

en l'air



**Enfin! le siège social de
l'AQTA est une réalité**

**Portrait d'un transporteur:
Air Saguenay**

Pour votre
Cessna

Maintenant à **MASCOUCHE!**

Cessna

PIECES +
MAINTENANCE

=

SERVICE GARANTI



Perfecair Inc.

C.P. 60 Aeroport de Mascouche
Mascouche, Que. Canada J7K 3C5

(514) 474-2477 . FAX (514) 474-1725



Cessna

Dépositaire officiel

BUREAUX À LOUER

SERVICES À FRAIS PARTAGÉS
SIÈGE SOCIAL DE L'AQTA, AÉROPORT DE QUÉBEC

Bureaux de superficie variant
de 110 pi² à 210 pi²

Servives à frais partagés
disponibles:

- secrétariat
- téléphoniste
- système téléphonique
- salle de conférence
- photocopie
- impression laser
- télécopie

**Pour toute information supplémentaire:
Monsieur Brian Jenner
Président et chef de direction
(418) 871-4635**

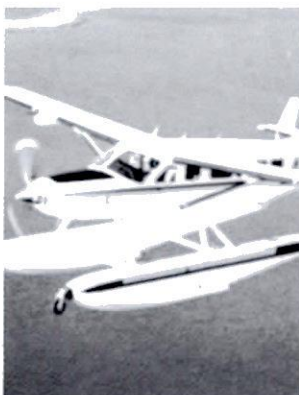
Sommaire



**Portrait d'un
transporteur:
Air Saguenay**

Billet de l'éditeur

**Air Alma et
Canadien International
s'associent**



Aussi dans ce numéro:

- **Projet d'aéroport et d'hydrobase dans Porneuf**
- **Reroupage des intervenants du domaine aéroportuaire**
- **Air Satellite et Air Alliance s'associent**
- **Essais du Caravan sur flotteur**

Circul'Air est un magazine trimestriel consacré au transport aérien au Québec
Toute reproduction est permise à la condition d'en mentionner la source
Editeur: Brian Jenner
Rédacteur en chef: Yvon Saucier
Publicité: Yvon Saucier

Secrétaire à la rédaction: Lise Gauthier
Collaboratrices:
Carmen Faucher et Lise Gagné

Édition électronique:
Asystel inc.
1645 Marie-Clarisse #4, Québec Qc
(418) 529-4398

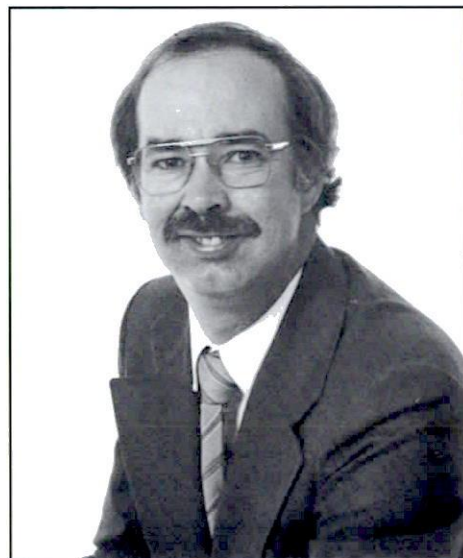
Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine Circul'Air
600, 6^e Avenue
Aéroport de Québec, Ste-Foy, Québec
G2E 5W1
Tél: (418) 871-4635 Fax: (418) 871-8189

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec - ISSN 0832-6371
Courrier de deuxième classe enregistrement no: 8025

Billet de l'éditeur

Le bureau d'Environnement Canada de St-Hubert, qui est en contact avec un grand nombre de pilotes d'expérience variée, est à même de constater une grave lacune concernant les deux aspects de la question en titre. Un étonnant pourcentage de pilotes ne connaissent pas bien la théorie des systèmes météorologiques et, par conséquent, ne savent pas quelles conditions prévaudront dans la région qu'ils envisagent de survoler. Le fait de vivre quotidiennement avec les pilotes a d'abord démontré à l'équipe de St-Hubert que le cours de météorologie actuel est tout simplement inadéquat. De plus, l'information codée selon un système révolu qui date des balbutiements de l'ère de la transmission des données rend les prévisions visibles à une élite de spécialistes dont les pilotes sont censés faire partie. Cependant, il n'en est rien. La plupart des pilotes admettront qu'il ne suffit pas de savoir décoder une prévision régionale (FA) pour s'en faire une image claire. C'est ce qui a motivé, il y a deux ans, une équipe de travail formée des employés d'Environnement Canada des bureaux de St-Hubert, Mirabel et Dorval à mettre au point un nouveau volume de météorologie «Métavi» et de mettre sur pied un cours avancé de 24 heures qui s'adresse aux pilotes déjà brevetés. Le cours porte notamment sur le montage d'une carte de surface à partir d'une FA traditionnelle de sorte que le candidat apprend à interpréter la prévision exactement comme le fait le météorologiste.

L'initiative des gens d'Environnement Canada répondait à un besoin tel que l'expérience fut répétée à St-Hubert, Val d'Or, Québec, Dorval et Mirabel. Plus de 400 pilotes expérimentés ont déjà suivi le cours avec enthousiasme. Au plus fort de la demande, faute de ressources humaines, les candidats ont dû subir des inconviénients d'une liste d'attente pour s'y inscrire. Plus concluant encore, une épreuve maison, rédigée par l'équipe de travail, permettant de mesurer le niveau de compréhension d'un pilote confronté à une situation météorologique révèle un taux de réussite de 90% des candidats habilités à reconstituer l'image d'une FA, alors que seulement 46% des pilotes utilisant le système classique se sont tirés d'affaire. Que fait Transports Canada face à cette triste réalité? Heureusement, M. Marc Grégoire, du



par
M. Yvon Saucier

Les pilotes connaissent-ils leur météo?

ministère, a lui-même suivi le cours d'une façon des plus intéressées et il a convaincu une trentaine de ses collègues d'y assister. Résultat: cette sensibilisation emmène Transports Canada à subventionner l'édition des versions anglaises et françaises du volume Métavi, un volume moderne et pédagogique de 293 pages qui sera disséminé à travers le Canada dès l'automne 1990. Bravo Mesdames, Messieurs les fonctionnaires! Mais est-ce tout? Si votre action s'arrête là, elle équivaut à injecter une pommade sans vraiment guérir la maladie. Il y a beaucoup plus à faire.

Puisque la plupart des instructeurs actuels n'ont rien d'autre à offrir que le cours de météo traditionnel (et on ne peut pas le leur reprocher), Transports Canada devrait pren-

dre tous les moyens pour faire en sorte qu'un cours de météorologie valable soit placé sur le chemin de progression des pilotes. Un tel cours n'a sans doute pas sa place dans une formation initiale mais tout pilote d'expérience devrait cependant être amené à compléter ses connaissances sur le sujet.

Parallèlement, les systèmes de présentation des données météorologiques doivent être repensés entièrement. Les investissements informatiques actuels pour véhiculer l'information sont énormes; pourtant, les stations d'information de vol (FSS) ne reçoivent de ce système si coûteux qu'un alignement de caractères abrégés qui semble tenir d'un code secret de la dernière guerre mondiale. En effet, en entrant dans la plupart des FSS, on effectue un retour en arrière de quarante ans lorsqu'on entend le clapotis mécanique des téléscripteurs de Transports Canada. Aucune carte visuelle n'y est disponible. Alors, bon nombre de pilotes ne daignent même pas baisser les yeux sur ce pseudo-code et comptent plutôt sur le spécialiste en information de vol pour interpréter les données. Celui-ci, de toute façon, en fait simplement la lecture car c'est tout ce qu'il sait faire. Encore là, il n'est pas à blâmer: c'est son mandat. Ai-je besoin d'épiloguer davantage sur l'importance de corriger la situation?

Les FSS devraient donc posséder les terminaux nécessaires pour présenter une information graphique récente d'au plus 6 heures et les spécialistes devraient pouvoir interpréter les données pour assister les pilotes qui sont limités à utiliser le téléphone. Nous ne sommes cependant pas très loin d'une époque où l'intervention du spécialiste en information de vol sera souvent évitée. La télétranscription d'une image graphique par une simple ligne téléphonique grâce à des systèmes comme «Tabs» ou «Alex» permet déjà à un pilote de capter et d'imprimer ses propres rapports. Que se passera-t-il s'il ne sait pas les interpréter?

Il y a, bien sûr, beaucoup de travail à réaliser. On n'a qu'à penser au problème de standardisation universelle des rapports graphiques. Bien des fonctionnaires croient en la pertinence d'une modification en profondeur des systèmes d'information météorologiques mais ils se heurtent à la lourdeur de leur propre machine.

«Air Alma inc.» par l'entremise de «Air Québec Métro» devient partenaire de «Canadien International»

Le 11 mai 1990, à l'aéroport de Bagotville, Monsieur Jacques Simard, directeur général de la nouvelle compagnie «Air Québec Métro», était fier d'annoncer l'association de «Air Alma» avec «Canadien International». Après plus de 30 ans d'existence, Air Alma se donne un nouvel outil pour mieux desservir la population du Saguenay - Lac St-Jean en opérant Air Québec Métro dont elle est propriétaire à 100%. Dans son allocution qu'il adresse devant les nombreux médias venus saisir la nouvelle, Monsieur Simard ne tarde pas à souligner «le travail inlassable du président-fondateur, Monsieur Roland Simard sans qui, affirme-t-il, nous ne serions pas là aujourd'hui». Notre association avec les lignes aériennes Canadien International sera profitable non seulement pour les deux parties mais aussi pour toute la région puisque la base des opérations sera fixée dans notre milieu. Cela fera passer notre personnel de 37 à 60 employés permanents et amènera des retombées directes de plus de quatre millions de dollars dont une masse salariale de deux millions.



M. Paul A. Pelletier, représentant de Canadien International, s'entretient avec M. Roland Simard, président d'Air Alma et M. Jacques Simard, directeur général d'Air Alma

Lorsque toutes les phases de développement seront complétées, nous prévoyons offrir 120 emplois permanents.» Enthousiaste mais prudent face à la compétition très féroce, Monsieur Simard sollicite l'appui inconditionnel du milieu qu'il est confiant d'ob-

tenir, car la population a toujours appuyé et encouragé les entreprises régionales soucieuses d'efficacité et de respect envers leur clientèle.

Suite à la page 8



25 ans déjà

Bel Air Laurentien Aviation Inc., vous dit merci
Sachant que vous méritez ce qu'il y a de mieux,
Bel Air agrandit sa gamme de services

TOUT SOUS LE MÊME TOIT

- Ressuage et magnétoscopie approuvés par Ottawa
- Dépositaire Cessna pour mono et multi-moteurs
 - Entretien périodique
- Réparations majeures sur structures
- Atelier moteur des plus modernes au Canada
- Système d'échange d'accessoires et de moteurs
- 300 cylindres en inventaire (Continental•Lycoming•Pratt)
- Hydrobase et 2 piste de 2500' asphaltées pour vous accueillir
 - Stationnement gratuit à l'année

Pour tous renseignements, veuillez nous contacter:
M. Alfred St-Onge, président

Maintenance (mécanique):
M. Augustin Trépanier (Classe A et B)
Fuselage: M. Guy Robert (Classe A et B)

Moteur: M. Yves Mongrain (Classe D)
Pièces Cessna: M. Richard Lane
Pièces Moteur: M. Jacques Noël

Tel : sans frais 1-800-567-7667

Fax.: (Pièces Cessna) (819) 538-3146 Fax.: (Pièces Moteur) (819) 538-7384

par Yvon Saucier

Lundi le 7 mai 1990 en fin de journée, tout le personnel de l'Association québécoise des transporteurs aériens cessa momentanément de déballer filières, paperasse et crayons pour sabler le champagne. Un mousseux d'une fraîcheur imbattable, vous dira Madame Lyne Jenner (elle l'avait oublié dans le congélateur), marque le début d'une image nouvelle de l'Association. L'AQTA dresse fièrement pignon sur rue en plein centre de l'aéroport de Québec.

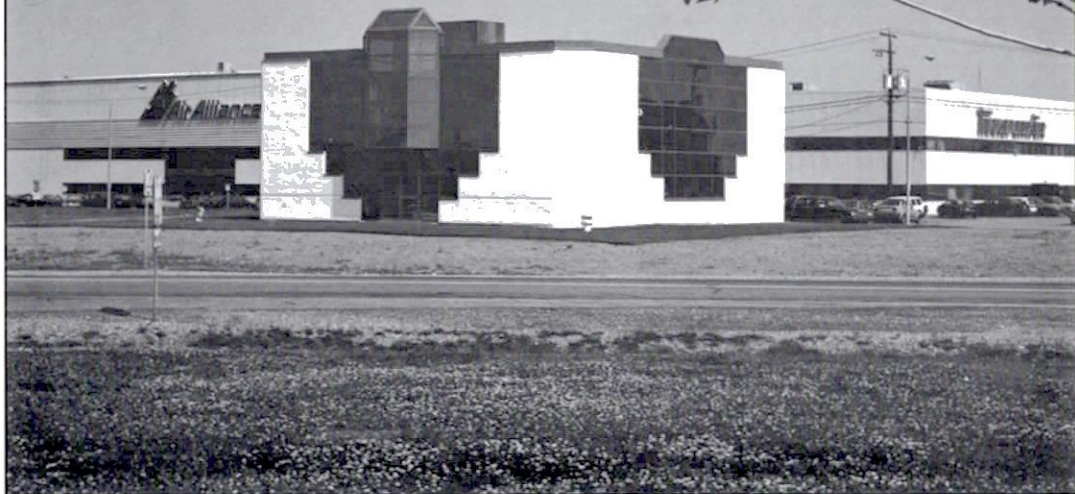
Plusieurs détails manquaient au moment de l'occupation tant attendue: tapis, éclairage, et même l'absence de téléphone pour une courte période. Donc, si vous avez tenté de contacter sans succès votre Association aux environs des 8 et 9 mai, ne vous en faites pas: maintenant l'AQTA est plus présente que jamais, prête à vous servir.

C'est à la suite d'une entente avec l'entrepreneur que le personnel de l'AQTA a pu occuper l'étage alors que les travaux n'étaient pas terminés. Au moment de mettre sous presse, tout est maintenant complété et la construction, qui se révèle des plus confortables, vous accueille portes toutes grandes ouvertes.

En arrivant au 600 de la 6^e avenue à l'aéroport de Québec, vous remarquerez l'édifice aux lignes sobres qui se dresse comme un drapeau sur un terrain admirablement situé. L'emplacement offre une visibilité unique de l'Association à tous les gens qui circulent à l'aéroport.

À l'étage supérieure, entièrement occupé par l'AQTA, on retrouve un hall d'accueil où règne la lumière du jour canalisée par une tourelle vitrée qui offre une vue splendide sur les principales rampes d'accès et voies de circulation. L'édifice carré de 52 pieds de façade abrite de spacieux bureaux fermés qui favorisent la productivité, à la condition cependant de résister à la tentation d'observer trop souvent le panorama aéroportuaire. L'aménagement de l'espace utile prévoit une luxueuse salle de

Enfin! le siège social de l'AQTA est une réalité



Le nouveau siège social de l'AQTA à l'aéroport de Québec

conférence ainsi qu'un grand bureau réservé aux membres de l'Association. L'étage inférieur, à louer dans un premier temps, facilitera l'expansion future des services aux membres.

Voilà, chers membres, votre «chez-vous». N'hésitez pas à l'utiliser. Le café y sera toujours chaud et toutes les facilités souhaitées y sont disponibles: climatisation complète, réseau informatique, photocopies, télécopieur etc.

Au-delà de ces accessoires, votre siège social sera désormais un outil de représentation à la hauteur de votre Association. En effet, quiconque devra désormais traiter avec l'AQTA n'y verra plus une quelconque raison sociale subtile perchée «je ne sais où», mais une solide organisation bien concrète ayant le vent dans les voiles. Ainsi, par l'image qu'il reflète, le siège social contribuera à supporter votre action de quelque nature qu'elle soit.

Vous pouvez aussi être fiers de votre président, M. Brian Jenner, car, compte tenu des disponibilités financières, il veillait chaque jour depuis près d'un an à vous

obtenir un siège social de qualité supérieure.

L'inauguration officielle du siège social de l'AQTA aura lieu le 3 décembre 1990.

Cartes Mastercard: taux préférentiel pour les membres de l'AQTA

Les membres de l'Association québécoise des transporteurs aériens pourront désormais bénéficier d'un taux préférentiel encore plus intéressant sur les frais d'escompte de la carte de crédit Mastercard.

Le président et chef de la direction, M. Brian Jenner, a négocié auprès de la **Banque nationale du Canada** un taux préférentiel pour les membres de l'AQTA qui acceptent Mastercard en paiement de leurs services.

Le taux de base sera de **1,55 %** avec la possibilité de jouir d'un taux de **1,30 %** lorsque les transactions seront effectuées à l'aide du terminal «Accès direct».

Les membres de l'Association désirant se prévaloir de ce taux réduit pourront communiquer avec monsieur Jacques Pepin, représentant des ventes pour Mastercard à la Banque nationale du Canada à (514) 394-8862 ou 1-800-363-4356.

Nouveau membre de l'AQTA

AéroTaxi 132 802 Canada Ltée, école de pilotage située à St-Hubert et représentée par son président M. Claude Michaud, est devenue membre actif de l'AQTA. L'entreprise opère 15 mono-moteurs et 7 bi-moteurs.

Nouvelle école de pilotage d'hélicoptère à Beloeil



M. Simon Melrose, instructeur pour «Québec hélicoptères» à l'oeuvre avec son élève

C'est à l'aéroport de St-Mathieu-de-Beloeil que s'est installée ce printemps une nouvelle école de pilotage d'hélicoptère: «Québec hélicoptères inc.». Situé à seulement 25 kilomètres du centre-ville de Montréal, l'emplacement du hangar de la compagnie Québec hélicoptères est

rapidement accessible du fait qu'il côtoie la grande autoroute 20 Montréal-Québec. L'aéroport est bien visible à cause des toits oranges des dizaines de hangars modernes érigés en bordure de la piste d'atterrissage.

L'école forme déjà cinq pilotes, dont quatre étudiants venus de France, chacun prenant un stage

qui, dans six mois, le mènera à l'obtention de la licence professionnelle, un brevet qui lui permettra d'être embauché comme pilote pour une entreprise commerciale. Par ailleurs, un brevet de pilotage pour fins privées peut être obtenu dans un plus court laps de temps, soit environ trois mois, selon l'expérience antérieure de l'étudiant.

Le type d'hélicoptère utilisé est le Schweizer 300 à trois places motorisé par un moteur Lycoming de 180 chevaux. «Connu partout au monde, le Hughes 300 (son ancien nom) s'avère être l'appareil idéal pour apprendre à piloter», de dire Luc Alarie, le jeune PDG de Québec hélicoptères. «Son excellente visibilité, la puissance de son moteur et sa robustesse l'ont consacré l'hélicoptère préféré des instructeurs.»

M. Simon Melrose, qui dirige l'aspect instruction, possède une expérience de pilotage d'hélicoptères depuis 20 ans.

L'entretien de l'appareil est la tâche de Paul Lavigne comptant plus de trente ans d'expérience.

Les étudiants étrangers sont particulièrement bien accueillis au Canada. En effet, Québec hélicoptères met à leur disposition un charmant bungalow situé sur les rives du Richelieu. Propice à l'étude intensive et aux sports de plein air, sa proximité à la grande région de Montréal réunit le meilleur de deux mondes. Une automobile est fournie au groupe de stagiaires. M. Alarie insiste pour accueillir chaque étudiant étranger à l'aéroport dès son arrivée et voit à faciliter son adaptation à la vie d'ici.

Québec hélicoptères est membre de l'Association québécoise des transporteurs aériens. En plus de son permis d'école, la compagnie détient un permis de Transports Canada l'autorisant à utiliser l'hélicoptère entre autres pour la patrouille aérienne, le transport de passagers et la photographie aérienne.

AERO-RECIP (CANADA) LTD

545 Ferry Road

Winnipeg, Manitoba, Canada, R3H 0T5

RECONDITIONNEMENT DE MOTEUR ET ECHANGE

CONTINENTAL

0-200A (Starter clutch)	8,975.00
0-470K, L,R,S,U	10,875.00
IO-520D, F,C	13,200.00
IO-520D,F avec cyl. neuf	17,200.00
TSIO-520E.	14,900.00
TSIO-520VB.	14,900.00

LYCOMING

0-235L2C	9,000.00
0-320E2D	8,750.00
0-320E3D	8,750.00
0-320H2AD	9,000.00
0-540E4C5.	13,250.00
IO-540C4B5.	13,900.00
TIO-540A1A, A1B	23,700.00
A2A, A2B	24,650.00
TIO/LTIO540J2BD	24,650.00

PRATT & WHITNEY

R985 (carburateur manuel)	\$14,200.00
(carburateur automatique)	\$15,100.00
R1340S3H1 ou S1H1	\$15,800.00
R1340S1H1G ou S3H1G	
(révision)	\$17,910.00
R1830-92	\$37,900.00

Disponibles immédiatement en inventaire

Tous nos moteurs Pratt & Whitney sont complets, incluant:

- * Magnets de marque Bosch ou Bendix
- * Carburateur
- * Faisceau d'allumage

* Remise à neuf avec pièces Pratt & Whitney authentiques

* A la révision, tous les coussinets inutilisables sont remplacés par des neufs

* Garantie de 150 heures

POUR TOUT RENSEIGNEMENT,
APPELEZ VOTRE REPRESENTANT
LOCAL

POUR L'EST DU CANADA, APPELEZ:

MANN AÉRO LTÉE
542 Ave. Meloche,
Dorval Québec, H9P 2T2
(514) 633-0750
Fax: (514)633-0977

Transport routier, sens unique,
payé par A.R.C.L. sur tous les
moteurs Continental et
Lycoming

Nous offrons CERMICROME
en option pour tous les modèles de
moteur: 50.00\$ add. par cylindre



Le Brasilia 120 de «Air Québec Métro»

Pour sa part, c'est avec un large sourire que Monsieur Paul Pelletier, vice-président, Québec et Provinces Atlantiques des lignes aériennes de Canadien International, renchérisait l'annonce de Monsieur Simard. L'entente commerciale non seulement consolidera la présence de Canadien International au Québec, mais fournira aux consommateurs québécois des liaisons directes vers plus de 153 destinations réparties sur cinq continents. Les passagers d'Air Québec Métro pourront en outre profiter d'une foule d'avantages comme le programme pour grands voyageurs «Canadien Plus» et les tarifs communs. Air Québec Métro offrira donc sous le code CP des liaisons aériennes entre Montréal, Québec, Alma, Roberval et Bagotville. Pour ce faire, la société aérienne exploitera deux turbo-propulseurs de quinze places Bandeirante 110 d'Embraer et, en vertu d'un contrat de location, un nouvel appareil Brasilia 120 d'Embraer pouvant accueillir 30 passagers. Les deux moteurs «Pratt & Whitney» de 1800 chevaux chacun du Brasilia sont munis d'hélices quatre palmes à rotation lente pour réduire le bruit autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la cabine. La vitesse de croisière maximum est de 362 milles à l'heure et l'altitude-pression de la cabine, de 8000 pieds

quand l'appareil se trouve à 32,750 pieds mer. Les passagers sont servis par un équipage de trois personnes (deux pilotes et un agent de bord) et peuvent profiter de sièges inclinables placés en rangées de trois (deux d'un côté et un de l'autre), de larges espaces de rangement pour bagages à main, d'une cuisine et d'une salle d'eau.

Rappelons en terminant qu'Air Alma inc. a été fondée par Monsieur Roland Simard le 23 décembre 1959. Les actionnaires majoritaires, membres du bureau de direction, possèdent 61% des actions de l'entreprise. Les actions restantes, soit 39%, sont répartie entre 46 autres actionnaires minoritaires, ce qui démontre sans l'ombre d'un doute la participation active des gens d'ici dans une entreprise au service de sa population.

Pour sa part, Canadien International a vu le jour le 24 mars 1987 et est née de la fusion d'«Eastern Provincial Airways», de «Nordair», des «Lignes Aériennes Canadien Pacifique» et de «Pacific Western Airlines». En 1989, Canadien International engageait 17 000 employés, transportait 9,45 millions de passagers et 115 millions de kilos de fret et de courrier.

15^e congrès annuel de l'AQTA 3, 4 et 5 décembre 1990

Le 15^e congrès annuel de l'Association québécoise des transporteurs aériens se tiendra les 3, 4 et 5 décembre 1990 à l'hotel Loews Le Concorde à Québec

Afin de planifier dès maintenant votre participation à cet événement d'importance majeure, l'AQTA vous invite à inscrire ces dates à votre agenda.



Bureau Chef

212, 2^e Avenue
Aéroport QUÉBEC
Ste-Foy, P.Q.
G2E 5W1
Tel.: (418) 872-3717
Fax.: (418) 872-9498

AÉROPORT DE QUÉBEC

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

AÉROPORT DE MONT-JOLI

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

AÉROPORT DE SEPT-ILES

Services	(418)962-3143
----------	---------------

AÉROPORT DE WABUSH

Service	(709)282-5525
---------	---------------

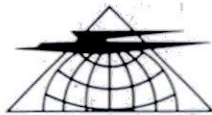
AÉROPORT DE BAGOTVILLE

Service	(418)693-7116
---------	---------------

Vendeurs
Produits
Aviation



Aero-Novation INC



«Spécialiste de la rénovation»

Remise à neuf - Inspection - Modification -
Réparations - Finition intérieure et extérieure
Fabrication de composantes structurales

Réparations - Reconditionnement
Composantes hydrauliques
Trains d'atterrissage

Atelier approuvé par Transport Canada pour les avions de 12.500
ou moins et DC-3, Canadair CL-215, Convair, 340, 440, 540, 580
et 640, Fairchild F-27, F-227, Fokker F-27, HS-748.

«Le prestige de notre clientèle est le reflet de notre qualité de service.»



Hangar #4
Aéroport Municipal
St-Jean-sur-Richelieu, Québec
Canada J3B 7B5

Tél.: (514) 347-4215
Mtl: (514) 861-1998
Fax: (514) 347-5698

**UNE NOUVELLE ADRESSE ET UN HANGAR
PLUS VASTE
POUR MIEUX VOUS SERVIR**

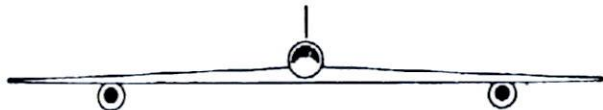
**Nos spécialités:
Peinture d'aéronef
Voilure fixe
Voilure Tournante**



PAINTAIR AVIATION

2325 Chemin de l'aéroport,
St-Mathieu-de-Beloeil, Qc
J3G 4S5

Tél.: (514) 467-1406
Fax.: (514) 464-5362



**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

Appelez-nous et demandez: Aéroport de Québec
Raymond ou Diane Ste-Foy, Qué. G2E 5W1
(418) 871-0047 Fax: (418) 871-6937



En pleine ascension

**PÉTRO-T
Aviation**

(819) 474-2626
1-800-567-0960

SERVICE ET LIVRAISON

Arrête d'arrêter

**PETRO
T**

Aviation

Portrait d'un transporteur: Air Saguenay

par Yvon Saucier

Le chef, comme on se plaît à le nommer sur place, révèle dès le premier contact deux qualités: il est serviable et fonceur. Le dosage équilibré de ces traits de caractère dominants permet à M. Jean-Claude Tremblay de créer l'une de nos plus importantes compagnies aériennes désignées pour le transport de brousse au Québec.

L'entreprise embauche aujourd'hui au plus fort de la saison environ trois cents employés. Une flotte de cinq Otter, sept Beaver et deux Cessna sillonne le Nouveau-Québec d'une façon parfaitement organisée. Les infrastructures de la compagnie comptent un vaste atelier de mécanique et un restaurant à la base principale sise sur les rives du magnifique lac Sébastien, tout près de St-Honoré. Au nord, le «Guesthouse», ancien domaine du Premier ministre Duplessis, abrite les employés et permet de recevoir les clients à la base de Schefferville. Les commodités nécessaires complètent les installations à «Chute-des-Passes» au nord-ouest et à Fermont au nord-est de la base principale.

Un peu d'histoire

De 1960 à 1965, Jean-Claude Tremblay est guide pour le transporteur-pourvoyeur Peter Chuck. Ce dernier possède plusieurs clubs de chasse et pêche sur la Kaniapiskau et fait la connaissance de Léo Quenneville. La petite compagnie de brousse qui devait devenir Air Saguenay change de main plusieurs fois et Léo Quenneville, qui, soit dit en passant, fut le deuxième président de l'AQTA, en prend possession et la fusionne avec Gagnon Air Services.

Parallèlement, il se produit un morcellement des pourvoires Homamo, L'Aventure, Clauparo, Lac Rond et Lac Pierre. Les propriétaires rassemblent leurs possessions sous une même entité légale, le «Club épinette rouge et homamon», pourvoire qui jouera un rôle important dans le développement de Air Saguenay.

Entre-temps, Jean-Claude Tremblay devient actionnaire principal du Club épinette rouge et homamon. Son caractère déteindra rapidement sur la pourvoire qui verra son territoire s'agrandir au nord et sa clientèle prendre des proportions plus qu'enviables. Cette impétueuse poussée de la pourvoirie vient stimuler vivement Air Saguenay qui doit acquérir de nouveaux appareils. C'est alors que Jean-Claude Tremblay, se voit offrir Air Saguenay. Au début, ce dernier ne se montre pas très intéressé jusqu'au jour où Clermont Maltais, chef-pilote de la compagnie, rencontre Jean-Claude. Ce contact marque le début d'une fructueuse aventure. Le 13 avril 1980, Jean-Claude Tremblay et Clermont Maltais unissent leurs potentiels et mettent l'entreprise en branle. Après deux ans d'efforts récompensés, les deux hommes d'affaires prennent possession de «Air Natashquan» et développent un marché intéressant. Clermont Maltais poursuit ses efforts du côté d'Air

Natashquan. A partir de ce moment, Jean-Claude sera l'unique propriétaire d'Air Saguenay qui connaîtra une expansion significative.

Du sud au nord, comme une vague

Le créneau de base d'Air Saguenay, à savoir lac Sébastien au sud, Chute-des-Passes au nord-ouest, Fermont et Schefferville au nord-est, permet à l'entreprise de bénéficier d'une saison d'activités relativement longue (6 mois). De plus, elle est caractérisée par un déplacement progressif des activités tout au cours de l'été. Répartiteurs, pilotes, cuisiniers se déplacent donc du sud au nord, c'est-à-dire là où la saison commande les activités. Ainsi, l'utilisation des ressources de Air Saguenay est optimale et régulière.

Après un investissement de deux millions de dollars dans les camps de chasse et de pêche, le tandem Air Saguenay et Club de l'épinette rouge et homamon constitue au fond une seule entité économique. De la même façon, il est toujours possible d'innover dans le transport aérien. C'est pour Air Saguenay que la compagnie «Hertec» a installé deux moteurs polonais, des PZL de mille forces sur deux Otter de la compagnie. Ces moteurs neufs, très rapides et performants, de la toute dernière technologie, coûtent 8 fois moins cher d'entretien que le traditionnel 600 forces.

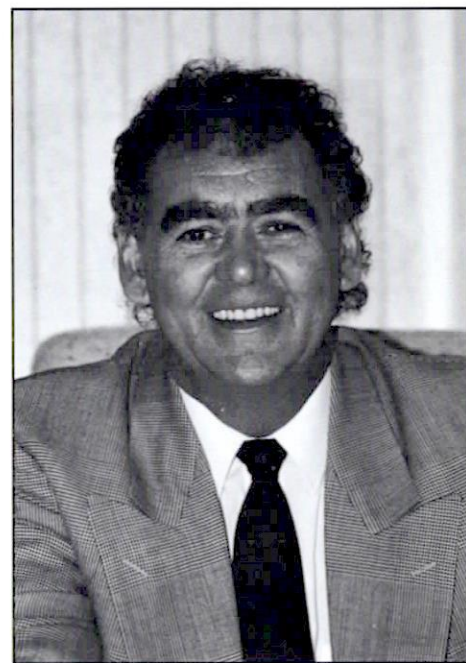
«De nombreux autres aspects peuvent améliorer les appareils: nouvelles hélices, nouveaux radios, flotteurs», poursuit Jean-Claude. «Air Saguenay profite de tout ce qui est nouveau sur le marché de façon à maintenir les appareils à la fine pointe de la technologie. L'hiver est mis à profit pour y arriver. Une chose demeure cependant: peu importent les améliorations qu'on y apporte, le nom des appareils, lui, demeure le même. Les meilleurs avions de brousse sont le Otter et le Beaver de «de Havilland» et cela ne changera pas de sitôt. De construction robuste et fiable, ces appareils sont dessinés et fabriqués pour travailler dans la brousse. Lorsqu'on améliore l'appareil, il faut respecter son ensemble et aussi uniformiser la flotte en entier.»

Un traitement de faveur pour les employés

«La qualité du personnel chez Air Saguenay est d'un standard très élevé», affirme Jean-Claude. Les capitaines, copilotes, et répartiteurs sont identifiés à Air Saguenay par leur habillement et doivent démontrer un professionnalisme à la hauteur de la compagnie qu'ils servent. Propreté, entregent, patience et bonne humeur sont de mise. «Il faut que les lacets soient serrés dans les bottines pour que ça ne «barre» pas les pédales», ajoute-t-il à la blague.

D'autre part, il faut que les employés soient heureux de travailler ici, cela signifie qu'ils aient accès à tous les services nécessaires: salle des pilotes, restaurants, salle de repos, atelier bien équipé et réserve de pièces

suffisante pour les mécaniciens de façon à assurer un bon roulement des activités et ce n'est pas tout, il faut entendre Jean-Claude parler de rémunération de ses employés. En 1980, un pilote de brousse gagnait environ 250 dollars par semaine raconte-t-il. Toutefois, il regardait ces gars évoluer comme des professionnels. Ils avaient fréquenté l'école, le cégep et certains l'université, ils effectuaient un travail spécialisé qui nécessitait des qualités exceptionnelles. C'est ainsi que, lors de sa première conférence en tant que nouveau président d'Air Saguenay, il lance à ses employés: «...Vous êtes des professionnels qui gagnez un salaire de pauvre. Je ne peux pas comprendre que



Le chef, M. Jean-Claude Tremblay

vous détenez des certificats d'études, licences de pilotes, compétences uniques et gagnez un si maigre salaire. Ça me déçoit. Messieurs, si vous voulez embarquer comme il faut dans l'entreprise, et consentez à donner le meilleur de vous-même, je vous promets dans quelques années des conditions de travail à la hauteur de vos qualifications.» Pour prononcer des paroles semblables et espérer gagner la confiance des gens, il ne fallait pas être n'importe qui. Jean-Claude affirme qu'il pouvait se permettre de verbaliser si tôt ce qu'il pensait intérieurement parce qu'il les connaissait tous comme s'ils faisaient partie de sa propre famille. Cependant, la vraie raison qui fait que ses paroles ont franchi le seuil de crédibilité, c'est que les pilotes, eux, le connaissaient aussi. Ils savaient que Jean-Claude Tremblay pouvait donner ce qu'il promettait. Aujourd'hui, un pilote de brousse chez Air Saguenay reçoit un salaire de professionnel. Jean-Claude affirme: «On a réussi chez Air Saguenay à

offrir à nos pilotes des conditions de travail, des salaires, des possibilités d'avancement, de la reconnaissance de services rendus. Cela a été inventé chez nous. Résultat: nos pilotes sont heureux de travailler pour Air Saguenay et ils y restent.

De plus, pour assurer la relève, nous sommes en train de mettre sur pied un programme de formation de pilote de brousse. Il s'agit de rémunérer les jeunes pilotes commerciaux et de les placer comme copilote sur Otter afin de leur inculquer un comportement de pilote de brousse sur flotteurs. Hé oui, Air Saguenay remet le «ti-pit» en place. Un programme complet est tracé dans ce but chez Air Saguenay qui offrira une bourse d'études de 10 000 dollars et une garantie de travail au meilleur finissant du cours de pilotage de brousse du cégep de Chicoutimi. En raison de la qualité des appareils et de la qualité de vie du travail de pilote, de nombreux candidats doués viennent chez nous de sorte que, malgré la pénurie actuelle de main-d'oeuvre qualifiée, Air Saguenay n'a pas de problème de recrutement.»

Sécurité d'abord

Air Saguenay emploie un directeur d'entretien, Mario Savard, un directeur des opérations, Michel Quenneville, un directeur du nolisément, Jean Tremblay, un chef-pilote, Julien Coulombe qui se déplace là où est le vif de l'action et un chef-pilote adjoint à chacune des bases secondaires. «Une autorisation pour chaque vol est émise par le chef-pilote. Lorsqu'un pilote vole, tous les autres volent aussi. Il n'y a pas de héros ici. Les normes de Transports Canada doivent être respectées et nous nous sommes donnés les outils pour les appliquer. Aujourd'hui, tout est placé en «container» et pesé systématiquement. Il n'est pas question de dépasser le poids maximum autorisé au décollage».

Le chef s'implique à fond: premier arrivé, dernier parti

Une semaine après l'ouverture du Lac Sébastien, Jean-Claude se déplace pour préparer celle de Chute-des-Passes. Il voit à ce qu'il y a à faire et dirige les équipes de travail. Au début de juin, il se déplace à Fermont pour y préparer les camps et mettre l'opération en branle. Le même scénario se répète à Schefferville. Jean-Claude voit lui-même à ce que tout soit prêt bien avant l'arrivée des clients. Il faut que tout soit fonctionnel et surtout très propre. Durant la saison, Jean-Claude demeure principalement à Schefferville où il reçoit ses clients qu'il considère comme son gagne-pain. Ils sont tous bien traités et il voit personnellement à leur bien-être. Au cours de l'été, il procède à des ajustements opérationnels toujours nécessaires pour tenir compte des particularités saisonnières causées, par exemple, par la mobilité du gibier.

Puis, l'automne arrive rapidement. Jean-Claude quitte les bases l'une après l'autre. Il est le dernier à partir pour vérifier que tout est bien fermé. La saison se termine toujours un peu plus tard pour lui, car assisté de son directeur d'exploitation, il planifie le calendrier d'entretien hivernal qui doit se terminer le 21 mai.



La base du Lac Sébastien

Jean-Claude songe sérieusement à intégrer l'opération IFR au sein d'Air Saguenay de façon à relier les principales destinations (Lac Sébastien, Fermont, Schefferville). Son fils, Jean Tremblay, lui, s'implique de plus en plus dans l'entreprise de son père travaille actuellement à la planification des vols. L'acquisition prochaine d'un Islander fournira à la clientèle d'Air Saguenay une plus grande flexibilité. La compagnie espère pouvoir développer des aéroports de décollage de façon à rapprocher ses passagers des sites de chasse et pêche malgré des conditions météorologiques inférieures aux minima visuels. De là, l'hydravion emmènera les clients en référence visuelle sur les sites convoités. Si l'expérience du Islander s'avère intéressante, il ne serait pas surprenant de voir apparaître un nouveau type d'appareil chez Air Saguenay: le Twin Otter.

Réussir dans l'aviation

Un transporteur aérien, c'est avant tout un administrateur compétent qui doit cerner tous les aspects sécurité et réglementation. Il doit être aux aguets des derniers progrès technologiques, puis, au début surtout, être fonceur et optimiste. Il faut se dire: ça va marcher, ça va marcher et se le redire encore. Ce qui est le plus dur au début, c'est de perdre de l'argent tout le temps, mais il ne faut pas lâcher. Puis un jour, les choses s'améliorent et on se retrouve devant une compagnie aérienne stable, sécuritaire, offrant un bon service, de bonnes conditions de travail. C'est agréable alors de sentir que le devoir a été accompli.

Quelques à-côtés

Dans la vie de Jean-Claude Tremblay, il n'y aura pas eu que Air Saguenay. Propriétaire



Un des Otter de Air Saguenay équipé du moteur polonais PZL de 1000 forces.

d'une entreprise qui fabrique des panneaux publicitaires lumineux (Les enseignes Néon), Jean-Claude possède aussi de nombreuses propriétés. En se rendant au lac Sébastien pour nous faire visiter ses installations, il a dû ralentir sa Jaguar à St-Jean-Eudes et augmenter le débit de son discours pour arriver à énumérer et à pointer du doigt toutes les entreprises qu'il possédait: brasserie, atelier de transmission d'automobile, restaurants, garages, immeubles divers. Il semble que l'homme d'affaires du Saguenay ait une préférence pour St-Jean-Eudes. Eh oui! Il y est né, confie-t-il un peu plus loin. Un homme de la place dont l'action lui subsistera longtemps.

Nouvelles destinations de «Intair»

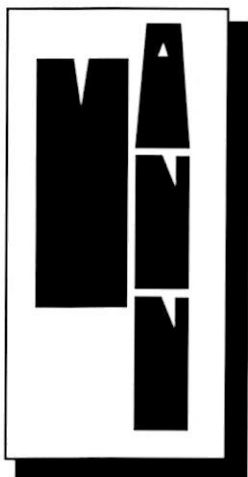
Dans un communiqué publié le 15 mai dernier, «Intair» annonçait une liaison vers Schefferville en desservant cette destination avec le Fokker 100. De plus, les Iles-de-la-Madeleine constituent une destination privilégiée par Intair avec une fréquence accrue des vols effectués avec le prestigieux avion à réaction.

Par ailleurs, le 6 juillet 1990, Intair annonçait avoir adressé une demande de financement à la Société de développement industriel (SDI). Tel que mentionné dans le communiqué, «l'objectif majeur de la restructuration financière vise à maintenir la fréquence et la qualité du service à bord». Selon M. Michel Leblanc, président et chef de la direction

d'Intair, «un service aérien régional reconnu pour la constance de ses services demeure essentiel. Toutes les destinations desservies en Fokker 100 offrent la classe «Affaire», que cela soit à l'intérieur du réseau québécois ou pour des envolées nous reliant à Toronto. C'est là que réside l'engagement d'Intair et sa mission de transporteur régional:

maintenir un service de qualité partout!».

Notons qu'au moment de mettre sous presse, aucun engagement de la SDI n'a été pris. Le gouvernement s'apprête à entreprendre une étude d'impact sur le transport aérien régional avant de décider quoi que ce soit.



Mann Aéro Ltée
542 ave. Meloche
Dorval, Qué
H9P 2T2



514-633-0750
514-636-0342
ou 9622

après les heures
et le samedi

1-800-361-3438
Fax : 514-633-0977

Produits chimiques maintenant en stock

- Alodine
- MEK
- LPS aérosol
- PRC adhésif
- Mirroglaze
- Nevr Dull
- Ciment
- Superseam
- Lubriplate
- Alumiprep
- Peintures:
- Alumigrip
- Randolph
(dope)
- Tempo aérosol



MEMBRE



• COMMUNICATION • NAVIGATION •

MICRO AVIONIC LTÉE.
LTD.

• VENTES • SALES •
• SERVICE •

• 5900 Route de l'aéroport •
• St-Hubert, Qc • J3Y 5K2 •
• Tél.: (514) 445-6210 •

**Nouvelle/New
ADMINISTRATION**



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

Projet d'aéroport et d'hydrobase dans Portneuf



Vue aérienne du site envisagé

Il y a trois ans, Monsieur Charles-Edouard Fortin de Cap-Santé canalisait la volonté des gens de Portneuf pour aménager un complexe aéroportuaire dans les limites de la municipalité régionale du comté de Portneuf. Depuis, le projet prévoit une piste pour recevoir les aéronefs munis d'un train d'atterrissage classique et un plan d'eau parallèle à la piste pour permettre l'amerrissage et le décollage d'hydravions et d'avions amphibies. La proximité de la piste et du bassin constituerait un atout certain que de rares aéroports peuvent se partager.

Site idéal

L'idée originale germe du fruit des recherches de Monsieur Maurice Gauvin, qui, à l'époque, désire dénicher un endroit facile d'accès et hors de la zone de contrôle actuelle pour opérer des aéronefs sur roues.

La découverte d'un site très favorable à tous les points de vue, situé à un mille à l'ouest de la sortie de Cap-Santé, du côté nord de l'autoroute 40 près de Québec, rend tous les espoirs possibles. A cet endroit, la nappe phréatique frôle la surface du terrain. Le sol composé de sable gros et de gravier peut facilement être creusé de façon à créer un bassin qui se remplirait de lui-même.

Le projet, cher au coeur de Monsieur Fortin, reçoit, une approbation favorable des gens de l'endroit. Puisqu'il est loin des secteurs résidentiels, la municipalité de Cap-Santé déclare l'endroit «zone d'aéroport». Les inspecteurs municipaux approuvent le projet et, le 12 septembre 1988, les propriétaires concernés se rassemblent et se montrent disposés à encourager cette initiative. Pour y donner suite, les promoteurs ainsi que la municipalité de Cap-Santé effectuent une demande officielle de modification du schéma d'aménagement auprès de la municipalité régionale du comté de Portneuf.

La superficie totale du projet est d'environ 110 hectares, ce qui permettra d'y aménager une piste de 6000 pieds de longueur sur 100 pieds de largeur, ainsi qu'un bassin de 6000 pieds de longueur sur 300 pieds de largeur et d'une profondeur de 8 pieds. A chaque bout du bassin, une baie sera aménagée de façon à permettre l'amarrage à quai des hydravions. Un espace de 600 pieds de largeur sera réservé entre les deux surfaces d'accueil des aéronefs pour la construction de hangars, d'ateliers et de voies de circulation.

La demande de modification du schéma d'aménagement est bien reçue par la MRC de Portneuf qui place le développement d'un complexe aéroportuaire dans la liste de ses projets prioritaires.

Etude de faisabilité

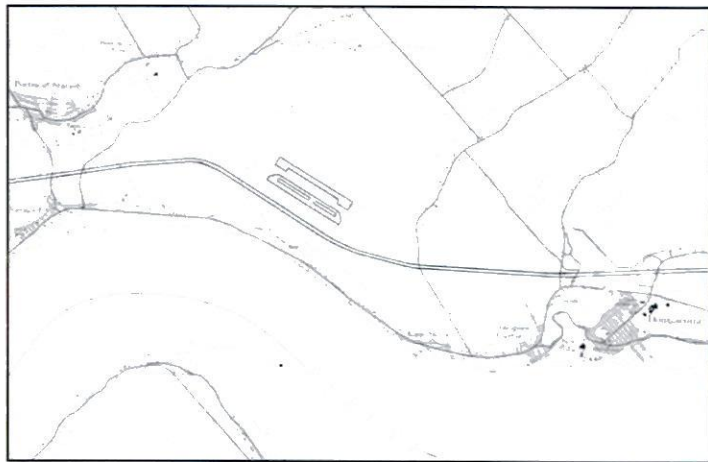
En juillet 1988, «Les Excavations Lu-Cau Ltée», entrepreneur de la région, s'est penché sur les possibilités de réaliser un projet initial. Selon eux, la nature connue du terrain, dont l'exploitation forestière a déjà été faite dans le passé, devrait se prêter particulièrement bien à la construction d'un aéroport. L'entreprise connaît bien le sous-sol pour avoir procédé à la construction du tronçon de l'autoroute 40 à cet endroit. Fait intéressant: il suffirait d'utiliser le matériau d'excavation du bassin pour construire la piste.

Nonobstant des évaluations informelles prometteuses, pour être sérieux, le projet doit être

économiques potentielles en terme de stimulation de l'emploi et de l'économie tant au cours de la phase d'implantation que durant celle d'exploitation sont suffisamment importantes pour en justifier la demande.»

Les avantages d'un aéroport secondaire à Québec

En plus de développer l'économie de la région, un aéroport secondaire muni d'une hydrobase à proximité de Québec offrirait une alternative intéressante pour modérer les inconvénients d'un achalandage croissant d'hydravions aux lacs St-Augustin et Sept-Iles. Le complexe aéronautique voisin du Québec métropolitain constituerait un port facile d'accès sans nuire à la



À mi-chemin entre Portneuf-Station et Donnacona

précédé d'une étude de faisabilité en bonne et due forme. Au moment de mettre sous presse, une offre de service en ce sens a été présentée au ministre d'État des Transports, Monsieur Jean Corbeil, par la firme «Les consultants BPR». En principe, ce genre de projet est éligible aux subventions accordées par les divers paliers de gouvernements. Selon M. Guy Beaulieu de «La Société d'Expansion économique de Portneuf», le député au fédéral, M. Marc Ferland, se montre ouvert à la réalisation du projet devant les pressions accrues des résidents du Lac St-Augustin et du Lac Sept-Iles. De plus, comme mentionne Monsieur Fortin, «les retombées

vocation écologique de plus en plus évidente des lacs St-Augustin et Sept-Iles. De la même façon, l'aéroport de Portneuf offrirait une alternative aux aéronefs dont la destination finale est Québec, amortissant ainsi la croissance du trafic d'avions légers à l'aéroport de Québec.

De plus, de nombreux sites industriels actuels ainsi que des projets de développements futurs comme «Alumax» profiteraient d'un tel aéroport, tout comme les cimenteries dans la région de Grondines. Par ailleurs, les centres d'affaires seraient accessibles en quelques minutes de voiture à partir de l'aéroport de Portneuf.

Regroupement des intervenants du domaine aéroportuaire

par Claude Trudel

Dans le cadre du 14^{ième} congrès de l'Association québécoise des transporteurs aériens qui a eu lieu à Québec le 28 novembre dernier, les gestionnaires d'aéroports du Québec ont procédé à la formation d'un comité provisoire, lequel était chargé d'administrer un sondage sur la pertinence de former au Québec un regroupement des intervenants du domaine aéroportuaire et sur la formule à privilégier pour le mettre sur pied.

Ce comité formé, de messieurs J. Claude Brochu de l'aéroport de Sherbrooke, Pierre Guay de l'aéroport de Charlevoix et Mario Larouche de l'aéroport de Mascouche, avec la collaboration de messieurs Jean-Guy Morel et Claude Trudel du ministère des Transports du Québec, a procédé à l'élaboration et à l'envoi d'un sondage d'une dizaine de questions à 89 gestionnaires et exploitants d'aéroports publics tels les gérants d'aéroports, les gestionnaires municipaux de qui relèvent la gestion ou l'exploitation des aéroports municipaux

et les gestionnaires du ministère des Transports du Québec et de Transports Canada impliqués dans les dossiers aéroportuaire au Québec.

Sur les 39 questionnaires retournés, ce qui représente un taux de réponses de 44%, 26 répondants ont indiqué qu'il y avait un besoin réel de procéder à un tel regroupement et 11 jugeaient utile la mise sur pied de ce regroupement, soit 95% au total.

Dans l'ensemble, presque tous les répondants croient que ce regroupement devrait inclure

toutes les personnes intéressées, peu importe leur statut ou fonction, si le projet se concrétise.

Quant aux buts principaux d'un tel regroupement, les répondants y voient comme objectif premier un moyen d'échange d'idées, d'information, etc., et comme objectif secondaire la défense, la promotion et l'avancement de la profession de gestionnaire d'aéroport ainsi que l'influence auprès des divers niveaux de gouvernement.

Du côté des bénéficiaires à retenir d'une participation à un tel

Suite à la page 15

AVIALL
A RYDER SYSTEM COMPANY



Randy Leon Chickalo
représentant des ventes

Vente • Service • Pièces
pour moteurs

Allison, Pratt & Whitney, Lycoming
Teledyne Continental.

1884, 32^e Avenue, Lachine, Québec H8T 3J7

Tel.: (514) 636-1470 Sans frais (800) 361-0214
Fax : (514) 636-0519

**Avioniques, équipements,
vente et service**



TEL AIR Électronique Inc.

Où l'attention personnelle
fait la différence

D.O.T. approbation 17-77

Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qc G2E 5W1
Tél.: (418) 871-0686
Fax. (418) 871-3788

du lundi au vendredi
de 8 hres à 17hres
samedi sur rendez-vous

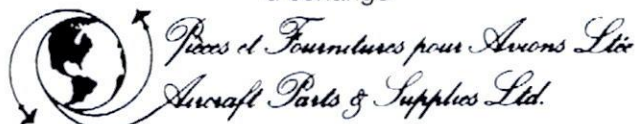


Membre

Vente, révision et remise à
neuf de pièces et acces-
soires d'avions

Électricité • Hydraulique
Instruments
Système d'échappement

Le plus grand inventaire au Québec d'accessoires et
de pièces réusinées pour
de Havilland DHC 2&3 • Douglas DC 3, 4&6 • Beech 18
Renseignez-vous sur notre attrayant programme
d'échange



6200 O. Henri-Bourassa, St-Laurent, Qc. H4R 1C3
Tél.: (514) 334-0770 Fax.: (514) 339-1964



Lavalin Aviation Canada

LAVALIN AVIATION CANADA INC.
1100, boulevard René-Lévesque O.
Montréal, Québec Canada H3B 4P3
• Téléphone: (514) 876-1611 • Téléc: 055-61250
• Câble: Lavalin MTL • Télécopieur: (514) 876-9273

«Aérospatiale Canada Inc.» dévoile un nouveau projet de réédition des manuels de vol et d'entretien des hélicoptères AS-350.

Le 4 juillet 1990 à Ottawa avait lieu une réunion qui regroupait quatre représentants de «Aérospatiale Canada Inc.», dont le président est M. Michel Troubetzkoy. Le vice-président aux opérations de «Hélicoptères Viking» M. Normand Chevrier, le président et chef de la direction de l'AQTA M. Brian Jenner ainsi que quatre représentants de la Direction de navigabilité de Transports Canada participaient à cette réunion au cours de laquelle Aérospatiale dévoila un nouveau projet de réédition des manuels de vol et d'entretien pour les hélicoptères AS-350 de façon à les rendre conformes aux exigences canadiennes. Ce projet de réédition inclut l'intention d'Aérospatiale de supprimer les inspections de 30 heures. De plus, Aérospatiale s'est engagée à considérer certaines consignes de navigabilité en précisant que les inspections journalières (DI) pourraient être effectuées par le pilote. Le tout fut accueilli avec enthousiasme et constitue la solution à un problème de



Le 13 juin 1990, au siège social de l'AQTA, M. Brian Jenner préside la rencontre des représentants de compagnies d'hélicoptères ainsi que les représentants de Transport Canada

conformité de navigabilité du AS-350. En fait, le problème relaté par Transports Canada réside dans le fait que le DI est décrit dans le «Master Servicing Recommendation» plutôt que dans le manuel de vol et revêt par le fait même, selon certains inspecteurs de Transports Canada, un caractère d'entretien. Or les travaux d'entretien relèvent de la compétence d'un technicien

d'entretien d'aéronef d'où l'exigence de Transports Canada de voir cesser la pratique généralisée dans l'industrie de faire faire le DI par les pilotes.

Quelques jours auparavant, le 13 juin 1990 au siège social de l'AQTA, le comité hélicoptère rencontrait les représentants de Transports Canada. Toutes les parties présentes à cette réunion

concordèrent que le fait de faire signer des DI par un technicien d'entretien d'aéronef signifiait l'arrêt de l'opération du AS 350 au Canada.

Entre temps, les représentants de Transports Canada proposaient que les procédures en place depuis 1987, à savoir la dérogation relative au DI, soient de nouveaux officialisées jusqu'à ce que la situation soit corrigée.

SUITE DE LA PAGE 14

regroupement, presque tous les répondants s'entendent pour dire que ce regroupement pourrait permettre l'achat en commun de pièces, d'outils, d'équipement, etc. Cependant, sur les autres bénéfices à retirer d'une participation à un tel regroupement, les répondants ont identifié dans l'ordre l'accès à de l'information technique, l'établissement de contacts personnels, l'échange de services avec d'autres personnes, une visibilité accrue du rôle et de la promotion de l'excellence, une force de pression pour la défense d'intérêts communs et l'harmonisation possible de procédures, d'activités, etc., entre exploitants.

Quant au type d'organisation que ce regroupement devrait être, les réponses à cette question sont

partagées entre un regroupement indépendant et autonome, sans lien d'appartenance direct avec d'autres organismes existants ou un regroupement intégré à un organisme ou à une association déjà existante telle l'Association québécoise des transporteurs aériens du Québec (AQTA), l'Association des gens de l'air du Québec (AGAQ), l'Association québécoise des transports et routes (AQTR) pour ne mentionner que ceux-là.

De plus, les répondants sont partagés sur le fait d'avoir un ou plusieurs permanents au service du regroupement ou que ce dernier soit animé et géré uniquement par des bénévoles.

Les répondants ont indiqué aussi que leur contribution personnelle

à ce regroupement pourrait porter principalement sur une participation à un comité de travail ou sur du bénévolat sur certains dossiers. Les autres contributions pourraient être d'ordre financier ou porter sur la réalisation de mandat, au sein de la direction ou sur des offres de services occasionnels au niveau du secrétariat, des photocopies, etc.

Afin d'assurer un minimum de services et d'activités, les répondants à ce sondage ont indiqué qu'ils étaient disposés à payer une cotisation annuelle raisonnable dont le montant est à déterminer. Cependant, les premières informations découlant de ce sondage indiquent que ce montant pourrait se situer entre 119 dollars et 130 dollars annuellement.

Il ressort de ce sondage que les répondants ont indiqué clairement leur intérêt pour la création au Québec d'un regroupement des intervenants du domaine aéroportuaire qui pourrait selon eux être un interlocuteur représentatif du milieu.

Les avantages identifiés d'un tel regroupement selon les répondants sont la promotion des intérêts communs, le poids politique, la sensibilisation des municipalités, la mise en commun des connaissances et expériences, le financement, l'information, etc.

Suite à ce sondage, une rencontre du comité provisoire sera convoquée pour faire le point sur ce dossier et identifier les étapes à suivre pour la création d'un tel regroupement.

«Air Satellite Inc.»: Nouveau service aérien dans l'est du Québec



Dans l'ordre habituel, Mme Linda Germain, M. Joël Fillion, M. Jean Fournier, M. Réal Poulain

Le 17 mai 1990 à Rimouski et à Baie-Comeau, «Air Alliance», transporteur affilié à «Air Canada», et «Air Satellite Inc.» annonçaient une entente commerciale qui permet depuis le 28 mai 1990 d'améliorer sensiblement le transport aérien de part et d'autre du fleuve St-Laurent, dans l'est du Québec.

Transporteur local situé à Baie-Comeau, Air Satellite relie maintenant Rimouski à Québec, Sept-Iles à Mont-Joli et Sept-Iles à Baie-Comeau. Ces nouvelles liaisons offertes du lundi au vendredi tôt en matinée, en après-midi et en soirée permettent des allers-retours le même jour ou encore des correspondances avec les vols d'Air Alliance.

Air Satellite et Air Alliance conservent leur comptoir respectif aux aéroports de Mont-Joli et de Baie-Comeau, tandis qu'elles sont toutes deux représentées par Air Satellite à Rimouski et par Air Alliance à Sept-Iles. Pour ce qui est de Québec, les passagers se présentent au comptoir d'Air Canada. Air Satellite adopte la structure tarifaire d'Air Alliance ainsi que l'ensemble de ses tarifs promotionnels. Les appareils utilisés pour couvrir les nouveaux trajets sont un Cessna Titan 404 et un Cessna 335 opérés par Air Satellite.

Comme l'indique Monsieur Réal Poulain, vice-président d'Air Satellite, le service Rimouski - Québec permet à Air Satellite de



Un Cessna 335 de Air Satellite

concrétiser son implantation à Rimouski.

Pour sa part, le président d'Air Alliance, Monsieur Gilles Filiatreault, a souligné l'importance de cet accord qui s'inscrit dans une politique de collaboration avec des transporteurs locaux. «Ces alliances sont primordiales car elles permettent de relier les transporteurs locaux au réseau provincial d'Air Alliance et, par le fait même, au réseau national et international d'Air Canada. La philosophie d'Air Alliance à cet égard est de respecter et de coopérer avec des transporteurs localisés dans les marchés tertiaires et qui ont prouvé qu'ils pouvaient très bien desservir leur coin de pays», de conclure Monsieur Filiatreault.

Air Satellite débutait ses opérations avec une école de pilotage en 1969. Par la suite, l'entreprise

a progressé graduellement selon les besoins de la population pour en arriver aujourd'hui à exploiter une vingtaine d'appareils. Air Satellite, dont le président est M. Jean Fournier, embauche aujourd'hui près de cinquante employés, ce qui en fait un des transporteurs de troisième niveau les plus importants au Québec.

C'est le 27 mars 1988 qu'Air Alliance vit le jour à Québec. Comme le mentionne Monsieur Filiatreault dans une allocution à la Chambre de commerce de Charlesbourg, «la mission d'Air Alliance comporte deux volets

Gaspé, les Îles-de-la-Madeleine, Wabush, Mirabel, Rouyn, Val d'Or et Boston. De plus, Air Alliance offre un vol à toutes les heures entre Montréal et Québec. Avec un chiffre d'affaires anticipé d'au-delà de 50 millions pour 1990, Air Alliance embauche près de 200 personnes dont 70 pilotes, 30 mécaniciens d'aéronefs et 40 agents de bord. De plus, il y a 45 contractuels qui oeuvrent dans les différentes stations de l'entreprise. La moyenne d'âge de ses employés est inférieure à 30 ans. Air Alliance: une jeune entreprise bien ancrée à Québec.

30^{ième} anniversaire de la première édition imprimée de «Plein vol»

Mai 1990 marque un événement important dans le monde de l'aviation québécoise. Il s'agit du trentième anniversaire de la première édition imprimée du volume «Plein vol» écrite par Pierre Rivest et qui parut en 1960.

Deux années auparavant, Pierre Rivest publiait une première édition provisoire destinée aux étudiants pilotes et aux cadets de l'air de la région de Baie-Comeau alors qu'il travaillait dans cette région comme instructeur de vol. «Ce premier ouvrage répondait à un besoin si pressant à ce moment qu'en moins de six mois, cette première édition se répandit dans tout le Québec», rapporte M. Jacques Beaulieu, éditeur de la revue «Aéroscope».

Depuis, l'édition imprimée, qui n'a rien à voir avec une traduction, n'a cessé de progresser et de circuler. La vente de 30 000 volumes répartis dans les quatorze éditions de «Plein vol» permit de munir les futurs pilotes d'un outil d'apprentissage indispensable. C'est d'ailleurs du titre de ce volume qu'a été inspiré le trophée «Plein vol» décerné à

SUITE À LA PAGE 17

chaque année par l'Association québécoise des transporteurs aériens dans le but de féliciter le pilote qui obtient la meilleure note de passage à un examen de sélection soumis à cette fin.

Pour sa part, l'auteur de «Plein vol», qui possède une longue liste de réalisations dans le domaine aéronautique, fête par la même occasion son quarantième anniversaire de carrière. Fort d'une expérience de vol de plus de 15 000 heures sur plus de 75 types d'appareils, détenteur des licences de pilote de ligne avec annotations de vol aux instruments Classe I et instructeur Classe I, ainsi que pilote professionnel d'hélicoptère et pilote de brousse durant quinze ans, M. Rivest a oeuvré par la suite à Transports Canada durant quinze autres années en tant qu'inspec-

teur, surintendant et chef de projet pour la refonte de la Loi sur l'aéronautique. Il a agi par la suite comme directeur du transport aérien au ministère des Transports du Québec durant plus de huit ans. Il est actuellement directeur de projet à l'Institut international de formation en gestion aéronautique (IIFGA) à Montréal où il effectue une étude importante sur le pilotage de brousse au niveau mondial.

Outre l'écriture de Plein vol, M. Rivest s'est particulièrement dévoué dans plusieurs domaines para-professionnels tels la rédaction de deux autres volumes inédits: «Pilote de brousse» et «Le manuel de l'instructeur de vol». En plus d'avoir mis sur pied le programme d'études en pilotage du Centre québécois de formation aéronautique de Chi-

coutimi, il a adhéré au comité-conseil du Centre québécois de formation aéronautique durant dix ans et a collaboré à de nombreux magazines en aviation et à plusieurs conférences. L'ensemble témoigne d'une vie active entièrement consacrée au domaine de l'aviation.

Est-il nécessaire de mentionner en outre que M. Rivest est récipiendaire d'une médaille au mérite accordée par Sa Majesté la reine Elizabeth II pour services rendus à l'aviation civile et qu'il est membre honoraire de l'Association québécoise des transporteurs aériens.



Bombardier Inc.
Groupe Canadair

Division Challenger
Division RJ
Division CL-215
Division Fabrication
Division Systèmes de reconnaissance

1800, boul. Laurentien
Saint-Laurent (Québec)
H4R 1K2
Téléphone : (514) 744-1511
Télécopieur : (514) 744-6586
Télex : 05-826747

Division Aéronefs militaires

Aéroport international de Montréal
Chemin du Cargo A-4
Mirabel (Québec)
J7N 1C7
Téléphone : (514) 476-4000
Télécopieur : (514) 476-4207

BYERS CASGRAIN AVOCATS

Représentants
William S. Grodinsky
Nicolas Beaudin

Bureau de Montréal
Bureau 3 900,
1 Place Ville-Marie
C.P. 1270 succursale B
Montréal Qc H3B 3K9
Tel.: (514) 878-8800
Fax: (514) 866-2241
Télex: 05-24195
Câble "Magee"

Bureau d'Ottawa
10e étage, Édifice Gillin
141 avenue Laurier ouest
Ottawa Canada K1P 5J3
Tel.: (613) 236-9442
Fax: (613) 236-7942



Air Industrie
Canada inc.

Réparation et modification
d'avions
Fabrication de pièces d'avions

Jean-Pierre Latour

Hangar n°2, Aéroport de St-Jean
St-Jean-sur-Richelieu, Qc
J3B 7B5
Tél.: (514) 347-5010
Fax.: (514) 347-4380



Bientôt à Québec...
La navigation par satellite
"GPS"

Partout dans le monde, 24 heures par jour, dans toutes les conditions météorologiques avec une précision de 15 mètres. Pour plus d'informations: demandez Raymond ou Jean-Guy...

- MK 12D Cessna Remplacement (RT308 à RT 328T)
- ADF 841-ADF Digitale/Minuterie intégrée

Aéroport de Québec
Tél/Fax : (418) 872-6547

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.

Jean Fortin,

LL.L., M.B.A.

FORTIN RENY
a v o c a t s

1091, CHEMIN ST-LOUIS, SUITE 200
SILLERY, QC G1S 1E3
TÉL.: (418) 683-1177

**Médecin examinateur
Personnel
de
l'aviation civile**



Transport Canada / Transports Canada

GÉRARD GRENON m.d.

- Examens de pilotes et de contrôleurs aériens
- Examens pré-emploi d'aviation
- Audiogrammes
- Électrocardiogramme
- Médicaux pour le F.A.A.

1364, ST-JACQUES, ANC. LORETTE

RENDEZ-VOUS (418) 872-8317

(TOUT PRÈS DE L'AÉROPORT)



ÉLECTRONIQUE LTÉE

Louis Caron

Président

KING

MORROW
INC.

ARNAV

(514) 631-1233

10105 Avenue Ryan

App. #37

Dorval (Québec) H9P 1B2

**Service du placement étudiant
M. Jean Béland**



Ecole nationale d'aérotechnique

Collège Edouard-Montpetit

5555, place de la Savane

Saint-Hubert (Québec)

J3Y 5K2

(514) 678-3560

Tél.: (418) 654-0090

**SERVICE DE PILOTAGE
JEAN ROY INC.**

- Pilote professionnel sur demande
- Annotations multi, IFR et hydravions, turbine
- D.F.T.E. Multi

4100 Ernest-Fortier Cap Rouge, Qué. G1Y 1G9

NOILCO

- Peinture d'avions
- Service professionnel
- Qualité

sur rendez-vous

M. Locas

(514) 562-1866

Accessories
Instruments
Overhaul
Exchange
Sale

Accessoires
Instruments
Revision
Exchange
Vente

Bernie Scheffer
Gérant de service
(514) 636-8154



**PÔLE AIR
AVIATION INC.**

2290, 46^e Ave. Lachine, Qc Canada H8T 2P3
Tél.: (514) 636-8154 Fax: (514) 636-0763



MCCARTHY THABET

- Courtiers d'Assurances Inc.
- Assurance coque et responsabilité
 - Assurance aviation
 - Avion exécutif
 - Opérateur de base (FBO)
 - Avion privé • Jet • Hélicoptère
 - Responsabilité publique
 - Service de nolissement

Aéroport de Québec

Ste-Foy, Québec G2E 5W1

Jacques Côté

Tél.: (418) 877-1234

«Air Wemindji inc.»: Essais du «Caravan» sur flotteurs

La compagnie «Cessna» opérait ce printemps à Wemindji pour une durée de trois jours le nouveau «Caravan» équipé de flotteurs et d'un train d'atterrissage rétractable dans le cadre d'une tournée nationale de démonstration. Déjà propriétaire d'un Caravan sur roues, Air Wemindji a examiné attentivement le nouvel appareil dans le but d'orienter le développement de sa flotte. De nombreux essais et comparaisons ont été effectués à côté du vénérable Otter. Dans ce qui suit, M. Roland Pinard, chef-pilote d'Air Wemindji, livre ses impressions sur le comportement du nouveau-né d'une prochaine génération d'aéronefs de brousse.

A bord, après avoir été séduit par la finition intérieure très soignée, le pilote découvre un tableau de bord très complet: pilote automatique, radar altimètre, radar météo, etc. En mouvement sur l'eau, l'appareil assure un contrôle parfait. Grâce au pas réversible de l'hélice unique, les problèmes classiques d'accostages sont virtuellement éliminés. Ce qui surprend ensuite en vol, c'est le silence à l'intérieur de la cabine: pas de vibration, aucun sifflement du vent. Pourtant, le turbo-propulseur affiche une vitesse de 160 milles à l'heure (140 noeuds) malgré ses flotteurs. Notons en



Le Caravan de Cessna équipé de flotteurs

passant que la version sur roue du Caravan fend l'air à 185 milles à l'heure.

Au point de vue logement, le Caravan possède à peu près le même poids maximum au décollage que le Otter, soit 8000 livres environ. Le volume aussi est sensiblement le même quoique disposé différemment. Le Caravan est plus large et plus bas que le Otter. Plusieurs diront qu'un défaut de taille du Caravan est son prix: 1,4 millions (version sur roue). Selon Monsieur Pinard, le transporteur qui installe une turbine sur son Otter obtient un appareil fort intéressant qui file à 130 milles à l'heure pour la moitié du prix d'un Caravan. Par ailleurs,

à cause de son aile plus fine, les performances de décollage du Caravan sont inférieures à celles du Turbo-Otter.

Comme ce dernier, les coûts d'entretien et d'opération du Caravan sont bien plus bas que ceux du traditionnel moteur à piston. De plus sa fiabilité fait baisser le coût des assurances. La flexibilité d'opération de la turbine par temps très froid sert bien Air Wemindji qui opère sur la côte est de la baie James et de la baie d'Hudson durant toute l'année. Les 4000 degrés Fahrenheit de la turbine ne se font pas prier pour réchauffer la cabine au besoin.

De gros investissements qui doivent rendre service toute l'année

Au prix qu'ils coûtent, les appareils d'Air Wemindji doivent voler toute l'année. De fait, la vocation de l'entreprise, qui appartient entièrement aux Cris, est d'offrir la seule route rapide entre les nombreux villages de la côte dépourvus de liens terrestres. Aussi, l'entreprise permet à la communauté Cris de poursuivre son mode de vie ancestral à même les ressources du territoire. L'avion permet aux chasseurs et aux trappeurs d'atteindre des régions fertiles en gibier de moins en moins accessible. Le Caravan joue ce rôle à merveille. Un «hic» cependant: la crainte d'abîmer le bel oiseau tout neuf en y chargeant motoneiges huileuses, bidons d'essence et d'huile, gibier et autres fournitures courantes. Ce n'est pourtant pas ce détail qui empêchera l'expansion d'Air Wemindji puisque l'actuel Caravan en version combi (passager/cargo), qui transporte 300 000 livres par mois, ne suffit pas à la tâche. Deux autres Caravan sont donc commandés. L'un d'eux sera équipé de flotteurs et l'autre sera monté sur roues, ce qui portera la flotte de Air Wemindji à trois Caravans, trois Otters, et un Cessna 206. De plus, la jeune entreprise, qui a obtenu son permis d'exploitation le premier novembre 1989, loue actuellement un Beaver pour combler la demande.

Lancement d'un nouveau livre: «La licence de pilote privé»

Le 19 juillet 1990, «ATS Uni/com Inc.» annonce le lancement d'un nouveau livre dans le domaine de l'aviation intitulé «La licence de pilote privé». Ce volume couvre l'ensemble des connaissances théoriques nécessaires pour l'obtention de cette licence.

Le manuel de 264 pages, dont 90 sont en couleur, s'adresse aux étudiants en pilotage et même aux pilotes détenant déjà une licence de pilote

privé, parce qu'il s'appuie sur les toutes dernières connaissances du milieu. On peut y puiser une mine de renseignements concernant le droit aérien, les communications, les connaissances générales applicables aux avions, la météorologie, la navigation, la sécurité aérienne, etc.

L'auteur, M. André Tremblay, pilote progressionnel et chef instructeur, a élaboré ce manuel avec des méthodes pédagogiques modernes, en

prenant soin d'y ajouter plus de 200 illustrations afin de simplifier la compréhension des textes et 300 questions avec choix de réponses.

La réalisation de ce manuel amorcé depuis trois ans représente tout un défi puisqu'il s'adresse à une clientèle répartie à travers le Canada. L'ouvrage a donc été produit dans les deux langues officielles selon un tirage de 5 000 copies en français et de 10 000 copies en anglais.

EN VOL OU AU SOL

Dale-Parizeau vous assure une protection complète

assurance-responsabilité

assurance-corps

assurance cargo

risques politiques

responsabilité aéroportuaire



Dale-Parizeau inc.
courtiers d'assurances

1140, boul. de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H3A 3H1

Tél.: (514) 282-1112

Prenez conseil de votre courtier

GROUPE CONSEIL EN AVIATION

Une seule adresse pour un éventail complet de services professionnels à l'aviation

AVIA MARKETING CONSULTANTS INC.

- Administration, gestion
- Contrats de nolement international
- Dépôt de tarifs
- Droits d'atterrissage internationaux
- Demandes de permis et licences (ONT, T.C, DGAC international)
- Etudes de marché - coûts/bénéfices
- Planification de flottes et d'horaires
- Planification stratégique
- Représentation commerciale
- Témoins experts

Richard Look
(514) 631-2136

Centre de Formation en Transports

- Cours d'initiation et de recyclage en
- Formation, entraînement et embauche de personnel commercial (Billetterie, agents de réservation, etc.)
- Manutention de cargo
- Matières dangereuses, tous modes de transport - à nos locaux ou sur place
- Sécurité aérienne
- Systèmes informatisés de réservations: Reservac, Pegasus, SAAS

Valère Dubé
(514) 631-0273

ExpAir International

- Assistance technique et opérationnelle
- Auditions techniques et de sécurité
- Courtage d'aéronefs
- Développement de manuels techniques et procédures
- Evaluation d'aéronefs
- Etudes de faisabilité
- Formation et embauche de personnel
- Formation, entraînement et embauche de personnel technique
- Planification aéroportuaire
- Vente d'avions et de pièces

Jean-Louis Trépanier
(514) 631-3435

10 225 avenue Ryan, suite 200, Aéroport International de Montréal,
Dorval, Qc, Canada H9P 1A2

SITA: YULOOMB

FAX: (514) 636-6455

AFTN: CYULEXAX