

LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

# CIRCUL'AIR



VOLUME 2, NUMÉRO 27 • NOVEMBRE 1999

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

 **Skyservice**

\*\*\*  
24<sup>e</sup> CONGRÈS ANNUEL  
DE L'AQTA

Poste-publications no. 187739

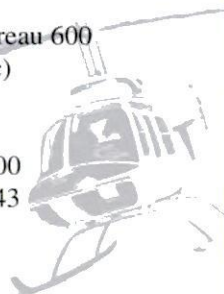
**Les Professionnels  
en assurance  
qui comprennent bien  
votre industrie**



Bureaux au Canada et dans le monde entier

1801 McGill College, bureau 600  
Montréal (Québec)  
H3A 3P3

Tél.: (514) 842-5000  
Fax: (514) 840-7743



**AON**

*Aon Parizeau Inc.  
Aon Reed Stenhouse Inc.*

**Innotech-Execaire**  
GROUPE D'AVIATION

AU SERVICE  
DE L'AVIATION  
DEPUIS 1964

**ESSAIS NON DESTRUCTIFS**

Innotech-Execaire propose à l'industrie de l'aviation des services d'inspections et d'essais non destructifs personnalisés, inégalés et disponibles 24 heures sur 24 à Montréal ou à tout autre endroit car l'équipement est transportable.

- RAYON X
- COURANT DE FOUCAULT
- ULTRASONS
- CONTRÔLE MAGNÉTOSCOPIQUE
- RESSUAGE (CONTRÔLE PAR LIQUIDE PÉNÉTRANT)
- ENDOSCOPIE



**VOS AVIONS  
SONT NOTRE PRIORITÉ!**

10225 avenue Ryan, Aéroport International de Montréal  
Dorval (Québec) H9P 1A2

TÉL. : (514) 636-7070 - FAX : (514) 636-8644

GARY SMITH, directeur des essais non destructifs

Permis de Transports Canada : 1-68

**CARGAIR**  
Maintenance Pièces

- \*Atelier approuvé par Transports Canada: OMA 49-91.
- \*Entretien d'aéronefs commerciaux & privés.
- \*Fabrication de tuyaux pression moyenne.
- \*Réparation de cylindres "Top overhaul".
- \*Inspection préachat.

**NOUVEAU** Distributeur  
**RAPCO**

- ★-Pompe à essence
- ★-Pompe à succion
- ★-etc.
- ★-Bande de freins
- ★-Filtres



Produits Nettoyants



Cessna



Plusieurs dimensions en inventaire.  
Moins cher et plus durable.

Tél.: (450) 474-4573

Fax: (450) 474-1725

1-800-680-2477

Trois bases pour vous servir: Mascouche, St-Hubert, St-Michel- des-Saints

## CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 27

### CIRCUL'AIR

Le magazine québécois  
du transport aérien

#### NOTRE COUVERTURE

De Skyservice : de g. à dr., 1<sup>er</sup> r.: Philippe Crevier, dir. gén.;  
Peggy Zafiris, adj. adm.; Sam Simone, chef de serv.  
Lifeguard. 2<sup>e</sup> r.: Jean Groleau, dir. des ventes, vol.;  
Richard Mailhot, dir. des serv. au sol; Russell Payson, prés.  
3<sup>e</sup> r.: Maurice Desfossés, coord. à l'entr. méc.;  
Jeff McIntosh, dir. des opér. de vol.

PHOTO Claude Mathieu

Éditeur :

**Brian Jenner**

Rédacteur en chef :

**Jean Roy**

Publicité :

**Johanne Lemelin et Jean Roy**

Collaboratrice :

**Johanne Lemelin**

Montage et séparation des couleurs :

**J.B. Deschamps Inc.**

Impression :

**Imprimerie Canada Inc.**

Préparation postale :

**Ateliers TAQ Inc.**

Distribution :

**Société canadienne des postes**  
Contrat de vente no. 187739

Dépôts légaux :

**BNC, ISSN 0832-6371**  
**BNQ, 2<sup>e</sup> trimestre 1986**

© CIRCUL'AIR 1985

Toute reproduction totale ou partielle est permise  
à la condition d'en mentionner la source.

**Abonnement, publicité, ou correspondance :**

Magazine CIRCUL'AIR  
600, 6<sup>e</sup> Avenue  
Aéroport international Jean-Lesage  
Sainte-Foy (Québec), G2E 5W1  
Tél. : (418) 871-4635, Téléc. : (418) 871-8189  
Courrier électronique : aqta@qc.aira.com

**Parutions :** Février, mai, août et novembre

<b>Éditorial</b>	<b>4</b>	« LE JET DE BOUCHARD »
<b>Quoi de neuf!</b>	<b>5-10-20 ET 21</b>	
<b>Le 600, 6<sup>e</sup> Avenue</b>		
<b>Dossiers</b>	<b>6</b>	FRAIS D'ATTERRISSAGE POLITIQUE D'INSPECTION EN VOL
	<b>7</b>	SERVICES D'INCENDIE AUX AÉROPORTS DOSSIER HYDRO-QUÉBEC
	<b>8</b>	MONTANTS DE FUSELAGE DES BEAVER
<b>Événements</b>	<b>9</b>	NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA
<b>Portrait d'un transporteur</b>	<b>11 À 18</b>	SKYSERVICE
<b>Congrès</b>	<b>22</b>	PROGRAMME
	<b>23</b>	EXPOSANTS ET CONFÉRENCIER
<b>Rac &amp; Coin</b>	<b>24</b>	LE BRUIT À DORVAL CHARGES EXTERNES DE CLASSE «A» VOL VFR EN CONDITION DE GIVRAGE ELT ET MEL SURFACES CONTAMINÉES ET DÉCOLLAGE
	<b>25</b>	INTERDICTIONS D'APPROCHES PÉRIODES SANS SERVICE VFR DE NUIT EN RÉGIME 704-705
	<b>26</b>	VISIBILITÉ MINIMALE NORMES DE FORMATION SUR TYPE I.M.A. VS T.E.A.



## « LE JET DE BOUCHARD »

*Note : Cet éditorial signé par Brian Jenner est paru dans le journal La Presse du 18 juin 1999.*

Depuis quelques jours le Président du Conseil du trésor, M. Jacques Léonard, s'est révélé être un des deux principaux promoteurs du projet d'acquisition d'avions gouvernementaux de type Dash-8 et Challenger au coût total d'environ 30 millions de dollars.

Dans le journal La Presse du 10 juin, M. Léonard qualifie les F-27 actuels de « vétustes », « sécuritaires » (malgré tout) et de très lents. Il souligne que les pièces et les composantes de ces avions sont introuvables et que les réparations sont hors de prix. Dans un autre article, le ministre des Services gouvernementaux, M. David Cliche, insiste sur le fait que les deux vieux F-27 sont de plus en plus coûteux à exploiter. Ces ministres omettent toutefois d'ajouter que ces avions sont superflus, que le cabinet ne les utilise qu'occasionnellement et qu'il serait beaucoup plus logique de profiter davantage des services offerts par le secteur privé.

Bien que le ministre Léonard semble découragé par le défi relié au maintien du service offert par des avions d'un certain âge, en revanche l'amortissement des \$30 millions de dollars nécessaires à l'acquisition d'avions neufs est pour lui un jeu d'enfant. À ce sujet, il se berce des conseils d'un consultant engagé par son collègue M. Cliche pour confirmer les recommandations antérieures des fonctionnaires du Service aérien gouvernemental (SAG). Par contre, le contenu de ce rapport demeure secret.

Pour leur part, les initiés du métier demeurent sceptiques quant aux recettes miraculeuses qui permettraient d'amortir \$30 millions sur les 300 heures de vol par avion et par an prévues au Plan d'action du SAG pour l'année 1997-1998. Cependant, une lecture plus approfondie de ce document permet de constater que les fonctionnaires ont l'intention d'ajouter aux services habituels rendus par les F-27, une « navette aéromédicale » pour les bénéficiaires ambulants et le transport de la Cour itinérante en région éloignée. Toutefois, ces services sont offerts présentement par les entreprises privées. Donc au-delà des deniers publics, le miracle administratif du SAG consiste à payer le nouveau Dash-8 et le nouveau Challenger par des emplois sacrifiés dans le secteur privé.

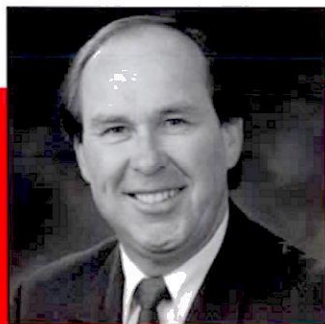
Or, l'industrie québécoise du transport aérien a déjà du plomb dans l'aile. Depuis 10 ans, elle a perdu 30% des passagers sur son réseau domestique. Dans ce contexte, faute de trouver des acheteurs locaux, nos transporteurs régionaux ont été obligés de fusionner avec des transporteurs des Maritimes pour pouvoir atteindre leurs objectifs de rentabilité.

Le Service aérien gouvernemental est né à l'époque des vaches grasses de l'administration publique. Aujourd'hui, plutôt que de maintenir artificiellement des emplois superflus, l'Association québécoise des transporteurs aériens préconise la privatisation du SAG. Conjuguées au savoir-faire des entrepreneurs, les activités ainsi transférées de la fonction publique au secteur privé engendreront une nette augmentation d'emplois et cela au bénéfice de l'ensemble de la société québécoise.

Plusieurs autres provinces canadiennes ont suivi cette logique en privatisant leurs services aériens gouvernementaux avant d'entamer la rationalisation de leurs services de santé et d'éducation et avant d'augmenter les taxes. Entre-temps, suivant la logique de MM. Cliche et Léonard, le « Modèle québécois » vise non seulement le maintien des services gouvernementaux superflus mais il s'offre un avion d'affaires en prime.

À l'époque, le « Jet de Lesage » avait fait sursauter plus d'une personne. Aujourd'hui, à défaut de baptiser le nouveau Challenger « Jet de Bouchard », peut-être s'appellera-t-il « Condition perdante ».

*N.D.L.R. : Deux semaines après la parution de cet éditorial, notre gouvernement annonçait son intention d'acheter de nouveaux avions et le 1<sup>er</sup> octobre 1999 le Conseil du trésor a autorisé cette dépense de 35 M \$ CA. ▼*



**BRIAN JENNER**  
Président et chef de la direction de l'AQTA

## Correction

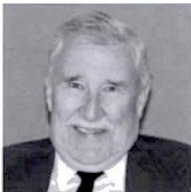
Le numéro de février 1999 du magazine *Circul'Air* contenait une section décrivant le 23<sup>e</sup> congrès annuel de l'AQTA dans laquelle on pouvait lire un article qui rapportait que « Nu-Tech Associates a pris la relève d'Innotech dans la remise à neuf d'intérieurs d'appareils de petite et moyenne taille, le Convair étant la limite supérieure ». Cet article a pu amener certains lecteurs à croire que Nu-Tech et Innotech Aviation Limitée (Innotech) sont associés et/ou qu'un lien existe entre Nu-Tech et Innotech quant aux opérations de réaménagement intérieur de petits et de moyens aéronefs et/ou qu'Innotech n'est plus en affaires. Aucune de ces affirmations n'est véridique. En fait, le nouveau hangar de 180 000 pi.ca. d'Innotech situé à l'aéroport de Dorval, sert exclusivement à la maintenance et au réaménagement intérieur d'une grande variété d'avions d'affaires. *Circul'Air* regrette cette erreur.



**Carmen Faucher** a pris sa retraite le 15 février 1999. Au service de l'AQTA depuis le 15 mai 1985, elle fut de toutes les activités et de tous les congrès

pendant près de 14 ans. Les membres se souviendront de sa gentillesse et de son dévouement à la cause des transporteurs du Québec. Nous lui souhaitons une douce et heureuse retraite auprès de ses enfants et petits-enfants.

Autre figure familière, le **Dr William Delaney** a décidé, lui aussi, de prendre sa retraite suite à l'infarctus qu'il a subi le 30 avril dernier.



Locataire de l'AQTA depuis 1991, il ne tarit pas d'éloges pour **André Allard**, d'**Aéropersonnel**, qui était dans son bureau au moment fatidique. Celui-ci l'a amené à l'hôpital et « veillé sur lui comme un petit enfant. »

**Inter-Canadien** prendra livraison de son premier réacté de 50 sièges **Embraer ERJ-145** en février 2000. Propulsé par deux réacteurs Rolls-Royce AE3007A, l'ERJ-

145 peut voler à une altitude de 37,000 pieds et à une vitesse de croisière maximum de Mach 0.78 (450 KTAS). Par ailleurs, le 7 novembre, Inter-Canadien augmentait sa fréquence entre Ottawa, Montréal et Halifax et ajoutait un quatrième **F-28** à sa flotte de réactés.

Après avoir racheté **Avitair** à l'aéroport international Jean-Lesage, **Trans-Sol Aviation Service** caresse plusieurs projets pour sa nouvelle acquisition. Le réseau de distribution de Trans-Sol couvre toutes les localités de la Basse Côte-Nord, de Sept-Iles à Blanc-Sablon.

# La tête dans les nuages?

## Peut-être, mais les pieds sur terre!

Lorsque vous êtes à la recherche d'un produit de qualité, d'un service fiable et d'un accueil des plus chaleureux, vous pouvez compter sur les gens de chez vous!

POSTES DE DISTRIBUTION  
Aérodromes, hydroaérodromes et héliports  
CARTE DE CRÉDIT PÉTRO-T



LIVRAISON VRAC ET BARIL  
Carburant et carburéacteur  
LUBRIFIANT AVIATION

1-819-474-2626 • 1-800-567-3813 • télécopieur : 1-819-477-9393

## FRAIS D'ATTERRISSAGE - UNE QUESTION DE PERCEPTION

La facture de M. Bouchard aux municipalités, la privatisation de NAV CANADA (e.g. frais de calibrage du LOC/DME à Bromont) et l'augmentation statutaire des coûts d'opération exercent des pressions à la hausse sur les frais aéroportuaires. Préoccupés par cette question, et surtout par les problèmes liés à la perception de ces frais, plusieurs gestionnaires d'écoles de pilotage et d'aéroports se sont réunis au siège social de l'AQTA le 27 mai dernier.

Aux prises avec un impératif pressant d'autofinancement, les gestionnaires d'aéroports s'efforcent néanmoins d'établir des frais d'atterrissage minimales, souvent plus symboliques que rentables. Les gestionnaires d'écoles de pilotage pour leur part n'ont rien contre ces frais, que ce soit à Bromont, Mascouche, Sorel, St-Hyacinthe, Trois-Rivières, Dorval ou Mirabel. Après tout, les clients ont le loisir d'utiliser ou non ces aéroports.

Quant à la perception de ces frais, c'est une autre histoire. Lorsqu'ils sont inclus dans le prix du carburant, ça va bien. Quand par contre les avions atterrissent sans faire le plein, le perceuteur doit littéralement courir après son argent; ce qui pose des problèmes surtout lorsque l'avion fait un posé/décollé.

Un autre problème se pose quand le propriétaire n'opère pas lui-même l'aéronef. Les écoles, par exemple, n'ont aucun contrôle sur les allées et venues de leurs clients et aucune responsabilité relative aux frais encourus par eux en cours de location. De plus, selon la direction de l'AQTA, la perception des frais d'atterrissage par des gestionnaires autres que ceux de Transports Canada relève du Code civil. Alors, même les règlements municipaux établissant la responsabilité du propriétaire ne règlent rien puisqu'ils sont sans fondement constitutionnel.

Les gestionnaires d'écoles de pilotage sont cependant unanimes à offrir leur concours à leurs collègues des aéroports. Ils sont disposés à inclure les frais d'atterrissage sur la facture du client - pourvu que celui-ci en soit informé avant son départ. Aucune solution miracle n'ayant émergé de la discussion, il semble que la loi de l'offre et de la demande continuera à dicter l'achalandage des aéroports tandis qu'un mélange de bonne foi et le Code civil régleront les comptes.

Étaient présents: Martin Sansfaçon et Guy Hamel (Dynamair), Paul Mathieu (CQFA), Guy Prud'homme (Cargair), Stéphane Marcoux (Aerotaxi), Murielle St-Pierre (Transports Québec), Gilles Beauchemin (Régie aéroportuaire régionale des Cantons de l'Est), Denis Lelièvre et Richard Légaré (Aéroport de Trois-Rivières), Angèle Demers et Gilles Turmel (Transports Canada), Ernst Fischer (Aéroport de Sorel), Gabriel Chartier (Aéroport de St-Hyacinthe) et André Désilets (Aéroport de Sherbrooke).

## POLITIQUE # 128, QUE FAIRE DES INSPECTEURS?

Nouvellement adoptée par Aviation commerciale et d'affaires à Ottawa, la politique # 128 n'a pas fini de susciter la controverse. Elle veut que les inspecteurs se présentent régulièrement pour inspection en vol en régime de taxi aérien. Dans ce type d'avion, l'inspecteur n'a d'autre choix que de s'asseoir sur le siège du co-pilote ou sur un siège-passager. Et l'opérateur n'a d'autre choix que de l'accueillir. Le RAC 703.21 prévoit en effet que l'exploitant doit offrir libre accès à la cabine de pilotage et l'utilisation du siège au choix de l'inspecteur.

À l'époque, l'AQTA s'était opposée à ce règlement, simple transposition du régime pour gros avions aux avions taxis et navettes aériennes, qui n'ont ni strapontin ni cabine de pilotage proprement dite. Dans ces circonstances, nous craignons qu'un jour il y ait abus de procédures.



LE  
600,  
6<sup>e</sup> Avenue

Malgré un ordre du jour chargé, c'est ce sujet qui a le plus retenu l'attention à la réunion du comité conjoint Transports Canada/AQTA sur l'aviation commerciale, le 4 août dernier, en présence de Jules Pilon, René Boudreau, Raymond Lambert et Serge Ste-Marie de Transports Canada.

Jacques Prud'homme (Nolinor), Édith Fournier (Air Satellite), Jean-Claude de Montigny (Aviation Québec Labrador), Guy Prud'homme (Cargair) et Brian Jenner (AQTA) représentaient les transporteurs. À la rigueur, ces derniers ont fait valoir qu'ils n'avaient pas d'objection pour les opérations où les sièges sont vendus à taux unitaire. Le hic ce sont les vols nolisés. Qu'il les occupe ou non, tous les sièges d'un aéronef nolisé appartiennent à l'affréteur et celui-ci n'est nullement tenu à offrir une place à quiconque, encore moins à un inspecteur.

Nous savons bien que les rédacteurs de politiques n'ont pas la tâche facile et que les gestionnaires régionaux n'ont d'autre choix que d'appliquer les politiques décrétées par Ottawa. Quoi qu'il en soit, il y a fort à parier que le sujet sera de nouveau à l'ordre du jour au moment du congrès de l'AQTA les 1<sup>er</sup> et 2 décembre prochains.

## SERVICES D'INCENDIE AUX AÉROPORTS - COLLENETTE CONTREDIT LES ÉTUDES

Le 2 septembre dernier, l'AQTA sollicitait les idées des gestionnaires d'aéroports afin de trouver un compromis au revirement du ministre Collenette sur les services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

En 1995, pour équilibrer le budget de ses aéroports en vue de leur privatisation, Transports Canada décrétait que les services d'incendie et de secours n'étaient plus nécessaires pour les aéroports ne faisant pas partie du réseau national. Plusieurs études du gouvernement fédéral concluaient que ces services ne contribuaient pas de façon significative à la sécurité du système.

Mais voilà! Maintenant que des organismes locaux ont pris en charge la plupart des aéroports canadiens, le ministre a décidé

que ces services sont absolument nécessaires et ce malgré deux nouveaux rapports externes confirmant le contraire.

Évidemment, les municipalités et autres exploitants d'aéroports rejettent cet avis. Le dépôt d'un projet réglementaire donnant suite aux intentions du ministre a même failli causer une rébellion pan-canadienne.

Une fois le refus global surmonté, les échanges ont permis à la direction de l'AQTA de se faire une idée quant aux possibilités de compromis qui pourraient être avancés au nom des transporteurs aériens pour débloquer cette impasse. Mais les discussions à ce sujet autour de la table du CCRAC demeurent ardues. À suivre...

## HYDRO-QUÉBEC LE DOSSIER PROGRESSE

Conférencier d'honneur au 23<sup>e</sup> congrès de l'AQTA, M. André Caillé, président d'Hydro-Québec, a annoncé ses couleurs à propos des services de transport aérien à l'intérieur de son entreprise. Déclarant qu'Hydro repositionnera en entier les services en transport aérien dans l'entreprise, M. Caillé a proposé la création d'un comité conjoint AQTA/Hydro-Québec afin de suivre l'évolution du dossier en harmonie avec l'industrie.

Une si belle invitation n'étant guère tombée dans l'oreille d'un sourd, l'AQTA a convoqué un groupe de membres particulièrement intéressés à ce dossier. Ceux-ci se sont constitués en comité interne afin de superviser notre participation au comité conjoint. Y ont participé à date Sophie Trudel et Ken Nathanson (Air Nova), Michel Gagné (Inter-Canadien), Pierre Charron (Air Inuit), Jacques Prud'homme et Daniel Paquet (Nolinor), Louis-Paul Cyr et Denis Boulanger (Air Wemindji), Jean-Pierre Blais (Hélicoptères Canadiens), Guy Prud'homme (Cargair), Jean Pronovost (Propair) et Brian Jenner (AQTA).

Ces deux derniers furent investis de la confiance de leurs pairs pour agir à titre de représentants de l'AQTA au sein dudit comité conjoint. Hydro y est représentée par Serge Lavigne, Directeur Services et Nicole Leduc, Chef Transport Aérien.



### Bureau chef

212, 2<sup>e</sup> Avenue  
Aéroport de Québec  
Ste-Foy (Québec)  
G2E 5W1  
Tél.: (418) 872-3717  
Fax: (418) 872-9498

### QUÉBEC

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

### DORVAL

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

### OTTAWA

Services	(613) 736-5959
Fax	(613) 736-5925
Unicom	123.0

### MONT-JOLI

Services	(418) 775-4020
Fax	(418) 775-3398
Mini-Page	(418) 724-5390

### SEPT-ÎLES

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

### BAGOTVILLE

Services	(418) 677-2555
Fax	(418) 677-1233
Mini-Page	(418) 693-7116

### WABUSH

Services	(709) 282-5525
----------	----------------

Vendeurs  
Produits  
Aviation



## HYDRO-QUÉBEC LE DOSSIER PROGRESSE

(Suite)

Le dossier avance à pas sûrs. Notre comité interne s'est réuni deux fois et le comité conjoint trois fois. Hydro-Québec, pour sa part a embauché une firme externe afin de l'assister dans son repositionnement de l'ensemble des activités du transport aérien.

Les membres de l'AQTA, eux, pensent à l'unanimité qu'une société d'État n'a pas sa place dans le transport aérien et encore moins comme concurrente du secteur privé sur les marchés externes à Hydro-Québec. De plus l'expérience d'entrepreneur affirme qu'un service interne de transport aérien ne peut être rentable, du moins pas dans un marché aussi compétitif que celui du transport aérien québécois.

Nous reconnaissons par contre que les avions d'Hydro ont été achetés à une époque où la concurrence n'existait à peu près pas (1974). Nous reconnaissons aussi qu'avec des aéronefs amortis depuis belle lurette, un personnel dynamique et une gestion opérationnelle expérimentée fournie par le secteur privé, la société d'État n'a guère besoin d'agir de façon précipitée.

À court terme, l'AQTA exhorte donc Hydro-Québec à se retirer des marchés externes. À long terme, les entrepreneurs québécois du transport aérien veulent l'assurance qu'il n'y aura pas de concurrence déloyale de la part de la société d'État et que le maintien des services internes au-delà de la vie utile des aéronefs actuels puisse se justifier dans le cadre d'une flotte renouvelée.

Les premières délibérations du Comité conjoint semblent révéler qu'essentiellement, Hydro-Québec n'en veut pas moins. Déjà Hydro a renoncé à son projet de vente de billets à la pièce et a renoncé à desservir le marché des pourvoiries dans le nord du Québec. Quant aux vols nolisés elle poursuit ses activités, mais en association avec les transporteurs commerciaux actuels. Cette façon de faire assure des retombées positives dans

l'industrie tout en maximisant le retour sur les actifs de la société d'État. À long terme, le rapport du consultant ainsi que les recommandations du comité conjoint permettront à Hydro-Québec de jalonner l'avenir d'ici le printemps 2000.

## MONTANTS DE FUSELAGE AIR SAGUENAY DÉVELOPPE UNE ALTERNATIVE

Lors du dernier congrès de l'AQTA, les opérateurs de Beaver exprimaient l'avis que la Consigne de navigabilité 98-37 représentait une réaction excessive aux rapports relatifs à la corrosion. Exigeant le remplacement des montants de fuselage des DHC-2 Beaver dans les 18 mois et à tous les 15 ans par la suite, cette consigne constituait, selon les membres de l'AQTA, une approche immodérée, symptomatique d'un manufacturier qui ne vend plus ni avions ni pièces de ce type, mais porte toujours le poids de la responsabilité civile associée à l'opération de ces aéronefs.

Les fonctionnaires présents nous avaient assurés que ni de Havilland, ni Transports Canada ne voulaient imposer un fardeau financier injustifié aux transporteurs, surtout s'il existait des solutions alternatives. Ils ont suggéré que l'AQTA soumette un projet qui réponde mieux aux impératifs de sécurité tout en minimisant l'impact financier sur les opérateurs.

À la première réunion du conseil d'administration, Jean Tremblay, vice-président d'Air Saguenay, a fait valoir qu'après 45 ans de service, ce ne sont point les composantes qui doivent être changées sans égard à leur état, mais plutôt le programme d'inspection, étant donné son incapacité à détecter l'accumulation de corrosion. En gros, il suggérait d'inclure un programme d'entretien basé sur ce principe dans le CF 98-37 comme moyen de conformité alternatif au remplacement.

Un plan d'intervention fut préparé et Carol Noreau, directeur de l'entretien chez Air Saguenay, fut désigné pour élaborer la

proposition, basée sur le principe d'une inspection ultrasonique. Brian Jenner, président de l'AQTA s'est prêté à l'exercice comme masseur de texte et la proposition fut présentée à Bohannan Goyaniuk, chef intérimaire, Maintien de la navigabilité, Transports Canada, à Ottawa.

Impressionné par le projet, Transports Canada s'est empressé d'affecter des ressources à une présentation détaillée offerte par l'équipe d'Air Saguenay. Effectuée au Lac Sébastien en présence de Pierre Richard, Normand Savard et Jim Miller, l'expérience fut concluante. Quelques jours plus tard, T.C. approuvait le moyen de conformité alternatif développé par Air Saguenay. Le 30 septembre dernier, la consigne fut amendée pour inclure notre alternative CF 98-37 R1. Le coût total de conformité avec la consigne de navigabilité CF 98-37 passe ainsi de plus de \$5000 à moins de \$1000. ✦



DISTRIBUTEUR AUTORISÉ



- Fabrication de boyaux de tous genres
- Coupleurs rapides
- Colliers de serrage
- Adaptateurs AN/MS

**ATELIER APPROUVÉ FAA-DOT  
& CERTIFIÉ ISO 9002  
SERVICE DE LIVRAISON AOG**



6966, rue Jarry Est  
Montréal (Québec) H1P 3C1  
Tél. : (514) 326-7640  
Fax : (514) 329-0244  
[www.tuboquip.com](http://www.tuboquip.com)



## NOUVEAUX MEMBRES DE L'AQTA

### MEMBRES ACTIFS

#### HÉLICOPTÈRES SANS FRONTIÈRES

1600 B rue de l'Aéroport  
St-Jean-Chrysostôme (Québec) G6Z 2L2  
Tél: (418) 834-4583  
Télec: (418) 834-4588  
Repr.: Dany Veilleux  
Directeur des opér. et chef pilote

Fondée en septembre 1998 par Stéphane Doucet, Hélicoptères sans frontières oeuvre dans l'instruction au pilotage et la publicité aérienne. Visant le marché du petit appareil, elle opère un Schweizer 330 et un 300.

#### AVIATION BATISCAN INC.

5773 Lac Sept-Iles  
Saint-Raymond (Québec) G3L 2S9  
Tél: (418) 337-2099  
Télec: (418) 337-2099  
Repr.: Pierre Gignac, directeur

Avec ses deux Beaver, Aviation Batiscan transporte chasseurs, pêcheurs et touristes pour le compte de la CEPAQ dans le Parc des Laurentides et vole vers les camps de l'ancien club Triton près de La Tuque. Un Cessna C-180 lui permet d'offrir l'endossement sur flotteurs et une formation spécialisée en pilotage de brousse.

#### PASCAN AVIATION INC.

706, 7<sup>e</sup> avenue  
Aéroport international Jean-Lesage  
Sainte-Foy (Québec) G2E 5W1  
Tél: (418) 877-8777 ou 1-888-313-8777  
Télec: (418) 877-8781  
http://www.pascan.com  
pascan@qc.aira.com  
Repr.: Serge Charron, président

Cette nouvelle entreprise opère deux Pilatus PC-12, l'un en configuration corporative, d'une capacité de sept passagers, et l'autre en version navette (neuf passagers), cargo ou combi. Depuis novembre 1999, Pascan opère un service à horaire fixe entre St-Hubert, Québec et Rimouski. Serge Charron caresse aussi des projets dans le domaine du rapatriement aéromédical.

### MEMBRES ASSOCIÉS

#### AÉROPORT RÉGIONAL DE VAL- D'OR INC.

250 de la Météo, C.P. 130  
Val-d'Or (Québec) J9P 4N9  
Tél: (819) 825-6963  
Télec: (819) 825-5021  
arvo@lino.com  
http://www.lino.com/arvo  
Repr.: Richard Brouillard, dir. général

Porte d'entrée de l'Abitibi, de la Baie-James et du Nord-Ouest, l'aéroport de Val-d'Or voit transiter plus de 60,000 passagers par année. Doté d'une piste de 10,000 pieds par 200, on y trouve une station d'information de vol et tout l'équipement nécessaire aux opérations aux instruments.

#### MIRABEL AÉRO SERVICE INC.

625 Stuart Graham Nord, suite 15  
Dorval (Québec) H4Y 1E5  
Tél: (514) 422-9004  
Télec: (514) 422-9005  
Repr.: Armand Robert, dir. de maintenance

Sous la présidence de Bernard Boulianne, M.A.S. fait affaires dans la fabrication, la réparation, la révision, la maintenance de ligne, et le placement de personnel. ✕

## AÉRO-BOUTIQUE



Grand choix d'accessoires,  
de livres et de maquettes  
pour pilotes et amateurs du  
monde de l'aviation.

Commandes téléphoniques acceptées.

5900, route de l'Aéroport  
St-Hubert (Québec)  
J3Y 8Y9

☎ 450-443-3585, Fax : 450-445-8194  
www.aeroboutique.net

## S.A.M.U. (1992)

Service d'Assistance Médicale d'Urgence

### Formation sur mesure

- Secourisme et réanimation
- Professionnels de la santé
- Ambulanciers et premiers répondants
- S.S.T. secourisme & SIMDUT

### Service de consultation

- Évacuation médicale aérienne
- Transport de matières dangereuses
- Plan de formation sur mesure
- Simulations

### Vente d'équipement pour :

- Ambulanciers et premiers répondants
- Transport médical aérien
- Cliniques médicales et postes de premiers soins

### JEAN MARIE HOULE

Conseiller  
997, rue Beauchamp  
St-Jean sur Richelieu (Québec) J3A 1E2  
Tél.: (514) 946-1676, Fax: (450) 359-4663  
C. électr. : samu@microtec.net



## Nu-Tech Associates

SERVICE TECHNIQUE D'AÉRONEF  
OMA 34-93, JAA 7071

## INSPECTION RÉPARATION RÉVISION

ROUE Inspection mineure - Révision générale - Assemblage

FREIN Réparation mineure - Révision générale

TRAIN D'ATERRISSAGE Réparation mineure - Révision générale

ÉQUIPEMENT DE SURVIE Réparation mineure - Révision générale

Gilet de sauvetage  
Radeau de sauvetage  
Chute d'évacuation  
Trousse de survie

## INTÉRIEUR D'AÉRONEF

FINITION GÉNÉRALE  
RÉVISION DE SIÈGE ET REMBOURRAGE  
RÉPARATION DE PANNEAU INTÉRIEUR  
RÉPARATION - MODIFICATION D'UNITÉ INTÉRIEUR

Rudy Beck et Denis Major  
9501, avenue Ryan, Dorval (Québec), H9P 1A2  
Tél. (514) 636-8809, Téléc. : (514) 636-9771

Le 28 juillet dernier, **Allen B. Graham** devenait président et chef de l'exploitation de **Royal Aviation** en remplacement de Michel Leblanc. Celui-ci conserve les postes de président du conseil et chef de la direction. Allen B. Graham possède près de 30 ans d'expérience en aviation. Avant de se joindre à Royal en août 1997, il était président et chef de la direction d'Air BC à Vancouver. Préalablement, il a occupé plusieurs postes de niveau exécutif chez Air Canada.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, **Pro Aviation** fait partie du groupe sélect des **Cessna Pilot Centers**, une première au Québec. Quatrième école de pilotage à se mériter la prestigieuse certification au Canada, l'entreprise dirigée par **Michel St-Pierre** a dû, pour ce faire, se soumettre à un audit complet de la part de Cessna et se porter propriétaire de deux Cessna C-172R frais sortis de l'usine. Beaucoup plus silencieux que les anciens modèles, équipés tout IFR et d'un autopilote, les nouveaux appareils servent à donner la

formation aux instruments sur monomoteur. Cessna fournit aussi un service de formation sur CD-ROM à ses centres accrédités.

Outre ses deux C-172, Pro Aviation opère quatre **Katana DA20-C1** tout composite. Équipé d'un moteur Continental de 135 forces, l'aéronef, doté d'une voilure d'envergure égale à celle du C-172, vole à 130 KTS en croisière. Pro Aviation offre aussi la formation multimoteur sur Cessna 310 et cette école se permet ainsi de placer une quinzaine de finissants par année chez Aéro Québec pour la saison des patrouilles de feu.

Associé de Michel St-Pierre dans Pro Aviation, **Martin Brandl** est maintenant le seul actionnaire d'**Aéro Québec**. Celle-ci opère trois C-310, 15 C-182RG et deux C-210.

revenir comme directeur général. La nouvelle direction prévoit procéder à des investissements majeurs et prendre de l'expansion sur les marchés national et international.

Le 22 mai dernier, Jacques Prud'homme, Sylvain Gaumont (pilote chez Air Transat), Denis Gendron (chef pilote), Jean-Claude Tremblay (président du Club Chambeaux) et Ronald Noël (président de SAC Inc.) se portaient acquéreurs de **Nolinor**, une société spécialisée dans le transport pour chasseurs, pêcheurs et sociétés minières. Située au 10105 avenue Ryan (Dorval), l'entreprise fondée en 1992 opère trois **Convair 580** sous la gouverne du directeur général **Jacques Prud'homme** et de son fils et assistant D.G., **Marco**. Nolinor a volé de Winnipeg vers le «North of 60» pour la pêche l'été dernier, puis sur Anticosti pour la chasse au chevreuil. Les nouveaux actionnaires caressent des projets d'expansion et négocient présentement des contrats dans le transport cargo. « C'est surtout dans cette direction qu'on s'en va » affirme Jacques Prud'homme.

De par l'acquisition d'Air Roberval et de Cépail, **Air Bellevue** joint deux Navajo et deux Aztec à sa flotte de 10 appareils de brousse et obtient le contrat de gestion de l'aéroport de Roberval. En outre, le transporteur de St-Félicien devient propriétaire d'un hôtel de 66 chambres à Jonquière et ajoute une pourvoirie à celle qu'elle possédait déjà.

En remplacement de ses Katana à moteur Rotax, **Aérotaxi** de St-Hubert, opère maintenant quatre **Katana DA20-C1** équipés du moteur IO-240 de 125 ch.



EC 120 Colibri

**Mathieu Gingras**, le nouveau président et unique propriétaire d'**Héli-Express**, célèbre les 10 ans de l'entreprise en s'offrant deux nouveaux appareils, un **AS350B3 Écureuil** et un **EC120 Colibri**, portant la flotte à six hélicos. Ceux-ci cohabitent avec les appareils de **Hauts-Monts**, à l'aéroport international Jean-Lesage, dans l'ancien hangar de la firme du même nom, que Héli-Express a acheté plus tôt cette année. Le fondateur de l'entreprise, **José Tito**, fête, lui, ses 30 ans dans l'hélicoptère. Ayant quitté en 1994 pour se lancer dans la restauration et l'immobilier, il n'a pu résister à la piquêre et s'est laissé convaincre d'y



PROP.: KEN WOOD – GUY HÉROUX  
**AMO - MAINTENANCE - STRUCTURE**  
**MODIFICATION - IMPORTATION**

Aéroport de Lachute  
440, boul. de l'Aéroparc, Lot #4  
Lachute (Québec) J8H 3R8  
aero@aiservice.com  
http://www.aero-structure.com

Tél.: (450) 562-0670  
Fax: (450) 562-0676



**APEX AÉROSPATIAL Inc.**  
**APEX AEROSPACE Inc.**

690, Albert de Niverville  
Aéroport International de Montréal  
Dorval (Québec) H4Y 1G6

Tél. : 514-636-1011, Page 514-201-9766, Fax : 514-631-3282

Visitez nous à : <http://www.ApexAero.com>  
Communiquez avec nous à : [Mail@ApexAero.com](mailto:Mail@ApexAero.com)

Président : François Gagnon, ing., D.A.R.

**Services :**

- Génie conseil général - Aviation
- Conception et certification aéronautique
- Documentation et certification en vue de STC, LSTC, RDC
- Émission de LSTC/RDC
- Revue de documentation (Mod. et Rép.); Importation/exportation
- Service professionnel de conception et de dessin sur AutoCad
- Gestion de projet - clés en main
- Développement de produits, applications et systèmes aéronautiques
- Utilisation de technologies et produits aéronautiques de pointes



CERTAINS  
HÉLICOPTÉRISTES  
PARLENT  
DU FUTUR;  
NOUS  
EN PRENONS  
DÉJÀ  
DES COMMANDES.



Le nouveau Bell Boeing 609 décolle et atterrit  
comme un hélicoptère mais vole comme un avion!  
Certains disent que c'est un prodige de technologie.  
Nous l'appelons le vol du futur!

Même si on ne peut prédire l'avenir, nous savons  
comment nous y rendre. Ayant 2 fois plus d'autonomie  
de vol et étant 2 fois plus rapide qu'un hélicoptère  
conventionnel, le nouveau modèle Bell Boeing 609  
va complètement changer votre façon de voyager.  
Si vous espériez un nouveau moyen de transport  
aérien, regardez bien, le futur est arrivé!

Pour de plus amples informations s'adresser au  
12 800 rue de l'Avenir, Mirabel (Québec) Canada,  
J7J 1R4, ou appeler le (514) 437-2729, ou visiter notre  
site Internet : [www.bellhelicopter.textron.com](http://www.bellhelicopter.textron.com)

**Bell Helicopter** **TEXTRON**

Une division de Textron Canada Itée



# Skyservice

---

## PORTRAIT

---

## D'UN

---

## TRANSPORTEUR

---

Entrevues et textes:

**Jean Roy**

Photos:

**Claude Mathieu**

22 juin 1986 : Skyservice FBO prend possession du vieux hangar de Provincial Aviation au 9785 avenue Ryan à l'aéroport de Dorval. De là, Russell Payson et son équipe de 12 personnes offrent des services d'avitaillement, d'hébergement et d'entretien. Chiffre d'affaires à la fin de la première année : 2,1 millions de dollars.

17 septembre 1999: C-GIRE un des quatre Learjet 35 de l'entreprise décolle en configuration Médévac pour Djeddah, en Arabie Saoudite. Numéro un de l'évacuation aéromédicale au Canada, promu meilleur FBO au Canada par le magazine *Professional Pilot*, Skyservice compte 600 employés et opère 23 avions, une ligne aérienne, une base à Toronto et une à Montréal. Chiffre d'affaires : entre 150 et 160 millions de dollars.



De g. à dr. : Richard Mailhot, directeur des services au sol; Russell Payson, prés. et chef de la direction; Philippe Crevier, directeur général.

« Notre plan initial ne prévoyait pas d'opérations aériennes avant cinq ans » raconte Russell Payson. « Un beau matin de 1989, j'ai reçu un appel de Michel Goyette. Il était à la recherche de quelqu'un pour prendre en charge les deux jets exécutifs d'Inter-Canadien. C'était un peu vite mais nous étions prêts. On a dit oui. »

Dès lors, le tourbillon s'amorce. En 1990, M. Payson répond oui aux Inuit et à l'Hôpital général de Montréal (HGM) qui cherchent à améliorer le service d'évacuation médicale à l'Île Baffin. En 1992, Services aériens FBO

sa mère en voyant l'immense hangar presque vide. La période est difficile avoue-t-il, la plus difficile de sa carrière. Mais la stratégie de développement de Skyservice passe nécessairement par Toronto. Principal centre d'affaires au pays, la ville reine s'avère une puissante vitamine de croissance. De cette époque datent la majorité des 10 contrats de gestion d'aéronefs, 10 appareils que l'entreprise gère, entretient et opère pour le compte de tierces parties. Et puis, sans Toronto, pas d'Airbus, pas de ligne aérienne. De son côté, Esso n'a pas lésiné sur les moyens. Eux aussi voyaient grand. En témoigne le luxueux édifice érigé à l'intention de la clientèle d'affaires de Skyservice du côté sud de l'aéroport Lester B. Pearson. Accessible directement via une voie de circulation rapide, celui-ci abrite le centre de services à l'aviation numéro un au Canada.

À Montréal comme à Toronto, la société offre des services de classe mondiale à l'aviation d'affaires. Learjet 60, Challenger et autres appareils haut de gamme se côtoient sur l'aire de stationnement. « Ils viennent du Canada, des États-Unis et d'Europe » affirme Richard Mailhot, le directeur des services

du service que nous avons bâti l'entreprise » poursuit le directeur général Philippe Crevier. « Les guerres de prix, les gadgets, ça va, ça vient. Nous ne jouons pas ce jeu-là. Notre clientèle est exigeante. Ce qui reste, c'est la confiance, la relation avec le client. »

« Pour réussir dans ce domaine, il faut que les opérations se déroulent en douce » enchaîne M. Mailhot. « L'avion atterrit, la barrière s'ouvre et le passager n'a qu'à descendre de l'un et monter dans l'autre. Nos clients veulent de la discrétion et des gens fiables, capables de garder leurs avions en sécurité, propres et bien au chaud. S'il y a des travaux d'entretien à faire, ils savent que ce sera fait avec compétence et qu'ils pourront redécoller avec ponctualité et en toute sécurité. »



dispensons des services d'urgence de première ligne. Nos avions sont de véritables centres de soins intensifs, souvent mieux équipés que bien des hôpitaux. »

« On a appris sur la dure » se rappelle M. Payson. « Un jour, je reçois un appel d'Iqualuit. Un homme, jambe cassée, incapable de marcher, s'est gelé les mains et les pieds. Il faisait - 40°, un vent de 50 km/h et pour la visibilité, inutile d'insister. Tu as le choix, me dit l'infirmier au bout du fil. Mais si tu ne viens pas, il faudra lui amputer les deux mains et les deux pieds. C'était un 25 décembre au matin. J'ai appelé mon copilote et nous avons décollé dans l'heure. »

« C'est du Russell Payson à son meilleur » commente M. Crevier en consultant l'horaire de vol de C-GIRE, prêt à décoller pour Djeddah. Quelques heures auparavant, l'appareil arrivait d'un périple de 37 h entre la côte est américaine, Bristol (Royaume-Uni), Pise (Italie) et les Montagnes Rocheuses. « Nous allons régulièrement dans les Antilles, en Amérique du Sud et en Europe. En haute saison, il nous arrive de faire la Floride trois fois dans la même journée. »

L'équipe de soins de Skyservice Lifeguard est aussi qualifiée pour ramener un bébé prématuré du Grand Nord, un retraité victime d'infarctus de

Floride qu'un organe à transplanter de Winnipeg. Il n'y a pas deux cas pareils. Il faut être prêt à tout et pour aller partout, vraiment partout.

En effet, Istamboul, Karachi, Cuenca (Équateur), Casablanca viennent, de temps à autre compliquer la logistique et stimuler l'adrénaline du directeur des opérations de



Jeff McIntosh, directeur des opérations de vol



Maurice Desfossés  
Coordinateur à l'entretien mécanique

vol, Jeff McIntosh, et du chef de service des opérations, Yvan Racicot. Que faire quand, 45 minutes après le décollage, le pilote apprend que la terre tremble en Turquie, ou que le train d'atterrissage flanche en Équateur? On se pose à Guayaquil (Équateur) et un technicien prend le prochain vol commercial avec un train de remplacement dans un sac de hockey. « Des cas comme ceux-là nous poussent jusqu'à nos limites et nous forcent à rehausser nos standards » ajoute M. Crevier. « Un service exceptionnel se construit dans des circonstances exceptionnelles. C'est pourquoi on nous fait confiance. »

## SÉCURITÉ, RENTABILITÉ

Depuis 1986, M. Payson a su saisir les opportunités d'affaires. Lui arrive-t-il parfois de dire non? « Oui, quand ce n'est pas rentable ou contraire à nos normes de sécurité. Les deux vont de pair. Il serait ridicule de compromettre la réputation d'excellence de notre service d'entretien pour sauver quelques sous. »

Seul centre de service Learjet certifié au Canada, approuvé par Rolls Royce Canada, celui-ci peut supporter une grande variété d'avions jusqu'à l'Airbus A330. Récemment, un sous-traitant était remercié sur-le-champ parce que son avion ne correspondait pas à ses standards. « J'ai pris la décision quand le chef ingénieur m'a dit qu'il n'enverrait jamais sa famille sur cet avion. Ça nous a pas mal compliqué la vie mais notre cote de confiance a fait un

bond en avant auprès de ce client. Notre clientèle est exigeante, difficile à gagner et si facile à perdre. Il faut la respecter. »

Et la ligne aérienne? « Rentable depuis le début » rétorque le président. Basée à Toronto, Skyservice Airlines n'a jamais eu qu'un seul client: Sunquest et son voyageur affilié, Alba Tours. Russell Payson n'en veut pas plus. Dédié à 100 % à son client, il rejette l'idée d'arbitrer les conflits d'horaires et d'intérêt entre deux ou trois autres grossistes qui veulent tous avoir les meilleurs sièges et partir en premier. Pas question non plus de se lancer sur le marché domestique ou à horaire fixe. Les réservations, la vente de billets, la commercialisation, pas intéressé. « Nous laissons cela à nos partenaires. Ce sont eux les spécialistes. Nous ne faisons que ce que nous faisons le mieux, et nous le faisons bien: opérer des avions et les entretenir. C'est pourquoi nous faisons de l'argent. »

On ne peut dire que cette politique ait mal servi l'entreprise. La flotte est passée de deux à six Airbus en moins de cinq ans: cinq A320 et un A330, le premier à voler au Canada. En hiver, Skyservice Airlines vole vers les

destinations soleil, et vers l'Irlande, l'Italie et l'Espagne l'été. En outre, elle opère un Boeing 727 « Sporthawk » spécialement configuré pour les équipes sportives, notamment les Blue Jays et les Raptors de Toronto et aussi les Expos de Montréal. L'objectif est d'étendre le service à d'autres équipes du nord-est américain.

La croissance de la ligne aérienne a exigé une réorganisation majeure, notamment à cause du grand nombre d'employés et de transactions. Depuis 1996-97, la société a concentré ses efforts à renforcer son organisation interne et ses systèmes, notamment pour la comptabilité. Logiciels et équipements informatiques ont été renouvelés, de même que les lignes de communication entre Montréal et Toronto. Maintenant que l'organisation est plus forte et mieux adaptée, l'équipe est fin prête pour une nouvelle expansion. ✎

obtient son premier contrat de gestion d'aéronef, un G-1. Deux ans plus tard, Skyservice s'implante à Toronto, sous la bannière Esso Aviat, dans l'ancien hangar de Worldways. À la fin de la même année, une entente avec Sunquest Vacations propulse la compagnie sur le marché charter de Toronto. Deux Airbus A320 s'ajoutent à la flotte et le nombre d'employés passe à 200.

## UN SERVICE DE CLASSE MONDIALE

Les bouchées sont grosses, les risques élevés. Quand Russell Payson décide de partir à la conquête de Toronto, il en est plus d'un pour dire qu'il va se briser les ailes. Pendant deux ans, il fait la navette et négocie, presque seul, de peur d'ébruiter l'affaire et d'alerter la concurrence. Le travail est ardu, l'issue incertaine, la pression lourde. « J'espère que tu sais ce que tu fais » lui dit

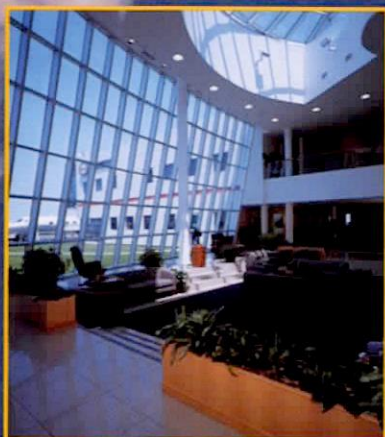


au sol à Dorval. « Nous nous occupons de tout: douanes, carburant, nettoyage, hangarage, entretien, traiteur, limousine, réservations d'hôtels, etc. Pilotes et clients ont accès à des bureaux, ordinateurs, salles de repos et salles de conférence de première classe. »

La recette du succès selon Russell Payson tient en trois mots: service, service, service. Le concept est simple, mais pas toujours évident à appliquer. « C'est sur la qualité

## SAUVER DES VIES

C'est avec le même souci du service et de la qualité que Skyservice a relevé le défi de l'évacuation médicale. Elle possédait les avions, les pilotes et les ingénieurs, mais pas de médecins ni d'infirmières. Pas question de se lancer à l'aveuglette, il fallait trouver l'expertise médicale. C'est le directeur de l'urgence de l'HGM lui-même, le Dr Michael Churchill Smith, qui a pris la direction de l'équipe de soins. Pour l'équipement et le service para-médical, on conclut une entente avec les Laboratoires Osmoco. Deux ans plus tard, la jeune firme acquiert les actifs d'Osmoco et Skyservice Lifeguard s'assure une avance technologique sur la compétition. Les équipements sont du tout dernier cru. Une centaine de médecins et d'infirmières de toutes spécialités font maintenant partie de l'équipe. « C'est nous qui définissons la norme » soutient Philippe Crevier. Dans le Grand Nord, nous



## SERVICE → FBO

- 100 personnes entièrement dédiées à votre service
- Deux hangars à Montréal-Dorval et un à Toronto (Lester B. Pearson) sous la bannière Esso Aviatat
- Meilleur FBO au Canada selon un sondage effectué par le magazine *Professional Pilot*



## SERVICE → LIFEGUARD

- Service d'évacuation médicale aéroportée: Canada, États-Unis, Europe, Antilles et ailleurs dans le monde
- 100 médecins et infirmières de toutes spécialités médicales: urgences, rapatriements, transport d'organes, nouveaux-nés...
- Équipement et médicaments de haute technologie: isolettes, défibrillateurs, RTPA...



## SERVICE → AVIATION D'AFFAIRES

- 100 professionnels de carrière au service de la communauté d'affaires
- Quatre Learjet 35, deux Jetstream 31, 10 autres appareils sous gestion



## SERVICE → ENTRETIEN MÉCANIQUE

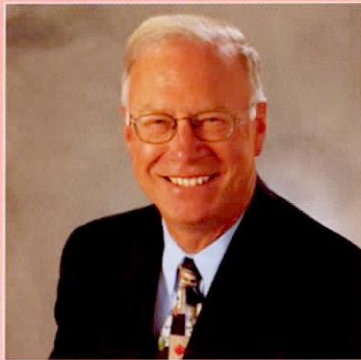


## SERVICE → LIGNES AÉRIENNES

- Cinq Airbus A320, 180 passagers
- Un Airbus A330, 361 passagers
- 350 pilotes et agents de bord



- Seul centre Learjet certifié au Canada
- 100 ingénieurs et techniciens d'entretien d'aéronefs professionnels
- Tous types de travaux d'entretien, révision et remise à neuf.



L. Russell Payson  
Président et chef de la direction

Il traite ses clients comme ses amis et ses employés comme des partenaires dit de lui Philippe Crevier. Surtout, ne lui dites pas que Skyservice, c'est lui. L'entreprise, c'est une équipe, un point, c'est tout. Lui, ne fait que diriger.

Russell Payson obtient sa licence de pilote en octobre 1970, chez Laurentide Aviation. Doué pour les rapports humains, il a déjà hésité entre la médecine et les chiffres. Optant pour le génie, il quitte Sillery, sa ville natale, pour Kingston et l'Université Queens puis, pour London (Ont.) où il obtient son MBA (Western). Sa thèse porte sur ExECAire. Il y travaillera un an: « J'y ai beaucoup appris précise-t-il. »

Un peu nomade, il passe à la société immobilière Marathon puis rachète Provincial Aviation en 1978. La hausse des taux d'intérêt du début des années 80 le force à revendre ses actions. Il trouve un emploi chez Innotech et un an plus tard, rachète Provincial en faillite. Ce sera le début de la grande aventure Skyservice.

Sa vie de nomade, M. Payson la vit encore, mais différemment. Avec Peggy, sa compagne dans la vie comme en affaires, il

partage ses semaines entre leur condo de Toronto et leur résidence de Sainte-Agathe, à proximité des pentes de ski des Laurentides et des clubs de tennis.

Renouant avec son goût pour la médecine, c'est quand il parle de son service d'évacuation médicale que l'homme s'anime le plus et qu'on peut saisir l'intensité de la passion qui l'habite. Principal pilote de l'entreprise, c'est lui qui, à l'époque, prenait les commandes pour le Nord.

Aujourd'hui, le président de Skyservice ne vole plus que quelques fois par année. Nostalgique? Pas son genre. Russell Payson préfère regarder vers l'avant.



Philippe Crevier  
Directeur général

Pourquoi quitter une carrière prometteuse de 10 ans chez Bombardier sans même avoir un emploi en vue?

Chez Bombardier pourtant, Philippe Crevier est heureux et tout va bien. Au moment de quitter, il est chef de service à la commercialisation du nouveau centre de finition intérieure du Global Express. Il

travaille sur le programme du Global depuis 1993. C'est lui qui a proposé le nom de l'appareil. « Ca m'est venu en regardant le globe terrestre » dit-il.

Approchant la quarantaine, l'homme veut relever un nouveau défi. Entré chez Skyservice il y a un an comme directeur de comptes majeurs, il n'est directeur général que depuis quelques mois. Passionné d'affaires internationales, son nouvel emploi lui permet de gérer des dossiers auxquels il n'aurait pas pu toucher avant une dizaine d'années dans une grande société.

Diplômé en génie électrique de l'École polytechnique de Montréal, ancien pilote militaire sur hélicoptère tactique Kiowa, Philippe Crevier détient un MBA (McGill 1988).

Entré chez Bombardier en 1989, il est d'abord affecté au CF-18, puis à la commercialisation du Challenger. En 1991, il est promu chargé de compte auprès de Comair, le client de lancement du Regional Jet. Le poste est stratégique. « Quand on lance un nouvel avion, et surtout un nouveau concept, comme l'était alors le RJ, il n'y a pas de demi-mesure. Ça passe ou ça casse. » On connaît l'histoire. Le RJ a passé, et pas à peu près.

Outre son boulot, Philippe Crevier n'en a que pour Charles (8 ans), Maxime (5 ans) et Diane, sa compagne depuis 10 ans. Le menu se conjugue en sorties familiales à ski ou à vélo, et en étés passés au chalet de l'Île aux Hérons, au beau milieu des Rapides de Lachine, magnifique sanctuaire d'oiseaux à seulement cinq kilomètres de Montréal.

## 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.



Richard Mailhot  
Directeur des services au sol, Dorval

Monsieur Service, c'est lui. En 1986, Richard Mailhot fait partie du groupe des 12. « J'y étais même avant le début » dit-il. En 1985 en effet, il travaille pour Air Inuit, alors locataire du hangar qui est devenu le quartier général de Skyservice.

Entré chez Innotech en 1978 à l'âge de 18 ans, il y fait ses classes d'abord à titre de chauffeur de la voiture de courtoisie. Son travail est remarqué et il est vite promu superviseur, puis gérant.

Sportif, il ne dédaigne pas la compétition et ne ménage pas ses efforts pour donner un service de première classe. C'est lui qu'a choisi Bombardier pour mettre sur pied un FBO temporaire à l'usine de Downsview (Ont.) pour le dévoilement du Global Express. « En deux jours, nous devons recevoir 17 avions. Il en est venu 30. »

C'est lui, encore, qui a organisé le congrès de la CBAA en 1998: « On a installé la foire commerciale dans le hangar, accueilli 12 avions en démonstration sur la rampe et organisé les conférences techniques, tout ici, sur place. Le succès fut éclatant. »

Pour bien faire ce travail, il faut aimer le public, respecter la vie privée et être capable de « se retourner sur un 10 cent ». Richard Mailhot se rappelle la conférence de presse improvisée de Patrick Roy lors de son échange avec Colorado. « On attendait une douzaine de journalistes. On en a eu 40 avec cars de reportage et tout l'équipement. » Il s'en est sorti plus qu'honorablement, réussissant même à placer la photo d'un Airbus aux couleurs de Skyservice derrière le célèbre gardien de buts. « Elle a été diffusée sur toutes les télé du Canada et des USA. »

Père d'Isabelle (11ans) et de Jean-Philippe (8 ans), Richard et sa conjointe Nathalie sont très impliqués dans la communauté de Vaudreuil-Dorion. Ils occupent leurs loisirs aux activités familiales et à améliorer leur résidence.



Peter Bromby  
Directeur des ventes

Cet homme est un vendeur, un vrai. En 1991, il fonde sa propre entreprise d'ébénisterie, dans le garage de ses parents à Saint-Vincent-de-Paul, un quartier de Laval. Il frappe à la porte d'Hydro-Québec, obtient un premier contrat et se lance dans la fabrication de meubles de bureau et de

comptoirs pour les caisses enregistreuses. En 1996, quand il revend sa part à son partenaire, l'entreprise compte 25 employés, fonctionne sur deux quarts de travail et réalise un chiffre d'affaires de cinq millions de dollars auprès de clients comme Provigo et Au coin des petits.

Ancien propriétaire d'un bar à Winooski (Vermont) - « J'ai vendu parce que l'État a monté l'âge minimum à 21 ans » - Peter Bromby a fait ses débuts professionnels comme ouvrier de la construction en 1986. En 1990, il était surintendant d'atelier, avec 300 journaliers sous son autorité. Enfant, il a développé une passion pour l'aviation en allant observer les avions avec son oncle à Dorval. Son rêve a commencé à se réaliser chez Exeaire, comme remplaçant occasionnel d'une agente de réservation.

Fin 1997, après avoir gravi plusieurs échelons, il passe chez Skyservice. Adeptes du golf - il ne joue pas assez souvent à son goût - le père d'Alexa (8 mois) est un homme de terrain. Pour avoir du succès, il faut aller dans le trafic et apprendre à bouger vite. « Il faut aussi bien évaluer les besoins du client, le nombre d'heures et de personnes à transporter dans l'année et construire un budget en conséquence. »

En aviation, Peter Bromby est autodidacte. Croyant d'abord que tous les jets exécutifs s'appelaient Learjet, il s'est fait un devoir d'apprendre par coeur les noms et caractéristiques de chaque type. Il déplore qu'il n'y ait pas d'école pour enseigner cela. « Dommage dit-il car on manque cruellement de spécialistes de la vente et de la gestion dans le secteur de l'aviation d'affaires. »



**Atelier moteur**  
Yves Mongrain  
directeur

C.P. 117, Lac-à-la-Tortue, Québec GOX 1L0

Tél.: (819) 538-6768  
Sans frais 1-888-538-6768  
Fax: (819) 538-6710

Révision de moteurs  
Lycoming & Continental  
Révision de tout accessoire moteur  
Vente de pièces moteur  
Inspection N.D.T.

La ressource emploi de l'aviation canadienne

**AéroPersonnel INTERNATIONAL**

**André Allard**  
Président

9325 avenue Ryan, Suite 201  
Aéroport international de Montréal  
Dorval, QC, Canada, H9P 1A2

Tél.: De Montréal (514) 636-3737  
Sans frais (888) 696-3737  
Fax: (514) 636-3388

Courrier électronique: a.allard@aeropersonnel.com



# HeathAir

INTERNATIONAL (1991) INC.

Non-destructive testing services



**Derek Heath**

President

681 Lepine Ave.,  
Dorval, Qué. H9P 1G3

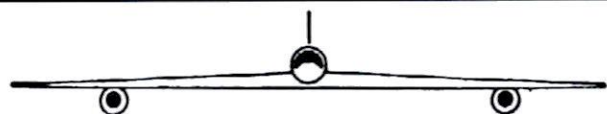
Tel.: (514) 636-1000  
Fax: (514) 636-0031



• LES PLUS BAS PRIX  
• EXPÉDITION LE JOUR MÊME

**CARTES  
CANADA  
USA**

**1-800-361-1696**



## THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

Pour mieux vous aider dans vos décisions en matière d'aviation

**Courtage - Vente d'avions - Consultation - Importation**

Québec : (418) 871-0047 Fax : (418) 871-6937

Montréal : (514) 762-4516 Fax : (514) 762-6389

Aéroport Int'l Jean-Lesage, Ste-Foy, Québec, Canada, G2E 5W1

E-mail : [thabet@sympatico.ca](mailto:thabet@sympatico.ca) Web : [www.thabetaviation.ca](http://www.thabetaviation.ca)

## Elect-Avi Ltée

Des gens de solutions !

*Avionique:*

- Vente •
- Service •
- Installation •

706, 7<sup>e</sup> avenue, Aéroport international Jean Lesage,  
Sainte-Foy, Québec, Canada, G2E 5W1

téléphone: (418) 872-6547 • télécopieur: (418) 872-3784

Internet : [ela@sympatico.ca](mailto:ela@sympatico.ca)

## NOILCO

20 ans d'expérience  
à votre service

- . Peinture d'avions & d'hélicoptères
- . Service professionnel
- . Qualité

Estimation gratuite

**Yves Faucher**

**Bob N. Locas**

Tél. : (450) 562-1499

Fax : (450) 562-2409

200, rue Brandford  
Lachute (Québec)  
J8H 4M4



PROP.: KEN WOOD - GUY HÉROUX  
**AMO - MAINTENANCE - STRUCTURE  
MODIFICATION - IMPORTATION**

Aéroport de Lachute  
440, boul. de l'Aéroparc, Lot #4  
Lachute (Québec) J8H 3R8  
[aero@aiservice.com](mailto:aero@aiservice.com)  
<http://www.aero-structure.com>

Tél.: (450) 562-0670  
Fax: (450) 562-0676


# AERONELUF INSTRUMENTS LTÉE LTD

Révision  
Réparation  
Vente  
Échange

*Pour tous vos besoins en instrumentation  
For all your instrument needs*

Overhaul  
Repair  
Sales  
Exchange

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



**MARSH**  
Une société MMC

Profitez des avantages et de l'expérience du plus important courtier d'assurance en aviation au Canada.

Tél. : (514) 285-4700  
Sans frais : 1 877 451-4499  
Télé. : (514) 285-4727

**Danny Ricard**, chef de base pour **Hélicoptères Canadiens** à Québec n'était pas peu fier lors de l'inauguration de la nouvelle école de pilotage de la société. Assemblés dans les locaux de l'entreprise, au 714, 7<sup>e</sup> avenue, Aéroport Intern. Jean-Lesage, les invités pouvaient admirer le plus récent ajout à la flotte, un **Robinson R22** tout neuf. Cet appareil, qui servira surtout pour la formation *ab initio*, était escorté pour l'occasion par un Astar 350 D.

Le président d'Hélicoptères Canadiens, Division Est, **Jean-Pierre Blais**, souligne que, ayant déjà une école à Toronto, celle de Québec s'inscrit dans la philosophie de service de l'entreprise auprès du marché francophone de l'est du pays.

Avec la prise de contrôle de Helicopter Services Group ASA

de Norvège, **CHC Helicopter Corporation** consolide sa position comme numéro un mondial avec 370 appareils et 3000 employés à travers la planète.

Quel bel été pour les écoles de pilotage membres de l'AQTA. Cette année encore, quatre d'entre elles se sont partagé la formation de près d'une soixantaine de cadets de l'air, soit **Dynamair Aviation** de Saint-Jean-sur-Richelieu, **Exact Air**, de St-Honoré, **NadeauAir Service** de Trois-Rivières et **Pro-Aviation** de Québec.

Le 1<sup>er</sup> juin, **Cargair Ltée** faisait l'acquisition des actifs d'**Air BGM** à **La Tuque** et obtenait le contrat de gestion de l'aéroport. Le transporteur y base un Cessna C-150 et l'instructeur Philippe Letiec assume le poste de gérant de

l'aéroport. Un Piper Seneca se tient fin prêt pour toute mission médévac et de nolisement. En association avec **Péto T**, Cargair s'acquitte aussi du contrat de dégivrage et de distribution de pétrole à l'aéroport de **Chibougamau**.

Par ailleurs, l'an dernier bien des gens ont composé le 1-800-680-2477 afin de contacter **Jacques Larouche**, gérant des pièces à l'aéroport de **Mascouche**. Résultat: Cargair Ltée a remporté le *Sales Excellence Award*. Pour la troisième fois, Cessna a décerné cet honneur à ce dépositaire, qui a augmenté son chiffre d'affaires de façon significative.

Le 6 septembre dernier, **Terry Stinson**, PDG de



Bell Helicopter Inc. annonçait la nomination de **Paul Costanzo** comme président de **Bell Helicopter Textron**. M. Costanzo succède à Robert MacDonald, lui-même promu comme premier vice-président, exploitation, au bureau de BHTI à Fort Worth (Texas). Titulaire d'un B. en commerce (Concordia - 1983) et membre de l'Ordre des comptables agréés, Paul Costanzo a occupé plusieurs postes clés en finances et en administration dans les secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale, dont celui de vice-président exécutif de BHT Canada, auquel il se consacrait depuis 1996.

Par ailleurs, le modèle **412** à commandes de vol électriques et mini-manche latéral de **Bell Helicopter** a quitté le sol pour la première fois au cours de l'été.

En vertu d'un contrat exclusif, **Thabet Aviation International** distribue maintenant le **Turbo Thrush 660** au Canada. À ceux et celles qui veulent en savoir davantage sur cet appareil d'épandage et de lutte aux incendies de forêt, **Raymond Thabet** et son équipe lancent une invitation à visiter leur kiosque au congrès de l'AQTA.

Au printemps dernier, le plus gros courtier en assurance au monde, **J & H Marsh & McLennan** a fait l'acquisition des actifs de Sedgwick Ltée. La fusion des opérations et la consolidation des effectifs de ces deux compagnies font que la nouvelle entité, **Marsh Inc.**, compte plus de 75,000 employés répartis dans 270 bureaux à travers le monde dont 19 au Canada.

Suite à tous ces changements, vous pouvez maintenant rejoindre les représentants du bureau de **Marsh Canada Limitée** à Montréal, soit **Michel St-Onge** et **Jean-François Blais**, au 514-285-4700.

**Nav Canada** regroupe dans la région d'Ottawa-Hull les bureaux régionaux de l'Ontario, du Québec et de l'Atlantique. Ce faisant, la compagnie crée une nouvelle région, celle de l'Est, formée de la moitié est de l'Ontario, du Québec, des quatre provinces Maritimes et d'une partie du Nunavut. Cette décision s'inscrit dans la stratégie de réduction des coûts de l'organisme.

Concentrant ses opérations à sa base du **Lac Margane**, **Air Saguenay** a cessé d'opérer celle du **Lac-à-la-Carpe**, acquise plus tôt cette année d'Expéditair.

Plus tôt cette année, **Eurocopter Canada Limited (ECL)** célèbre son 15<sup>e</sup> anniversaire en devenant un centre nord-américain de personnalisation des hélicoptères **EC 120, EC 135** et **AS 350**. Pour le président d'ECL, **Olivier Francou**, ce choix « constitue pour l'entreprise une reconnaissance du travail bien fait et pour l'avenir, l'occasion de démontrer son savoir-faire au plan continental. »

De Longueuil à St-Pétersbourg, **Pratt & Whitney Canada** creuse ses racines en Russie. Le **PW127T/S** de **P&WC** propulsera le Mi-38, le nouvel hélicoptère de 30 passagers d'**Euromil**, un consortium formé des sociétés **Mil Moscow Helicopter Plant, Kazan Helicopter Plant** et **Eurocopter**. Les gouvernements russe et français apportent leur soutien au programme et le Mi-38 se conformera aux normes de certification russes et occidentales. Le PW127T/S est un nouveau turbomoteur issu du turbopropulseur PW127. P&W-Rus, la filiale russe de P&WC, jouera un rôle majeur dans sa conception.

Par ailleurs, le 9 septembre dernier le président et chef des opérations de P&WC, **Gilles Ouimet**, a effectué un vol de 11 heures et demie entre St-Hubert (Qc) et Nuuk (Godthad - Groenland), à bord d'un monomoteur **Pilatus PC-12**, propulsé par le **PT6A-67B** du motoriste longueuillois.

De plus, P&WC ouvre un nouveau centre de service régional à Orlando et un centre de distribution de pièces à Grapevine (TX), à cinq minutes de l'aéroport de Dallas Fort Worth.

Mise à jour du carnet d'adresses de **Transports Canada: Jules Pilon**, Gestionnaire régional, aviation

commerciale et d'affaires: (514) 633-3532. **Bernard Henry**, Gestionnaire du centre de services de T.C., région nord-est: (418) 640-2106. **Jocelyne Raymond**, Surintendante, marchandises dangereuses: (418) 640-2796. **Sylvain Lessard**, Directeur régional à la coordination, T.C.: (514) 633-2746. **Jacques Rogala**, Directeur régional aux programmes: (514) 633-3254. **Sylvie McDougall**, Surintendante intérimaire, sécurité cabine: (514) 633-3033. **Mona Desrosiers**, Inspecteur, sécurité cabine: (418) 640-2748. **Diane Holmes** Inspecteur, santé et sécurité au travail: (514) 633-3722.

**Dave Miller**, vice-président exécutif et chef des opérations du **Groupe Aviation Innotech- Execaire**, a procédé à plusieurs nominations au cours des derniers mois: **Rob Brooks**, autrefois directeur de maintenance chez Execaire Inc., devient vice-président des opérations techniques; **Richard Zalac** accède à la fonction de directeur de l'ingénierie et **Howard McEachern** à la direction des opérations aux installations de maintenance et de finition intérieure de Montréal. Nouvellement nommé directeur des ventes et du marketing pour Execaire, **Nigel Argent** déménage de Vancouver à Toronto et **Chris Heredia** assume le poste de directeur général d'**Innotech Aviation** à Vancouver.

Dans un autre ordre d'idée, intégrée depuis juin au **Groupe Innotech-Execaire**, **Air Atlantic** se spécialise désormais en maintenance, service, vente de pièces et crédit-bail. Fin août, Mesaba Airlines de Minneapolis (MN) et Executive Aircraft Corporation de Wichita (KS) octroyaient 15 contrats majeurs de maintenance à l'entreprise de St-John's, Terre-Neuve, sur Avro RJ85 et Bae-146.

## votre CHOIX

REVISION • ÉCHANGE • VENTE

- QUALITÉ ✓
- SERVICE ✓
- RAPIDITÉ ✓
- FIABILITÉ ✓
- PRÉCISION ✓
- EFFICACITÉ ✓
- EXPÉRIENCE ✓


### INSTRUMENTS

- Altimètres
- Airspeeds
- Gyros
- Autres indicateurs
- Électriques et mécaniques

### ACCESSOIRES

- Skydrol
- Démarreurs - Générateurs
- Pompes (fuel, hydrauliques, toilettes)
- Autres accessoires
- Électriques et mécaniques

A.M.O.-JAA



## PÔLE AIR AVIATION INC.

2290, 46e Avenue, Lachine, Qc, Canada, H8T 2P3

Tél.: (514) 636-8154 • Fax: (514) 636-0763

Depuis 26 ans

En association avec **Allied-Signal Aerospace**, Air Atlantic conçoit et fabrique un système qui ajoutera cinq paramètres aux enregistreurs de données de vol des Avro RJ85.

Bien connu dans le monde de l'assurance aviation, **Derek W. Smith** fait désormais partie du bureau **Dulude Taylor**.

**Bombardier Aéronautique** est en train de réaliser une **année record** en matière de livraisons d'avions d'affaires. Les 127 appareils livrés au cours des neuf premiers mois de 1999, représentent une augmentation de 67 pour cent par rapport à la même période de 1998. 20 Learjet® 31A, 30 Learjet 45, 24 Learjet 60, 31 Challenger® 604 et 22 Global Express® se sont envolés vers d'autres cieux depuis le début de l'année.

**Aéro Innovation** ne cesse de faire de nouveaux clients et de prendre de l'expansion. Le

logiciel **Wombat** se retrouve ainsi sur les ordinateurs de Nav Canada (Cornwall) et du National Air Traffic Services d'Angleterre, pour la sélection des futurs contrôleurs aériens. Le CQFA de Chicoutimi et le Seneca College de Toronto comptent aussi parmi les clients récents de la firme informatique montréalaise. Le U.S. Army Aeromedical Research Laboratory (USAARL) de Fort Rucker en Alabama utilise **Wombat** pour des fins de recherche, sur la fatigue notamment, ainsi que sur de nouvelles méthodes de formation de vol en équipage pour les pilotes d'hélicoptères de combat. Le logiciel **DuoWombat** sert également d'étalon de performance des équipages de la compagnie Icelandair à Reykjavik. L'Islande devient le 18<sup>e</sup> pays à adopter **Wombat**.

# CONGRÈS

## PROGRAMME

NE MANQUEZ PAS L'ÉVÈNEMENT DE L'ANNÉE POUR L'INDUSTRIE DU  
TRANSPORT AÉRIEN QUÉBÉCOIS QUI AURA LIEU LES 1<sup>er</sup> ET 2 DÉCEMBRE 1999  
À L'HÔTEL LOEWS LE CONCORDE DE QUÉBEC.

### MERCREDI 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1999

- 8 h 00 Inscription
- 9 h 00 Ateliers sectoriels offerts par **COMPOSITE TECHNOLOGY CANADA LTD.**:  
→ Brousse  
→ Écoles de pilotage  
→ Hélicoptères  
→ Lignes et nolisement
- 12 h 00 Dîner-conférence offert par **ACRO AEROSPACE INC.**  
Conférencier invité: **Monsieur Louis R. Comeau**  
**Président du conseil d'administration**  
**Nav Canada**
- 13 h 30 Remise du trophée « Plein Vol » offert par **G.E. CAPITAL**
- 14 h 00 Présentation technique offerte par **MARSH CANADA LTÉE**:  
**Vérifications réglementaires**  
par **Monsieur Vianney Paradis,**  
**Sur. de l'aviation civile, Transports Canada**
- 16 h 00 Assemblée générale annuelle et élection du conseil d'administration de l'AQTA
- 17 h 00 Cocktail d'ouverture du Salon d'exposition offert par **NAV CANADA**
- 19 h 00 Soirée libre

### JEUDI 2 DÉCEMBRE 1999

- 7 h 00 Inscription
- 7 h 30 Déjeuner offert par **INTER-CANADIEN**
- 9 h 00 Ateliers fonctionnels:  
→ Aérodomes et aéroports  
→ Services de la navigation aérienne  
→ Navigabilité aérienne
- 12 h 00 Dîner offert par **EUROCOPTER CANADA**
- 13 h 30 Ateliers fonctionnels:  
→ Navigabilité aérienne  
→ Aviation commerciale  
→ Licences et formation du personnel
- 16 h 00 Cocktail de fermeture du Salon d'exposition offert par **AIR ALLIANCE**
- 17 h 30 Tirage des prix de présence offerts par **AIR NOVA/AIR ALLIANCE, AIR INUIT,**  
**HYDRO-QUÉBEC, INTER-CANADIEN ET ROYAL.**
- 18 h 00 Fin du 24<sup>e</sup> Congrès et fermeture du Salon d'exposition

Le programme officiel du congrès est une commandite de **BELL HELICOPTER TEXTRON**, les enseignes de bienvenue de la **PÉTROLIÈRE IMPÉRIALE LTÉE** et les pauses-café de **ROYAL**.

Nous remercions **NAV CANADA, TRANSPORTS CANADA** et **TRANSPORTS QUÉBEC** pour leur collaboration aux ateliers fonctionnels.

## 24<sup>e</sup> CONGRÈS ANNUEL DE L'AQTA

### EXPOSANTS

Les participants au 24<sup>e</sup> Congrès annuel de l'AQTA pourront visiter plusieurs kiosques d'exposition dont :

ACRO AEROSPACE

AEROSPACE TURBINES INTERNATIONAL/  
AEROSPACE WELDING INC.

AIRCRAFT TECHNICAL PUBLISHERS

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES-AQTR

BELL HELICOPTER TEXTRON

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

CENTRE DE FORMATION EN TRANSPORT DE CHARLESBOURG

CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE-CQFA &  
ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE-ÉNA

CESSNA CARAVAN

COMPOSITE TECHNOLOGY CANADA LTD

DAC INTERNATIONAL

DÉVELOPPEMENT DES RESS. HUMAINES CANADA - DIRECTION TRAVAIL

DYNAMAIR AVIATION

EUROCOPTER CANADA

FLIGHTSAFETY CANADA

HELICOPTER SURVIVAL AND RESCUE SERVICE

INNOTECH-EXECAIRE

LEAVENS AVIATION INC.

NAV CANADA

NU-TECH ASSOCIATES

PÉTRO T

PLATTSBURG AIRBASE REDEVELOPMENT CORPORATION-PARC

TEXTRON LYCOMING

THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

THUNDER BAY AVIATION LTD

TRANSPORTS CANADA - AVIATION CIVILE

### CONFÉRENCIER



MONSIEUR LOUIS R. COMEAU  
PRÉS. DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
NAV CANADA

Monsieur Louis R. Comeau préside le conseil d'administration de Nav Canada depuis octobre 1997 et y siège comme membre indépendant depuis septembre 1995. Il est l'un des quatre administrateurs élus par les membres de ce même conseil dont les dix autres membres sont nommés par le groupe d'intervenants de Nav Canada, lequel est composé du gouvernement fédéral, d'agents négociateurs de la compagnie et d'usagers des services de la navigation aérienne civile.

Par ailleurs, M. Comeau occupe actuellement la fonction de président du conseil d'administration d'Assomption Vie Ltée et il administre un certain nombre d'autres entreprises et d'organisations communautaires, dont AGRA Inc., Office Interiors Ltd., Stanfield's Limited, le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, le Conseil pour l'unité canadienne et l'Institut Nord-Sud.

Entre 1983 et avril 1996, M. Comeau était président-directeur général de la Nova Scotia Power Inc. Durant ce mandat, il a mené avec succès l'ambitieux projet de la privatisation de Nova Scotia Power Corporation à Nova Scotia Power Inc. d'une valeur de 650 millions de dollars. Avant d'entreprendre ce défi, il possédait deux entreprises de bois d'oeuvre et de matériaux de construction et il présidait le Collège Sainte-Anne maintenant devenu l'Université Sainte-Anne. Entre 1968 et 1972, il a représenté la circonscription de South West Nova en Nouvelle-Écosse en tant que député fédéral.

Natif de Meteghan en Nouvelle-Écosse, M. Comeau est titulaire d'un baccalauréat en sciences de Saint Mary's University et d'un baccalauréat en éducation de l'Université Dalhousie. Il a également reçu un grade honorifique de quatre universités des provinces de l'Atlantique.

L'Association québécoise des transporteurs aériens organise cet événement annuel pour favoriser la communication et les rencontres entre tous les intervenants de cette industrie.

Nous vous y attendons !

Pour toutes informations : Téléphone (418) 871-4635, télécopieur (418) 871-8189,  
Courrier élect. [aqta@qc.aira.com](mailto:aqta@qc.aira.com)

## **BRUIT À DORVAL ADM DÉBOUTÉE POUR OMISSION DE CONSULTER**

Le Comité consultatif sur la réglementation aérienne (CCRAC) renvoie à ADM sa proposition d'augmenter de 3000 à 4000 pieds l'altitude minimale pour un virage à droite en avion réacté sur la piste 24 droite à Dorval. Raison invoquée: vice de forme.

Établies par l'AIP Canada, les mesures à prendre en vue d'amender une procédure d'atténuation du bruit incluent le devoir de consulter tous les utilisateurs affectés. Or le Comité consultatif sur la gestion du climat sonore à Dorval a pris sa décision en présence de cinq délégués d'ADM, de quatre porte-parole municipaux, d'un chacun de Transports Canada, Nav Canada et Transport Québec et d'un seul représentant des utilisateurs, en l'occurrence un employé d'Air Canada.

Autrefois, le Comité pouvait compter sur la représentativité de l'AQTA, ATAC et CBAA pour cueillir les opinions de tous les utilisateurs. Cherchant à établir le contact avec « ses vrais clients », la nouvelle direction de Dorval a restructuré le comité du bruit pour en éliminer les associations. Sauf que cette façon de faire ne respecte pas la « vraie » loi.

## **RAC PARTIE VI RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION ET DE VOL DES AÉRONEFS**

### **CHARGES EXTERNES CLASSE «A» PAS DE CERTIFICATION**

Dans son rapport final, le Groupe de travail chargé de valider la nécessité d'un accommodement réglementaire pour le transport de charges externes recommande que le RAC soit amendé pour permettre le transport sans certification d'une charge externe classe «A» c'est-à-dire, selon la définition du RAC, « une charge externe qui ne peut bouger librement, être larguée ni se trouver plus bas que le train d'atterrissage ».

Les avions et hélicoptères devront toutefois se conformer à certaines conditions, notamment le respect des normes d'attachement, la réduction du poids maximal au décollage et le contrôle de la sécurité des opérations par l'entremise d'un vol de vérification.

Ce rapport ayant été adopté à l'unanimité par le Comité technique VI, le Comité de la réglementation doit maintenant formuler la réglementation requise pour la mise en application des recommandations. Le tout peut prendre plus de deux ans. Entre-temps on peut s'attendre à ce qu'au moins la dérogation actuelle soit maintenue.

Cette réussite est en grande partie celle de Gary Milot d'Air Melançon qui, il y a deux ans, a été choisi par le Comité Brousse comme mandataire de l'AQTA sur ce groupe de travail.

## **RAC 605.30 VOL VFR EN CONDITION DE GIVRAGE CONTRAINTES ADOUCIES**

Le Comité technique VI a adopté à l'unanimité une proposition de modification du RAC 605.30 libérant les aéronefs en régime VFR de certaines contraintes reliées aux prévisions de givrage. Ce règlement interdit de décoller ou de rester en vol en condition de givrage, rapporté ou prévu, à moins d'être équipé pour opérer dans de telles conditions.

Ces contraintes posent de sérieux problèmes pour les aéronefs en régime VFR. En effet les prévisions hivernales font souvent référence à des possibilités de conditions de givrage léger ne représentant pas un danger significatif. Si la prévision s'avère juste, le pilote peut toujours dévier de sa route, rebrousser chemin et, dans le cas des hélicoptères, atterrir. Aussi peut-on passer sans danger à travers une mince couche de nuage givrant. Quant aux hélicoptères opérant au large, la présence d'eau a souvent pour effet de chasser les conditions de givrage en basse altitude, permettant ainsi d'opérer en toute sécurité.

Présumant qu'elle recevra l'aval du Comité réglementaire, cette modification prendra le

chemin de la promulgation législative et aura force de loi dans à peu près 18 mois. Dans l'intervalle, on peut s'attendre à l'émission d'une dérogation pour la saison des glaces prochaine.

Le décollage ou le maintien d'un vol IFR en condition de givrage demeurent de leur côté interdits à moins d'être équipé en conséquence.

## **RAC 605.39 RÉPARER SON ELT AVEC OU SANS MEL**

Le Comité technique VI avait recommandé d'accorder un délai de 60 jours pour la réparation des balises de détresse (ELT) dans les aéronefs commerciaux possédant une liste d'équipement minimum (MEL) et de 30 jours pour ceux qui n'en ont pas. Le Comité de la réglementation ne voyant pas la chose ainsi, il a ordonné que les ELT des aéronefs commerciaux sans MEL soient réparés au prochain arrêt où il est possible d'effectuer la réparation.

Suite à cette tournure surprise des événements, la direction de l'AQTA a fait part de son désaccord au directeur général de l'Aviation Civile, exprimant sa crainte que les pilotes omettent de signaler la défektivité pour éviter d'être cloués au sol. Le système perdrait alors tout contrôle sur l'état de service des ELT. Nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse finale à ce sujet.

## **RAC 602.11 (2) SURFACES CONTAMINÉES DÉFINISSEZ «DÉCOLLAGE»**

Le RAC 602.11 (2) interdit tout décollage ou tentative de décollage avec un aéronef où adhère glace, neige ou frimas sur les surfaces critiques. Bien, mais qu'est-ce qu'un décollage? Décollage se définit comme étant l'acte de quitter le sol et inclut les actions précédant et suivant immédiatement cet acte. Simple, claire, précise, cette définition suscite l'unanimité auprès des membres du Comité technique, sauf ceux de Transports Canada.

En effet, la direction de l'aviation générale propose d'amender le règlement et de définir «tentative de décoller» comme étant le moment où le pilote demande ou accepte l'autorisation de décoller. Selon Transports Canada, cette modification est essentielle pour prévenir les décollages catastrophiques.

Pourtant, tous les autres membres du comité ont souligné que les inspecteurs possédaient déjà non seulement le pouvoir mais aussi le devoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher un décollage jugé dangereux. Ils sont aussi d'avis que la modification proposée aura pour effet d'encourager les inspecteurs à agir à la dernière minute pour s'assurer de la possibilité d'imposer des sanctions.

Jugeant cette proposition fondée non pas sur un véritable danger, mais sur le désir de rendre les amendes et suspensions plus fréquentes et plus faciles, le comité, à l'exception de Transports Canada, a refusé unanimement la proposition de modification du RAC 602.11 (2)

Un tel refus est une première au CCRAC. Dans le passé, toutes les propositions parrainées par Transports Canada ont reçu au moins un appui, ce qui permettait au ministre de les adopter avec dissidence. Nous ne savons pas trop ce qui arrivera à cette proposition puisque la charte du CCRAC ne prévoit pas la dissidence de Transports Canada.

## RAC 602.129

### **SURTOUT N'APPROCHEZ PAS CE QUE MINISTRE VEUT...**

Suite entre autre à l'accident d'Air Canada à Fredericton, le Ministre des transports a décidé d'interdire toute tentative d'approche à moins d'être assuré que les conditions météo minimales publiées pour cette approche soient réunies. Qu'on le veuille ou non, le ministre le veut!

Telle que soumise au Comité Technique VI, la proposition de modification du RAC proscrirait toute approche de non précision passé le point d'intersection, à moins que la visibilité soit supérieure à RVR 5000 ou la plus grande entre un mille ou encore la moitié de la visibilité minimale publiée pour

cette approche. Qui plus est, la visibilité serait considérée inférieure à un mille ou à la moitié de la visibilité minimale publiée s'il n'y a pas de RVR ou de rapport de visibilité.

Quant aux approches de précision, le ministre propose d'interdire toute approche passé le point d'intersection à moins que la visibilité soit supérieure à RVR 2600 ou, s'il n'y a pas de RVR, que la visibilité rapportée soit supérieure à un demi-mille, ou encore, s'il n'y a ni RVR ni rapport de visibilité, que la prévision pour l'aéroport soit supérieure à un demi-mille.

M. Collenette propose ensuite qu'aucun pilote ne tente une approche de non précision CAT I ou CAT II sur une piste pour laquelle s'applique une procédure de basse visibilité; et enfin qu'aucun pilote ne continue une approche de précision CAT II ou CAT III passé le point d'intersection à moins que le RVR soit au moins celui spécifié dans le Canada Air Pilot.

Tout en acceptant le principe d'une interdiction d'approche à moins d'avoir une bonne chance d'y arriver en conformité avec la loi, les membres du comité ont rejeté la proposition à l'unanimité. Un groupe de travail fut investi du mandat de définir un cadre réglementaire acceptable pour tous.

## RAC 101.01

### **PÉRIODE SANS SERVICE ET SANS CELLULAIRE**

Le RAC exige parfois des périodes sans service pour les pilotes, i.e. une journée par semaine; trois jours sur 17; trois jours sur 30; cinq jours consécutifs sur 42; 13 jours sur 90. Mais la journée sans service n'a jamais été définie comme telle. À l'origine, l'expression «journée sans service» devait désigner une «journée sans **service de vol**» (time free from **flight** duty). Puisque «service de vol» était bien défini, le problème ne se posait pas. Or, cette nuance est absente du règlement tel que publié. À la dernière réunion du Comité VII, la direction de l'Aviation commerciale et d'affaires a soumis une proposition de modification du RAC qui définit «journée sans service» comme étant une journée où le pilote est libre de toute responsabilité et devoir, incluant en attente (*standby*), sur appel (*on call*) et en réserve (*reserve*).

Au dire du président du Comité technique VII, en l'occurrence le directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires, Transports Canada concocte l'intention de considérer un pilote en devoir à moins d'être explicitement libéré. Tout pilote portant un télé-avertisseur ou un téléphone portatif sera aussi réputé en devoir. Ces précisions augurent plutôt mal pour les directeurs d'exploitation, chefs pilotes et pilotes en assignation. Les deux premiers ne pourront jamais plus piloter, puisqu'ils sont tenus d'être disponibles en tout temps de par leurs fonctions. Quant aux pilotes en assignation, ils devront être libérés de leurs télé-avertisseurs même s'il ne volent pas.

Contre le gré de tous les représentants des transporteurs, la proposition fut adoptée et acheminée au Comité de la réglementation pour disposition. Ce n'est pas pour autant la fin des discussions puisque l'AQTA a fait d'autres représentations à ce sujet auprès du directeur général de l'Aviation civile.

## RAC704.36

### **PAS DE VOL VFR DE NUIT EN RÉGIME 704-705**

Suite à l'accident d'un Islander à Tuktoyuktuk et au rapport subséquent du Bureau de sécurité dans les transports, Transports Canada a convoqué un groupe de travail pour étudier les règles du vol de nuit VFR. Ce groupe a recommandé quelques mesures pour améliorer la sécurité de ces opérations.

Suite à l'accident d'un DC-3 en vol de nuit VFR dans la région de Vancouver, Transports Canada a décidé de contrôler davantage le vol de nuit commercial. La proposition de modification 1999-096, « nonobstant les recommandations du Groupe de travail sur le vol VFR et du Bureau de sécurité dans les transports » interdira le vol VFR de nuit en régime Navette (704) et Ligne aérienne (705).

Cette proposition aussi fut dépêchée au Comité de réglementation malgré l'objection unanime des délégués des transporteurs. Donnant suite aux interventions supplémentaires de l'AQTA, le Comité réglementaire consent cependant à réduire la portée de l'amendement de façon à ce que seuls les vols en régime Ligne aérienne (705) soient affectés.

## NSAC 722.17 VISIBILITÉ MINIMALE EN ESPACE NON CONTRÔLÉ

La visibilité minimale pour le vol VFR en espace aérien non contrôlé est de deux milles pour les avions et un mille pour les hélicoptères. Les opérateurs aériens peuvent toutefois réclamer une spécificité opérationnelle autorisant respectivement des limites d'un et un demi-mille sous réserve de rencontrer la Norme de service aérien commercial (NSAC) 722.17.

Selon cette norme, les pilotes autorisés pour les minimum visuels inférieurs doivent assister au moins une fois dans leur carrière à un cours de prise de décision approuvé par Transports Canada.

Faisant fi de l'entente de principe intervenue au Comité technique VII sur cette question, l'Avis de proposition de modification # 1999-098 les obligeait à suivre ce cours à tous les ans.

Contre l'avis de toutes les associations patronales, la présidence du Comité insistait sur le besoin d'un cours annuel tel que recommandé par le «SATOPS». L'AQTA s'est donc adressée directement au président du Comité de réglementation chargé de la disposition finale des APM. Le Comité amenda l'APM 1999-098 portant la fréquence des cours de prise de décision à trois ans.

## FORMATION SUR TYPE

Au dernier congrès de l'AQTA, notre Comité de l'aviation commerciale soulevait la lourdeur des normes de formation sur type pour les entreprises possédant plusieurs types d'avions. Au cours des discussions, le directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires à Ottawa, Merlin Preuss, proposa, sous toute réserve, que le regroupement des aéronefs utilisés pour fins de «PPC» puisse aussi servir pour alléger les exigences de formation des commandants de bord. Fidèle à son idée il présenta une proposition de modification à cet effet adoptée à l'unanimité lors de la réunion du Comité Technique VII du CCRAC en juin 1999.

Puisqu'il s'agit d'une modification de norme, elle peut être promulguée 30 jours après son

adoption par le Comité. Mais sachant que les fonctionnaires de la direction législative de Transports Canada Aviation sont débordés, il faut s'attendre à un délai plus long. Et comme la formation d'un commandant de bord, ça coûte cher, les opérateurs devraient réclamer une dérogation en attendant la promulgation des nouvelles normes.

## IMA OU TEA INGÉNIEURS EN ANGLAIS, TECHNICIENS EN FRANÇAIS

En parallèle avec la restructuration des privilèges associés aux licences d'ingénieurs en maintenance d'aéronef, l'AQTA et l'Association des TEA du Québec ont demandé que le terme Technicien d'entretien d'aéronef (TEA) soit aboli et remplacé par celui d'Ingénieur en maintenance d'aéronef (IMA).


Cette proposition voulait corriger un non-sens réglementaire issu d'un quiproquo qui date de plusieurs années. En effet à l'époque où les termes «Aircraft Maintenance Engineer» et «Technicien d'entretien d'aéronef» furent incorporés officiellement au lexique réglementaire, plusieurs corporations d'ingénieurs professionnels du Canada se sont opposées à l'utilisation du terme «Engineer» par des personnes autres que des ingénieurs professionnels. Seul l'Ordre des ingénieurs du Québec eut gain de cause et ce uniquement en français. Les TEA du Québec sont toujours des AME pour Shakespeare mais demeurent des TEA pour Molière. Pourtant, la loi québécoise interdit également les appellations «Engineer» et «Ingénieur».

Or les règlements canadiens doivent obligatoirement être respectés en parallèle dans les deux langues officielles. Si donc on passe outre la loi du Québec relative au terme anglais «Engineer», il faut en faire autant avec le français «Ingénieur». Ainsi comme il le fait pour les lois des autres provinces, le Règlement de l'aviation doit donc utiliser les expressions «Aircraft Maintenance Engineer» et «Ingénieur en maintenance d'aéronef».

Par ailleurs, tout en conservant le même sens en anglais et en français, les règlements doivent respecter le contexte auquel ils

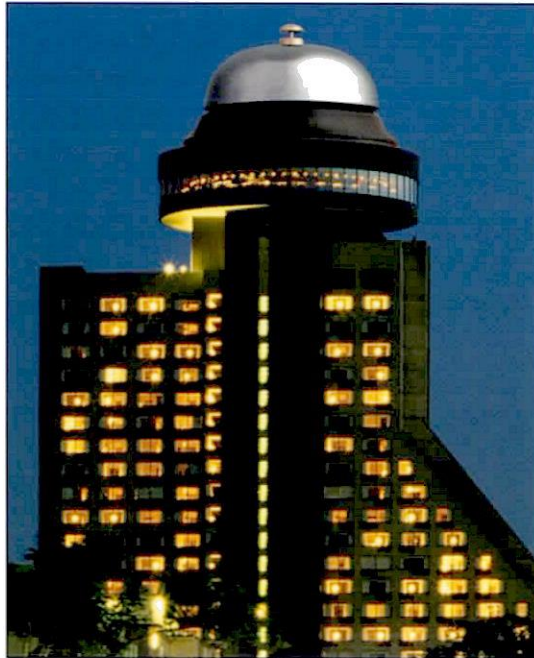
s'appliquent. Or contrairement aux arguments de l'époque, «Ingénieur» a la même signification en français qu'en anglais, surtout dans le contexte de l'aviation. Partout dans le monde, les professionnels de l'aviation utilisent depuis toujours l'expression «Aircraft Maintenance Engineer». Les canadiens francophones ne font pas exception: toujours ils ont utilisé l'expression «Ingénieur en maintenance d'aéronef».

Adopté à l'unanimité par le Comité V et entériné par le Comité réglementaire du CCRAC, le nouveau règlement fut envoyé pour publication dans la Gazette officielle du Canada. Devant l'opposition de l'Ordre des ingénieurs du Québec, le gouvernement canadien au complet s'est effondré. Plutôt que de risquer d'offusquer les ingénieurs professionnels du Québec, le Conseil privé retira l'amendement faisant des TEA des IMA. ✖

	2	1	
D	CONCEPTION, DOCUMENTATION ET CERTIFICATION POUR MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS (STC, LSTC, RDC)		D
	DESSINS SUR AUTOCAD ET MECHANICAL DESKTOP		
C	INSTRUMENTATION POUR ESSAIS EN VOL		C
	HANGAR ET ATELIER APPROUVÉS		
B	TRAVAUX SUR PLACE		B
	PROJETS CLÉS EN MAIN		
	 <b>dynamair</b> <b>Modification &amp; Certification</b>		
A	TÉLÉPHONE :	1-800-567-7050 (450) 347-7050	
	TÉLÉCOPIEUR :	(450) 347-4669	
	COURRIEL :	dynamair@dynamair.com	
	2	1	



# TOP *service*



## CHEZ NOUS, LE MOT SERVICE SONNE VRAI

### AU CŒUR DE L'ACTION

Votre porte s'ouvre sur la trépidante Grande Allée. Vous êtes tout près du Parlement, à deux pas du nouveau Centre des congrès de Québec et à 19 kilomètres de l'aéroport international Jean-Lesage.

### UN MONDE DE SATISFACTION

404 chambres spacieuses avec chacune une vue imprenable sur le Saint-Laurent et le Vieux-Québec. 16 suites dont les 2 suites Présidentielles sur deux étages avec foyer, bain tourbillon, sauna et deux grandes chambres. Un décor moderne et confortable. Étages non-fumeurs. Service aux chambres.

### IDÉAL POUR LES GROUPES

18 salles de réunion multifonctionnelles entièrement rénovées pouvant accueillir des groupes de 10 à 1 000 personnes, comprenant les suites Hospitalité avec fenêtres, 2 salles de conseil, notre superbe salle de bal et son grand hall (un total de 24 000 pi<sup>2</sup>).

### UN SOMMET DE LA GASTRONOMIE

Un choix savoureux entre L'Astral, l'unique restaurant tournant de Québec, Le Café pour le petit déjeuner qui devient en partie café-terrace en été et le Bar Sur-Le-Cap pour les cocktails et sa cuisine bistro en soirée.

### TOUJOURS EN FORME !

Centre de santé avec sauna, tourbillon, appareils Nautilus et piscine extérieure chauffée.

**Service de traiteur dans quelques-uns des plus beaux sites de la ville.**


### INFORMATION ET RÉSERVATIONS

Canada / États-Unis 1 800 463-5256 / (418) 647-2222 • Fax pour les particuliers : (418) 647-4710 • Fax pour les groupes : (418) 647-1773



H Ô T E L  
LOEWS LE CONCORDE  
QUÉBEC

<http://www.loewshotels.com>



Les pur-sang modernes sont originaires d'Europe et leur grâce, leur rapidité et leur endurance inégalées proviennent d'une sélection rigoureuse. Chaque animal est parfaitement conçu pour la course.

Dans la même veine, notre mission à Eurocopter est de fabriquer des appareils conçus pour chaque tâche spécifique, modifiés selon vos spécifications. Chaque hélicoptère provenant de notre vaste famille coûte moins cher à entretenir et allie un design de même qu'une technologie

## Hautement évolué. Conçu pour la performance.

sans pareil. La fiabilité, le respect de l'environnement et la polyvalence font partie intégrante de tous nos appareils.

Nous nous engageons à perfectionner nos produits et nos services afin de mieux répondre à vos besoins.

Pour chaque tâche, nous pouvons vous offrir l'hélicoptère qui vous convient avec le service dont vous avez besoin. Vous pouvez compter sur le pedigree de Eurocopter pour partir gagnant, et ce à chaque fois.

 **eurocopter**  
*Redéfinit la satisfaction.*

[www.eurocopter.com](http://www.eurocopter.com)