LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

# CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 19 • NOVEMBRE 1996

## PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR ROYAL

## 21e CONGRÈS ANNUEL de l'AQTA 4 et 5 décembre 1996

**Bell Helicopter** TEXTRON
Une division de Textron Canada ltée

*Le leader mondial dans la fabrication d'hélicoptères commerciaux*

Le seul hélicoptériste entièrement intégré au Canada, Bell Helicopter Textron, a fabriqué, depuis 1986, plus de 1 350 appareils à son usine de Mirabel. Les 1 800 employés hautement spécialisés y fabriquent les hélicoptères les plus populaires au monde :

***Bell 206B-3 JetRanger / 206L-4 LongRanger / 206LT LightTwin / Bell 407 / Bell 230 / 430 / Bell 212 / 412.***

# SOMMAIRE

CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 19

**4**
Éditorial

**5**
Comité de navigabilité

**6 À 9**
Le 600, 6e Avenue

**10 – 11**
21e congrès annuel de l'AQTA

**12**
Y a-t-il du harcèlement dans l'air?

**13 À 17**
Portrait d'un transporteur:
Royal

**18 - 20 - 22 - 23 - 25 - 26**
Quoi de neuf!

**19**
1996 = Mouvement de personnel à Transports Canada

**24**
L'otite en vol, une douleur mémorable

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:
**Johanne Lemelin**

Publicité:
**Johanne Lemelin**
**Nicole Mace**

Collaborateurs:
**Me Isabelle Cantin, Dr William Delaney, Carmen Faucher, Me Nicole Mace**

Montage et séparation des couleurs:
**J.B. Deschamps 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»

Dans ce magazine, le masculin est employé comme genre neutre dans le but d'alléger les textes; on ne doit y voir aucune discrimination.

**NOTRE COUVERTURE**
De gauche à droite, 1re rangée : Nicole Simard-Laurin, Michel Leblanc, Louise Saumier.
2e rangée : René Savard, Maurice Dahan.
**PHOTO** Claude Mathieu

# ÉDITORIAL

## RACCORDONS-NOUS

Brian Jenner
Éditeur

Depuis le 20e congrès annuel de l'AQTA, on a mis à exécution une importante restructuration du cadre étatique relié au transport aérien. Les plus importantes transformations étant sans contredit l'implantation du nouveau Règlement de l'aviation canadien (RAC), la restructuration administrative de Transports Canada et la privatisation du système de navigation aérienne; toutes attendues avec une certaine appréhension au sein de l'industrie.

Ce processus nous impose un réajustement conceptuel, un apprentissage des nouvelles règles du jeu et une restructuration parallèle des méthodes du secteur privé. À cet effet, nous avons beaucoup à nous dire concernant le RAC et la façon dont il sera administré, et beaucoup à apprendre à propos de Nav Canada.

Les fonctionnaires « fonctionnels » de Transports Canada, Aviation civile à Ottawa, ayant écrit le nouveau RAC, voudront connaître la réaction de l'industrie. Les fonctionnaires « opérationnels », de Transports Canada, Aviation civile région du Québec, s'évertuent à évaluer le degré de concordance entre leur vision du RAC et l'interprétation qu'en font les transporteurs.

Quant à la privatisation des services de navigation aérienne, on veut toujours savoir ce que ça donne et combien ça coûte. Par ailleurs, les fonctionnaires qui ont choisi de rester avec Transports Canada plutôt que de suivre leurs collègues dans le domaine privé, sont curieux d'apprendre ce que Nav Canada offrira qu'ils n'offraient pas déjà.

Ensemble on doit: s'ajuster à la nouvelle réalité; s'accorder, autant qu'accord se peut, sur la valeur exacte de la « nouvelle donne »; ressaisir la relation entre le secteur public et parapublic et, établir de nouvelles lignes de communication en complément du nouveau cadre. On doit effectuer une cassure nette avec le passé pour se raccorder au futur.

Le 21e Congrès annuel de l'AQTA arrive à point dans le développement de nouvelles lignes de communication imposées par cette restructuration.

Le thème du 21e Congrès annuel de l'AQTA, **RACCORDONS-NOUS**, exprime l'essentiel de cet objectif. À nous d'en profiter pour rétablir les amarrages nécessaires à l'épanouissement de notre industrie.

# COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Voici le résumé des deux plus importants dossiers abordés lors de la dernière rencontre AQTA/Transports Canada, navigabilité.

## Tolérances

Selon Transports Canada, l'utilisation des tolérances ne peut avoir un effet cumulatif, c'est-à-dire, par exemple, que l'intervalle moyen entre les inspections de 100 heures doit demeurer en bas de 100 h malgré l'existence d'une tolérance de 10 h.

Pour sa part, l'AQTA est convaincue que l'inspection de 100 h faite à 110 h, peut être suivie d'une autre inspection 100 h au plus tard à 220 h et ainsi de suite, à 330 h, à 440 h, etc.

L'interprétation de l'AQTA s'appuie sur les principes suivants :

i) ce qui n'est pas interdit est permis; et le cumul des tolérances n'est pas interdit;

ii) il revient au transporteur de définir son programme d'entretien ce qui inclut la faculté de définir comment utiliser les tolérances;

iii) le cumul des tolérances est effacé avec chaque inspection à plus grand intervalle, i.e. : l'inspection de 800 h inclut la 8e inspection de 100 h. Cependant, ces inspections sont faites à intervalle de 800 h plus une tolérance de 10 h soit: à 810 h, à 1620 h, à 2430 h, etc. La 9e inspection de 100 h vient alors 100 h après l'inspection de 800 h plus tolérance, donc à la rigueur à 920 h (non pas à 990 h) et la 17e inspection de 100 h à 1730 h (non pas à 1860 h).

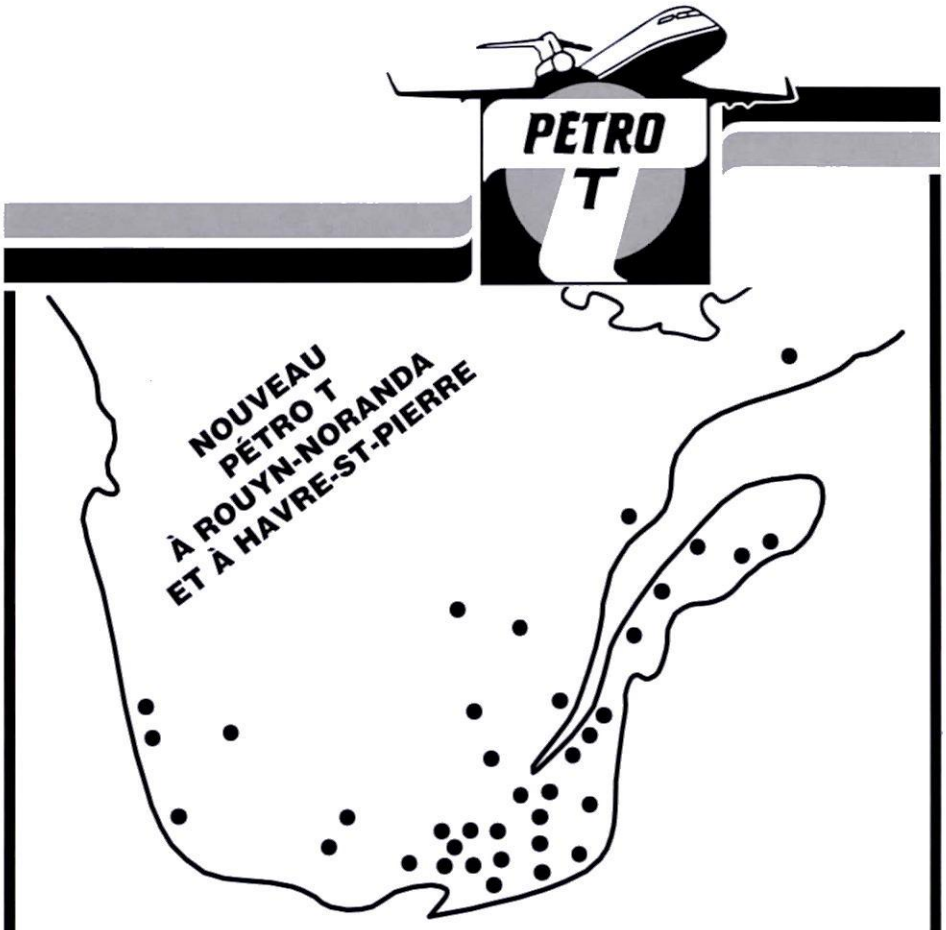
## Compatibilité des « STC »

**RAC**CORDONS-NOUS une fois pour toutes à ce sujet. Transports Canada n'a pas à juger de la compétence nécessaire pour confirmer la compatibilité d'un « STC » avec d'autres. Il revient à celui qui a la compétence pour installer un « STC » de décider de la compatibilité de l'ensemble; peu importe le nombre et la complexité des « STC » déjà sur l'aéronef.

Toutefois, sans contester sa compétence, Transports Canada peut toujours contester l'opinion de l'installateur. Il peut aussi prendre des mesures punitives contre celui qui n'aurait pas respecté la réglementation et les normes pertinentes en certifiant la compatibilité d'une installation.

Par ailleurs, Transports Canada serait tout à fait justifié de demander un rapport de compatibilité. De toute façon, il serait plus sage de la part d'un OMA de procéder à la préparation d'un tel rapport afin de se prémunir contre des réclamations découlant d'un incident subséquent. En cas de pépin, il pourra ainsi démontrer noir sur blanc les mesures prises pour assurer la comptabilité du tout.

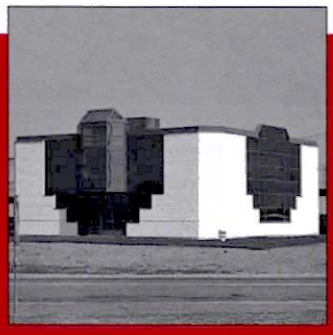
Pierre Roy, Cargair
Président, comité de navigabilité de l'AQTA


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

Alma YTF
Baie-Comeau YBC
Beloeil SB3
Bonaventure YVB
Bromont ZBM
Charlevoix YML
Dolbeau St-Méthode YDO
Dorval YUL
Drummondville SC3
Havre-St-Pierre YGV
Joliette SG3
La Sarre Héliport SL2
La Tuque YLQ
Lac à la Tortue SL3
Lachute SE4
Maniwaki YMW
Mascouche SK3
Matane YME
Mont-Laurier SD4
Montmagny SE5
Pabok TG3
Québec YQB
Richelieu SX3
Rimouski YXK
Rivière-du-Loup YRI
Rouyn-Noranda YUY
Sherbrooke YSC
Sorel SY3
St-Bruno de Guigues TA4
St-Donat SY4
St-Hubert YHU
St-Jean-Chrysostome SG5
St-Jean-sur-Richelieu YJN
Thetford Mines SM3
Valcourt SQ3
Val d'Or YV0
Victoriaville SR3

**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

## INTERPRÉTATION DU « RAC »

Au mois d'août dernier, l'AQTA sondait le terrain afin de savoir si les transporteurs désiraient se faire offrir des sessions d'information sur le RAC et le « oui » massif obtenu a nécessité l'organisation rapide de deux cours. Le 23 septembre 1996, Brian Jenner a débuté par une session d'information adaptée aux gens du secteur de la navigabilité, et le 25 septembre, le cours touchait le secteur des opérations.

Des nombreux participants, certains espéraient se faire expliquer le RAC, article par article, mais devant son ampleur, l'AQTA a plutôt choisi d'offrir des sessions qui donneraient aux transporteurs les outils nécessaires pour interpréter les règlements par eux-mêmes en fonction de leur besoin particulier. Pierre Roy de Cargair a commenté ce cours : « Je pensais recevoir du poisson mais vous m'avez donné un filet. »

Les personnes présentes ont affirmé que la formation reçue était très informative, intéressante et utile. Ainsi, l'AQTA confirme que d'autres cours seront donnés sous peu. Pour cela, M. Jenner se dit même disposé à se déplacer en région. Contacter l'AQTA au (418) 871-4635 pour nous faire connaître vos besoins.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 17 septembre 1996, le conseil d'administration de l'AQTA se réunissait, d'une part, afin de peaufiner la stratégie du 21e congrès annuel qui aura lieu les 4 et 5 décembre 1996. Le thème : « **RAC**CORDONS-NOUS » fait référence au point de mire de la prochaine année, le Règlement de l'aviation canadien (RAC), ainsi qu'au rôle traditionnel de l'AQTA comme lien entre les intervenants du transport aérien au Québec.

La privatisation de l'aéroport int'l Jean-Lesage représentait aussi une des préoccupations des membres du conseil. À ce sujet, Brian Jenner, PDG de l'AQTA, a annoncé son implication en tant que vice-président du conseil d'administration de la Société aéroportuaire de Québec (SAQ) et président du comité juridique de cette société.

Par ailleurs, la direction a fait le compte rendu de la participation de l'AQTA au comité des priorités économiques de la région de Québec. L'association s'est faite le porte-étendard d'une vision suprarégionale du transport aérien devant reconnaître les infrastructures locales comme parties inhérentes d'un réseau. À ce titre, l'AQTA insiste auprès des autorités locales sur la nécessité de garder en tête la dynamique du réseau au moment de la réflexion concernant une infrastructure locale.

Enfin, Brian Jenner a informé le conseil de sa nomination à titre de président du groupe de travail sur le transport de matières dangereuses. Cette équipe doit fournir des recommandations sur les changements à apporter au règlement sur le transport de matières dangereuses en tenant compte des réalités des services de taxi et de navette aérienne.

# NOUVEAUX MEMBRES

## MEMBRES ACTIFS:

### AIR RICHELIEU INC.

C.P. 37017, Complexe Cousineau
Saint-Hubert (Québec) J3Y 8N3
Tél.: (514) 926-1466 Fax: (514) 926-1419
Richard Blackburn, Président

Une nouvelle **école d'aviation** vient de voir le jour à St-Hubert. **Air Richelieu Inc.** offre tous les cours nécessaires à l'obtention d'une licence de pilote privé ou professionnel, d'instructeur, de vol de nuit ou de vol aux instruments. L'entraînement en vol s'effectue à bord du **Cessna 172** de l'école ou d'un de ses trois **Cessna 150**.

### HÉLICOPTERE LA TUQUE INC.

1045, rue des Frênes, B.G. 178
La Tuque (Québec) G9X 3N8
Tél.: (819) 523-6133 Fax: (819) 523-7500
Richard Veillette, Président-directeur général

À l'aide d'un hélicoptère **Robinson RH 22** et bientôt d'un **Astar 350 B, Hélicoptère La Tuque Inc.** compte bien desservir une clientèle variée dans la région du Coeur-du-Québec. **Vol régulier, vol nolisé et brousse** seront principalement offerts.

### KOPTAIR

110, rue Venise
Ste-Rose, Laval (Québec) H7L 2E8
Tél.: (514) 625-1680 Fax: (514) 625-8733
Martin Delisle, Président

**Koptair;** voici le nom d'une nouvelle entreprise située à Sainte-Rose (Laval) qui veut se spécialiser dans le **transport de V.I.P. et de touristes** par hélicoptère. Elle entreprend de réaliser ce défi au moyen de **deux Robinson R-44** flambant neufs.

## MEMBRES ASSOCIÉS

### PÉTRO AIR INC.

10615, Henri-Bourassa Est
Montréal (Québec) H1C 1G7
Tél.: (514) 881-8400 Fax: (514) 881-9339
Jacques Bourassa, Directeur des ventes

Spécialisée dans la **vente de carburant d'aviation en vrac et au baril, Pétro Air Inc.** dessert toutes les régions de la province de Québec.

### SAAB AIRCRAFT OF AMERICA INC.

21300 Ridgetop Circle
Sterling (Virginia) USA, 20166
Tél.: (703) 406-7226 Fax: (703) 406-7224
Donald Kamenz ,
Directeur commercial du marketing

Chez **Saab Aircraft of America Inc.** on travaille au marketing, à la vente et au support après-vente du **SAAB 340 et du SAAB 2000**, deux types d'avions régionaux.

AERO STRUCTURE ENR

PROP.: KEN WOOD & GUY HEROUX

Notre centre de services à l'aéroport municipal de Lachute offre un service professionnel par un personnel qualifié avec plus de 15 années d'expérience pour tous vos besoins dans l'aviation.
- OMA 36-93
- Entretien général
- Inspection annuelle
- Service sur roues et flotteurs
- Importation
- Réparation majeure
- Modification
- Peinture et refinition
- Extension d'ailes ART
- Concessionnaire
- Flotteur Pupple Jumper

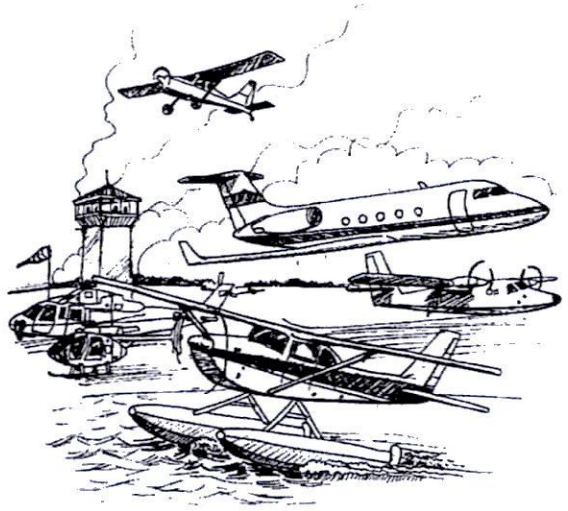
Our FBO at the Lachute Municipal Airport offers professional service by qualified personnel with over 15 years experience for all your aviation needs.
- AMO 36-93
- Routine maintenance
- Annual inspection
- Land and seaplane service
- Importation
- Major repair
- Modification
- Painting and re-finishing
- ART wing extension
- Puddle Jumper Float dealer

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

Le Groupe MDM AVIATION Group Inc.
assurance aviation insurance
Courtier d'assurances Spécialité aviation



1336, rue Grande-Allée, Lachenaie (Québec) J6W 4M4
Tél.: (514) 471-4776 Fax.: (514) 471-3563
Ligne sans frais: 1 800 538-6408

COURRIER DE LA DIRECTION

# PLUS À LA DERNIÈRE MINUTE QUE ÇA; TU PAYES!

Me Nicole Mace, du contentieux de l'AQTA, a récemment informé la direction de certains faits concernant une cotisation imposée par Revenu Canada; dossier qui mérite qu'on s'y attarde.

Le récit commence par un coup de téléphone plutôt direct : « Je suis dans la m....., pouvez-vous m'aider ? » Profitant d'une pause café, un membre de l'AQTA appelle du Palais de justice pour annoncer à Me Mace que sa cause devant la Cour canadienne de l'impôt dérape. « L'avocat chargé de la perception ne veut rien savoir de la lettre d'interprétation adressée à l'AQTA qui confirme notre droit de taxer les cours de pilote professionnel, défile-t-il. Quant au juge, il ne semble pas non plus vouloir accorder un bien grand poids à cette lettre. »

Questionnant son interlocuteur, Me Mace apprend que c'est lors d'une vérification de taxes ayant eu lieu deux ans auparavant que le ministère a d'abord refusé de reconnaître qu'une école de pilotage puisse choisir de percevoir les taxes de vente sur la formation de pilote professionnel.

La position maintenue par le ministère amenait deux conséquences pratiques. D'une part, le trop perçu de taxes était remboursé directement par le ministère au consommateur qui en faisait la demande. D'autre part, le transporteur, puisqu'il n'avait pas le droit de taxer, n'avait pas le droit non plus de demander un remboursement de taxes sur intrants d'où l'avis de cotisation en litige de plusieurs dizaines de milliers de dollars; payable sur-le-champ et ce, malgré le fait que le contribuable ait exercé son droit d'en appeler devant la Cour.

Comme si ce n'était pas assez d'être à la dernière minute, le transporteur en question avait choisi l'arbitrage judiciaire plutôt qu'un procès en règle. Cette procédure, considérée comme « allégée », suggère que le contribuable n'ait pas à recourir aux services d'un avocat pour faire valoir son point de vue; (mais le ministère lui, ne manque pas d'envoyer son avocat le représenter au matin du procès), et enfin, pour comble, le jugement est sans appel.

Reconnue pour son efficacité, Me Mace a réussi à rejoindre le responsable des interprétations du ministère qui, après avoir été mis au courant du problème, a contacté aussitôt l'avocat au dossier. Ainsi, la bombe a pu être désamorcée avant qu'un jugement catastrophique ne soit rendu.

Par l'intervention rapide et efficace de Me Nicole Mace, le transporteur en question a vu sa cotisation réduite de 95 %.

Brian Jenner, B.A., M.A.P.
PDG de l'AQTA

# DROIT

## « TO BE OR NOT TO BE ? »

Avec l'avènement du RAC, Transports Canada visait, entre autres, à encourager le respect de la loi en rendant la loi plus respectable.

Cette bonne intention, louable en soi, le sera d'autant plus que les représentants du ministère seront eux-mêmes respectueux de la loi. Or, l'émission d'environ 1200 nouveaux certificats d'exploitation conformes au RAC s'est fait au mépris de la *Loi sur l'aéronautique*.

Ces nouveaux certificats d'exploitation ont l'effet d'annuler les anciens ainsi que, le cas échéant, les avantages particuliers qui leur étaient reliés. Cependant, la *Loi sur l'aéronautique* prévoit que l'administré peut contester devant le Tribunal de l'aviation civile la décision du ministère. Qui plus est, la loi impose à Transports Canada l'obligation d'aviser le détenteur dudit document ou avantage, de son droit de contester cette annulation. Or, Transports Canada n'a donné aucun des quelque 1200 avis imposés par la loi; et ce malgré qu'on lui ait rappeler expressément son obligation légale à plusieurs reprises.

L'utilité d'un tel avis par rapport aux 1200 certificats émis en fonction du RAC est plutôt théorique dans la majorité des cas. Par contre, en ce qui concerne les transporteurs pour lesquels l'annulation du certificat entraîne la perte de certains avantages, il est particulièrement important que le détenteur soit averti de son droit de contester ces annulations.

Même si Transports Canada croit fermement au bien-fondé de sa procédure d'annulation et même s'il est convaincu que le Tribunal lui donnerait raison, il n'a aucunement le droit de se faire justice lui-même en passant outre les obligations que lui impose la *Loi sur l'aéronautique*.

La loi oblige Transports Canada à aviser le détenteur de chacun des avantages annulés par le nouveau certificat, en citant pourquoi et en expliquant comment demander une révision devant le Tribunal. À défaut de quoi, Transports Canada sombre lui-même dans le non-respect de la loi.

Molière souligne que « L'hypocrisie est un vice privilégié, qui jouit en repos d'une impunité souveraine. » Mais l'administration publique fédérale ne semble secouée que par les réflexions de Shakespeare.

RAC COIN


**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**

# CONGRÈS

## 21e CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

Le 21e Congrès annuel de l'AQTA arrive à point dans le développement de nouvelles lignes de communication imposées par la restructuration du cadre étatique relié au transport aérien.

**Profitons-en les 4 et 5 décembre prochain,**

## RACCORDONS-NOUS
**à la nouvelle réalité.**

**P R O G R A M M E**

### MERCREDI, 4 DÉCEMBRE 1996

| | |
|---|---|
| 7 h 30 | Inscription |
| 9 h 00 | Ateliers de travail : Licences et formation, «ATC». |
| 10 h 00 | Atelier de travail : Navigabilité. |
| 13 h 30 | Ateliers de travail : Navigabilité (suite), Transporteurs aériens, Aéroports. |
| 18 h 00 | Cocktail d'ouverture<br>Offert par **BOMBARDIER REGIONAL AIRCRAFT DIVISION** |
| 19 h 00 | Soirée libre |

### JEUDI, 5 DÉCEMBRE 1996

| | |
|---|---|
| 7 h 30 | Inscription |
| 9 h 00 | Ateliers sectoriels : Brousse, Écoles de pilotage, Lignes et nolisement, Hélicoptères. |
| 12 h 00 | Dîner-causerie<br>Conférencier invité, **JEAN-MARC BLAKE, VICE-PRÉSIDENT DES RESSOURCES HUMAINES DE NAV CANADA** |
| 15 h 00 | Assemblée générale annuelle |
| 18 h 00 | Apéritif<br>Offert par **ALEXANDER & ALEXANDER\REED STENHOUSE** |
| 19 h 00 | Banquet<br>Offert par **EUROCOPTER CANADA**<br>Invité d'honneur (à confirmer)<br>**JACQUES BRASSARD, MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC** |
| 21 h 00 | Remise du « Trophée Plein Vol » |
| 21 h 30 | Spectacle offert par **PÉTRO T**<br>Lise Maurais, ventriloque accompagnée de ses marionnettes dont le célèbre « Virus » . |
| 22 h 30 | Digestif<br>Offert par **AIR ALLIANCE** |

Le programme officiel est une commandite de **BELL HELICOPTER TEXTRON** et le support thématique de **LA PÉTROLIÈRE IMPÉRIALE LTÉE**.

## NE MANQUEZ PAS L'AVION!

Si vous désirez vous inscrire ou obtenir des informations sur l'événement aérien de l'année, « LE 21e CONGRES ANNUEL DE L'AQTA », n'hésitez pas à nous contacter:
Téléphone: **(418) 871-4635** Télécopieur: **(418) 871-8189**
Vous pourrez aussi vous inscrire directement sur place lors du congrès.

# CONGRÈS

## CONFÉRENCIERS

**Jean-Marc Blake**
**Vice-président**
**Ressources humaines**
**Nav Canada**

Né à Sudbury le 19 août 1950, Jean-Marc Blake a fait une maîtrise en administration publique à l'Université Carleton et obtenu un diplôme d'études supérieures en administration des affaires de l'Université Laurentienne.

Il a oeuvré pendant 11 ans chez Northern Telecom à différents postes de direction en ressources humaines dans les villes d'Aylmer, Saskatoon et Montréal. Puis, M. Black est devenu directeur des ressources humaines chez Mid Canada Communications de Sudbury (Ontario). De 1990 à 1996, il a occupé la vice-présidence des ressources humaines pour la société Iron Ore du Canada à Sept-Iles (Québec). Depuis août 1996, il agit à titre de vice-président des ressources humaines chez Nav Canada.

**Jacques Brassard**
**Ministre des Transports**
**du Québec**

Jacques Brassard est né le 12 juin 1940 à l'Isle-Maligne (Alma). Il a fait ses études supérieures à l'Université de Sherbrooke et à l'Université de Montréal. Il est diplômé en pédagogie, avec spécialisation en histoire.

Entre 1962 et 1979, il enseigne au secondaire à la Commission scolaire régionale du Lac-Saint-Jean puis l'histoire au Collège d'Alma; il devient vice-président de la Société nationale des Québécois et ensuite membre du conseil exécutif national du Parti Québécois.

Élu député de la circonscription de Lac-Saint-Jean aux élections de 1976 et de 1981, il est par la suite whip adjoint, leader parlementaire adjoint puis whip en chef du gouvernement. Ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche entre 1984 et 1985, il est réélu député de Lac-Saint-Jean en 1985 et 1989 et occupe, entre autres, la fonction de whip en chef de l'Opposition officielle.

Réélu de nouveau aux élections générales de 1994, il est nommé ministre de l'Environnement et de la Faune puis vice-président du Conseil du trésor. En 1996, il devient ministre des Transports et ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes et ministre responsable de la région du Saguenay – Lac-St-Jean et leader parlementaire adjoint du gouvernement.

## KIOSQUES

Les participants du 21e congrès annuel de l'AQTA pourront visiter plusieurs kiosques d'exposition dont:

Acro Aerospace

Aero Recip (Canada) LTD

AeroTaxi/CESPA

Bell Helicopter Textron

Blais, Chalifour, Couillard

Bombardier

Centre technologique en aérospatiale

Cessna Caravan

Composite Technology Canada LTD

Dart Aerospace

Eurocopter Canada

Fairchild Dornier

Helicopter Survival and Rescue Service

Hope Aero Propeller et Components Inc.

Krispy Kernels,

Northern Airborne Technology

Office des transports du Canada,

PARC

Pétro-T

Pratt & Whitney Canada

Saab Aircraft of America

Services d'Aviation Innotech Inc.

Transport Canada - Région du Québec

World Weatherwatch

# DROIT

## Y A-T-IL DU HARCÈLEMENT DANS L'AIR?

Me Isabelle Cantin, associée
Ogilvy Renault S.E.N.C.

Les employeurs peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de harcèlement au travail ou en cas de traitement inefficace et non sérieux de plaintes. Précisons que le harcèlement est loin d'être limité au harcèlement sexuel puisqu'il peut être motivé par toutes sortes de considérations comme, par exemple, la race, la religion, etc.

Dans une affaire mettant Air Canada en cause devant la Commission d'appel en matière de lésions professionnelles (CALP), une employée, agente de passagers au bureau des réservations, prétendait avoir été victime de harcèlement et avoir souffert d'une dépression situationnelle l'ayant forcée à quitter son emploi. Le tout à cause du comportement de son superviseur qui suivait de près son comportement, ses retards et ses absences. Bien que le commissaire de la CALP ait jugé que le superviseur n'accomplissait que ses tâches normales en suivant de près un employé à problème, cet exemple démontre avec éloquence jusqu'où peut s'étendre la notion de harcèlement.

Dans ce contexte, une politique stricte mentionnant spécifiquement que les contrevenants sont passibles de mesures disciplinaires et/ou administratives est un moyen pour prévenir ou minimiser les risques de litiges et de poursuites contre l'employeur. À cet effet, l'ensemble du personnel d'une entreprise doit être sensibilisé aux différents comportements, permis et non permis.

L'une des façons proposées pour sensibiliser les personnes chargées de l'application d'une politique de même que les gestionnaires est la tenue d'une rencontre de formation au cours de laquelle seront notamment expliqués :

a) la définition de harcèlement (ex : attouchements, blagues, insultes, regards, questions intimes... répétés ou non et indésirés) en se gardant cependant d'étiqueter trop rapidement les comportements comme étant du harcèlement;

b) les indices qui permettent de repérer les situations de harcèlement;

c) la méthode de résolution des problèmes; et

d) le processus d'enquête.

À la suite d'une plainte de harcèlement, la personne responsable du dossier ayant en main les faits rapportés par la présumée victime voudra compléter les informations ainsi obtenues en parlant avec la personne ayant présumément commis le harcèlement. Certains cas se prêtent dès ce moment à une médiation à laquelle les parties peuvent accepter de participer, sur une base volontaire. Dans d'autres cas, l'employeur, en vertu de ses droits de gérance, peut décider de faire conduire une enquête plus approfondie par quelqu'un de l'interne ou souvent par un tiers indépendant à qui il donnera un mandat précis. Dans tous les cas, l'enquête doit se faire rapidement et de façon discrète.

Par la suite, l'employeur doit prendre position et décider s'il y a eu ou non du harcèlement. Dans l'hypothèse où effectivement il y en a eu, il décidera des solutions qui s'imposent, par exemple, déplacer l'une ou l'autre des personnes impliquées ou prendre d'autres mesures allant de la réprimande jusqu'au congédiement de la personne considérée responsable du harcèlement.

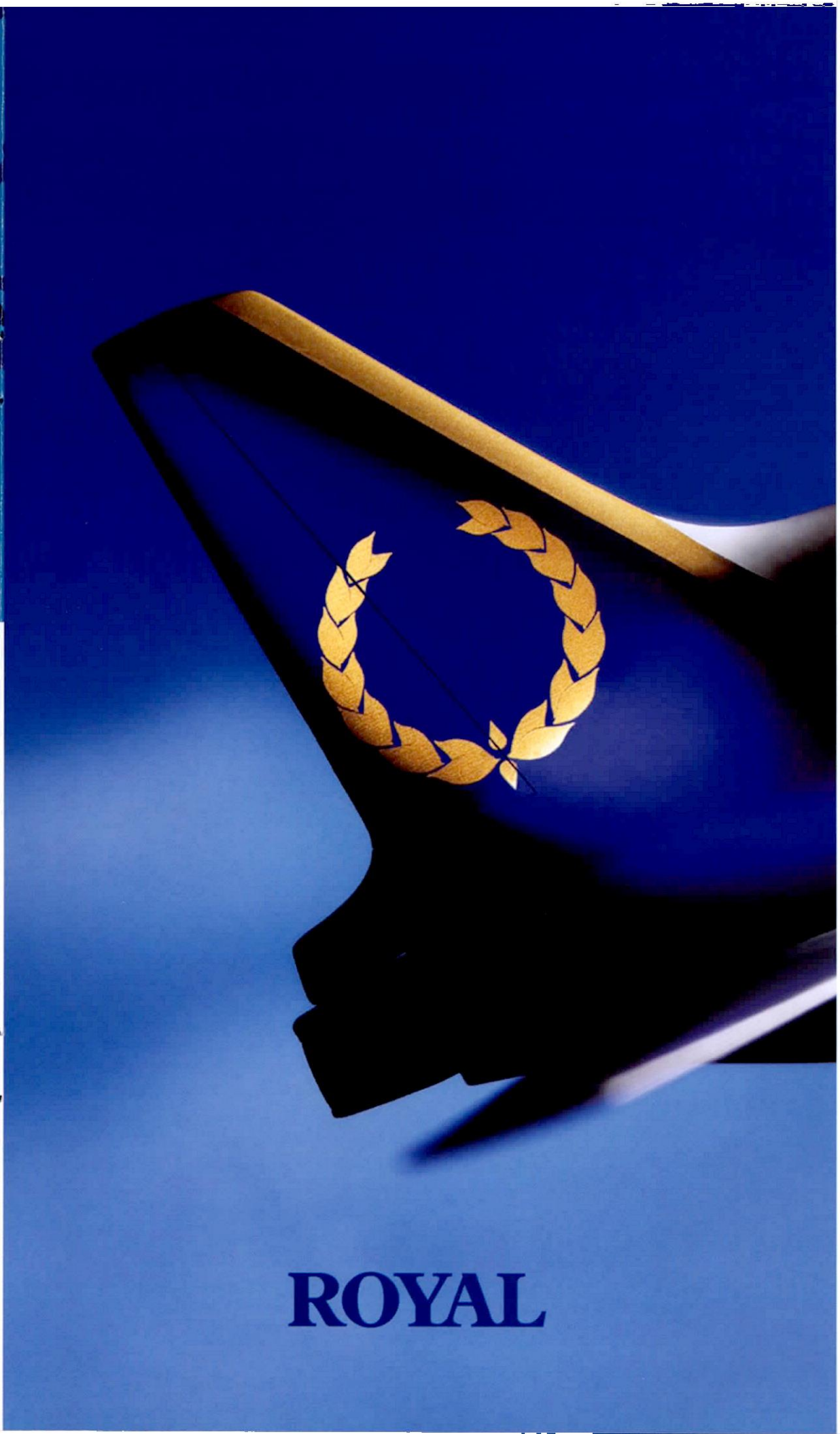
Compte tenu des coûts et des conséquences qui peuvent résulter du harcèlement au travail, il est important de donner à ce sujet l'attention qu'il se doit. Pensons simplement à ce que représentent les frais rattachés à la perte de productivité, à l'absentéisme, sans oublier le tort qui pourrait être fait à la victime ou à la personne qui, le cas échéant, serait faussement accusée, à toutes les personnes directement et indirectement impliquées et à la bonne réputation d'une entreprise.


## ASSURANCES ET RENTES COLLECTIVES

Vos employés représentent la véritable valeur de votre entreprise et pour cette raison, vous savez qu'ils méritent ce qu'il y a de mieux comme soutien lors de situations difficiles.

Afin d'offrir un service sur mesure à ses membres, l'AQTA s'est associée à un consultant, Gilles Chiasson, a.s.a..

Pour toute information vous pouvez communiquer avec monsieur Chiasson au : (819) 566-7070




# PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevues:
**Johanne Lemelin**

Textes:
**Johanne Lemelin et Brian Jenner**

Photos:
**Claude Mathieu**

Une petite entreprise d'arrosage, Conifair, ajoute des cordes à son arc jusqu'à ériger une des plus importantes sociétés aériennes du Canada, Royal.

Le secret de cette réussite : la famille Royal demeure à la hauteur de ses propres ambitions en prenant constamment à coeur les aspirations de ses voyageurs qu'elle couronne du titre « d'invité ».

1er rang: Michel Leblanc, prés. du conseil et prés. et chef de la dir. 2e rang de g. à d. : Nicole Simard-Laurin, v.-p. des finances et chef des opérations financières; Maurice Dahan, v.-p. des opérations et de la maintenance; René Savard, v.-p. des services aux invités pour Montréal, Vancouver et les bases temporaires; Louise Saumier, v.-p. des ventes et du marketing.

**Fondée le 3 août 1979 par Michel Leblanc et Guy Bernier, la petite compagnie très spécialisée appelée Conifair ne manque pas d'ambition.**

**Au départ, l'entreprise oeuvre dans l'épandage aérien, ajoutant rapidement, comme cordes à son arc, le transport aérien nolisé des chasseurs et le service d'entretien d'aéronef.**

**Bien que ses efforts initiaux soient couronnés de succès, Conifair doit réagir au ralentissement que connaissent ces domaines d'activités à l'aube des années 1990. Les fondateurs investissent alors les ressources financières et humaines acquises pour concrétiser un rêve royal. Ainsi le 9 avril 1992, un Boeing 727-200 blanc arborant une couronne de feuilles de laurier or sur fond bleu s'envole à l'assaut du marché des vols nolisés des villes de Toronto, Montréal et Vancouver, à la fois entre elles et vers les États-Unis, les Antilles et l'Amérique latine. Transport Aérien Royal est née.**

**Dès l'été suivant, Royal acquiert un premier Lockheed 1011 afin de développer le marché européen. Pour mousser le tout, elle s'associe aux principaux voyagistes québécois et canadiens en plus de former son propre voyagiste, Royal Vacances, une filiale à 100 %.**

Robert Plante
V.-p., Exploitation
Division Conifair

Desmond Ryan
V.-p., Service aux invités
Toronto

Yvon Beaupré
V.-p., Support

## MARKETING ET GESTION

**S'étant taillée rapidement une place de choix dans le domaine du vol nolisé, Royal devient une société publique inscrite à la bourse de Montréal. Les collaborateurs de Michel Leblanc racontent que ce dernier « a su vendre avec ferveur et éloquence les services de Royal partout où il est passé. C'est quelqu'un de très dynamique qui inspire facilement confiance. » Il faut dire qu'il consacre la plupart de ses énergies à la vente et au marketing laissant une très grande autonomie aux autres cadres de Royal\Conifair.**

**À ce sujet, Maurice Dahan, vice-président des opérations et de la maintenance, cite les circonstances de la location du troisième L-1011 provenant des États-Unis : « Les aléas bureaucratiques du FAA ont fait que je n'ai eu que 10 jours pour obtenir la certification canadienne de l'appareil. Fallait y arriver! Avec Michel, c'est comme ça: tu jouis d'une liberté qui te permet toutes les options sauf celle d'échouer. »**

## SERVICE

**Dès son premier jour, Royal a adopté comme stratégie d'offrir à ses « invités » (c'est ainsi qu'on considère les passagers), le « nec plus ultra » en matière de qualité du service, de respect d'horaire et de courtoisie du personnel.**

**René Savard, vice-président des services aux invités, commente : « Malgré notre expansion rapide, on a su monter des systèmes appropriés pour répondre constamment aux besoins de nos clients. » « En effet, précise pour sa part Louise Saumier, vice-présidente des ventes et du marketing, Royal a fait bâtir un programme informatique qui n'existe pas chez les autres transporteurs; nombre de sièges disponibles/vendus, repas particulier, chaise roulante, etc. Avec Royal, les voyagistes peuvent tout savoir en un instant. »**

Michel Leblanc nous présente fièrement les trophées « ATLAS ».

## RECONNAISSANCES ET ENGAGEMENT

**Les efforts de Royal et de sa direction ont été loués par leurs pairs à plusieurs reprises. Entre autres, l'Association des agents de voyages du Québec (ACTA) a décerné au groupe Royal le trophée « ATLAS » dans la catégorie compagnie aérienne en 1994 et en 1996 ainsi que le trophée « ATLAS » dans la catégorie voyagiste en 1994. Pour sa part, Michel Leblanc a été choisi comme « Bâtisseur » par la revue Commerce du mois de mars 1994 et a reçu la « Distinction de l'industrie 1994 » de l'ACTA pour son esprit d'entrepreneurship et d'innovation.**

Nullement assisse sur ses lauriers et malgré un rythme de développement effréné, Royal prend le temps de partager sa réussite avec l'Association québécoise pour les enfants malades du coeur aussi appelée « En coeur ». Dans cet esprit d'engagement social, le transporteur organise régulièrement des vols de plaisance à bord de ses appareils et offre tous les profits ainsi amassés à l'organisme. En deux ans, Royal a remis près de 75,000 $ à « En Coeur ».

## CONIFAIR AUJOURD'HUI

L'une des dernières réalisations de Royal/Conifair consiste en un réaménagement du hangar situé à l'Aéroport international Jean-Lesage au coût d'un million de dollars. Avec l'acquisition de nouveaux équipements et outillages, la division Conifair compte commercialiser des services d'inspection de type C et D à travers le monde, d'abord aux exploitants de B-727 puis à ceux de B-737.

Robert Plante, vice-président de la division Conifair, ajoute : « On opère aussi deux avions-citernes, Canadair CL-215, destinés à la lutte contre les incendies de fôret, principalement en Europe ainsi qu'au Moyen-Orient. » De plus, Conifair possède toujours trois DC-4 et les cinq DC-6 affectés à l'épandage aérien en saison.

## LA SUITE ROYAL

En 1995-1996, les 450 employés de Royal ont effectué 7 000 départs et transporté 1 125 000 vacanciers. Le chiffre d'affaires de l'entreprise est passé de 7 millions de dollars la première année à 204 millions à la fin de 1996 et on s'attend à ce que la progression continue.

Toronto représente la principale base opérationnelle de Royal suivie par Montréal, Vancouver et des bases saisonnières de Québec, Ottawa et Saskatoon. Depuis le début de l'année, Royal a aussi accru le nombre de ses vols vers les destinations soleil et offre maintenant des vols réguliers

entre New York et Toronto durant la saison estivale.

Tout juste déménagée à l'aéroport de Dorval, Royal bénéficie aujourd'hui de 50 % plus d'espace, ce qui lui a permis de rapatrier son service d'affectation des équipages de Toronto à Montréal.

L'entreprise travaille aussi au renouvellement de sa flotte ce qui devrait être complété d'ici décembre 1997. Les appareils en lice sont: le Boeing 757, l'Airbus 310 et le Boeing 767. Selon Michel Leblanc: « Royal atteindrait son plein potentiel avec une flotte composée d'un type d'avion de 250 places moyens et d'un second offrant 150 à 180 places. »

Chez Royal, le dynamisme et la vision ne font pas défaut. C'est ce qui arrive quand on naît de la détermination et du courage d'aller au bout de ses ambitions.

Inspection de type « C » d'un Boeing 727 qui comprend l'inspection de la cabine de pilotage et la vérification du fuselage intérieur et extérieur, de l'empennage, du train d'atterrissage, des ailes et des contrôles de vol, des moteurs, des systèmes pneumatiques, hydrauliques et électriques.

# Les avions de ROYAL sillonnent le Canada, les États-Unis, les Antilles, l'Amérique latine et l'Europe.

## ROYAL vous propose de gros-porteurs dotés d'une grande autonomie de vol.

### BOEING 727-200

| | |
|---|---|
| Moteurs: | 3 turboréacteurs PT8D-17 de Pratt & Whitney |
| Envergure: | 108 pi - 32,9 m |
| Longueur: | 153 pi 2 po - 46,7 m |
| Hauteur: | 34 pi - 10,4 m |
| Vitesse de croisière: | 550 mi/h - 885 km/h |
| Autonomie de vol: | 5 h 30 min |
| Places passagers: | 187 sièges |
| Équipage: | 8 personnes |

### LOCKHEED 1011

| | |
|---|---|
| Moteurs: | 3 turboréacteurs RB-211 de Rolls-Royce |
| Envergure: | 155 pi 4 po - 47,4 m |
| Longueur: | 179 pi 7 po - 54,8 m |
| Hauteur: | 55 pi 4 po - 16,9 m |
| Vitesse de croisière: | 600 mi/h - 966 km/h |
| Autonomie de vol: | 6 h 30 min |
| Places passagers: | 361 sièges |
| Équipage: | 13 personnes |

## En tant qu'invités, nos passagers bénéficient d'un service

ROYAL

Transport aérien Royal, 685 boul. Stuart-Graham Nord, Dorval (Québec) H4Y 1E4
Téléphone : **(514) 828-9000** – Télécopieur : (514) 828-9090

# PORTRAIT DE GENS

Michel Leblanc
Président du conseil et
président et chef de la direction

Bacchelier ès arts en économie de l'université de Montréal et détenteur d'un M.B.A. de l'université de Buffalo, Michel Leblanc est né à Trois-Rivières le 18 septembre 1946. Il nous raconte avoir grandi parmi les avions: «Mon père avait une école de pilotage, l'Aéroclub de Montréal, et une entreprise de vente d'avions, Aviation Roger Leblanc. Dès l'âge de 14 ou 15 ans, j'ai travaillé pour lui les fins de semaine et l'été.» Résultat: Michel Leblanc obtient sa licence de pilote professionnel dès l'âge de 18 ans.

De 1970 à 1979, il est directeur des ventes pour l'entreprise familiale. Ensuite, il fonde Conifair pour laquelle il pilote professionnellement un DC-4 en faisant de l'arrosage pendant deux saisons.

Ayant accumulé 3,000 heures de vol, Michel Leblanc ne pilote plus depuis 1986, année qui correspond à celle de son association avec Marc Racicot et Canadian Pacific pour la création de Nordair Métro. M. Leblanc assure la présidence et la direction générale de cette compagnie qui, avec l'achat de Québecair, devient InterCanadien puis Intair. Par la suite, il fonde Royal.

Père d'une fille de 25 ans, Michel Leblanc adore les croisières, apprécie les romans à suspense, particulièrement à l'américaine, jardine, fait de la motoneige et s'intéresse à la conduite automobile.

René Savard
Vice-président des services aux
invités / Montréal, Vancouver et
les bases temporaires

René Savard naît à Québec le 17 mars 1956. À 16 ans, il envisage de devenir pilote mais, croyant son rêve irréalisable à cause de ses problèmes de vision, il débute des études en technique de génie civil au Cégep de Limoilou. Quelques temps après, il apprend que le fait de porter des lunettes n'est pas un empêchement à l'obtention d'une licence. Il n'en faut pas plus pour que René Savard quitte le cégep et commence sa formation de pilote chez Aérobec.

Il fait sa première heure de vol le 16 avril 1974 et le même jour de l'année suivante, il obtient sa licence d'instructeur. De 1975 à 1978, il occupe un poste d'instructeur chez Aérobec tout en poursuivant sa formation sur multimoteur et de vol aux instruments. De 1978 à 1990, il pilote successivement un B-99 et un HS-748 pour Régionair (anciennement Les Ailes du Nord); un DC-6 pour Conifair à Bonaventure; un DHC-6 pour Air Nuit; un DC-8 de Minerve vers des destinations outre-mer et retourne chez Conifair. Puis, Royal: «J'y travaille depuis les débuts et mon expérience de jet chez Minerve m'a bien servi pour cela.» Depuis le 15 juin dernier, il occupe son poste actuel de vice-président.

Père d'une fille de 19 ans, René Savard, compte maintenant environ 13,000 heures de vol. Il se voue à Royal depuis 4 ans mais aimerait un jour pouvoir consacrer plus de temps au ski, au golf, à la balle et au saxophone.

Maurice Dahan
Vice-président
Opérations / Maintenance

À Casablanca le 10 novembre 1942, Maurice Dahan voit le jour. Il passe son enfance au Maroc puis s'installe en France. «Dans ma jeunesse, mon père, boucher de son métier, m'amenait voir les avions le dimanche et ça m'a accroché.» Le jeune Maurice aspire à devenir pilote mais les circonstances de la vie font qu'il se tourne vers l'entretien. Il étudie comme ingénieur en électronique puis entreprend un cours de 3 ans en technique de l'aviation chez Air France.

En 1968, il immigre au Canada avec ses parents et trouve un emploi chez Québecair. Il passe de gérant de l'entretien à vice-président exécutif avant de quitter cette compagnie après 21 ans de service. Directeur général et vice-président exécutif chez Nationair pendant 4 ans, il débute chez Royal en mai 1993. Vice-président des opérations et de la maintenance, Maurice Dahan espère maintenant que sa prochaine mutation sera la retraite.

Sa philosophie de gestion en est une de participation. «Je délégue tout en gardant un oeil sur le travail.» Pour lui, les relations interpersonnelles sont très importantes et il n'aime pas que sa parole soit mise en doute. Il lit beaucoup sur l'aviation. Il effectue les travaux que nécessite une maison et aime jardiner. Il s'adonne au volley-ball et au conditionnement physique dans une salle spécialement aménagée à cet effet dans son domicile. Père d'un garçon et d'une fille, il adore prendre le temps de voyager. Détente, mer, sable, bon repas sont alors au rendez-vous.

Louise Saumier
Vice-présidente
Ventes et marketing

Cette aînée d'une famille de 5 enfants naît à Montréal le 15 décembre 1952. Comme son père possède une agence de voyage, elle trempe très jeune dans le domaine et veut dès lors y faire carrière. «À cette époque, explique-t-elle, il n'existait aucun cours en tourisme et il fallait apprendre sur le tas. J'ai donc fait une formation de secrétaire-comptable à l'école secondaire avant d'aller étudier l'anglais chez Berlitz et de prendre un cours de tarification domestique et internationale chez Air Canada.»

À 16 ans, elle fait ses débuts dans une agence de voyages. Puis, elle passe 10 ans de sa vie chez des voyagistes et 11 ans chez Québecair. Elle commence au nolisement pour devenir vice-présidente des ventes mais le remaniement de Québecair l'amène à quitter le milieu. Elle envisage alors de prendre sa retraite lorsque Royal lui offre la vice-présidence des ventes et du marketing.

Aujourd'hui, elle consacre ses semaines à son travail et ses temps libres à sa fille de 15 ans. Elle prévoit mener ce rythme de vie encore quelques années après quoi elle espère pouvoir s'organiser une préretraite. «Je suis très satisfaite et très heureuse. J'ai réussi une belle carrière que je finirais ici.»

Comme loisirs, elle s'offre la lecture, la motoneige et un peu de baignade quoiqu'elle soutienne n'être «bonne à rien dans les sports». Mme Saumier aime bien voyager. L'Europe, l'Asie et les musées l'attirent ainsi que le fait de découvrir comment vivent les autres.

Nicole Simard-Laurin
Vice-présidente / Finances et
chef des opérations financières

Les parents de Nicole Simard-Laurin voulaient léguer à leurs quatre filles le meilleur héritage possible : une formation universitaire. Née le 12 octobre 1955 à Chicoutimi, elle obtient son B.A.A. en comptabilité de l'École des hautes études commerciales de Montréal en 1976 et son titre de comptable agréé en 1979, soit après un stage de deux ans dans un grand bureau de comptables.

Tout à fait par hasard, Mme Simard-Laurin décroche son premier emploi dans l'industrie chez Nordair où elle évolue durant 6 ans avant de faire un bref séjour à l'administration du Cégep de Saint-Laurent. En 1987, elle rejoint son ancien patron chez Québecair à titre de directrice des finances.

Cinq ans plus tard, elle se joint à l'équipe de Royal comme vice-présidente, finances. L'émission publique de Royal en décembre 1993 représente sa plus belle aventure professionnelle : « Une expérience très intense qui a demandé énormément de travail mais qui fut couronnée de succès. »

Et elle termine en nous confiant que le ski, la pêche, la lecture et les voyages occupent ses loisirs et que son mari, son garçon et sa fille sont ce qu'elle a de plus précieux au monde.

# QUOI DE NEUF?

**Canadien AirCargo et American Airlines Cargo sont alliées** depuis le 1er septembre 1996. Ainsi, Canadien AirCargo agira à titre d'agent général de ventes pour American Airlines Cargo partout au Canada et American fera de même pour Canadien dans la plupart des régions des États-Unis et d'Amérique latine ainsi que dans les Caraïbes. Cette entente crée donc un réseau de transport de fret desservant plus de 420 destinations partout dans le monde.

Depuis le 1er septembre 1996 et pour trois ans, l'Administration Régionale **Kativik** a pris en charge l'**exploitation de l'aéroport de Kuujjuaq**.

L'AQTA décerne le trophée de l'honnêteté à **Pierre Desbiens d'Exact Air Inc.**!

Comme à chaque année, l'association a facturé automatiquement ses membres actifs selon le nombre d'aéronefs exploités. « Hé bien, raconte Brian Jenner, pdg, M. Desbiens s'est présenté à nos bureaux spécialement pour nous informer de l'augmentation de ce nombre et parce qu'il tenait à ce que sa facture soit corrigée.»

En effet, la flotte d'Exact Air Inc. compte maintenant un hélicoptère **Astar « Ecureuil »**, en plus des deux Cessna 152, des trois Cessna 172, du Seneca et du Navajo que l'entreprise exploitait déjà.

Le chef-pilote et un des actionnaires d'Exact Air, Guy Tremblay, est très fier de nous présenter le nouvel Astar.

Depuis ses débuts chez **Aerospatiale** en 1984, **Yves Michot** n'a cessé de monter en grade. Directeur des programmes militaires, directeur des programmes civils et militaires, directeur général adjoint, directeur général délégué, directeur de la branche hélicoptères, il a atteint en août dernier, le poste de **président du conseil d'administration**.

Une entente conclue en juillet dernier entre **Mobilité Canada et CAL Corporation** permet maintenant à **Mobilité Satellite** d'offrir un service téléphonique en vol par satellite grâce au **CALQuest™**, un téléphone satellite conçu spécialement pour des applications aéronautiques.

Outre la téléphonie, le CALQuest™ permet d'obtenir des services de télécopie et de transmission de données en vol. Les appels sont transmis directement sur le réseau Mobilité Satellite.

L'entreprise nationale, Mobilité Canada, offre des services de communication mobile d'un océan à l'autre. Quant à CAL Corporation, elle propose à sa clientèle des terminaux satellitaires, des antennes et des systèmes aux applications terrestres, aéronautiques et spatiales.

Si vous passez par l'**Allemagne** entre le **23 et le 27 avril 1997**, inscrivez une visite à l'aéroport de Friedrichshafen à votre agenda. C'est là que se tiendra l'**AÉRO 97**, l' « International Trade Exhibition for General Aviation ».

AÉRO 97 est un événement aéronautique majeur en Europe avec 50,000 visiteurs et 350 exposants. Pour les intéressés, contactez Circul'Air au (418) 871-4635. Cette année, AÉRO 97 invite particulièrement les pourvoyeurs du Québec à venir présenter leurs produits et services.

En passant de 598,000 à 683,000 passagers pour l'année 1995, l'**aéroport international Jean-Lesage** a connu une **augmentation de 14 %** de son trafic.

À vos claviers! Vous pouvez consulter le **RAC** sur **Internet** au site : **www.tc.gc.ca**


**(514) 631-9937**
**Fax: (514) 631-0139**
Alain Guillemette

**DORVAL AERO SERVICES**

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

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

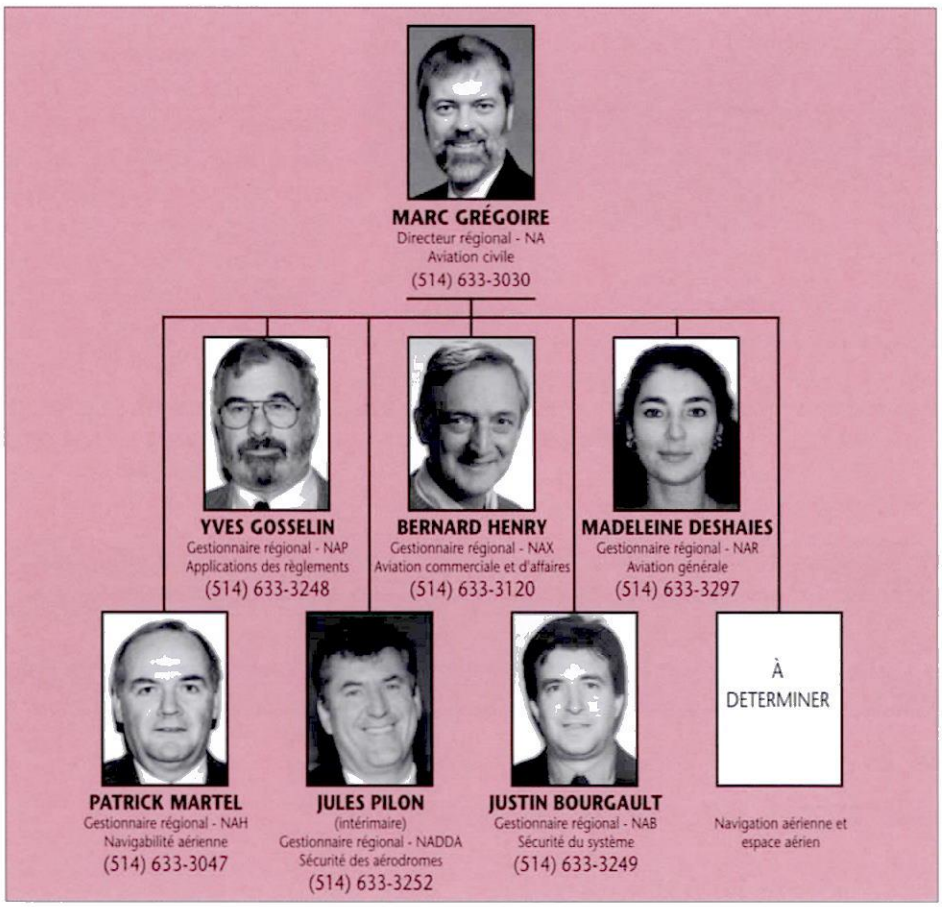
**Service 24 heures**

**10105, avenue Ryan, Dorval, Québec, Canada, H9P 1A2**

# 1996 = MOUVEMENT DE PERSONNEL À TRANSPORTS CANADA

L'organigramme de Transports Canada a subi bien des changements depuis le début de l'année 1996. Rappelons la nomination du nouveau ministre des Transports, M. David Anderson, en poste depuis le 25 janvier 1996, et l'arrivée de Mme Suzanne Tining qui occupe la fonction de directrice générale régionale depuis le 11 mars dernier.

Puis, le 6 septembre nous avons reçu la confirmation officielle de la nomination de M. Marc Grégoire au poste de directeur régional de l'Aviation civile. Dès le 15 octobre, ce dernier annonçait des changements dans son groupe aujourd'hui composé des personnes suivantes:




Nouveaux noms pour certains groupes, nouveaux gestionnaires et ça continue. L'Aviation civile se décentralise en positionnant de nouveaux inspecteurs en région dans des Centres de Transports Canada (CTC).

- À Québec, s'ajoutent à l'équipe déjà en place :
  René Boudreau et Pierre Doucet, Aviation commerciale et d'affaires
- À Sept-Iles, dans un nouveau CTC (incluant la Basse-Côte-Nord) :
  Réjean Leblanc, Aviation commerciale et d'affaires
- À St-Hubert, dans un nouveau CTC :
  À déterminer, 2 personnes d'Aviation commerciale et d'affaires et 2 personnes d'Aviation générale

Pour poursuivre ce renouvellement, Transports Canada annonce aussi que les examens écrits du ministère pourront se faire prochainement en région. Rimouski se veut la première inscrite sur la liste des villes où ce service sera offert. Val d'Or, Sept-Iles et St-Hubert devraient être les villes suivantes.

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

# QUOI DE NEUF?

Le 14 août 1996, **un Lockheed 1011** immatriculé C-FYXI se stationnait devant le hangar de **Royal\Conifair** à l'aéroport int'l Jean-Lesage.

Cet appareil ne représente pas pour autant le plus récent ajout à la flotte de cette compagnie. « C'est un magasin volant » de dire Maurice Dahan, vice-président des opérations, et il deviendra bientôt une banque de nouvelles pièces détachées qui se retrouveront en inventaire dans le magasin terrestre de Royal\Conifair.

Le **Bureau de la sécurité des transports du Canada** a maintenant un site sur Internet. Si vous désirez consulter les rapports d'enquête que ce bureau a publié depuis janvier 1995, vous n'avez qu'à taper: **http://bst-tsb.gc.ca**

Représentant autorisé de Cessna Aircraft Company pour la vente d'appareils au Canada, le **Groupe Aviation Innotech\Execaire** vient d'encourager son fournisseur. En effet, le groupe a commandé deux appareils **Cessna Citation Excel** qui devraient être livrés au cours du deuxième trimestre de l'an 2000.

**À gauche:** Ken Rowe, président et chef de la direction d'IMP Group Ltd, compagnie dont Innotech\Execaire de Montréal est une filiale. **À droite:** Russ Meyer, président-directeur général de Cessna Aircraft Company.

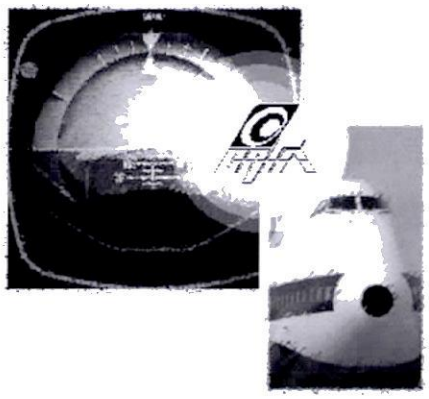
Depuis août dernier, **Jacques Tremblay** qui occupait le poste de directeur des finances chez Air Alliance est devenu **vice-président des finances et de l'administration** pour le transporteur nolisé **Air Club International**.

L'union fait la force et ainsi **Sikorsky** s'allie à six partenaires afin de pouvoir proposer aux Forces canadiennes une version recherche et sauvetage (SAR) de son hélicoptère S-70A Black Hawk.

L'équipe se compose de **CAE Aviation** d'Edmonton en Alberta qui apportera son savoir faire dans le support logistique intégré, de **Canadian Marconi** de Montréal et **Litton Systems Canada** de Toronto qui participeront au développement de l'avionique, de **General Electric Canada** qui s'occupera du support après-vente des moteurs et d'**IMP Aerospace** d'Halifax et de la Nouvelle Écosse qui réaliseront l'assemblage final et les essais en vol du nouvel hélicoptère nommé le **Maplehawk**.


**Centre québécois de formation aéronautique**
**Cégep de Chicoutimi**

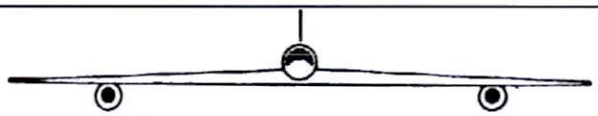
***Un soutien aux entreprises aéronautiques dans leur programme de formation.***



- Pilote vérificateur agréé
- Gestion des ressources du poste de pilotage
- Régulateur de vol en transport aérien
- Transport aérien de marchandises dangereuses
- Vol en équipage
- Procédures MNPS
- Gestion des aéroports
- etc ...

1, rue de l'Aéroport, St-Honoré (Québec) G0V 1L0 Tél. (418) 673-3421
5900, route de l'Aéroport, St-Hubert (Québec) J3Y 8Y9 Tél. (514) 462-9168 E-mail : 70147.617@compuserve.com

http://ourworld.compuserve.com/homepages/cqfa



**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**
EMAIL: thabet@sympatico.ca

VIP CENTRE DU PILOTE

• LES PLUS BAS PRIX
• EXPÉDITION LE JOUR MÊME

**1-800-361-1696**

McCARTHY THABET INC.
COURTIERS D'ASSURANCES

SPÉCIALISTES EN
ASSURANCES AVIATION

PLACE IBERVILLE IV, 2954 BOUL. LAURIER, BUREAU 790, SAINTE-FOY (QUÉBEC) G1V 4T2
TÉL.: (418) 653-3900 • FAX: (418) 653-8941

LIGNE SANS FRAIS: 1 800 889-2250

NOILCO AVIATION

**PEINTURE ET INTÉRIEUR D'AVIONS**

**MAURICE CARON** TÉL.: (514) 562-1866
FAX: (514) 562-1472

**STANDARD AERO**

LE SPÉCIALISTE DES MOTEURS

10640 Côte de Liesse
Lachine, Québec
Canada H8T 1A5
Tel: (514) 631-9650
ou (514) 943-4364
Fax: (514) 636-0270

- Allison 250 & T56/501
- Pratt & Whitney PT6A

Rob Scholefield
Gérant des ventes - Allison 250

**Pétro Air inc.**

Vente de carburant
aviation

**Jacques Bourassa**
Représentant commercial

10615 Henri-Bourassa Est
Montréal, Québec
H1C 1G7

TÉL.: (514) 881-8400
Watt: 1-800-881-8416
Fax: (514) 881-9339
Pagette: 1-514-551-8523

**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*

# QUOI DE NEUF?

La division Orenda de Hawker Siddeley Canada Inc. se nomme maintenant **Orenda Aerospace Corporation**. Ce changement fait suite à l'acquisition de cette division par Fleet Aerospace Corporation.

**Au coût de 2 M$, les Lignes aériennes Canadien Régional** ont acquis l'un des cinq **simulateurs** de vol **Fokker 28** actuellement disponibles dans le monde. Cet achat s'avère amplement justifié si on considère que Canadien Régional et Inter-Canadien devaient auparavant envoyer les 180 pilotes affectés sur leurs 18 Fokker 28 à Dinard en France pour recevoir leur entraînement.

Directement arrivé de Suède en juin dernier, ce simulateur est officiellement en service chez Canadien à Toronto depuis le 1er octobre 1996. Canadien Régional et Inter-Canadien comptent utiliser 2,000 heures d'entraînement sur ce simulateur qui a une disponibilité annuelle de 6,500 heures.

Le **sol** de l'ancien emplacement de formation des pompiers à l'**aéroport de Sept-Iles** est **contaminé**. Mais plus pour très longtemps car le ministre des Transports, David Anderson, vient d'accorder un contrat à Écosite Inc. de Québec pour la première phase de décontamination de ce site. Coût : 273 499 $.

De plus, ce ministère a retenu les services de l'entreprise Construction RIC de Sept-Iles pour effectuer le **raccordement du système d'égout domestique de ce même aéroport, au réseau municipal**. Ces travaux devraient se terminer en 1997.

Les aéronefs qui volent dans un but récréatif représentent **76 %** du nombre total d'aéronefs civils immatriculés au Canada. Voici un profil des types d'aéronefs qui faisaient partie de la flotte **d'aviation de loisir** au 30 avril 1996 :

| | |
|---|---|
| Petits avions certifiés | 14 209 |
| Ultra-légers | 3 627 |
| Avions ultra-légers de type évolué | 374 |
| Avions de construction amateur | 1 887 |
| Ballons | 433* |
| Planeurs | 595 |
| Autogires | 168 |
| Pour un total de: | 21 293 |

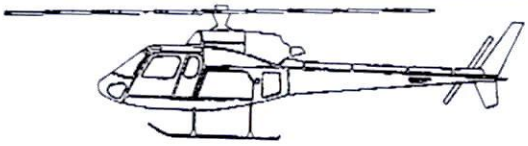
* Dont 25% récréatif et 75% commercial

Pendant quelques temps, le **Docteur William Delaney** a dû se priver de son bras droit. En effet, en août dernier, son épouse et secrétaire, Rosemary Canon-Delaney, s'est cassée ce membre après avoir fait une malencontreuse chute dans son bureau.

**Me Michel G. Bouliane** de Québec a récemment été nommé comme membre du **Tribunal de l'aviation civile**.

Cet homme porte plusieurs chapeaux dont ceux de pilote, d'avocat, de juge de la cour martiale et de lieutenant-colonel des Forces armées canadiennes de réserve.

En juin 1996, **Fairchild Aircraft** a fait l'**acquisition** de **Dornier** ce qui a eu pour résultat que cette entreprise se nomme maintenant **Fairchild Dornier**.

**Vente et location Astar**

• HÉLICOPTÈRES AS350 USAGÉS

**Produits Astar**

• SIÈGES SIMPLES ET DOUBLES À HAUT DOSSIER
• SIÈGES ARRIÈRE AVEC BAUDRIERS
• CONVERSIONS DES BATTERIES AU PLOMB
• CAPOTS DE TRANSMISSION ET PLUS...

**Service Astar**

• INSPECTIONS G
• CONVERSIONS BA & B2
• RÉPARATIONS MAJEURES DES STRUCTURES

Centre de services autorisé Eurocopter.
Visa/Mastercard acceptées. Appelez 1-800-546-2210.

GENEVA AVIATION
*«Les spécialistes Astar»*

**Tél.: (206) 353-7400 / (800) 546-2210 Fax: (206) 347-7100 / (800) 546-2220**

***Assurances aériennes***
***Les Professionnels qui parlent votre langue***

Reed Stenhouse &A Aviation

**Bureaux au Canada et dans le monde entier**

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

# QUOI DE NEUF?

**McDonnell Douglas** espère bien obtenir la certification américaine de son nouvel **hélicoptère,** le **MD600**, un monoturbine de huit places, fin novembre, début décembre 1996.

De plus, le fabricant étudie présentement le développement d'un nouveau gros-porteur nommé le **MD-XX** qui se veut une version modernisée du triréacteur MD-11. Selon sa configuration, cet appareil pourra transporter de 375 à 515 passagers. Si la réponse des transporteurs est positive à ce projet, la construction de ce nouvel avion pourrait débuter dès l'an prochain.

**Nadeau Air Service** s'est dotée d'un **nouveau hangar** de 80 pi sur 84 pi dans lequel elle effectue un service professionnel de **maintenance** sous la direction de **Claude Roux**.

Le 400e **biturbopropulseur Saab 340** produit à Linköping en Suède est la propriété d'**American Airlines** depuis le 2 septembre 1996.

La **Corporation Nav Canada** a la responsabilité du système de navigation aérienne du Canada depuis le 1er novembre 1996.

L'équipe du projet **CAATS** « Canadian Automated Air Traffic System » a pour mission de produire et de mettre en service, un système national de contrôle de la circulation aérienne modernisé et économique qui soit sûr, utilisable, adaptable et extensible.

7 centres de contrôle régional dans 8 régions d'information de vol

Une fois terminé en juillet 1998, ce système sera installé dans sept centres de contrôle régional de huit régions d'information de vol et son exploitant deviendra Nav Canada.

Les **Forces aériennes canadiennes** ont proposé à l'**OTAN** un nouveau concept d'instruction pour les futurs **pilotes de combat**. Ce programme de formation, monté conjointement par **Canadair Defence Systems du groupe Bombardier et de CAE Electronics**, se nomme NATO Flying Training in Canada.

Il inclut une formation en vol à bord du biplace à réaction British Aerospace Hawk 100 et du monoturbine Embraer EMB-312H Super Tucano, et en option, l'entraînement en vol sur multimoteur, Beech, ou sur hélicoptère, Bell.

Que peut-on lire sur le papier à lettres de **Propair Inc.**? 1946 - 1996, 50 ans d'excellence. Félicitations!

En août dernier, le ministre des Transports, David Anderson, a annoncé l'octroi d'un contrat de 349 965 $ et déclarait : « Ce projet de **remise en état de la piste et du réseau de drainage** contribuera à l'exploitation sécuritaire et efficace de l'**aéroport de Mont-Joli**. » Pendant ces travaux, la piste 06-24 sera fermée et la 15-33 demeurera ouverte.

**Ducan Fischer, président des Lignes aériennes Canadien Régional**, a décidé de prendre une retraite anticipée à compter du 31 août 1996. Ayant débuté comme agent d'escale en 1964, M. Fischer a gravi divers échelons avant d'atteindre la présidence de la compagnie en 1993.

**En 1995**, le Bureau de la sécurité des transports du Canada **(B.S.T.)**, a enregistré **391 accidents** mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (autres que des ultra-légers) soit une hausse de 3 % par rapport à 1994.

De ces 391 accidents, 316 impliquent des avions dont 161 commerciaux, 153 privés et 2 exploités par l'État. Le reste des accidents concerne 68 hélicoptères et 7 planeurs et autogires.

En outre, le B.S.T. a dénombré 44 ultra-légers et 19 aéronefs immatriculés à l'étranger qui ont eu un accident au Canada.


CARGAIR LTÉE
MAINTENANCE ★
PIÈCES ★

Cessna

Spécial Head Set
Av-Com AC-200
~~125,00 $+txs~~
114,99 $+txs

*Produits Nettoyants*
NOR STAR
*Star Kit*
*Starshine*
*Stargloss*
*Starclean*
*Starwash*

*Atelier approuvé par Transports Canada: OMA 41-92.
*Entretien complet.
*Fabrication de tuyaux pression moyenne.
*Réparation de cylindre "Top overhaul".
*Depuis 1961

Tél.: (514) 474-4573 Fax: (514) 474-1725 1-800-680-2477
3475, Ch. de L'Aéroport Mascouche Québec J7K 3C1

# L'OTITE EN VOL, UNE DOULEUR MÉMORABLE.

Une p'tite grippe ou un p'tit rhume; une sensation de congestion et sournoisement... une diminution de l'audition. Ces symptômes s'avèrent dérangeants mais tolérables s'ils se produisent sur la terre ferme. Toutefois, en plein ciel, ils peuvent dégénérer en une douleur mémorable.

Imaginez que l'oreille moyenne ressemble à une chambre remplie d'air; ouverte à un bout par un tube étroit, la trompe d'Eustache, et fermée à l'autre bout par le tympan, une membrane flexible. L'otite provient d'une inflammation située dans la trompe d'Eustache. Ce phénomène a pour effet d'emprisonner l'air qui habituellement circule librement entre l'oreille moyenne et l'extérieur. Dans ces circonstances, lorsqu'un déséquilibre entre la pression interne et la pression externe survient, celui-ci provoque une poussée sur le tympan causant une diminution de l'audition et une douleur aiguë.

Cette pression sur le tympan est moins forte lors de la montée d'un aéronef car, la plupart du temps, la lenteur du changement de pression atmosphérique permet le maintien de l'équilibre entre la pression interne et externe. Par contre, au moment de la descente de l'avion, la pression atmosphérique augmente rapidement causant un important déséquilibre de la pression sur le tympan. À l'extrême, ce déséquilibre grandissant peut provoquer un écoulement et une hémorragie voire l'éclatement du tympan.

En tout temps, on peut tenter de dégager l'oreille en dilatant la trompe d'Eustache: gomme à mâcher, action d'avaler ou bâillement. Un médecin vous suggérera peut-être l'utilisation d'un vaporisateur nasal qui aide à diminuer le gonflement de la trompe d'Eustache permettant ainsi à l'air de circuler et réduisant par le fait même, la pression dans l'oreille moyenne. Toutefois, cette dernière méthode ne peut constituer qu'un traitement temporaire car, utilisée trop fréquemment, le vaporisateur nasal peut créer une dépendance. Par ailleurs, on peut tenter d'équilibrer la pression interne avec la pression externe. Comment? Tout simplement en se pinçant le nez et en expirant avec force avec la bouche fermée. Enfin, si l'aéronef effectue une descente plus lente ou vole en pallier quelques temps, cela permettra de rééquilibrer la pression dans l'oreille moyenne et ainsi de diminuer ou d'éliminer la douleur.

Normalement, ce type d'inflammation se guérit en sept jours et sans médication particulière. Cependant, retenez que l'otite vous oblige à consulter un médecin car mal guérie ou à répétition, elle peut causer des torts irréversibles à l'oreille.

**L'OREILLE**
1. Oreille moyenne
2. Tympan
3. Trompe d'Eustache

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.

AVIAMAX INC.

GILLES FILIATREAULT
2440 de l'Aéroport
St-Mathieu de Beloeil
Québec, Canada
J3G 4S5
Téléphone: (514) 446-2570
Fax: (514) 467-1694

- AMO 321-91
- RÉPARATIONS MAJEURES
- VENTE ET ACHAT D'AVIONS
- ENTRETIEN & INSPECTION D'AVIONS PRIVÉS ET COMMERCIAUX
- DISTRIBUTEUR DU MOTEUR BONAIRE 550
- MODIFICATIONS DE TOUS GENRES

# QUOI DE NEUF?

Un homme réputé pour sa bonne humeur a rendu visite au personnel de l'AQTA en août dernier. Il s'agit de Normand Chevrier qui venait annoncer sa nomination comme directeur du marketing pour Bell Helicopter Textron. M. Chevrier remplace M. Ron Hall qui, lui, fait dorénavant partie du groupe des joyeux retraités.

**Héli-Max Ltée** vient de se départir de **Max-Aviation Inc.** et de **Pétro-Max St-Hubert Inc.** Ainsi, l'entreprise concentrera ses activités sur l'exploitation d'**hélicoptères seulement** avec 13 «machines» basées à Trois-Rivières, Maniwaki, St-Honoré, Chicoutimi et Rimouski.

L'**acheteur, Cargair** ajoute un Merlin IV et un King Air B100 à sa flotte mais annonce dans un même souffle, la **fermeture de son école de pilotage à Joliette**.

Par ailleurs, à compter de janvier 1997, Cargair **s'associera au CESPA** afin d'offrir un **cours de niveau collégial en pilotage aérien** à sa base de St-Hubert. Reconnue par le ministère de l'Éducation, cette formation permettra aux futurs étudiants d'avoir accès au programme de prêts et bourses du gouvernement.

Dorénavant, Cargair sera donc présent à St-Michel-des-Saints, Mascouche, St-Mathieu de Beloeil en plus de St-Hubert.

Le 17 août 1996, les **agents de bord** de **Royal** ont **rejeté** majoritairement une demande d'accréditation provenant du **Syndicat Canadien de la Fonction Publique**.

En septembre 1996, la piste de l'**aéroport de Rimouski** s'est fait refaire une beauté. Au coût de 71 800 $, les travaux ont permis le **colmatage de fissures et l'épandage de revêtement bitumineux** en bordure de la piste.

**L'École nationale d'aérotechnique** du Collège Édouard-Montpetit offrira prochainement des **cours d'annotation** sur type:

- **Bell 206**, du 25 novembre au 11 décembre 1996;
- **Astar 350**, du 3 au 21 février 1997.

Pour plus de renseignements, veuillez contacter Marc Ory (514) 678-3560 poste 227.

En octobre dernier, un contrat de 181 354 $ prenait fin à l'**aéroport de Baie-Comeau**. Celui-ci concernait l'**excavation des sols contaminés aux hydrocarbures** et leur transport de l'ancien emplacement de formation des pompiers vers le centre de traitement.

**Inter-Canadien et Canadien International** s'engagent socialement! Elles organisent un tournoi de golf annuel au profit du **Manoir Ronald McDonald**. La 3e édition de cette activité a réuni 165 participants au Club de golf du Mont-Tourbillon et a permis d'amasser **30,000 $**.

Voici quelques **statistiques** de Transports Canada concernant la clientèle de l'aviation civile **au Québec** à l'été **1996**:

| | |
|---|---|
| Nombre total d'aéronefs: | 4 801 |
| Nombre de licences en vigueur: (Pilote, contrôleur et mécanicien) | 12 433 |
| Nombre de certificats d'exploitation: (Compagnie et école) | 213 |


AVTECH INC.

**Au service de l'aviation générale depuis 1985**

- Entretien et réparation d'aéronefs
- Réparations structurales
- Fabrication et assemblage
- Modifications et conversions
- Spécialistes De Havilland Beaver
- Refinition intérieure
- Importation et exportation

9245, ave. Ryan • Aéroport International de Montréal • Dorval (Québec) H9P 1A2

**Tél.: (514) 633-8890** **Télécopieur: (514) 633-9807**

ON DONNE DES AILES À L'ÉCONOMIE

Pour donner de l'envol à vos ambitions, faire décoller vos affaires
ou tout simplement parachuter votre expertise, votre aéroport régional met le monde à votre portée.
Pour plus d'information, communiquez avec le directeur régional des aéroports au (514) 633-3254.

Transports Canada Région du Québec
Transport Canada Quebec Region
Canada

# QUOI DE NEUF?

**Yvon Desruisseaux** de **Tel Air Electronique Inc.** a vendu son inventaire d'articles et de pièces d'aviation à **Aéro Boutik** de Québec pour revenir à ses anciennes amours et spécialités, l'électronique et l'avionique.

Simultanément, il a fondé **Tel Air Aéro Mécanique** qui offre un service de maintenance générale d'avion sous la direction de **François Fournier**. Les deux entreprises sont maintenant **localisées** à l'aéroport int'l Jean-Lesage dans des locaux et un hangar loués de **Transport Air YQB**.

Depuis le 1er octobre 1996, **Air Canada** a un nouveau **vice-président du marketing** en la personne de **Rupert Duchesne** qui remplace Robert Milton maintenant devenu chef de l'exploitation.

M. Duchesne possède une vaste expérience du marketing international dans le domaine de l'aviation commerciale qu'il a acquise, entre autres, en tant que vice-président et chef des comptes du secteur aérien pour Mercer Les Consultants.

**Sylvain Lessard**, directeur régional des aéroports pour la région du Québec, commente ainsi les **résultats financiers** de son groupe pour l'année 1995-1996. « ... notre taux de **recouvrement des coûts** est passé de 49% en 1994-1995 à **67%** cette année, grâce à une augmentation des revenus qui ont presque atteint les 12 millions de dollars mais surtout grâce à une baisse importante des dépenses de 5,6 millions. »

**Richard Cacchione** assume les fonctions de **vice-président du marketing et de l'exploitation** pour **Aéroports de Montréal** depuis le 21 octobre dernier. Cette nomination fait suite au départ de Paul Benoît qui occupe maintenant le poste de **président et chef de la direction de l'administration aéroportuaire d'Ottawa**.

**L'aéroport de Rouyn-Noranda** a maintenant terminé sa cure de rajeunissement; restauration de la piste et décontamination des sols.

Le tout tombe bien pour la ville de Rouyn-Noranda puisqu'on doit incessamment lui céder ce site soit dès qu'elle aura obtenu le décret nécessaire du gouvernement du Québec.

**Robert MacDonald** est nommé **président de Bell Helicopter Textron**. Celui-ci a débuté chez Bell Helicopter Textron en 1984 comme directeur du service de l'équipement puis a gravi les échelons jusqu'à devenir vice-président senior des opérations et de l'équipement, poste qu'il a occupé jusqu'à sa dernière nomination en mai 1996.

**Sedgwick Aviation Canada** déménage. Dorénavant, ce bureau de courtiers d'assurances aura pignon sur rue au **2200 avenue McGill Collège**, bureau 300, à Montréal.

**Aéro Boutik** de Québec vient d'**acheter l'inventaire** d'articles et de pièces d'aviation de **Tel Air Électronique Inc.** se positionnant ainsi, de mieux en mieux sur ce marché concurrentiel.

De plus, Aéro Boutik a renouvelé pour une durée de 5 ans, son bail dans l'édifice de l'**AQTA**, au 600, 6e Avenue à l'aéroport int'l Jean-Lesage.


**HeathAir**
INTERNATIONAL (1991) INC.
*Non-destructive testing services*

**Derek Heath**
*President*

681 Lepine Ave.,
Dorval, Qué. H9P 1G3

Tel.: (514) 636-1000
Fax: (514) 636-0031

ELECT AVI LTÉE

*Avionique:*
*Vente •*
*Service •*
*Installation •*

*Auto-pilote • Encodeur • Intercom • Transpondeur*
*ADF • COM • CVR • DME • ELT • FDR • FM • GPS*
*HF • NAV • NAV/COM • RNAV*

*Elect-Avi ltée*
*706, 7e Avenue, Aéroport Jean-Lesage Ste-Foy, Québec, Canada, G2E 5W1*
*Téléphone: (418) 872-6547 & Télécopieur: (418) 872-3784*

**Révision et réparation d'hélices et plus...**

OMA 53-91

**Freins:** Réparations mineures à révisions majeures.

**Roues:** Assemblage de pneus et inspections mineures à révisions majeures.

**Qualité supérieure. Prix compétitifs.**

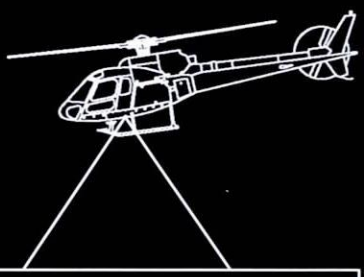
**Les meilleurs au Canada pour le service, la révision et la vente d'hélices et de toutes ses composantes.**

**Hope Aero effectue des «NDT» sur un vaste éventail de pièces d'avions et d'hélicoptères.**

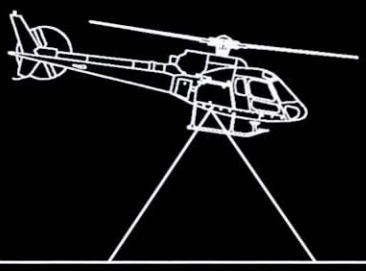
**Hope Aero Propeller & Components Inc.**

2283 Anson Drive, Mississauga, Ontario, Canada L5S 1G6.
Téléphone: (905) 677-8747 ou 1-800-268-9900. Télécopieur: (905) 677-5935.

# EUROCOPTER CANADA
# AS 350 BA–7



Repositionnement
de la place
pilote à gauche

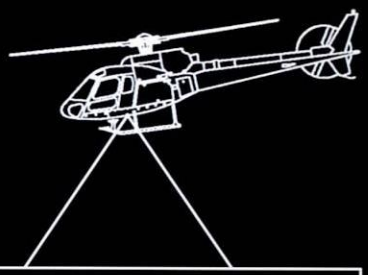


Siège passager
avant droit,
deux places

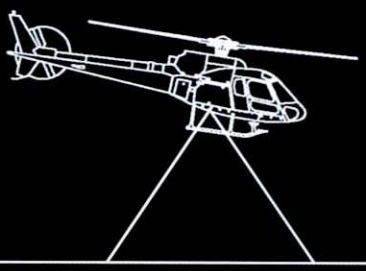
eurocopter
canada

**Appels gratuits: 1-800-267-4999**
**Fax: 1-905-871-3599**
**Fax: 1-800-991-7709 (Commande de pièces)**
**Internet: euro@eurocopter.com**
**Web: www.eurocopter.com**

# EUROCOPTER CANADA
# AS 350 B2–7



Repositionnement
de la place
pilote à gauche



Siège passager
avant droit,
deux places

eurocopter
canada


**Appels gratuits: 1-800-267-4999**
**Fax: 1-905-871-3599**
**Fax: 1-800-991-7709** (Commande de pièces)
**Internet: euro@eurocopter.com**
**Web: www.eurocopter.com**