectionné pour affronter «Fort Boyard» et enfin, un artiste peintre devenu pilote d'hélicoptère en 1990 et dont le talent époustouflant mérite d'être dévoilé aux lecteurs de CIRCUL'AIR.

Pour accéder à un autre monde d'une grande beauté, simplement tourner la page.

PORTRAIT D'UN ARTISTE PEINTRE PILOTE D'HÉLICOPTÈRE



Christian Duguay dans son atelier

«Je veux susciter l'intérêt et l'interrogation chez ceux qui s'arrêtent devant mes toiles. Je veux qu'ils restent là à penser, à s'imaginer, à interpréter et choisir le sens de ce qui s'offre à leurs yeux. Je me plais à être subtil. Je voudrais offrir aux hommes d'accéder à l'inaccessible et leur faire découvrir le dépassement.»

Neige en poudrerie

En 1989, le Grand prix de peinture canadien lui décernait le Prix d'excellence en acrylique. Deux ans plus tard, il est l'artiste peintre choisi pour représenter le Québec lors d'une exposition internationale à Saint-Malo (France).

Cristian Duguay, cet artiste exceptionnel, se révèle dans ces quelques pages par sa «DÉMARCHE ARTISTIQUE» et, surtout, par quelques-unes de ses toiles choisies parmi la centaine peinte à ce jour. Plusieurs d'entre elles sont présentement exposées pour tout l'été à l'aéroport de Sept-Iles. Si vous y passez, ne manquez surtout pas de découvrir ces oeuvres fascinantes.

DÉMARCHE ARTISTIQUE

«Je suis né à Magpie, petit village de la Basse-Côte-Nord, en 1958. D'autant que je me souvienne, j'ai toujours aimé le dessin, j'ai toujours aimé l'art. C'est vers l'âge de 20 ans que j'ai commencé à utiliser le pinceau...

De par mes origines, j'aime les grands espaces, les «à perte de vue» et les éclats de lumière si difficiles à reproduire... Pour moi, c'est devenu un défi: arriver à transmettre la lumière dans mes toiles. Je tente d'accentuer,

Nature morte

Sous le signe du dollar

Le créateur

Vol d'oiseau

Fenêtre sur l'imaginaire

par les teintes et les couleurs que j'utilise, la force de la lumière sur les objets. Voilà maintenant cinq ans, l'huile a fait place à l'acrylique.

Je suis sensible à tout événement d'actualité. Tout ce qui me touche m'inspire. Je m'exprime par mon art. Mes sujets sont simples, ils sont ceux de la vie. Je déplore par exemple le manque de respect à l'environnement, je ne suis pas convaincu de l'utilité de la guerre, etc. Mes passions sont aussi omniprésentes dans mon art: je suis pilote d'hélicoptère, skieur et j'aime la nature, le nord et la mer.

J'aime me distinguer en transmettant mon message le plus originalement possible. J'amalgame le réalisme et le surréalisme. Je traite les situations d'une manière fantaisiste. Je veux susciter l'intérêt et l'interrogation chez ceux qui s'arrêtent devant mes toiles. Je veux qu'ils restent là à penser, à s'imaginer, à interpréter et choisir le sens de ce qui s'offre à leurs yeux. Je me plais à être subtil. Je voudrais offrir aux hommes d'accéder à l'inaccessible et leur faire découvrir le dépassement.»

Christian Duguay

Conséquences fatales

Recyclage

Surprise sur la banquise

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
(418) 872-3718
Unicom 123.0

AÉROPORT DE DORVAL

Services (514) 636-5870
Fax (514) 636-9036
Unicom 129.3

AÉROPORT DE MONT-JOLI

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

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Services (418) 962-3143
Fax (418) 968-3133

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

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

AÉROPORT DE WABUSH

Services (709) 282-5525

Vendeurs
Produits
Aviation

LA NOUVELLE CLASSE S'APPELLE ASTORIA

M. Charles Chamand, président du conseil de la compagnie montréalaise TITAN Charter Aviation Inc., annonce l'arrivée d'un tout nouveau transporteur, Astoria, avec une nouvelle classe de services entre Montréal et Toronto.

Depuis le 26 mai, la classe ASTORIA permet de voyager, pour le prix d'un billet économique, à bord d'un Boeing 737 réaménagé avec deux rangées de deux sièges seulement pour un total de 72 places au lieu des 125 habituellement offertes sur ce type d'appareils. De cette façon, l'espace de l'allée centrale fait plus que doubler, facilitant d'autant la circulation à bord. En prime, les meilleures marques de boisson, la nourriture fine, l'élégance de la porcelaine Royal Doulton et autres éléments d'un service supérieur.

Des liaisons aux deux heures dans le corridor Dorval - Terminal 3 de l'aéroport Pearson seront offertes tous les jours de la semaine.

Selon son directeur général, M. Henrick Sniecinski, Astoria prévoit transporter 2 000 voyageurs par semaine, ce qui représente 8% du marché actuel.

Les deux Boeing du nouveau transporteur ont précédemment appartenu à Canadien International et ont été modernisés au coût de 1,2 million de dollars avant de lui être livrés. L'entreprise a loué un hangar à Dorval d'où elle effectuera l'entretien de ses appareils. L'arrivée d'Astoria dans le ciel canadien créera quelque 90 nouveaux emplois dont 80 à Montréal.

LE GRAND CARAVAN DE CESSNA SERA BIENTÔT ICI

Le Grand Caravan a mis le cap sur l'est. Il sera dans votre région bientôt! C'est le plus grand monomoteur turbopropulsé construit de nos jours avec une capacité de 451pi3 d'espace cargo ou de plus de 11 passagers. Il se convertit en quelques minutes de la configuration cargo en celle de passager et son moteur 675cv Pratt & Whitney est l'un des plus fiables et des plus efficients au monde.

Ne manquez pas cette opportunité de voir le Cessna Grand Caravan!
Pour connaître les dates où nous ferons des démonstrations dans votre région, s'il vous plaît contactez:

Cessna Aircraft (316) 941-6081 ou Wilson Aircraft (416) 324-8324

QUOI DE NEUF ?

Claude Alarie, chef de service transport aérien d'**Hydro-Québec** a pris sa retraite dernièrement et sera remplacé par **Jean Robichaud.**

Bruno Bouliane, réalisateur de film, serait sur le point de tourner un court métrage sur l'aviation de brousse au Québec. Dans le cadre de ce projet, l'équipe de M. Bouliane est à la recherche d'un propriétaire d'avion de type **Norseman Noorduyn** en état de vol. Pour toute information, contactez **Alain Gravel** au (418) 877-6673.

La société québécoise **Aéro-Innovation** a annoncé la vente de deux systèmes WOMBAT-CS aux Lignes aériennes Royal Jordanian de Amman en Jordanie pour la sélection de leurs futurs pilotes de lignes. Le contrat de 76 000 $ porte sur deux consoles WOMBAT-CS et leur logiciel conçus par la compagnie de Pierrefonds.

Transport aérien Royal a ajouté un Lockheed 1011 à son parc aérien afin de répondre aux besoins de ses partenaires voyagistes pour l'été 1995. Loué à court terme de GE Capital, le nouvel avion de 351 places en économique sera affecté à Montréal. Avec l'ajout de cet appareil, Royal porte sa flotte à trois L-1011 et sept B-727.

Canadien International est entrée dans l'histoire de l'aviation le 21 avril dernier lorsqu'un DC10 de Vancouver à destination de Beijing a été le premier avion-passagers nord-américain à survoler l'espace aérien russe et à se poser en Chine.

Confortair a présenté une demande pour être autorisée à desservir les îles-de-la-Madeleine et pour ajouter des aéronefs de type Cessna Titan 404 et Cessna 172 aux termes de ses licences.

Louis Gallienne, apprenti mécanicien chez **Héli-Excel**, a été sélectionné avec son équipe pour participer à l'émission **Fort Boyard**. En tout 1560 équipes ont posé leur candidature pour braver le fameux Fort, 40 ont été présélectionnées et 10 seulement ont été choisies après une série de tests et d'épreuves qui se sont déroulés pendant toute une journée au Stade Olympique de Montréal.

Les coéquipiers de Louis sont Marc Tremblay, son cousin, et Karine Gagnon, une copine. Les trois s'envoleront donc pour le tournage de l'émission en France le 3 juillet prochain. C'est à suivre.

Air Inuit a loué un Dash 8-100 de London Life. Basé à Montréal, l'appareil devient le treizième de la flotte d'Air Inuit.

À partir de 1999, les normes de l'**OACI** étendront l'**obligation d'emport du GPWS** à tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg et à tous les avions autorisés à transporter plus de neuf passagers, qu'il s'agisse d'aviation générale ou de transport commercial international. Les nouvelles normes spécifient aussi les avertissements que devra au minimum donner le GPWS. Actuellement, cette obligation porte seulement sur les avions de plus de 15 000 kg(30 passagers) mis en service commercialement après le 1er juillet 1979.

Le 8 mars dernier, **CESSNA** fêtait la sortie du 100e exemplaire de son biréacteur d'affaires CitationJet. Au même moment, des informations circulaient à l'effet que le fabricant aurait procédé à des essais pour tester l'intégration d'un nouveau moteur Lycoming dans les futurs Cessna 172 dont la relance avait déjà été annoncée.

AVIS AUX INTÉRESSÉS!

LA CAMPAGNE DE LEVÉE DE FONDS DE **TERRE SANS FRONTIÈRES** BAT SON PLEIN AVEC SON 9e TIRAGE ANNUEL.

Une chance sur 3 000 de gagner une Mercédès d'une valeur de 70 000 $ (ou 60 000 $ comptant) ou encore un voyage au Costa Rica d'une valeur de 5 000 $ (ou 4 000 $ comptant). Vous pouvez former des groupes et partager l'argent ou même vous joindre à un groupe que nous formons (participation minimum de 10 $).

Faites votre choix et téléphonez-nous au 1-800-268-7880
ou écrivez-nous au: 399, rue Des Conseillers, bur. 23
La Prairies (Québec) J5R 4H6

Cartes de crédit acceptées
VISA, MASTER CARD,
AMERICAN EXPRESS.
Prix du billet 100 $.

Laborie

R. LABORIE
Borescope rigide et flexible pour inspection

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

AERONEUF INSTRUMENTS LTÉE LTD

Révision
Réparation
Vente
Échange

Pour tous vos besoins en instrumentation
For all your instrument needs

Overhall
Repair
Sales
Exchange

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

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

Commandes téléphoniques acceptées.

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

AERO 2000 FAIT PEAU NEUVE!

Noveaux locaux, nouveau logo, ajout d'un nouvel appareil et embauche de nouveau personnel ... Aéro 2000, spécialisée dans les services de nolisement exécutif, n'avait que du nouveau à communiquer.

L'entreprise s'est d'abord départie d'un turbo Commander (AC 69) pour acquérir un appareil turbopropulsé METRO II d'une capacité de 10 à 12 passagers et avec un aménagement hautement exécutif. Selon M. Stéphane Therrien, nouveau responsable des relations publiques chez Aéro 2000 et copilote sur METRO II, cet appareil unique dans sa catégorie à Québec, offrira à la clientèle luxe et confort au tarif compétitif du marché.

Outre les services de M. Therrien, Aéro 2000 s'est adjointe un nouveau directeur de l'entretien en la personne de M. Yves Bernier et une secrétaire-comptable d'expérience, Mme Lyne Dubois.

Enfin, l'entreprise a finalisé sa cure de rajeunissement en changeant son logo de compagnie pour le rendre plus actuel et en aménageant dans ses nouveaux locaux, modernes et spacieux, situés dans l'édifice de Pétro T au 224, 2e Avenue à l'aéroport international Jean-Lesage.

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

UN SECOND OFFICIER FÉMININ CONGÉDIÉ EST RÉINTÉGRÉ MAIS DANS UN AUTRE POSTE

par Me Luc Beaulieu, associé, Ogilvy Renault

La plaignante a commencé comme répartitrice dans un aéroport puis comme pilote d'un petit appareil. Elle est devenue second officier d'un appareil plus important. Les différentes vérifications auxquelles elle a été soumise au cours de sa carrière de pilote chez l'employeur ont presque invariablement donné lieu à des remarques ayant trait aux difficultés qu'elle éprouvait à effectuer correctement certaines manoeuvres. Le résultat d'une ultime vérification de compétence laisse croire qu'elle n'avait pu atteindre le niveau de compétence requis pour qu'on puisse lui confier la responsabilité de la sécurité des passagers. L'employeur a donc décidé de la remercier de ses services.

Prétendant avoir été congédiée injustement, la plaignante invoque, entre autres motifs, le fait qu'une politique écrite de l'employeur n'ait pas été appliquée dans son cas. Cette politique prévoit que lors d'un échec à une vérification de compétence, une deuxième vérification doit être effectuée par un deuxième pilote vérificateur, ce à quoi elle n'a pas eu droit.

Le tribunal décide que, puisqu'il s'agit d'un congédiement qui met fin à une carrière de pilote déjà difficilement accessible pour une femme, l'employeur devait démontrer, avec le plus haut degré de probabilité qu'on puisse exiger d'une preuve prépondérante, que les raisons avancées étaient bien fondées.

Le tribunal juge que la plaignante exécutait très bien son travail avec l'appareil plus petit qu'elle a piloté pendant plus d'un an. Aussi, il conclut que l'employeur s'est trompé en la déplaçant vers un plus gros appareil. Selon le tribunal, elle n'avait pas encore suffisamment d'expérience pour accéder à ce poste. L'employeur aurait dû faire les ajustements mineurs qui pouvaient s'imposer dans l'aménagement de certains équipements en raison de la petite taille de la plaignante, de façon à lui faciliter la réalisation de certaines manoeuvres.

En outre, le tribunal statue que l'employeur aurait dû respecter sa politique en matière d'échec à une vérification de compétence en faisant subir une deuxième vérification à la plaignante avant de la congédier. Dans l'ensemble, il n'a pas prouvé qu'elle n'avait pas les aptitudes requises pour demeurer à son service.

Le tribunal ordonne donc la réintégration de la plaignante mais pas dans le poste qu'elle occupait au moment du congédiement. Il enjoint les parties de s'entendre sur l'emploi que devra exercer celle-ci, à défaut, il *décidera aussi* de cette question.

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.

Nu-Tech Associates

9501, avenue Ryan, Dorval (Québec) H9P IA2
Tél: (514) 636-8809 Fax: (514) 636-9771
AMO 34-93

Révision-Réparation-Vente
- Gilet de sauvetage
- Radeau de sauvetage
- Chute d'évacuation
- Trousse de survie
- Roues d'avion
- Freins d'avion
- Train d'atterrissage
- Composante hydraulique

Réparation-Modification
- Structure d'avion
- Composante intérieure
- Siège
- Service de peinture

(514) 631-9937
Fax: (514) 631-7420

DORVAL AERO SERVICES

" L'entretien au sol pour votre sécurité en vol "

Alain Guillemette, prés.

Atelier homologué par Transports Canada depuis 1991. (O.M.A. 42-91)

Espace de stationnement/hangar mensuel et annuel.
Locaux pour bureaux d'affaires disponibles.

Entretien général-Voilure fixe:
- Pistons, turbines, pressurisation
- Reconditionnement de chaufferettes et batteries "ni-cad"
- Métal en feuille, peinture
- Importation-exportation

Service 24 heures

9501, avenue Ryan, Dorval, Québec, Canada, H9P 1A2

LE MARCHÉ TOURISTIQUE DES PERSONNES À CAPACITÉ PHYSIQUE RESTREINTE, DES CHIFFRES ÉTONNANTS!

En prenant connaissance de la récente étude du marché touristique des personnes à capacité physique restreinte lancée par Kéroul, une association de développement touristique pour cette clientèle, on peut comprendre l'arrivée de la nouvelle réglementation favorisant l'accès dans les transports pour les personnes handicapées. En effet, selon cette étude, le marché touristique des personnes à capacité physique restreinte est en pleine expansion et ne pourra que s'accroître au cours des années en raison, entre autres, du vieillissement de la population.

Cette étude révèle aussi que les personnes à capacité physique restreinte forment une importante partie de la population et représentent un marché significatif en matière de clientèle touristique. Il y a 4 millions de personnes à capacité physique restreinte au Canada; 40 millions aux États-Unis et 50 millions dans les pays membres de la communauté européenne.

Selon Tourisme Québec, en faisant le profil de cette clientèle, en décrivant leurs caractéristiques et leurs besoins en matière de voyages, l'étude du marché touristique des personnes à capacité physique restreinte devient un outil important pour les intervenants touristiques.

NOILCO INC.
• Peinture d'avions
•Service professionnel
• Qualité
sur rendez-vous
M. Locas (514) 562-1866

AIR NAV
ÉLECTRONIQUE LTÉE
Louis Caron
10105, av. Ryan, app. 33
Dorval (Québec) H9P 1A2
(514) 631-1233
BENDIX/KING
TIMORROW INC
GARMIN
COMMUNICATION & NAVIGATION

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
COURTIERS D'ASSURANCES
SPÉCIALISTES EN ASSURANCES AVIATION
126, RUE ST-PIERRE, SUITE 400, C.P. 130, STATION B, QUÉBEC, QC
G1K 7A1 TÉL.: (418) 694-1029 FAX.: (418) 694-2238
TÉL.: 1-800-889-2250

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.

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

Photo: Alain Ernoult

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